

Verkeersbesluit Invoering 30 km/u Burgemeester Knappertlaan en Nieuwe Haven

Kenmerk: 25BW000186

Burgemeester en Wethouders van Schiedam,

Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994), ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap;
- artikel 15, lid 1 van de WVW 1994 ingevolge de plaatsing van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 12, sub a, onder 1, van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW), dat het plaatsen en/of verwijdering van borden model A1, A2, A4, B1, B6 van Bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en Verkeerstekens (hierna RVV 1990), moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 12, sub b, onder 111 en VI 1, van het BABW, dat het plaatsen en/of verwijderen van de aanduiding van busstroken, busbanen en haaiantanden, moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- het besluit van burgemeester en wethouders van 12 december 2023, waarin deze het nemen van besluiten, zoals bedoeld in artikel 18 van de Wegenverkeerswet, mandateren aan de manager Ruimtelijke Ordening en Beleid;
- het besluit van burgemeester en wethouders van 1 april 2025, waarin deze het kanaal voor het indienen van elektronische bezwaarschriften als bedoeld in afdeling 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht aanwijzen, het webformulier op <https://www.schiedam.nl/a-tot-z/bezwaarschrift-indienen>;
- artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de politie Rotterdam-Rijnmond.

Overwegende dat:

het verkeer in de gemeente Schiedam steeds drukker wordt, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan;

het aantal slachtofferongevallen in de gemeente Schiedam, na jaren van daling, sinds 2016 in een stijgende lijn zit, waarbij in 2023 op de Schiedamse wegen zelfs de meeste doden en (ernstig) gewonden waren te betreuren in de afgelopen tien jaar;

bijna 62 procent van de ongevallen plaatsvinden op 50 km/u-wegen (hierna: gebiedsontsluitingswegen of GOW) 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;

uit de Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2024 - Gemeente Schiedam naar voren komt dat te hard rijden in de top 5 staat van de buurtproblemen in de gemeente Schiedam, in het centrumgebied zelfs op de derde plaats;

uit de Monitor Leefbaarheid & Veiligheid 2024 - Gemeente Schiedam blijkt dat de verkeersoverlast in- en rondom het centrumgebied tussen 2021 en 2024 is verslechterd;

het verlagen van 50 km/u naar 30 km/u zorgt voor een veiligere verkeerssituatie, omdat uit onderzoek is gebleken dat:

- een auto bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lange afstand nodig heeft om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u en

- een fietser of voetganger 90 procent meer overlevingskans heeft bij een aanrijding met een auto bij 30 km/u in vergelijking met een 50 km/u.

onderzoekers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: 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 de 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%;

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

dat op verzoek van de regering, in overleg met gemeenten en de 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 (hierna: erftoegangswegen of 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 drukke gebiedsontsluitingswegen, met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd;

dit in lijn is met het Schiedamse verkeersveiligheidsbeleid, vastgesteld in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Schiedam;

de voorgenomen maatregelen in lijn zijn met de afspraken binnen de coalitie en in lijn zijn met het ambitiedocument 2023-2026 van het college van Burgemeester & wethouders (hierna: het college);

in het coalitieakkoord van het college de mogelijkheid tot uitbreiding van 30 km/u-wegen mogelijk is, indien deze maatregelen worden gekoppeld aan de plannen voor herstructureringen, waarbij de financiële consequenties een belangrijke afweging zijn om tot uitbreiding over te gaan;

de voorgenomen maatregel in lijn is met de Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma mobiliteit van de gemeente Schiedam;

sindsdien gewerkt is aan een plan om bestaande GOW's, met een maximumsnelheid van 50 km/u, gefaseerd een snelheidslimiet van 30 km/u te laten krijgen, waarbij de koppeling wordt gemaakt met bestaande beheer- en/of andere grootschalige projecten;

in de afweging is gekeken waar dit 'nodig' en 'mogelijk' is:

- invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een knelpunt voor verkeersveiligheid en/of wanneer sprake is van woon- en/of winkelstraten met veel fietsers, voetgangers (extra risico's) en geparkeerde auto's langs de weg en
- wegen blijven 50 km/u als de verkeersveiligheid voldoende 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.

