

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

Rotterdam, M2407-7120

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van de concerndirecteur van het cluster Stadsontwikkeling van 3 september 2024, 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 ontwerppunten 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 Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

16.

Het plaatsen van verkeersborden conform model F5 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

17.

Het plaatsen van verkeersborden conform model F6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de wegen zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13.

Ten aanzien van andere verkeersbesluitplichtige maatregelen:

18.

het aanbrengen van fietsstroken zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990 aan weerszijden van de wegen, zoals genoemd in figuur 1 tot en met 13;

Figuur 1 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Centrum

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer					A1-30	A1-30b	A2-30a	B1	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OS64	Fietsstrook	
Centrum	Eendrachtsweg - Westersingel - Mauritsweg - Kruisplein	MOB24-390					14	2	1													14	nee
Centrum	Goudsesingel	MOB24-394					6															6	nee
Centrum	Mathenesserlaan centrumdeel	MOB24-396					6															6	nee
Centrum	Oostplein	MOB24-394					2															2	nee
Centrum	Parkhaven	MOB24-395					10															10	nee
Centrum	Scheepstimmermanslaan	MOB24-391					7															7	nee
Centrum	Posthoornstraat - Regentessebrug - Glashaven en Rederijstraat	MOB24-389					12															12	nee
Centrum	Wena parallelbaan	MOB24-392					5															5	nee
Centrum	Nieuwe Binnenweg Centrum	MOB24-408					18															18	nee
Centrum	West Kruiskade - 'de Middellandstraat	MOB24-393					14															14	nee

Figuur 2 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Delfshaven

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer					A1-30	A1-30b	A2-30a	B1	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OS64	Fietsstrook	
Delfshaven	Beukelsdijk	MOB24-356					23															23	nee
Delfshaven	Bilderdijkstraat	MOB24-357	5	5			1	1														1	nee
Delfshaven	De Gintstraat	MOB24-358	3	3			1	1														1	nee
Delfshaven	PC Hoofplein en Huygensstraat	MOB24-359					1	1						2								1	nee
Delfshaven	Groothansstraat	MOB24-360					4	1	1													4	nee
Delfshaven	Grode Visserstraat	MOB24-361	6	5			2	2											1			2	nee
Delfshaven	Beukelsweg	MOB24-362					11															11	nee
Delfshaven	Mathenesserdijk Boven	MOB24-363					11			1			2	6	7	1						10	nee
Delfshaven	Mathenesserweg	MOB24-364					11															11	nee
Delfshaven	Schedamseweg	MOB24-365					2	21						3	2	2						21	nee
Delfshaven	Sperjaardstraat	MOB24-366					2							1								4	nee
Delfshaven	Vierambachtstraat - Modderlandstraat	MOB24-367					30	1	3				1	1	24							30	nee
Delfshaven	Widum Baywechstraat	MOB24-368					4							1	1	1						4	nee
Delfshaven	de Gravedijkwal verbuigen	MOB24-369					4	16					4	4	4	1	4	3				4	nee
Delfshaven	Van Citterstraat	MOB24-370					5	2	2	1												5	nee
Delfshaven	Mathenesserlaan (Vierambachtstraat - 's-Gravedijkwal)	MOB24-409					27															27	nee

Figuur 3 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Noord

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Noord	Benthuizenstraat	MOB24-XXX				12																nee
Noord	Bergsebaan	MOB24-493				31																nee
Noord	Heer Bekelweg en Noordplein	MOB24-494				17																nee
Noord	Stationsingel - Provokersplein	MOB24-492				11	6	6														nee
Noord	Zaagmolenstraat en Zaagmolendriif	MOB24-XXX				18																nee

Figuur 4 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Rozenburg

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Rozenburg	Endslootbaan	MOB24-353				8																nee
Rozenburg	Meeuwensingel	MOB24-354				8	1	1														nee
Rozenburg	Blankenburg	MOB24-351				3																nee
Rozenburg	Grote Stern	MOB24-355				8	1	1														nee
Rozenburg	Wilgensingel	MOB24-352				4																nee

Figuur 5 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hoek van Holland

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Hoek van Holland	De Cordesstraat - De Houtmanstraat	MOB24-385				24	1															nee
Hoek van Holland	Koningin Emmaboulevard	MOB24-387				6	1	1	1	2	1	1	1	1								nee
Hoek van Holland	Stationsweg - Pastoor Onderwaterstraat	MOB24-388				8				1	2	1	1	2								nee
Hoek van Holland	Hoekse Hillweg	MOB24-386				9																nee

