

## Ontwerp-Verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) in Rotterdam

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van de concerndirecteur van het cluster Stadsontwikkeling van DATUM, met kenmerk M2407-7120;

gelet op artikel 18 aanhef en onder d van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

### overwegende, dat:

- het verkeer in Rotterdam steeds drukker wordt waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan;
- het aantal slachtoffers in het verkeer hoger is dan ooit, waarbij in 2023 op de Rotterdamse wegen zelfs de meeste doden en (ernstig) gewonden waren te betreuren in de afgelopen tien jaar;
- een groot deel van de ongevallen plaatsvindt op 50 km/u wegen en het daarom wenselijk is om op een deel van deze wegen een lagere snelheid te introduceren om het verkeer overzichtelijker en veiliger te maken;
- dat op verzoek van de regering, in overleg met gemeenten en SWOV door het kenniscentrum CROW een afwegingskader 30 km/u is ontwikkeld waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan;
- het Rijk hiervoor, samen met de decentrale overheden, naast de zogenaamde 30 km/u 'erftoegangswegen (ETW) in woonwijken, een nieuw wegtype heeft geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (hierna: GOW30);
- met dit wegtype het (juridisch) mogelijk is om ook 30 km/u in te voeren op de drukker gebiedsontsluitingswegen, met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd;
- in de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (19bb24257 en 20bb2287) en in de Rotterdamse Omgevingsvisie (21bb12980 en 21bb15056) veilige straten ook een belangrijk speerpunt zijn voor een gezonde en leefbare stad;
- de gemeenteraad van Rotterdam daarnaast in november 2020 de motie Veilige Straten (20bb17962) heeft aangenomen waarin het college is verzocht om met de wijkraden te inventariseren bij welke onveilige straten de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u verlaagd kan worden;
- in vervolg op deze motie in 2021 het document Veilige en Gezonde Straten (21bb14999) is gepubliceerd waarin wordt aangegeven hoe de Gemeente Rotterdam op diverse wegen in de stad een 30 km/u snelheidsregime gaat invoeren;
- in het coalitieakkoord 'Één Stad' 2022 – 2026 ook is afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd;
- sindsdien gewerkt is aan een gemeentelijk plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u waar bij deze afweging gekeken is waar dit 'nodig' en 'mogelijk' is:

- Invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt en/of wanneer sprake is van woon- en/of winkelstraten met veel fietsers, voetgangers (extra risico's) en geparkeerde auto's langs de weg;
  - Wegen blijven 50 km/u als het voldoende verkeersveilig is, een belangrijke route is voor nood- en hulpdiensten en het OV en/of wanneer het een belangrijke stedelijke hoofdroute is voor de bereikbaarheid van de stad. In dat geval is het niet mogelijk;
- het college op 21 mei 2024 (24b0004662) heeft besloten om in één keer op maar liefst 115 straten gelijktijdig 30 km/u in te voeren conform de ontwerprichtlijnen en criteria voor GOW30;
- de verlaging van de snelheid per 1 september 2025 ingevoerd zal worden, waarbij de verkeersveiligheid op een kostenefficiënte manier in één keer op 115 straten verbeterd wordt;
- door de omvang van het project de uitvoering van fysiek ondersteunende maatregelen mogelijk eerder of later in de tijd kan plaatsvinden;
- met de aangekondigde maatregelen er nieuwe 30 km/u gebiedsontsluitingswegen ontstaan die – anders dan de bestaande 30 km/u erftoegangswegen – minder snelheidsremmende maatregelen hebben en waarbij het ook mogelijk is om een voorrangregeling en/of een oversteekplaats toe te passen;
- dit aansluit bij de landelijke ontwerprichtlijnen voor het nieuwe wegtype waarbij balans gevonden wordt tussen de verkeersveiligheid en doorstroming en bereikbaarheid van ontsluitingswegen;
- als de maximale snelheid verandert van 50 km/u naar 30 km/u, dit duidelijk zichtbaar zal worden op straat onder andere door:
  - het aanpassen of het soms (gedeeltelijk) weghalen van de belijning (d.m.v. minder lengtemarkering, het aanbrengen van attentie verhogende markeringen en visuele versmallingen) waardoor automobilisten (onbewust) langzamer gaan rijden;
  - het aanleggen van extra snelheidsremmende verkeersplateaus bij oversteekplekken voor voetgangers en fietsers en/of bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u;
  - het plaatsen van nieuwe A01-verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30') na ieder kruispunt;
- dat het verlagen van 50 km/u naar 30 km/u zorgt voor een verkeersveiligere situatie omdat uit onderzoek is gebleken dat:
  - een auto bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig heeft om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u;
  - een fietser of voetganger 90% meer overlevingskans heeft bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg;
- onderzoekers van de SWOV het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom onderzochten waarbij cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als de helft van de straten met een 50 km/u -limiet wordt omgezet naar een 30 km/u -limiet;
- de uitkomst van dit onderzoek van SWOV laat zien dat naar schatting het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel kan dalen, variërend met een percentage tussen 22% en 31%;
- dit beeld ook bevestigd wordt door de ervaringen van andere steden zoals Brussel, die op een groot deel van de wegen 30 km/u als snelheidslimiet hebben ingevoerd en waar sinds invoering aanzienlijk minder voetgangers en fietsers gewond zijn geworden;
- de maatregel er ook voor zorgt dat het gevoel van veiligheid verbetert omdat het fijner is om te wonen, lopen of fietsen in een omgeving waar langzamer gereden wordt.
- de maatregel daarnaast resulteert in minder geluidshinder omdat terugschakeling naar 30 km/u resulteert in grofweg een halvering van het verkeerslawaai en daarmee bijdraagt aan

