

Ontwerpverkeersbesluit VTH190297



Instellen van diverse maatregelen voor een Duurzaam Veilige inrichting op een gedeelte van de Rotterdamseweg (gemeente Ridderkerk).

Dijkgraaf en heemraden van waterschap Hollandse delta;

Overwegende het volgende:

Inleiding

In de huidige situatie geldt op de Rotterdamseweg tussen de Ringdijk en de aansluiting met de A15/N915, hierna te noemen Rotterdamseweg, een snelheid van 80 km/uur. Door de aanwezigheid van langzaam verkeer (voetgangers, (brom-)fietsers) alsook de toegenomen verkeersintensiteiten staat de verkeersafwikkeling op de verschillende kruisingen onder druk. Dit leidt veelal tot een grotere kans op roodlichtnegatie.

Momenteel is de bestaande bus infrastructuur op de Rotterdamseweg nog uitgevoerd als busbaan/-strook. Daarmee is het voor alle bussen toegestaan van deze banen/stroken gebruik te maken. Omdat alleen lijnbussen de verkeersregelinstallaties kunnen (en mogen) beïnvloeden kan het voorkomen dat andere bussen de doorstroming van lijnbussen frustreren. Daarnaast is het voor de verkeersveiligheid van belang dat de gebruikers van de busbanen en -stroken op de hoogte zijn van de geldende regels en direct kunnen worden geïnformeerd over (tijdelijke) aanpassingen aan de verkeerssituatie (bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden). Met dit besluit wordt de busbaan op de Rotterdamseweg bestemd tot lijnbusbaan en is ander gemotoriseerd verkeer op dat gedeelte definitief niet toegestaan.

Met de afsluiting van de Oostmolendijk (zie verkeersbesluit VTH190295) is het noodzakelijk langzaam verkeer een alternatieve route te bieden. Voor de Rotterdamseweg geldt hiervoor dat tussen de kruisingen met de Vlietlaan en de N915 landbouwverkeer en brommobielen op de Rotterdamseweg worden toegestaan.

Wetgeving

Volgens de Wegenverkeerswet (WVW 1994, art. 2) kunnen regels worden vastgesteld met het doel tot:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers.

Om deze doelen te bereiken kan het nodig zijn om verkeersmaatregelen te treffen.

Artikel 15, 1e lid, van de WVW 1994 stelt dat voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens en onderborden een verkeersbesluit moet worden genomen. Dit geldt wanneer hierdoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Het 2e lid van het artikel stelt dat een verkeersbesluit moet worden genomen wanneer verkeersmaatregelen op of aan de weg leiden tot een wijziging van de inrichting van de weg of wanneer verkeersmaatregelen leiden tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer. Dit geldt wanneer de maatregelen leiden tot een beperking of een uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van de weg of het weggedeelte gebruik kan maken.



Motivering

Bij een duurzaam veilige inrichting van wegen geldt dat kruisingen nog steeds aandachtslocaties zijn. Zowel het uitwisselen van verkeer (afslaan, kruisen) als de doorstroming staan vaak onder druk. Juist hier is het van belang de functie, de inrichting en het gebruik goed op elkaar af te stemmen. En dat binnen de gegeven omstandigheden van gelijkvloerse oversteken. Juist met een lagere snelheid is de kans op (ernstig) letsel bij eventuele ongevallen beperkter. Hiertoe wordt op de verschillende kruisingen een snelheidsregime van 50 km/uur ingesteld.

De verkeersdoorstroming op de Rotterdamseweg staat onder druk. Voor de concurrentiepositie van het openbaar vervoer is het van belang dat dit vervoer zoveel als mogelijk voorrang heeft. Met instellen van de aparte busbanen en -stroken is dit mogelijk. Echter is het daarbij ook van belang dat deze prioriteit beperkt blijft (ten opzichte van het overige verkeer). Zowel het aantal voertuigen speelt hierbij een rol, maar ook de wijze van beïnvloeding. Als een bus niet beschikt over de juiste systemen kan een voertuig juist tot stilstand komen en het overige (bus)verkeer frustreren. Omdat sprake is van een buswisselstroomsysteem is de rijrichting flexibel. Daarvoor staan op aansluitende wegen zogenaamde voorseinen, die het busverkeer over de status van de busbaan informeren. Om op een veilige manier van deze busbanen gebruik te maken is het daarom noodzakelijk de gebruikers over het functioneren van de installatie te informeren. Bij het openstellen van de banen voor alle busverkeer is dit niet mogelijk en komt dat de verkeersveiligheid niet ten goede.

Het toestaan van landbouwverkeer en brommobielen op een gedeelte van de Rotterdamseweg is noodzakelijk om een alternatief te bieden voor het verkeer via de Oostmolendijk/Oudelande. De langere reistijd via de N915/Rotterdamseweg is verwaarloosbaar. Gelet op de gemiddelde snelheid van dit verkeer alsook de beperkte intensiteit is het (eventuele) reistijdverlies voor het overige verkeer beperkt. En door de fysieke scheiding van de lijnbusbaan is inhalen niet mogelijk.

Situering en beheer van de wegen

De Rotterdamseweg is een gebiedsontsluitingsweg, op dit gedeelte deels gecategoriseerd als type 1 en deels als type 2, en gelegen buiten de bebouwde kom in eigendom van en in beheer en onderhoud bij waterschap Hollandse Delta.

Overleg met politie

Conform artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen betreffende het Wegverkeer heeft overleg over dit verkeersbesluit plaatsgevonden met de gemandateerde van de nationale politie. Uit het overleg is vast komen te staan dat tegen het treffen van de voorgenomen maatregel geen bezwaar bestaat.

Bevoegdheid tot het nemen van het besluit

Gelet op het bepaalde in regel 7.22 van het register behorende bij het Delegation en Mandaatbesluit 2014.

Besluit:

1. het instellen van een snelheidsregime van 50 km/uur op de kruisingen van de Rotterdamseweg door het plaatsen van de borden A01(50);
2. het instellen van lijnbusbanen en -stroken op de Rotterdamseweg door het plaatsen van de borden F13 en het aanbrengen van de bijbehorende markering;
3. het toestaan van landbouwverkeer en brommobielen op het gedeelte van de Rotterdamseweg tussen de kruisingen van de Vlietlaan en de N915 door het plaatsen van de borden C15;
4. verwijdering en plaatsing van de borden conform de bij dit besluit behorende tekening met nummer 18811A03.

Ridderkerk, 21 maart 2019.

Namens dijkgraaf en heemraden van
waterschap Hollandse Delta,

J. Aleman
directeur



Indienen zienswijze

Voordat het college van dijkgraaf en heemraden een definitief besluit neemt, wordt het ontwerpbesluit ter inzage gelegd voor een periode van zes weken, dat is tot en met 9 mei 2019. Het waterschap volgt in dit geval de procedure volgens de artikelen 3:15 en 3:16 Algemene wet bestuursrecht.

Op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbende gedurende een periode van zes weken na publicatie van dit besluit hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen. Een zienswijze kan schriftelijk of mondeling worden ingediend. Wilt u uw zienswijze mondeling toelichten, dan kunt u eerst een afspraak met het waterschap maken, via telefoonnummer 0900 – 2005005. De schriftelijke zienswijze kan worden gericht aan college van dijkgraaf en heemraden van waterschap Hollandse Delta, Postbus 4103, 2980 GC Ridderkerk of per e-mail naar 2005005@wshd.nl.