Gemeente
Roosendaal

Raadsmededeling

Datum:	18 DEC. 2014 Nr.:
Van:	het college van burgemeester en wethouders
Aan:	de raad van de gemeente Roosendaal
Kopie aan:	E. Franken, S. Elseman, P. van Kempen, M. Erkelens, L. van der Wiel, H. Devue, M. Quirijnen, G. van Dijk, J. Kleinhaarhuis
Onderwerp	Verwijdering bussluis 't Zand Langdonk
Bijlage:	- Concept verkeersbesluit + tekening uitwerking maatregelen 't Zand

Inleiding

Op 27 mei 2013 heeft het college het advies ontvangen van het Bewonersplatform Langdonk om de bussluis in 't Zand te verwijderen en hierbij aanvullende verkeerskundige maatregelen te treffen. Concreet luidt het advies:

"De respons op de enquête en de gemaakte opmerkingen doen het Bewonersplatform Langdonk het College adviseren, om de bussluis (c.q. de knip in 't Zand) te verwijderen, met daarbij de volgende aandachtspunten:

- een veilige aansluiting 't Zand / Zundertseweg;
- een veilige aansluiting 't Zand / Langdonkring;
- en snelheidsremmende maatregelen in 't Zand"

Het voornemen om de bussluis in 't Zand te verwijderen wordt breed gedragen binnen de wijk Langdonk. Dit blijkt uit de wijkbrede enquête die door het bewonersplatform is geïnitieerd en is uitgevoerd ('burgerparticipatie') en is gefaciliteerd door de gemeente. In voorliggende raadsmededeling wordt het standpunt van het college over de bussluis verwoord.

Doel

Het doel van voorliggende raadsmededeling is u te informeren over het standpunt van het college in het dossier 'bussluis in 't Zand.

Informatie

Participatie: het voorstel wordt breed gedragen in Langdonk
Het voornemen om de bussluis in 't Zand te verwijderen wordt gesteund door het merendeel van de inwoners van Langdonk. Uitgaande van het aantal ingevulde enquêtes is 75% van de inwoners van Langdonk voorstander van verwijdering. Dit percentage is gebaseerd op de wijkbrede enquête die door het bewonersplatform is geïnitieerd en uitgevoerd. Uit deze enquête blijkt ook dat het aantal voor- en tegenstanders gelijkmatig over de buurten en straten is verspreid. Het onderzoek toont voldoende aan dat er geen sprake is van buurten en staten die expliciet voor of tegen zijn. Het bewonersplatform heeft zelf initiatief genomen om deze wijkbrede discussie over de bussluis op te pakken ('burgerparticipatie'). De gemeente heeft het proces gefaciliteerd.

Enquête: het onderzoek is representatief
Het advies van het platform is gebaseerd op de uitkomsten van een enquête onder alle adressen in Langdonk, uitgebreid met de adressen langs de Zundertseweg. Deze onderzoeksmethode, een enquête, is een van de meest geschikte methodes om de 'mening van de wijk' objectief in beeld te brengen. Met 581 ingevulde enquêtes op een totaal van 2180 (27%) is het onderzoek feitelijk representatief. Ieder adres in Langdonk is aangeschreven en heeft de kans gehad te participeren. De enquête geeft een objectief en representatief beeld van de gemiddelde mening van de inwoners van Langdonk.

Verkeersveiligheid: de maatregelen zorgen voor een zo hoog mogelijk verkeersveiligheidsniveau.
Verwijdering van de bussluis gaat gepaard met aanvullende veiligheidsmaatregelen. In overleg met het bewonersplatform, Ziezo en bewoners van de Zundertseweg zijn deze maatregelen opgesteld. Deze maatregelen zijn door OMBS Ziezo voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland (VVN) met het verzoek de voorgestelde maatregelen te toetsen. VVN afdeling Roosendaal is van mening dat in het algemeen verkeersveiligheidsbelang het verstandig is deze bussluis te verwijderen en een goede veilige situatie voor alle partijen te vinden.

