



Provincie Zeeland - Verkeersbesluit voor provinciale weg Yerseke - Kruiningen (N673) (Zanddijk-Molendijk), van km 0,570 tot km 3,840



vaststelling maximumsnelheid 60 km/h op de hoofdrijbaan, (zonebepaling); instellen inhaalverbod; opheffen status voorrangsweg; voorangsregeling kruisende wegen.

Middelburg, 12 maart 2019

Corsanummer : 19005957

Afdeling : Infrastructuur en Vastgoed

GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND

betreft:

Verkeersbesluit voor de provinciale weg Yerseke – Kruiningen (N673) ; (Zanddijk-Molendijk), van km 0,570 tot km 3,840;

- **vaststelling maximumsnelheid 60 km/h op de hoofdrijbaan, (zonebepaling);**
- **instellen inhaalverbod;**
- **opheffen status voorrangsweg;**
- **voorangsregeling kruisende wegen.**

Overwegingen met betrekking tot het besluit

Bevoegdheidsgrondslag

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens.

De betreffende weg N673 is in beheer bij de provincie Zeeland.

Op grond van artikel 18, eerste lid onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 zijn wij bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

Motivering en belangenafweging

De Zanddijk-Molendijk (N673) is een weg met een gebiedsontsluitende functie. De weg heeft een smalle rijbaan, smalle bermen, steile taluds en er zijn relatief veel bochten, Y-aansluitingen, zijwegen en kruispunten. Op deze weg geldt gedeeltelijk (van km 1,70 tot km 2,34) een snelheidsregime van 60 km/h. Voor het overige deel geldt een adviessnelheid van 60 km/h. De (advies)snelheidslimiet wordt op deze weg echter dagelijks door een groot aantal bestuurders overschreden. De vormgeving van de weg in combinatie met de (toegenomen) verkeersintensiteit, waarvan een behoorlijk aandeel vrachtverkeer, en het veelvuldig overschrijden van de snelheidslimiet maken dit een verkeersonveilige weg. Er zijn al diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verhogen. Ondanks die inspanningen zijn er de afgelopen jaren ernstige verkeersongevallen gebeurd.

Naar afdoende maatregelen in de vorm van grote infrastructurele aanpassingen c.q. voorzieningen is een verkennende studie/onderzoek gaande. Vooruitlopend op een structurele oplossing, is, mede op verzoek van de gemeente Reimerswaal en de Klankbordgroep Zanddijk/Molendijk (versnelde studiefase voor de N673), binnen de huidige fysieke mogelijkheden en financiële middelen gezocht naar maatregelen om de veiligheid ter plaatse toch te verbeteren. Hiermee wordt geprobeerd de verkeersveiligheid van weggebruikers en aanwonenden, de bereikbaarheid en ontsluiting van de kernen Kruiningen, Yerseke, alsmede van de woningen en bedrijven langs de weg, zoveel als mogelijk te borgen. De specifieke



omstandigheden ter plaatse vragen daarbij om maatregelen die niet altijd overeenkomen met de aan gebiedsontsluitingswegen en/of erftoegangswegen gestelde inrichtingseisen.

Overwogen is, dat het aantal verkeersongevallen en/of de ernst ervan kan worden teruggebracht als de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer (op de hoofdrijbaan) ter plaatse van gevarenpunten, zoals hierboven benoemd, in beide richtingen wordt verlaagd. Bij een lagere snelheid heeft de weggebruiker onder andere meer (reactie)tijd om eventuele fouten te corrigeren. Om dit te bereiken dient op het gehele weggedeelte, zijnde van km 0,570 tot km 3,840, een snelheidslimiet van 60 km/h te worden ingesteld. Op de ter plaatse aansluitende wegen geldt een zoneregeling. Daarom is er in het kader van eenduidigheid en uniformiteit, voor gekozen een 60 km/h zone in te stellen op voornoemd weggedeelte van de N673. Dit is overzichtelijker en duidelijk(er) voor de weggebruiker, hetgeen kan bijdragen aan (het verhogen van) de verkeersveiligheid. Bij voorkeur zijn kruisingen in een 60 kilometerzone gelijkwaardig. Echter, gezien de hoge verkeersintensiteit op de Zanddijk-Molendijk ten opzichte van de aansluitende wegen is dit niet wenselijk. Omdat het ingevolge vigerende regelgeving (uitvoeringsvoorschriften, paragraaf 4 BABW) niet is toegestaan om 60 km(zone)wegen als voorrangswegen aan te duiden, dient de status van voorrangsweg te worden opgeheven en de voorrang ter plaatse geregeld te worden door toepassing van de verkeersborden B3, B4, B5, B6 en/of door middel van het aanbrengen van haaiantanden. I.c. is het gewenst e.e.a. zodanig te regelen dat het verkeer op de (Y-)aansluitingen en zijwegen voorrang moet verlenen aan bestuurders op de Zanddijk-Molendijk (N673).

