



Aanwijzen fietspad in 2 richtingen Oranjelaan gelegen tussen de Noordendijk en de Maasstraat oostzijde



Wettelijk kader

Op grond van artikel 2 lid 1 WVV 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 onderhoudsplanung 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.

De huidige Prins Hendrikbrug levert door zijn vormgeving een forse beperking op. De 3 (te) smalle rijbanen blijven vooralsnog gehandhaafd. De huidige middelste wisselstrook gaat ingezet worden als linksaf voorsorteerstrook naar de wijk Stadswerven en als de situatie het toelaat als 2e rechtdoor strook richting N3. Bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid is te zijner tijd een bredere brug met meer rijstroken nodig.



Op het kruispunt met de Parklaan wordt het met verkeerslichten geregelde kruispunt vervangen door aan weerszijden van de Oranjelaan zogenaamde inritconstructies toe te passen. Het doorgaande 2-richtingen fietspad over deze inritconstructie wordt uitgebogen, waardoor er opstelruimte ontstaat voor personenauto's tussen het fietspad en de rijbaan. Hierdoor zijn de conflictpunten verder uit elkaar en heeft een bestuurder meer tijd om te anticiperen op de verkeerssituatie. Het verkeer op de doorgaande route (Oranjelaan) heeft voorrang op al het kruisende verkeer uit de zijstraten. Dit bevordert de doorstroming op de doorgaande route. De voorsorteervakken en het aanwezige parkeerverbod op de Parklaan heeft geen functie meer en vervalt.

Om tijdens brugopening van de Prins Hendrikbrug het autoverkeer te beïnvloeden worden er op de aanrijroute vanuit het zuiden op de Oranjelaan net voor de aansluiting met de Parklaan verkeerslichten geplaatst die gekoppeld zijn aan de bruglichten. Hierdoor is de afstroom vanuit de Parklaan tijdens brugopeningen gegarandeerd en staat het verkeer van de hoofdstroom niet stil naast de achtertuin van de woning Badweg 1, hoek Oranjelaan.

Voor de fietser wordt aan beide zijden het bestaande fietspad verbreed en geschikt gemaakt voor 2-richtingen fietsverkeer tussen het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Maasstraat en het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Noordendijk.

Op de Prins Hendrikbrug gebeurt dit door het hek tussen het oude voet- en fietspad te verwijderen. De voetganger krijgt minder ruimte. Doordat alles op één niveau ligt blijft het goed toegankelijk, ook voor minder validen. Dit geldt ook voor het deel tussen de Prins Hendrikbrug en de Noordendijk. Deze aanpassing komt voort uit de wens van bewoners van het wijkdeel De Staart om zonder de Oranjelaan 2x te hoeven oversteken het wijkdeel Wantijpark te bereiken waar scholen en zwembad gelegen zijn. Alsook uit het gebruik vanuit het wijkdeel Centrum naar Villa Augustus en de wijkdeel Stadswerven. Het 2-richtingen fietspad aan de oostzijde biedt tevens de mogelijkheid aan fietsers om vanuit de wijkdeel Wantijpark naar het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de Noordendijk te fietsen en daar onder begeleiding van de verkeerslichten veilig over te steken, als alternatief voor de verdwenen verkeerslichtregeling bij de Parklaan.

De woonpercelen aan de Oranjelaan hebben van oudsher een directe auto ontsluiting (inrit) op de hoofdrijbaan. In het nieuwe ontwerp wordt het 2-richtingen fietspad en het voetpad op één niveau aangelegd, waardoor er tevens voldoende ruimte ontstaat om als "ventweg" tussen de zijstraten te functioneren en de percelen te ontsluiten. Er is te weinig ruimte om een volwaardige ventweg met 2-richtingen fietspad en voetpad aan te leggen.

Tijdens de behandeling in de adviescommissie fysiek van de gemeenteraad hebben bewoners aangegeven de aanvankelijk voorgestelde combinatie van 2 richtingen fietspad en toegang voor autoverkeer tot de percelen over dit fietspad, gevaarlijk te vinden. Zij pleitten voor eenrichtingsverkeer op het fietspad. Dit verzoek van de bewoners tot wijziging van de oorspronkelijke plannen is door de gemeenteraad niet gehonoreerd. Een hiertoe ingediend amendement is verworpen. Tijdens de gemeenteraadsbehandeling is ook een amendement ingediend "Geen auto over het fietspad: bewoners-inritten Oranjelaan behouden". De gemeenteraad heeft hier unaniem mee ingestemd en vervolgens het ontwerp voor de Oranjelaan goedgekeurd. Hiermee heeft de gemeenteraad zich uitgesproken voor het handhaven van het oorspronkelijk voorgestelde 2-richtingenverkeer en het schrappen van de toegang voor autoverkeer tot de percelen over het fietspad. De percelen worden voor autoverkeer ontsloten met inritten die direct aansluiten op de Oranjelaan.

Inmiddels is, op verzoek van bewoners, besloten om toch toe te staan dat bestemmingsverkeer hun percelen kan bereiken via het fietspad.

Het 2-richtingenfietspad blijft hierbij gehandhaafd, met dien verstande dat bestemmingsverkeer te gast is op het fietspad, en zich te allen tijde aan moet passen aan het langzaam verkeer, het verkeer op de Parklaan en het verkeer op de Oranjelaan. Gekozen is om, voor de bewoners van de Oranjelaan 6 en 8, ook toe te staan dat het fietspad tussen de Parklaan en Oranjelaan nr. 6 in beide richtingen bereden mag worden (een lengte van plm. 50 meter). Bestemmingsverkeer van deze percelen kan dan ook weggrijden via het 2-richtingenfietspad en de aansluiting Parklaan. Gekozen is om door middel van borden met de tekst "bestemmingsverkeer Oranjelaan 6 tot en met 24 toegestaan" de toegankelijkheid voor auto's van bewoners, hun bezoek en bezorgdiensten naar deze percelen te faciliteren. De bestaande ontsluitingen (inritten) blijven bestaan. Parkeren mag alleen op het eigen perceel.

Het verkeersbesluit van 6 oktober 2017 met het zaaknummer 1933946 is daarom wederom aangepast.

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



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:

Het (vrijliggende) fietspad aan de oostelijke zijde van de Oranjelaan gelegen tussen de Maasstraat en Noordendijk aan te wijzen als verplicht fietspad waarop fietsen in 2 richtingen is toegestaan door het plaatsen van verkeersborden model G11 en G12 van bijlage 1 van het RVV 1990.

Door het plaatsen van een onderbord zoals bedoeld in artikel 67 van het RVV 1990, nabij de Vlijweg, bestemmingsverkeer van de percelen Oranjelaan 12-24 toe te staan in noordelijke richting tot aan de Parklaan.

- Door het plaatsen van een onderbord zoals bedoeld in artikel 67 van het RVV 1990, nabij de Parklaan, bestemmingsverkeer van de percelen Oranjelaan 6-8 toe te staan in beide richtingen tot aan Oranjelaan 6.

Het college van burgemeester en wethouders,

namens dezen,

de heer J. Booij

Clustermanager

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.