Het VVN-advies heeft uiteindelijk geleid tot onderstaande maatregelenpakket:

- Instellen 30 km/ uur regime (ipv. huidige 50 km/uur) ;
- Verhoogde voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de entree van OMBS Ziezo;
- Plateau op 't Zand voor de T-splitsing met de Zundertseweg (busvriendelijk);
- Verbetering fietsoversteek Zundertseweg – 't Zand;
- Extra wegversmalling ter plaatse van de verhoogde oversteekplaats;
- Extra wegversmalling ter plaatse van de huidige bussluis;

De voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen zijn onderdeel van het concept-verkeersbesluit en zijn opgenomen in bijlage 1.

Ondanks het advies van VVN kunnen MR en directie van OMBS ZieZo niet instemmen met de voorgestelde wijzigingen.

Verkeersafwikkeling: verwijdering van de bussluis leidt niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.
Door de bussluis te verwijderen neemt het verkeer toe op de route Willem Dreesweg – Langdonk(ring) – 't Zand. Deze toename leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op wegvakken of kruispunten. De verwachtte toekomstige verkeersintensiteiten sluiten aan bij de capaciteit van de wegen. Sterker nog, op basis van de algemeen gehanteerde verkeerskundige richtlijnen kan gesteld kan worden dat de verkeersintensiteiten na verwijdering van de bussluis in en om Langdonk relatief laag zijn in relatie tot de vormgeving en capaciteit van het wegennet.

De verkeerstoename is het grootst op 't Zand. De verkeersintensiteit neemt hier, naar verwachting, toe met 3.000 - 5.000 motorvoertuigen per etmaal als de bussluis wordt verwijderd. Dit komt overeen met de situatie van voor de bussluis (< 2006). Gerelateerd aan de vormgeving en capaciteit van de weg is dit een acceptabele verkeersintensiteit voor 't Zand. Ook na uitvoering van de infrastructurele maatregelen. Op de Langdonk(ring) tussen 't Zand en Benedendonk rijden na verwijdering van de bussluis 4.000 - 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook dit is acceptabel vanuit de algemeen gehanteerde verkeerskundige richtlijnen. Voor wegen met een ontsluitende functie in stedelijke context, zoals de Langdonkring en Zundertseweg, wordt een verkeersintensiteit geaccepteerd van +/- 10.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van de fysieke vormgeving. Op bijvoorbeeld wegen als de Schneiderlaan ligt dit aantal hoger, op +/- 15.000.

Tegenstanders van verwijdering van de bussluis refereren aan het verkeersbeeld van 'voor de knip'. Het is de vraag of deze groep hierbij verwijst naar de situatie voor of na de (volledige) reconstructie van de Langdonk(ring) (periode 2004 - 2005). Hierbij is de rijbaanbreedte aangepast van 9 meter tot de huidige 4,5 meter met aan weerszijden fietsstroken van 1,25 meter. Bij deze reconstructie zijn snelheidsremmende plateaus en inritconstructies aangelegd en is het nieuwe wegdek voorzien van geluidreducerend asfalt. Al deze maatregelen hebben het verkeersbeeld op de Langdonk(ring) in positieve zin veranderd, maar zijn door de aandacht voor de bussluis nooit als zodanig gewaardeerd.

Bij toekomstige ontwikkeling van de locatie 't Zand moet rekening worden gehouden met ontsluiting via 't Zand. Afhankelijk van het programma leidt deze ontwikkeling tot beperkte verkeerstoename. De onderlinge verkeersverbindingen, ruimtelijke opzet en verkeersstructuur zijn hierin bepalende factoren. Op basis van de huidige inzichten zorgt dit niet voor problemen in de verkeersafwikkeling.

Milieueffecten: de toename van het verkeer leidt niet tot knelpunten op geluid en luchtkwaliteit
De Omgevingsdienst Midden en West-Brabant (OMWB) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op wegverkeerslawaai (geluid) als de bussluis 't Zand wordt verwijderd. Onderzocht is of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door het besluit om de snelheid naar beneden te brengen tot 30 km/uur wordt het verwijderen van de bussluis niet als een 'reconstructie binnen de Wet geluidhinder.' gezien. De reden hiervan is dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is op 30 km/uur wegen. De term 'reconstructie' heeft juridisch gezien alleen betrekking op een deel van 't Zand. Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er geen knelpunten binnen de gemeente Roosendaal. Deze worden ook niet (meer) verwacht. Deze vaststelling, gecombineerd met de verwachtte toekomstige (relatief beperkte) verkeersintensiteiten, geeft geen aanleiding om te verwachten dat de luchtkwaliteit op 't Zand boven de Europese richtlijnen komt.

