

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

M2502-1569

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam,

gelezen het voorstel van de concerndirecteur van het cluster Stadsontwikkeling van 11 maart 2025,

gelet op artikel 15 en 18, eerste lid, aanhef en onder d van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 9 en 12 van 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;

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 per 1 september 2025 in één keer op maar liefst 115 straten gelijktijdig 30 km/u in te voeren conform de ontwerprichtlijnen en criteria voor GOW30 zodat 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 ontwerputgangspunten 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; 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 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 (BGR) en een eigen gemeentelijke verkeersveiligheidsenquête waarbij vergelijkbare positieve resultaten naar voren kwamen;

na de invoering van de 30 km/u straten er 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;

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 voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

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;

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;

de wegen onder beheer zijn van de gemeente Rotterdam;

om te onderzoeken of handhaving met flitspalen op 30 km/u ook effectief is, het Openbaar Ministerie (OM) in juni 2024 een pilot in de gemeente Amsterdam heeft gehouden die ertoe heeft geleid dat er ook wettelijk op GOW30 gehandhaafd kan worden met flitspalen;

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 verkeersmaatregelen.

dit verkeersbesluit de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht volgt. het Ontwerp-verkeersbesluit vanaf 6 september 2024 tot en met 18 oktober 2024 ter inzage heeft gelegen (gepubliceerd in het gemeenteblad 2024 nr. 382793) binnen welke periode 309 zienswijzen zijn ontvangen. In de aan dit besluit gehechte Nota van beantwoording (Beantwoording van zienswijzen op het Ontwerp-verkeersbesluit Stadsbrede Aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam d.d. 11 maart 2025)

is ingegaan op de zienswijzen. Het Ontwerp-verkeersbesluit naar aanleiding van de zienswijzenprocedure en een ambtelijke wijziging op de volgende punten is aangepast:

Wijziging ingangsdatum van het verkeersbesluit In verband met de wens om de verkeersveiligheid zo snel mogelijk te vergroten en de uitvoerbaarheid van de werkzaamheden op straat die daaraan voorafgaan zo efficiënt mogelijk te laten verlopen is het noodzakelijk de ingangsdatum van het verkeersbesluit te vervroegen van 1 september 2025 naar 1 mei 2025. De uitvoering gaat aansluitend opgestart worden en zal duren tot eind 2025, met eventuele uitloop in 2026.

Gefaseerde uitvoering per gebied In verband met de aard van de werkzaamheden, de fasering en het behouden van de bereikbaarheid van de stad is het noodzakelijk te kiezen voor een gefaseerde uitvoering naar 30km/u per gebied in plaats van een stadsbrede uitvoering in een keer.

Ambtshalve wijzigingen op straatniveau

De volgende straten zullen niet langer onderdeel uitmaken van het verkeersbesluit:

- Zaagmolenstraat, Zaagmolendrift en Benthuiserstraat: gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is. Indien hieruit naar voren komt dat het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u mogelijk is dan zal daar een separaat verkeersbesluit voor genomen worden.
- Overschiese Kleiweg: tussen de oprit GK van Hogendorpweg en Van der Duijn van Maasdamweg is reeds een 30 km-zone ingevoerd.

Ambtshalve wijziging ten aanzien van bebording (artikel 1)

In het definitieve verkeersbesluit kunnen de onder artikel 1 van het Ontwerp-verkeersbesluit genoemde maatregelen bij de punten 3 (verwijderen borden B3), 11 (plaatsen borden C2), 12 (plaatsen borden C3) en 13 (plaatsen borden C4r) en 15 (plaatsen borden D5r) buiten beschouwing gelaten worden. Gebleken is dat deze borden vallen onder eerdere besluitvorming maar door feitelijk achterstallig (fysiek) beheer nog niet op straat geplaatst zijn.

Onderzoek naar aanvullende maatregelen

Met betrekking tot een aantal locaties zijn in de zienswijzen specifieke verzoeken gedaan met betrekking tot de inrichting van de straat. Het college zal nader onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn op de volgende straten:

- Schiedamseweg: in samenspraak met hulpdiensten onderzoeken of er extra snelheidsremmers aan gebracht kunnen worden;
- Tijmweg: in samenspraak met hulpdiensten en OV-partijen onderzoeken of er extra snelheidsremmers aan gebracht kunnen worden;
- Rozenburg: er worden extra mitigerende maatregelen getroffen, waarbij de verkeerslichten in en rond Rozenburg prioriteit krijgen voor OV;
- Wytemaweg/Zimmermanweg: in samenspraak met hulpdiensten onderzoeken of er op deze locatie 30 km/uur in combinatie met gedifferentieerde snelheden voor de hulpdiensten ingevoerd kunnen worden;
- Overwolde, Endenhout en de Holwinde: Met het oog op de wegbreedte onderzoeken of extra aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden;
- Metrohalte Nieuw Verlaat: Onderzocht zal worden of een extra oversteekvoorziening ter hoogte van het metrostation mogelijk is;
- Locaties flitsers: suggesties van indieners over locaties voor flitsers zullen worden meegenomen bij het overwegen en het bepalen van de uiteindelijke locaties;

BESLUIT

Artikel 1

In 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 straten zoals genoemd in figuur 2.