De provinciale wegen worden (zoveel als fysiek mogelijk) ingericht volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig waarbij het gebruik en de vormgeving van de weg moet passen bij de functie van de weg. Dat is een drie eenheid. Landelijke richtlijnen zijn hierbij leidend. De essentie van het Duurzaam Veilig beleid is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Een van de uitgangspunten van voornoemd beleid is het voorkomen van conflicten tussen weggebruikers uit verschillende richtingen. Het invoeren van inhaalverboden kan hieraan bijdragen. Inhalen is een onveilige manoeuvre omdat men op de weghelft met verkeer in tegengestelde richting komt. Op basis van vastgestelde criteria wordt bepaald of wegen of delen van wegen van een inhaalverbod moeten worden voorzien. Ter voorkoming van (ernstige) ongevallen bij inhaalmanoeuvres zijn op de provinciale weg N673 maatregelen gewenst. Voor het gedeelte Zanddijk-Molendijk verdient het aanbeveling op basis van het huidige intensiteitscriterium een inhaalverbod in te stellen, zodat het voor bestuurders verboden is elkaar onderling in te halen. Gelet op de geringe inhaal mogelijkheden vanwege het bochtige tracé (in de bochten is al een doorgetrokken asstreep aangebracht), de vele Y-aansluitingen, zijwegen en kruispunten en het gering aantal landbouwvoertuigen en brommobielen is het gewenst om voor het gehele traject een inhaalverbod in te stellen door middel van het aanbrengen van een doorgetrokken asstreep. Dit zal nagenoeg geen effect hebben op de doorstroming en hierdoor wordt het duidelijker en overzichtelijker voor de weggebruiker, hetgeen kan bijdragen aan (het verhogen van) de verkeersveiligheid.

Uit verkeersveiligheidsoogpunt blijft de huidige belijning/markering (kantstrepen) in stand. Het aanpassen van de markering brengt grote financiële consequenties met zich mee. Daarnaast is de breedte van de weg beperkt en zijn de zijbermen erg smal. De huidige as- en kantstrepen zorgen voor een betere geleiding en een veiligere scheiding van het verkeer in beide rijrichtingen.

Als gevolg van vorenstaande dienen eerder genomen verkeersbesluiten te worden ingetrokken.

Deze verkeersmaatregelen ter (preventieve) verbetering van de verkeersveiligheid zijn tot stand gekomen na een zorgvuldige voorbereiding met veelvuldig bestuurlijk en ambtelijk overleg, alsook gesprekken/overleg met belangenorganisaties, bedrijven en omwonenden. Dit vanwege de complexe situatie en de vele (tegenstrijdige) belangen, zoals de wegategorisering, de inrichting van de weg en de daarmee aanwezige gevarenpunten, de (on)mogelijkheden voor aanpassing van de weg, de verkeersveiligheid voor weggebruikers en bewoners en de doorstroming van het verkeer. Na afweging van alle belangen, waarbij wij het algemeen belang van de verkeersveiligheid hebben laten prevaleren, is getracht met deze maatregelen al deze belangen zoveel als mogelijk te borgen.

