

Verkeersbesluit instellen diverse verkeersmaatregelen Eendrachtsplein te Rotterdam

Rotterdam, Centrum, AS24/08272 – 24/0021091

De directeur van cluster Stadsontwikkeling,

overwegende,

dat het Eendrachtsplein gelegen is binnen het centrum van de gemeente Rotterdam;

dat het Eendrachtsplein een erftoegangsweg betreft, waarbij er een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt;

dat er is geconstateerd dat het Eendrachtsplein behoort tot één van de meest verkeersonveilige pleinen van Rotterdam;

dat er in een tijdsperiode van 5 jaar ruim 76 verkeersongevallen hebben plaatsgevonden;

dat bovenstaande o.a. komt door de vele kruisende verkeersbewegingen van de vele soorten verkeersmodaliteiten (auto, fiets, tram, etc.);

dat het Eendrachtsplein zo'n 87 conflictpunten kent, waarbij de verschillende verkeersmodaliteiten samenkomen en waar op 48 conflictpunten de auto een hoofdzakelijke rol heeft;

dat van 76 verkeersongevallen in het verleden 39 keer de auto een betrokken partij is geweest;

dat bovenstaande aantallen en gelet op het verkeersveiliger maken van het Eendrachtsplein er voorkomen moet worden dat de verkeersstromen samenkomen, wat in de praktijk neerkomt op minder autobewegingen;

dat niet al het verkeer bestemmingen heeft rondom het plein, en zodoende doorgaand verkeer betreft;

dat er in 2020 en 2021 is geëxperimenteerd met een gedeeltelijke wegafzetting;

dat deze positief is verlopen en de vertragingen tot een minimum zijn gebleven;

dat door de Covid-19 pandemie de verkeersaantallen lager waren;

dat na het opheffen van het experiment de gemeenteraad de Motie 'Van het Wilde Westen naar het Veilige Westen' heeft aangenomen;

dat aansluitend aan bovenstaande motie een participatietraject is gestart;

dat er mede vanuit de ondernemers een werkgroep is opgezet vanuit de wijk waarmee 2 jaar lang is samengewerkt;

dat er in mei 2024 vanuit de werkgroep een definitief advies gegeven is richting de wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit;

dat er tevens een enquête verspreid over de hele wijk is uitgezet, waarbij 1000 participanten een reactie hebben gegeven en gemiddeld circa 70% voorstander zijn voor meer autoluwe pleinen;

dat er op basis van de resultaten over met name verkeersveiligheid en overzichtelijkheid een workshop is georganiseerd waarbij de conclusie unaniem was om een vergelijkbare verkeersmaatregel als het verkeersexperiment te treffen;

dat de resultaten uit de workshop bij de werkgroep zijn gevalideerd en waarbij de totstandkoming van de verkeersmaatregel de ondernemersverenigingen en de wijkraden hebben meebepaald;

dat er onder bewoners ook participatie heeft plaatsgevonden in de vorm van bewonersbrieven en bewonersavonden;

dat hier over het algemeen positief gehoor gegeven is aan de verkeersmaatregel;

dat het veiliger maken van het Eendrachtsplein bestempeld is als collegetarget;

dat hiermee de verkeersveiligheid verbeterd wordt;

dat het belang van de verkeersveiligheid prevaleert boven het belang van bereikbaarheid;

dat met de ontworpen verkeersmaatregel het aantal conflictpunten, waarbij de auto betrokken is, gehalveerd wordt;

dat bovenstaande bereikt is door het beperken van de afslaande bewegingen van het gemotoriseerde verkeer op de twee korte wegen;

dat de sluiproute via de Westblaak – Eendrachtsplein – Nieuwe Binnenweg – 's-Gravendijkwal en Nieuwe Binnenweg – Mauritsweg – Weena onmogelijk worden;

dat bovenstaande een positieve bijdrage is van de afsluiting;

dat naast het verminderen van conflictpunten en sluiproutes de afsluiting ook bijdraagt aan het verminderen van het verkeer;

dat hiermee de verkeersveiligheid en de doorstroming voor het verkeer in de wijk verbetert;

dat door het verwijderen van de oost-west verbindingen voor gemotoriseerd verkeer de verkeersveiligheid toeneemt;

dat zodoende het wenselijk is om een twee eenrichtingen verplichte (brom)-fietspaden in te stellen;

dat het tevens wenselijk is om gemotoriseerd verkeer te wijzen op het niet kunnen afslaan door middel van een verplichte rijrichting uitgezonderd (brom)fietsers in te stellen;

dat de verkeersmaatregelen ingaan per 30 september 2024;

dat gezien de samenwerkende factor ook het Kruisplein zal worden afgesloten;

dat met beide afsluitingen op het Kruisplein en het Eendrachtsplein het gewenste effect wordt behaald en er een verbetering van de verkeersveiligheid bereikt wordt;