het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld aan een betere gezondheid van de inwoners;

- er reistijdsimulaties zijn getoetst voor 11 representatieve routes (trajecten) in de gemeente Rotterdam waaruit naar voren is gekomen dat het effect van de maatregel op de reistijd bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u vergelijkbaar blijft;
- de instellingen van de verkeerslichten waar nodig worden aanpast en geoptimaliseerd op de snelheid 30 km/u;
- er naast de aanpak op de 115 straten zoals aangegeven in dit verkeersbesluit, in 2022 en 2023 al enkele andere straten opnieuw zijn ingericht waarbij ook de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/u is ingevoerd;
- een beperkt deel (zeven) van de 115 straten uitgevoerd zal worden op basis het verkeersbesluit uitbreiden 30 km/u zone in wijk Oudeland (Gemeentebld 2024, 118551) en maakt daarom geen onderdeel uit van dit verkeersbesluit;
- er naast dit verkeersbesluit ook een aantal afzonderlijke projecten, zoals het verkeerscirculatieplan, lopen waar indien nodig op termijn 30km/u ingevoerd zal worden;
- er naast de 115 straten waar 30 km/u wordt ingevoerd ook wegen zullen zijn waar de maximumsnelheid niet veranderd kan worden, zoals doorgaande routes voor nood- en hulpdiensten, straten waar veel bussen en trams rijden en belangrijke verkeersaders om Rotterdam in en uit te rijden;
- er met het openbaar vervoer (MRDH/RET) en de nood- en hulpdiensten in de afgelopen twee jaar intensieve samenwerkingstrajecten doorlopen zijn;
- voor de hulpdiensten er in de hele gemeente Rotterdam hulpdienstenroutes gedefinieerd zijn, waarbij de belangrijkste primaire hulpdienstenroutes op enkele uitzonderingen na, allemaal 50 km/u blijven;
- voor de secundaire hulpdienstenroutes – die veelal een 30 km/u limiet krijgen – tegemoetgekomen wordt aan gewenste doorrijdbreedtes- en comforteisen voor maatgevende hulpverleningsvoertuigen;
- met de openbaar vervoerspartijen is afgesproken om 30 km/u waar mogelijk hand in hand te laten gaan met de versnellingsopgave van het openbaar vervoer;
- dit betekent dat op vrij liggende OV-banen snelheidsdifferentiatie wordt toegepast waarbij op de OV-baan nog steeds met dezelfde snelheid (50 km/u) mag worden gereden, terwijl op de naast de vrijliggende OV-baan gelegen rijbanen een afwijkende snelheid van 30 km/u geldt;
- op het merendeel van de routes met buslijnen en trams op de rijbaan echter een snelheid van 50 km/u zal worden behouden, met uitzondering van routes waar de verkeersveiligheid teveel in het geding is;
- er in het kader van participatie in mei 2023 en maart 2024 diverse avonden georganiseerd zijn voor alle wijkraden en een afvaardiging van bewoners waarbij de reacties positief waren;
- ook het draagvlak onder Rotterdammers onderzocht is via een representatieve enquête van de Erasmus Universiteit (BIGR) en een eigen gemeentelijke verkeersveiligheidsenquête waarbij vergelijkbare positieve resultaten naar voren kwamen;
- na de invoering van de 30 km/u straten op 1 september 2025, een operationeel monitoringsplan in werking treedt waarbij een vinger aan de pols wordt gehouden over naleving van de nieuwe limiet (snelheidsmetingen), eerste ervaringen (burgermeldingen), verkeersdrukke op omliggende wegen (uitstralingseffect) en eventuele knelpunten voor het OV en de hulpdiensten;
- dat deze verkeersmaatregel, gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 strekt tot:
  - het verzekeren van de veiligheid op de weg;
  - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het college deze belangen laat prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen en hinder die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden;