Figuur 6 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hoogvliet

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Hoogvliet	Kruisnetaan	MOB24-317				15																ja
Hoogvliet	Bovensm	MOB24-318				12																ja
Hoogvliet	Spaarnoop	MOB24-319				14																ja
Hoogvliet	Blaarsweg	MOB24-320				13																nee
Hoogvliet	Overwoold	MOB24-328				6																ja
Hoogvliet	Biedenhout	MOB24-329				12																ja
Hoogvliet	Holvinde	MOB24-330				4																ja
Hoogvliet	Timmerweg	MOB24-331				8	5	5														nee
Hoogvliet	Hilversbaan	MOB24-332				8																ja
Hoogvliet	Max Hevelaarweg	MOB24-333				11																ja
Hoogvliet	Mispelstraat	MOB24-334				4																ja
Hoogvliet	Gude Vliet	MOB24-335				6																ja
Hoogvliet	Poosweg	MOB24-336				8	1	1														ja
Hoogvliet	Langeweg	MOB24-337				11																nee
Hoogvliet	Bleuweg	MOB24-338				14		1														nee
Hoogvliet	Hiersweg	MOB24-339				9																ja
Hoogvliet	Kapershoekseweg	MOB24-340				32																nee

Figuur 7 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Feijenoord

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Feijenoord	Gronee Hilldijk	MOB24-344				18																10 nee
Feijenoord	Hilfer	MOB24-345				15																16 nee
Feijenoord	Veldstase	MOB24-347				2																nee
Feijenoord	Hofwegje Moluksestraat	MOB24-347				2																nee
Feijenoord	Broekdijel	MOB24-343				9																5 nee
Feijenoord	Langse Hillweg	MOB24-348				29																nee
Feijenoord	Roosbaan	MOB24-349				2																nee
Feijenoord	Blaede Hilldijk tussen Hilldijk en Tolhuysaan	MOB24-350				18																nee
Feijenoord	Blaede Hilldijk tussen Laan op Zuid en Hilldijk	MOB24-319				8																nee
Feijenoord	Maaslaan Noordzijde	MOB24-318				4																nee
Feijenoord	Pieter Handthrace - Veldstraat - Oude van Noortstraat - Maaslaan	MOB24-418				8	3	3														nee

Figuur 8 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Charlois

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30a	A2-30a	A1	A1-30	A1-30zb	A2-30ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+BB22	D5	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Charlois	Langenhof	MOB24-341				11																nee
Charlois	Wolphaertsbocht Doklaan - Pleinweg	MOB24-342				21	3	3														10 nee
Charlois	Wolphaertsbocht Pleinweg - Bratslaan	MOB24-342				6	1	1														6 nee

Figuur 9 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

IJsselmonde

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+	BB22	D5_R	F5	F6	OB64	Fietsstrook	
IJsselmonde	Kayverdijk	MOB24-406																	24	ja

Figuur 10 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Prins Alexander

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+	BB22	D5_R	F5	F6	OB64	Fietsstrook	
Prins Alexander	Koningslaan	MOB24-382																		nee
Prins Alexander	Watermanweg	MOB24-384																		nee
Prins Alexander	Zevenkampsweg	MOB24-383																		nee

Figuur 11 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Kralingen-Crooswijk

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+	BB22	D5_R	F5	F6	OB64	Fietsstrook			
Kralingen-Crooswijk	Bloezandweg	MOB24-397																		7	ja	
Kralingen-Crooswijk	Geniesdweg	MOB24-414																			11	nee
Kralingen-Crooswijk	Koninkade	MOB24-396																			6	nee
Kralingen-Crooswijk	Slaak	MOB24-401																			6	nee
Kralingen-Crooswijk	Vondelhweg	MOB24-399																			8	nee
Kralingen-Crooswijk	Warande	MOB24-400																			12	nee

Figuur 12 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hillegersberg-Schiebroek

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+	BB22	D5_R	F5	F6	OB64	Fietsstrook			
Hillegersberg-Schiebroek	Dijk van der Kooijweg	MOB24-374																			6	nee
Hillegersberg-Schiebroek	Jumelaan	MOB24-375																			26	nee
Hillegersberg-Schiebroek	Comenablaan	MOB24-371																			16	nee
Hillegersberg-Schiebroek	Kloeweg	MOB24-373																			7	nee
Hillegersberg-Schiebroek	Walsenbrachlaan	MOB24-372																			8	nee

Figuur 13 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Overschie

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2	RO+	BB22	D5_R	F5	F6	OB64	Fietsstrook			
Overschie	Burgemeester Baumannlaan - De Lugt	MOB24-376																			18	nee
Overschie	Parallelstraat	MOB24-380																			7	nee
Overschie	Altweg	MOB24-376																			12	nee
Overschie	Burg Jostialein de Jonglaan - Burg Baumannlaan	MOB24-377																			8	nee
Overschie	Overschies Kleeweg	MOB24-376																			0	nee

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op 1 september 2025.

Artikel 3

De directeur van Cluster Stadsontwikkeling wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

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 en De Burgemeester

G.J.D. Wigmans en 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.officiëlebekendmakingen.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

Hierop vindt u naast een link naar het Gemeentebblad 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. 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

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 belafsprak 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.