dat het Eendrachtsplein weliswaar niet aangesloten kan worden bij de werkzaamheden van de RET en daarom op een andere wijze zal worden uitgevoerd;

dat het Eendrachtsplein naar verwachting langer zal duren dan de uitvoering van het Kruisplein;

dat in een later stadium de wegen tussen de Mauritsweg en de Westersingel, waaronder de oost-west verbinding van het Eendrachtsplein worden ontwikkeld tot een volwaardig fietspad;

dat het beoogde gewenste effect en om een realistisch beeld van de monitoring te behalen het Eendrachtsplein tijdelijk zal worden afgesloten;

dat de effectenrapportage van het eerdere verkeersexperiment laat zien dat er een grote afname van het verkeer bereikt wordt;

dat de afname met name het zoekende verkeer door de wijk betreft;

dat vanwege het kortstondige experiment er op de Mauritsweg een toename van het verkeer te zien is uit de rapportage;

dat het autoverkeer niet tijdig op de hoogte was van de gewijzigde verkeerssituatie en daardoor de Mauritsweg als route nam;

dat er in het eerste kwartaal van 2025 een monitoring van de permanente verkeerssituatie plaatsvindt, waarbij de resultaten bevestigd worden en aan de motie wordt voldaan;

dat de maatregel, gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw, besluit van 21 april 1994, Staatsblad (Stb.) 1994, 475, zoals nadien gewijzigd), strekt tot:

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

dat de weg onder beheer is van de gemeente Rotterdam;

dat in het kader van artikel 24 sub a. van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW, besluit van 26 juli 1990, 460, of zoals nadien gewijzigd) wel overleg heeft plaatsgevonden met de Politie, eenheid Rotterdam, waarbij de Politie, eenheid Rotterdam, te kennen heeft gegeven negatief te adviseren ten aanzien van de voorgestelde verkeersmaatregelen;

dat de Politie, eenheid Rotterdam, van mening is dat de verkeersdoorstroming in de binnenstad negatief beïnvloed raakt door de voorgestelde verkeersmaatregelen. De politie verwacht een grotere verkeersstroom op bijvoorbeeld de Coolsingel, wat voor een averechts effect zorgt op de verkeersveiligheid en doorstroming. In de woonwijk Oude Westen is het ook mogelijk dat er meer verkeer door de wijk gaat rijden, aangezien de wijkontsluiting lastiger wordt. Dit kan gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en zorgen voor meer verkeersoverlast. Bovendien zal de verminderde verkeersdoorstroming zorgen voor een direct negatief effect op de aanrijdtijden van de hulpdiensten. Als hulpdiensten in het geval van spoed genoodzaakt zijn over het voorgestelde (brom-)fietspad van het Eendrachtsplein te rijden komt dat, ondanks de zorgvuldigheid waarmee dat gebeurt, de verkeersveiligheid niet ten goede;

dat vanuit de politie het niet mogelijk is om op de grootschalige negatie, die verwacht wordt van de te plaatsen borden en de daarbij komende gedragingen, te handhaven.

dat het voornemen voor de afsluiting al eens getest is in 2021 en sindsdien is het bekend dat de gemeente het voornemen heeft om dit permanent te maken. De ontwerpen zijn gebaseerd op gesprekken die via het projectteam van het VerkeersCirculatiePlan (VCP) met de hulpdiensten zijn gevoerd. In navolging op deze gesprekken zijn de ontwerpen aangepast zodat ieder type voertuig van de hulpdiensten gebruik kan blijven maken van de kruisingen. Verder is er rekening gehouden met voldoende uitwijkmogelijkheden voor fietsers en brommers en er is minimaal 3.25 meter vrij verhard en gelijkvloerse oppervlak per rijrichting. Op de door de hulpdiensten aangegeven belangrijkste rijrichting is dit breder;

dat in een eerdere mailwisseling de politie hun zorgen hebben geuit over een toenemende drukte op de Mauritsweg omdat voertuigen niet meer kunnen afslaan op de kruisingen. Dit hebben zij onderbouwd met een schets. Daarbij maakte zij zich zorgen over de doorrijtijden. In de monitoring van het eerdere verkeersexperiment is aangetoond dat het gebruik van de Mauritsweg met een groot percentage afnam, ondanks dat de gewenningsperiode nog niet volledig doorlopen was. Dit is te wijten aan 3 sluipverkeersroutes die wegvallen en de weg alleen nog door voornamelijk bestemmingsverkeer wordt gebruikt. Ditzelfde geldt voor het Schouwburgplein en West-Kruiskade. Daarmee ligt het in de verwachting dat aanrijtijden op deze trajecten verbeteren;