Aanvullende fysieke maatregel

Om de snelheidsbepaling en bijbehorende bebording kracht bij te zetten, zal, ingevolge de principes van Duurzaam Veilig en overeenkomstig de CROW-richtlijnen (w.o. CROW publicatie 344 'Richtlijn drempel, plateaus en uitritten') ook een fysieke maatregel getroffen worden in de vorm van de aanleg van vijf verkeersplateaus. Dit om de weggebruiker te dwingen zijn snelheid aan te passen. Deze plateaus worden in beginsel gerealiseerd ter hoogte van km 0.850, km 1.200, km 1.520, km 2.370 en km 2.870. Hieruit blijkt een zodanige afstand tussen de locatie van de (beoogde) verkeersplateaus en de woningen, waardoor omwonenden hiervan, in combinatie met het type verkeersplateau, geen/nauwelijks hinder zullen ondervinden. Om beter inzicht te krijgen in het effect van de plateaus en de mate van hinder voor weggebruikers zal de aanleg gefaseerd plaats vinden. Als eerste zal het plateau ter hoogte van



km 2.370 worden aangelegd. De werking daarvan zal worden geëvalueerd. Op basis van die evaluatie zal bekeken worden of de plateaus zoals beoogd kunnen worden aangelegd.

Ter plaatse van de aansluiting van de Grintweg, met oversteek van fietsers (km 2.580) zal een visueel plateau worden aangelegd. Op deze locatie is een verhoogd plateau niet wenselijk in verband met de op korte afstand aanwezige woonhuizen.

Vanwege de huidige verkeersintensiteit (8.000 à 9.000 motorvoertuigen) en een hoog percentage vrachtverkeer (meer dan 10%) is het niet gewenst om wegversmallingen toe te passen op de Zanddijk. Deze maatregel geeft namelijk meer hinder voor groter materieel en leidt tot structurele doorstromingsknelpunten. De aanleg van uitsluitend zgn. schijnplateaus (blokmarkering op de weg) is niet doeltreffend, omdat dit niet bijdraagt aan de preventieve verkeersveiligheid, alsmede vanuit oogpunt van onderhoud(skosten) en verkeersveiligheid. Bij een nat wegdek kan e.e.a. gladheid veroorzaken.

Eén van de principes van Duurzaam Veilig is herkenbaarheid. Het wegbeeld moet het gewenste gedrag oproepen, waardoor weggebruikers hun gedrag automatisch aanpassen. I.c. geschiedt dit door plaatsing van zoneborden en, ter ondersteuning van het snelheidsregime van 60 km/h, met verkeersplateaus. De maatregelen kunnen, indien gewenst, worden ondersteund met snelheidscontroles. Het plaatsen van flitspalen en het uitvoeren van snelheidscontroles is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie en de politie. De provincie kan als wegbeheerder hiertoe een verzoek indienen. De politie stelt, dat vaststelling van een lager snelheidsregime ondersteund dient te worden door aanvullende snelheid remmende maatregelen. Alleen dan zal de politie indien gewenst overgaan tot (snelheids)controle en handhaving. Het inzetten van flitspalen of andere snelheidscontroles in plaats van plateaus om te zorgen dat iedereen zich aan de snelheid houdt is derhalve geen optie. Het uitvoeren van alleen snelheidscontroles zonder aanvullende (fysieke) maatregelen draagt niet bij aan de preventieve verkeersveiligheid. Flitspalen of andere snelheidscontroles kunnen i.c. niet dienen als adequaat alternatief voor de verkeersplateaus. Momenteel vindt er overleg plaats tussen de gemeente Reimerswaal en vertegenwoordigers van het Openbaar Ministerie en de politie (zgn. driehoeksoverleg) over de wens van de omgeving om, aanvullend op de snelheid remmende maatregelen, te handhaven via flitspalen.

Daarom is het i.c. gewenst om een vijftal verkeersplateaus aan te brengen om weggebruikers te attenderen op het feit dat zij zich bevinden binnen een 60 kilometerzone. Er is bewust gekozen voor plateaus en niet voor drempels in verband met het discomfort voor met name vrachtwagenchauffeurs en landbouwvoertuigen. De richtlijnen van het CROW geven aan dat plateaus op erftoegangswegen vooral ter hoogte van gevarenpunten (kruispunten, oversteken langzaam verkeer, voor bochten en bij obstakels) worden geplaatst. Op basis van dit gegeven zijn de vijf locaties voor de plateaus bepaald. Daarbij is tevens rekening gehouden met de langs de weg aanwezige woonhuizen om de hinder van geluid en trillingen voor deze bewoners te voorkomen c.q. te beperken.

