



Uitbreiden van de 30 km/uur-zone op de nieuwe parallelweg van de Merwedestraat ter hoogte van de huisnummers 15 t/m 101



Wettelijk kader

Op grond van artikel 2 lid 1 WWV 1994 kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

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 genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken, moet een verkeersbesluit worden genomen op grond van het bepaalde in artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is overleg gepleegd over de handhaafbaarheid van het verkeersbesluit met de verkeersfunctionaris van de eenheid Rotterdam namens de korpschef van politie.

Motivering besluit

De route Merwedestraat-Oranjelaan is opgenomen in de onderhoudsplanning van Stadsbeheer voor het jaar 2017 en 2018. Deze route maakt onderdeel uit van de noordelijke ontsluitingsroute van en naar het Centrum. Het geplande groot onderhoud wordt gecombineerd met aanpassingen die de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de herkenbaarheid verbeteren.

In het Verkeersstructuurplan centrum is vastgesteld dat het gedeelte van deze route tussen de N3 en de Noordendijk een ander karakter heeft dan het gedeelte van de Oranjelaan tussen de Noordendijk en de Vrieseweg. Doorstroming op een 2x2 structuur is hier, ook voor de toekomst, gewenst.

Een deel van de Merwedestraat heeft van oudsher een parallel- of ventweg, die tevens de zijstraten van de woonwijk ontsluiten en waarover ook de fietsstructuur loopt. Aan de parallelstructuur kan tevens geparkeerd worden.



Door de het verloop van de Merwedestraat tussen de Maasstraat en de IJsselstraat iets te verleggen ontstaat ruimte om ook hier een parallel of ventweg aan te leggen, vergelijkbaar met het bestaande deel. Fietzers rijden hierdoor niet meer tussen geparkeerde voertuigen en de doorgaande rijbaan waar 50 km gereden mag worden.

Op de hoofdrijbaan heeft het doorgaande verkeer geen hinder meer van in- en uitparkerende voertuigen en is de doorstroming beter gegarandeerd.

De parallelwegen worden éénrichtingsverkeer en maken deel uit van het verblijfsgebied met een maximum snelheid van 30 km. Deze nieuwe inrichting levert een verbetering op voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Meer naar de oostzijde wordt het bestaande erf van de Dintelstraat op de parallelweg tussen de Markstraat en Dommelstraat voorzien van parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen langs de rijbaan van de Merwedestraat komen te vervallen. Deze ruimte wordt ingevuld door het vrijliggende fietspad op te schuiven.

In het verlengde hiervan wordt ook de openbare ruimte voor de bedrijfspanden tussen de Dommelstraat en bedieningsstraat naar Plein 1940-1945 ingericht en aangewezen als erf.

Door ook het verloop van de rijbanen van Merwedestraat aan de bedrijven-zijde (noordzijde) iets te verleggen ten koste van de middenberm ontstaat er voldoende ruimte om over de gehele lengte het fietspad met een haag fysiek te scheiden van het autoverkeer. En mede door het éénrichtingsfietspad hoger aan te leggen ontstaat er ook voldoende breedte om over de gehele lengte een voetpad toe te voegen, wat in de oude situatie op gedeeltes ontbreekt.

Alle zijwegen, parallelstraten en percelen worden door middel van een inritconstructie ontsloten om de doorgaande rijbaan, uitgezonderd het parkeerterrein van de percelen Merwedestraat 50 t/m 54, waar momenteel de Aldi, Jumbo en Opnieuw en Co zijn gevestigd. Dit wordt een voorrangskruising waarbij aan de bestuurders op de Merwedestraat voorrang moet worden verleend. Dit kruispunt wordt niet voorzien van een verkeersregelinstallatie. De bestaande geregelde fiets-voetgangersoversteek blijft bestaan.

De kruisingen Merwedestraat-Maasstraat en Merwedestraat-westelijke op- en afrit N3 worden voorrangskruispunten, voorzien van een verkeersregelinstallatie. De oude voorrangsweg over dit deel komt te vervallen.

Door de nieuwe inrichting van de Merwedestraat is een parkeerverbod langs de hoofdrijbaan niet meer nodig en kunnen deze borden achterwege blijven.

Al deze maatregelen leveren een verbetering voor de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op.

De ontwerptekeningen zijn in het voortraject met de buurt en belanghebbenden gedeeld en voor zover mogelijk op ingekomen zienswijzen aangepast.

In het verleden is er op de parallelweg van de Merwedestraat een 30 km/uur-zone ingesteld. Bij de reconstructie van de Merwedestraat is er een nieuwe parallelweg aangelegd. Op het gedeelte van deze nieuwe parallelweg ter hoogte van de huisnummers 15 t/m 101 wordt eveneens een 30 km/uur-zone ingesteld.



Op basis van bovenstaande overwegingen en met inachtneming van:

- de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Algemeen Mandaatbesluit Dordrecht;

Besluit het college van burgemeester en wethouders van Dordrecht:

een 30 km/uur-zone in te stellen op de nieuwe parallelweg van de Merwede-straat ter hoogte van de huisnummers 15 t/m 101 door het plaatsen van borden A01-30-zb en A02-30-ze van bijlage 1 van het RVV 1990 en zoals bedoeld in art. 66 van het RVV 1990.

Bezwaar

Als u het niet eens bent met dit besluit, kunt u binnen zes weken na dagtekening ervan schriftelijk bezwaar maken bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen. U dient uw bezwaarschrift te richten aan:

Het college van Burgemeester en Wethouders, Postbus 8, 3300 AA Dordrecht.

Op grond van artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht moet het bezwaarschrift ondertekend zijn. Verder moet het ten minste bevatten: uw naam en adres, de datum, de omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt en de reden van uw bezwaar. Wilt u ook het telefoonnummer vermelden, waarop u overdag te bereiken bent?

Het indienen van een bezwaarschrift houdt de werking van het besluit niet tegen. In spoedeisende gevallen kunt u de voorzieningenrechter van de Rechtbank Rotterdam, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam, verzoeken een voorlopige voorziening te treffen.

U kunt het verzoekschrift ook digitaal indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Voor de behandeling van een verzoek om voorlopige voorziening brengt de Rechtbank een bedrag aan griffierecht in rekening.

*Het college van Burgemeester en Wethouders
namens dezen,
de programmamanager Verkeer en Vervoer
van de sector Stadsontwikkeling,
de heer H.P. Wansink*