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 straten zoals genoemd in figuur 2.

Plaatsen

3.

Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, al dan niet voorzien van het onderbord "uitgezonderd trams" als bedoeld als bedoeld in artikel 67 het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

4.

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

5.

Het plaatsen van verkeersborden conform model A02-ze zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

6.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B3 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

7.

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 t/m 13.

8.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B5 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

9.

Het plaatsen van verkeersborden conform model B6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

10.

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

11.

Het plaatsen van verkeersborden conform model F5 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

12.

Het plaatsen van verkeersborden conform model F6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 13.

Ten aanzien van andere verkeersbesluitplichtige maatregelen:

13.

het aanbrengen van fietsstroken zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990 aan weerszijden van de weg;

Figuur 1 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Centrum

[illegible]

Figuur 2 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Delfshaven

[illegible]

Figuur 3 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Noord

[illegible]

Figuur 4 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Rozenburg

Gebied	Straatnaam	tekeningsnummer																																																																																																											
--------	------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--

Figuur 5 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hoek van Holland

[illegible]

Figuur 6 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hoogvliet

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Hoogvliet	Kruiselaan	MOB24-317				15															ja
Hoogvliet	Bovensam	MOB24-318				12															ja
Hoogvliet	Speerlaan	MOB24-319				14															nee
Hoogvliet	Maarsweg	MOB24-320				13															nee
Hoogvliet	Overweide	MOB24-320				6															ja
Hoogvliet	Endenhuut	MOB24-320				12															ja
Hoogvliet	Holende	MOB24-330				4															ja
Hoogvliet	Tijmweg	MOB24-331				8	5	5													nee
Hoogvliet	Vijnnutstraat	MOB24-332				9															ja
Hoogvliet	Ilke van der Waagweg	MOB24-333				11															ja
Hoogvliet	Moselstraat	MOB24-334				4															ja
Hoogvliet	Oude Val	MOB24-335				6															ja
Hoogvliet	Rosburg	MOB24-336				8	1	1													ja
Hoogvliet	Leusweg	MOB24-337				11															nee
Hoogvliet	Stuurweg	MOB24-338				14	1														nee
Hoogvliet	Hofweg	MOB24-339				9															nee
Hoogvliet	Maarsboekweg	MOB24-340				32															nee

Figuur 7 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Feijenoord

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Feijenoord	Groene Hilledijk	MOB24-344				10															10/nee
Feijenoord	Hillevet	MOB24-345				15															15/nee
Feijenoord	Veldstraat	MOB24-347				2															nee
Feijenoord	Veldseweg	MOB24-347				4															nee
Feijenoord	Stuivendal	MOB24-343				6															5/nee
Feijenoord	Lange Hilledijk	MOB24-346				20															nee
Feijenoord	Maasdamstraat	MOB24-348				2															nee
Feijenoord	Brade Hilledijk tussen Hillevet en Tolhuislaan	MOB24-350				10															nee
Feijenoord	Brade Hilledijk tussen Laan op Zuid en Hillevet	MOB24-349				6															nee
Feijenoord	Maasdam Noordzijde	MOB24-348				4															nee
Feijenoord	Prins Hendriklaan - Veldstraat - Olivier van Noortstraat - Maasdam	MOB24-410				0	3	3													nee

Figuur 8 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Charlois

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Charlois	Langenhof	MOB24-341				11															nee
Charlois	Wolphaertsbocht Doklaan - Pleinweg	MOB24-342				21	3	3													10/nee
Charlois	Wolphaertsbocht Pleinweg - Bisselaan	MOB24-342				6	1	1													6/nee

Figuur 9 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

IJsselmonde

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	A1-30zb	A2-30zb	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OB64	Fietsstrook
IJsselmonde	Reyerdijk	MOB24-406				24															24/ja

Figuur 10 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Prins Alexander

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	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				5															nee
Prins Alexander	Watermanweg	MOB24-384				12															nee
Prins Alexander	Zevenkampseweg	MOB24-383				12															nee

Figuur 11 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Kralingen-Crooswijk

Gebied	Straatnaam	tekeningnummer	A1-30zb	A2-30zb	B1	A1-30	A2-30zb	A3-0ze	B3	B4	B5	B6	C2	C3	C4-R	D2-RO+BB22	D5-R	F5	F6	OB64	Fietsstrook
Kralingen-Crooswijk	Boszemweg	MOB24-397				7															7/ja
Kralingen-Crooswijk	Geddesweg	MOB24-414				11															nee
Kralingen-Crooswijk	Kortekade	MOB24-398				6															nee
Kralingen-Crooswijk	Slaak	MOB24-401				6															nee
Kralingen-Crooswijk	Vondelweg	MOB24-399				8															nee
Kralingen-Crooswijk	Viarande	MOB24-400				12															nee

Figuur 12 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per weg

Hillegersberg-Schiebroek

|--|