In de CROW-richtlijnen zijn ook de belangen van het bedrijfsleven/vrachtverkeer, landbouwsector en aanwonenden meegewogen. I.c. zijn deze belangen zoveel als mogelijk meegewogen en afgewogen in relatie tot de verkeersveiligheid en de specifieke omstandigheden ter plaatse. Qua aantal, ligging/situering, hoogte, hellingsvlak en lengte van het bovenvak is, zoveel als mogelijk binnen de verkeerskundige kaders, rekening gehouden met voornoemde specifieke omstandigheden ter plaatse, w.o. aanwezigheid van bedrijven met groot materieel/vrachtwagens, landbouwverkeer en langs de weg gelegen woningen. Om de effectiviteit van de verkeersmaatregel te kunnen borgen zijn 5 verkeersplateaus het minimum. De situering/licging van en onderlinge afstand tussen de plateaus is mede bepaald na gesprekken met c.q. reacties van omwonenden en gerelateerd aan mogelijke hinder voor de omgeving, de verkeerskundige ondergrens. Voor het ontwerp van de verkeersplateau's zijn/worden de Nederlandse ontwerprichtlijnen gevolgd. (CROW-publicatie 344). Uitgangspunt is het zogenaamde plateau 60. Dit plateau kan worden uitgevoerd met een hoogte van 12 of van 8 cm. Om het discomfort voor het vrachtverkeer en het openbaar vervoer zo veel mogelijk te beperken is gekozen voor plateau's van 8 cm hoog. De lengte van een plateau is volgens de ontwerprichtlijnen tenminste 2,40 m. In dit geval is gekozen voor een aanzienlijk ruimere lengte. Dit is eveneens gedaan uit oogpunt van comfort voor het vrachtverkeer en openbaar vervoer. Landbouwverkeer heeft bij deze afmetingen, bij de voor hen toegestane wettelijke maximumsnelheid van 25 km/h, geen/nauwelijks overlast van deze plateau's.

Door middel van de zoneborden wordt de weggebruiker er op geattendeerd dat hij zijn snelheid aan moet passen. Vervolgens ondersteunen de plateau's dit snelheidsregime. De verkeersplateaus worden zodanig aangelegd (locatie, type, afmetingen), dat weggebruikers met de vastgestelde maximumsnelheid van 60 km/h over de plateaus heen kunnen rijden. Omdat men op het hele traject een constante snelheid van 60 km/h kan blijven rijden zal er geen sprake zijn van optrekkend en afremmend verkeer bij de plateaus, zodat er noch voor de weggebruiker noch voor de omwonenden hinder zal ontstaan.

Overigens geeft CROW aan dat verminderd comfort voor verkeer, alsook geluid- en trillinghinder, een algemeen bekend effect is.



Na afweging van vorenstaande zijn voor zover ons bekend (specifieke) individuele belangen niet van dien aard dat deze het algemeen belang van de verkeersveiligheid zouden overstijgen. I.c. prevaleert het algemeen belang van de verkeersveiligheid, zodat er sprake is van een effectieve verkeersmaatregel.

Aangezien voor deze (aanvullende) fysieke maatregelen geen sprake is van een beperking en/of uitbreiding van categorieën weggebruikers, worden deze aangemerkt als een feitelijke handeling waartegen geen bezwaar openstaat.

Overig

De in dit verkeersbesluit genoemde verkeersmaatregelen strekken tot de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen:

Lid 1, sub. a: het verzekeren van de veiligheid op de weg;

Lid 1, sub. b: het beschermen van weggebruikers en passagiers;

Lid 1, sub. c: het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

Gelet op artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie.

Gelet op artikel 25 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de aangrenzende wegbeheerder(s), te weten Waterschap Scheldestromen, gemeente Reimerswaal, ProRail, Rijkswaterstaat.

Middels gesprekken en bijeenkomsten is/zijn gemeente Reimerswaal, Veiligheidsregio, Connexxion, Klankbordgroep Zanddijk/Molendijk, bewoners en bedrijven, gelegen langs de N673 zoveel als mogelijk ingelicht over de voorgenomen maatregelen.

Gelet op artikel 26 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) wordt dit besluit bekendgemaakt door publicatie in de Staatscourant en is voor een ieder in te zien op de website van de Staatscourant via <https://www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant>.