Vervolg (procedure)

Het college vindt participatie van de gemeenteraad in dit dossier van groot belang. Gezien de gevoeligheid van het dossier hechten wij grote waarde aan uw inbreng. Na de het doorlopen van de eerstvolgende volledige raadscyclus zal het college pas een verkeersbesluit publiceren.

Afsluiting en ondertekening

Wij vertrouwen erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Roosendaal,
Namens dezen,
De wethouder voor bereikbaarheid en mobiliteit

C. Lok

Concept

VERKEERSBESLUIT OPHEFFEN AFSLUITING 'T ZAND

Burgemeester en wethouders van Roosendaal;

Gezien het advies van de teamchef van Politie Roosendaal;

o v e r w e g e n d e,

dat volgens het Algemeen mandaat-, volmacht- en machtigingsbesluit Roosendaal 2011, het nemen van verkeersbesluiten op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 (verder WVW) is gemandateerd aan de manager van de afdeling Leefomgeving;

dat in artikel 21 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (verder BABW) is bepaald dat de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval vermeldt welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, WVW genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit;

dat artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 luidt als volgt:

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
   a. het verzekeren van de veiligheid op de weg
   b. het beschermen van weggebruikers en passagiers
   c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan
   d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer
2. de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot
   a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer
   b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden

- dat 't Zand is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd busdiensten, fietsers en bromfietsers) zoals door het college van burgemeester en wethouders op 5 juli 2005 is besloten;
- dat deze afsluiting fysiek wordt ondersteund door een bussluis;
- dat deze afsluiting al enige jaren onderwerp is van discussie onder (met name) de bewoners van de wijk Langdonk;
- dat de gemeente Roosendaal in het kader van burgerparticipatie het op 27 mei 2013 ontvangen advies van het Bewonersplatform Langdonk om de bussluis in 't Zand te verwijderen en hierbij aanvullende verkeerskundige maatregelen te treffen, wil volgen;
- dat in dit kader intensief overleg heeft plaatsgevonden met diverse betrokken partijen waaronder vertegenwoordigers van basisschool ZieZo, bewoners van de Zundertseweg, vertegenwoordigers van het Bewonersplatform Langdonk en busmaatschappij Veolia.
- dat dit overleg heeft geresulteerd in een ontwerp waarbij de bussluis verwijderd wordt, het verbod voor gemotoriseerd verkeer wordt opgeheven, en aanvullende maatregelen zijn opgenomen ten behoeve van de verkeersveiligheid waaronder 1 verhoogde voetgangersoversteekplaats, een snelheidsregime van 30km/uur, 2 wegversmallingen met wisselende voorrang, een stopverbod en in rood asfalt uitgevoerde suggestiestroken met voelbare markering;
- dat 't Zand in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2015 (door de Raad vastgesteld op 25 september 2008) bepaald is dat 't Zand voor de toekomstige wegenstructuur 2015 een erftoegangsfunctie heeft met een bijbehorend snelheidsregime van 30km/uur en dat hiermee het voorliggende besluit pas binnen het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2008-2015;

gelet op de Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

BESLUITEN:

- Over te gaan tot het de verwijdering van de bussluis met bijbehorende waarschuwingsborden en het opheffen het vigerende verbod voor gemotoriseerd verkeer in 't Zand in Roosendaal

door verwijdering van bord C12 met onderbord 0509 (uitgezonderd bussen) en onderbord 0103 (uitgezonderd bromfietsers en fietsers) en bord L08 (doodlopende straat) zoals bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