dat het verkeer zich gaat bewegen over andere wegen is te verwachten maar het is passend in het beleid. Het streven van verschillend beleid is het ontmoedigen van mensen om de auto te gebruiken in het centrum. Dit is niet in het project alleen op te lossen en vraagt een hoeveelheid van aanvullende maatregelen in het centrum. Daarnaast dient voor het overzicht en veiligheid het doorgaande verkeer voornamelijk gebruik te maken van de ringwegen, in plaats van de wegen in de wijken. Om dit te bereiken zijn de twee pleinen als referentie opgenomen in het VCP. In de verkeersmodelstudies die zijn gedaan zijn er geen resultaten naar voren gekomen die reden zijn voor zorg over de effecten van de twee pleinen. Eventuele alternatieve routes zijn bekend. Het gebruikelijke wijkvreemde verkeer zal voornamelijk op de Rochussenstraat of via de Weena in verschillende richtingen rijden. Een enkele alternatieve route in de wijk wordt nauwlettend in de gaten gehouden. De aanpassingen zijn doorgegeven aan TomTom en Google Maps om een zo efficiënt mogelijke route uit het centrum te vinden. Verkeer zal daarom niet kiezen voor een al drukke route met veel stopplekken zoals de Coolsingel. Echt grote opstoppingen met een effect op het hele centrum zijn een bekend fenomeen en liggen in de aard van de Ruit van Rotterdam. Dit is niet met het project te voorkomen;

dat de kruisingen altijd al gemengd zijn geweest waarbij nadrukkelijke voorzichtigheid geboden is. Deze kruisingen krijgen in het kader van veiligheid in de nieuwe vorm minder gebruikers en deze kunnen eenvoudiger uitwijken. Daarnaast worden de aanliggende wegen naar verwachting rustiger en komt er uit minder richtingen autoverkeer. Daarmee worden de kruisingen overzichtelijker en hoeft er bij het gebruik door hulpdiensten minder rekening gehouden te worden met kruisend verkeer of opstoppen;

dat er draagvlak is bij de bewoners, het verkeer beter geïnformeerd wordt over de geslotenverklaringen dan ten tijde van de experimenten en er een goede monitoring plaatsvindt;

dat de gemeente gelet op bovenstaande daarom voornemens is om dit verkeersbesluit met daarin de genoemde verkeersmaatregelen als zodanig uit te voeren.

Gelet op artikel 18 aanhef en onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (Staatsblad 1994, nr. 475, zoals nadien gewijzigd), het bepaalde in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer en daartoe bevoegd krachtens door het college van Burgemeester en Wethouders verleend mandaat in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2022 (gemeentebblad 2022-187, zoals nadien gewijzigd);

Besluit:

namens het college van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

- het instellen van een verplicht (brom)-fietspad op het Eendrachtsplein in zuidwestelijke richting tussen de Oude Binnenweg en Nieuwe Binnenweg door het plaatsen van bord G12a zoals bedoeld in bijlage I van het RVV 1990;
- het instellen van een verplicht (brom)-fietspad op het Eendrachtsplein in noordoostelijke richting tussen de Nieuwe Binnenweg en Oude Binnenweg door het plaatsen van bord G12a zoals bedoeld in bijlage I van het RVV 1990;
- het instellen van een verplichte rijrichting rechtsaf uitgezonderd (brom)-fietsers op de Nieuwe Binnenweg in noordoostelijke richting ter hoogte van het Eendrachtsplein door het plaatsen van bord D05r en onderbord OB54 zoals bedoeld in bijlage I van het RVV 1990;

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

Dit besluit wordt zowel in het Gemeentebblad als op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd.

Rotterdam, 27 september 2024

Namens het college van Burgemeester en Wethouders

de directeur van het cluster Stadsontwikkeling,

voor deze, het hoofd Mobiliteit,

Remco de Goederen

Hoofd van de afdeling Mobiliteit

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit binnen zes weken na datum van publicatie, een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders.

Dit bezwaarschrift moet ondertekend zijn en moet ten minste bevatten:

- naam en adres van de indiener
- datum bezwaarschrift
- de gronden van het bezwaar
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt.

Het bezwaarschrift moet worden gezonden naar:

Het college van burgemeester en wethouders,

t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie, postbus 1011, 3000 BA te ROTTERDAM.

Faxnummer Algemene Bezwaarschriftencommissie: (010) 2676300.

U kunt uw bezwaarschrift ook digitaal indienen op: www.rotterdam.nl/bezwaar

U kunt, indien u een bezwaarschrift bij het college heeft ingediend, een verzoek om voorlopige voorziening (o.a. schorsing) indienen bij:

Rechtbank Rotterdam, sector Bestuursrecht, postbus 50951, 3007 BM te ROTTERDAM.

Voor een dergelijk verzoek is griffiegeld verschuldigd.