De verwachting is dat de voorgestelde verkeersmaatregelen andere verkeersbewegingen (o.m. toename sluipverkeer) op de parallelweg en omliggende wegen tot gevolg hebben. Het is daarom gewenst hiervoor, ten behoeve van de verkeersveiligheid (van (brom)fietsers) en de bereikbaarheid van woningen en bedrijven, over te gaan tot het nemen van aanvullende maatregelen. Momenteel wordt onderzocht en afgewogen welke verkeersveilige maatregelen mogelijk zijn.

Besluit

Op grond van vorenstaande overwegingen

Besluiten wij:

1. Door plaatsing van de verkeersborden **A1-60-ZB en A2-60-ZE** van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), voor de hoofdrijbaan van de provinciale weg Yerseke – Kruiningen (N673), van km 0,570 tot km 3,840, in beide richtingen, een zone in te stellen waarvoor een maximumsnelheid van 60 km/h geldt;
2. door het aanbrengen van een doorgetrokken asstreek, als bedoeld in artikel 76 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens in de as van de hoofdrijbaan van de in sub.1. genoemde provinciale weg, de bestuurders te verbieden de streek naar links te overschrijden en zich links van de streek te bevinden;
3. door verwijdering van de verkeersborden B1 en B2, van voornoemde bijlage, de status voorrangsweg van de onder sub.1. genoemde provinciale weg op te heffen;
4. door plaatsing van de verkeersborden B3, B4, B5, B6 en/of door het aanbrengen van haaiantanden, van voornoemde bijlage, de voorrang op de in sub. 1. genoemde provinciale weg te regelen, zodanig dat verkeer op de (Y-)aansluitingen, zijwegen en kruispunten voorrang moet verlenen aan bestuurders op de kruisende weg (Zanddijk-Molendijk) (N673);
5. in te trekken, voor zover nodig, eerder genomen besluiten;
6. dit verkeersbesluit te publiceren in de Staatscourant.

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris



Mededelingen Inlichtingen

Voor nader gewenste inlichtingen kunt u contact opnemen met:

Verkeersmaatregelen:

de heer W.J. Blommaert, telefoonnummer: 0118-631612 of 06-28904262;

mevrouw E.A. Dekker, telefoonnummer: 0118-631922 of 06-28904156;

de heer P.F. Lindenberg, telefoonnummer: 06-21124803;

de heer A. Francke, telefoonnummer: 06-28904090.

Juridische procedure:

mevrouw A. Caljouw, telefoonnummer: 06-25726507.

Rechtsmiddelen

Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit bij: Gedeputeerde Staten van Zeeland, t.a.v. de secretaris van de commissie voor bezwaarschriften, Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

Wie is belanghebbende?

Volgens artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht bent u belanghebbende als uw belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is. Uw belang moet zich dan wel onderscheiden van de belangen van grote aantallen anderen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als u eigenaar, huurder of gebruiker bent van een perceel in de directe omgeving van de weg waarop het besluit betrekking heeft. Volgens vaste jurisprudentie is dat onderscheid bij een willekeurige verkeersdeelnemer onvoldoende aanwezig.

Aanvullende fysieke maatregel(en)

Hiertegen staat geen bezwaar open, omdat i.c. geen sprake is van een beperking en/of uitbreiding van categorieën weggebruikers. De mededeling hierover kan niet worden aangemerkt als een besluit in de zin van art. 1:3, lid 1 Awb.

In het bezwaarschrift neemt u ten minste op uw naam en adres, de dagtekening van het bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend.

U moet het bezwaarschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt. Doorgaans is dat de dag na de datum van verzending. I.c. is dat de dag na de datum van bekendmaking in de Staatscourant. Overschrijding van de inzendtermijn kan ertoe leiden dat met uw bezwaren geen rekening wordt gehouden.

Als u overweegt bezwaar te maken, kunt u een informatiefolder aanvragen op telefoonnummer 0118-631000. U kunt de informatie ook downloaden via <https://www.zeeland.nl/subsidieregels-en-procedures/bezwaar-maken>.

Wij wijzen u erop dat het bezwaar niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. U richt het verzoek aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, locatie Breda, team bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.