- Over te gaan tot het de aanleg van een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) op 't Zand (t.h.v. de ingang van de school in 't Zand) en dit kenbaar te maken door plaatsing van bord L02 zoals bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;;
- Over te gaan tot het instellen van een 30km/uur-regime in 't Zand en dit kenbaar te maken door plaatsing van bord A0130zb en A0230ze (begin en einde 30km/uur-zone) zoals bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer zoals bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;
- Over te gaan tot de aanleg van twee wegversmallingen met wisselende voorrang en dit kenbaar te maken door plaatsing van de borden F05 en F06;
- Over te gaan tot plaatsing het instellen van een stopverbod in 't Zand aan beide zijden van de rijbaan en dit kenbaar te maken door plaatsing van bord E02 zoals bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag van verzending van deze beschikking een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Roosendaal. Het bezwaarschrift dient ondertekend te zijn en tenminste te bevatten:

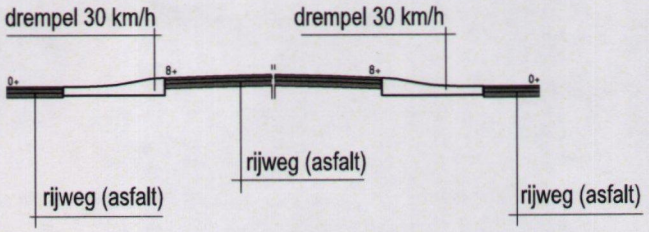
a. naam en adres van de indiener;
b. de dagtekening;
c. omschrijving van het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt;
d. de gronden van het bezwaar.

Het maken van bezwaar schorst de werking van dit besluit niet. Tevens kan op grond van het bepaalde in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank te Breda, sector bestuursrecht (postbus 90110, 4800 RA Breda), worden verzocht een voorlopige voorziening (waaronder schorsing) te treffen, indien onverwijlde spoed dat, gelet op de betrokken belangen, vereist.

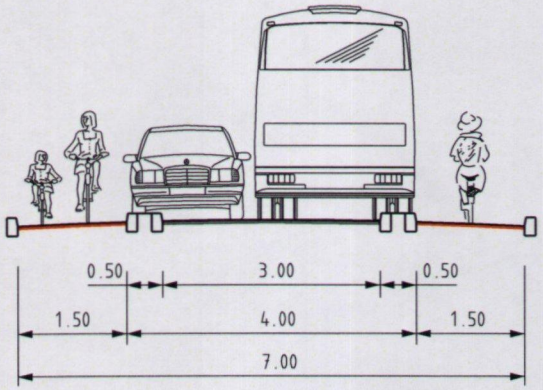
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VOORNOEMD,
NAMENS DEZEN,

P.VAN KEMPEN
TEAMLEIDER TEAM BEHEER

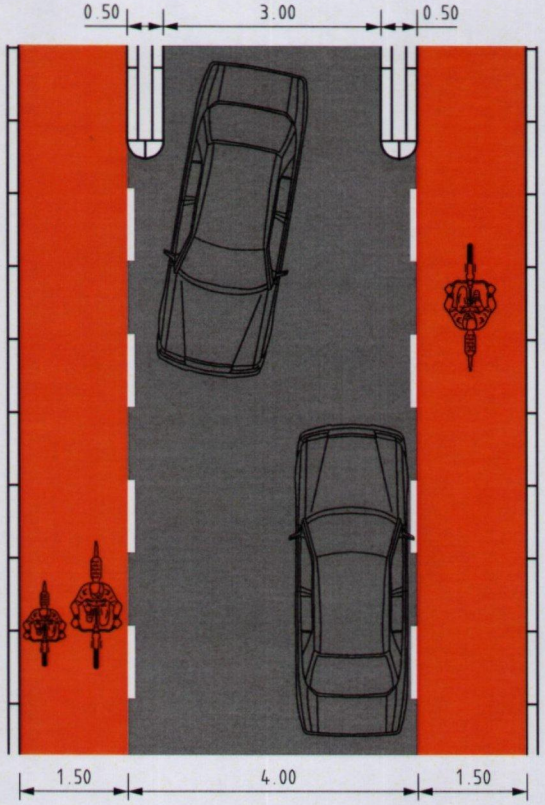
Verkeersveiligheidsmaatregelen 't Zand



Detail drempel 30 km/h



Principe dwarsprofiel



Bovenaanzicht

Schaal 1:500

03_Variant 1.dgn Default 03-12-2014 15:46:17