- de mogelijke nadelige gevolgen naar het oordeel van het college niet opwegen tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Rotterdamse verkeersdeelnemers;
- dat het treffen van een verkeersmaatregel daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkenen behoren te blijven.
- dat de wegen onder beheer zijn van de gemeente Rotterdam;
- dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht waarbij een ieder na publicatie en terinzagelegging vanaf vrijdag 6 september 2024 naar keuze schriftelijk of mondeling gedurende zes weken zienswijzen kan indienen;
- het Openbaar Ministerie in Amsterdam vanaf 1 juni 2024 bij wijze van proef met flitspalen gaat handhaven op de maximum snelheid van 30 km/u en de verwachting is dat bij een positieve evaluatie deze handhavingsstrategie landelijk wordt uitgerold;
- dat in het kader van artikel 24, aanhef en onderdeel a, van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW, besluit van 26 juli 1990, 460, of zoals nadien gewijzigd) overleg heeft plaatsgevonden met de Politie, eenheid Rotterdam, waarbij deze te kennen heeft gegeven akkoord te zijn met de voorgestelde verkeersmaatregel.

## **Besluit:**

### **Artikel 1**

Om op de hierna in figuur 1 tot en met 13 genoemde straten de volgende maatregelen te nemen:

Ten aanzien van bebording

#### Verwijderen

1.

Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A1-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

2.

Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A2-30 einde zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

3.

Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B3 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

#### Plaatsen

4.

Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13, al dan niet voorzien van het onderbord "uitgezonderd trams" als bedoeld als bedoeld in artikel 67

het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

5.

Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

6.

Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30ze volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

7.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B3 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

8.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B4 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

9.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B5 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 9.

10.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

11.

Het plaatsen van verkeersborden conform model C2 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

12.

Het plaatsen van verkeersborden conform model C3 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

13.

Het plaatsen van verkeersborden conform model C4r volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

14.

Het plaatsen van verkeersborden conform model D2-RO+BB22 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

15.

Het plaatsen van verkeersborden conform model D5R volgens Bijlage I, van het Reglement









**Artikel 4**

Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in de digitale editie van het gemeenteblad, te zien via de website Officiële Bekendmakingen.

Rotterdam, 3 september 2024

Het college van Burgemeester en Wethouders,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De Burgemeester,

A. Aboutaleb

## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het ontwerpverkeersbesluit ligt vanaf 6 september 2024 tot en met 18 oktober 2024 op de volgende

wijzen ter inzage:

Digitaal via [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl) Hierop zijn het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen

in te zien. U kunt als zoekopdracht "Ontwerp-verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam" ingeven.

Digitaal via [www.rotterdam.nl/30](http://www.rotterdam.nl/30)

Hierop vindt u naast een link naar het Gemeentebled ook andere relevante informatie over de verkeersmaatregel.

Fysiek bij het Concern Informatiecentrum gemeente Rotterdam, Timmerhuis, Halvemaanpassage 1,

3011 AH Rotterdam. U kunt hiervoor een afspraak maken via telefoonnummer 010 267 2514 of via email [bir@rotterdam.nl](mailto:bir@rotterdam.nl). De openingstijden zijn dinsdag, woensdag en donderdag van 09.00 tot 13.00 uur.

### *Inbrengen zienswijzen*

Een ieder kan gedurende bovengenoemde periode van inzage een mening in de vorm van een zienswijze bekend maken over het voorgenomen ontwerp-verkeersbesluit. Dit kan naar keuze digitaal, schriftelijk of mondeling op de hieronder omschreven wijze:

Wilt u een zienswijze digitaal indienen dan kunt u hiervoor gebruik maken van een webformulier dat te vinden is op de website [www.rotterdam.nl/30](http://www.rotterdam.nl/30)

Wilt u een zienswijze schriftelijk indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "zienswijze Ontwerp-verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam" verzenden aan:

College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam

T.a.v. M. Geensen-Romein

Postbus 6575

3002 AN Rotterdam

Wilt u een zienswijze mondeling indienen, dan kunt u hiervoor een belafsprake maken via het telefoonnummer 14010.

Zienswijzen per e-mail ingezonden worden niet in behandeling genomen. Te laat ingediende zienswijzen (na 18 oktober 2024) worden ook niet meer in behandeling genomen.