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 ontwerpuitgangspunten voor GOW30, waarbij balans gevonden wordt tussen de verkeersveiligheid, 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 of verkeersdrempels bij oversteekplekken voor voetgangers en fietsers en/of bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u;
- het aanpassen van de aansluiting van zijstraten, middels het aanleggen van inritconstructies;
- het plaatsen van nieuwe snelheidsborden aan het begin van de zone en
- het aanpassen van de wegverlichting, daar waar mogelijk.

vijf representatieve routes (trajecten) in de gemeente Schiedam zijn getoetst op reistijd, waaruit naar voren is gekomen dat het negatieve effect van de maatregel op de reistijd bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u beperkt blijft;

daar waar mogelijk verkeerslichten kunnen worden opgeheven, waarmee de doorstroming wordt bevorderd en waarmee beheerkosten (op termijn) kunnen worden bespaard;

op de zuidelijke stadsring van de gemeente Schiedam, en wel de Burgemeester Van Haarenlaan, de Horvathweg, de Westfrankelandsedijk, de Havendijk, de Maasdijk, de Nieuw Mathenesserstraat en de Van Deventerstraat, de maximumsnelheid van 50 km/u niet veranderd;

hiermee belangrijke doorgaande wegen door de gemeente Schiedam niet beperkend worden als doorgaande routes voor nood- en hulpdiensten, voor veel bussen en trams en als belangrijke verkeersaders dienen om de gemeente Schiedam binnen een acceptabele reistijd in en uit te rijden;

er met het openbaar vervoer (MRDH/RET) en de nood- en hulpdiensten intensieve samenwerking trajecten doorlopen zijn;

voor de hulpdiensten er in de hele gemeente Schiedam routes gedefinieerd zijn, waarbij de belangrijkste primaire hulpdienstenroutes op enkele uitzonderingen na, allemaal 50 km/u blijven;

voor de secundaire routes van hulpdiensten, die veelal een 30 km/u limiet krijgen, tegemoetgekomen wordt aan gewenste doorrijd breedtes- en comforteisen voor maatgevende hulpverleningsvoertuigen;

met de openbaar vervoer partijen 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 snelheid differentiatie 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;

na de invoering van de 30 km/u straten, een operationeel monitoringsplan in werking treedt waarbij een vinger aan de pols wordt gehouden over naleving van de nieuwe limiet (snelheidsmetingen), eerste ervaringen (burgermeldingen), verkeersdrukte op omliggende wegen (uitstralingseffect) en eventuele knelpunten voor het OV en de hulpdiensten;

dat deze verkeersmaatregel, gelet op artikel 2 van de WVV 1994 strekt tot:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg en
- 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 Schiedamse verkeersdeelnemers;

dat de wegen onder beheer zijn van de gemeente Schiedam;

het Openbaar Ministerie in Amsterdam een proef met flexibele flitspalen succesvol heeft uitgevoerd en de verwachting is dat het Openbaar Ministerie, op termijn ook in de gemeente Schiedam, gaat handhaven op de maximumsnelheid van 30 km/u.

Nemen, gelet op het voorgaand, het volgende:

Besluit:

Het wijzigen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u op de onderstaande wegen:

- de Burgemeester Knappertlaan en
- de Nieuwe Haven, en wel het deel tussen de Vlaardingerdijk en de Schoolstraat,

door in de hierboven genoemde straten de volgende maatregelen te nemen:

Ten aanzien van bebording

A. Verwijderen:

1. het verwijderen van de aanwezige verkeersborden, type A1-30 (zone), volgens Bijlage I van het RVV 1990, in de aansluitende zijstraten van de hierboven genoemde straten, voor zover deze straten een maximumsnelheid van 30 km/u hebben;
2. het verwijderen van de aanwezige verkeersborden, type A2-30 (zone), volgens Bijlage I van het RVV 1990, in de aansluitende zijstraten van de hierboven genoemde straten, voor zover deze straten een maximumsnelheid van 30 km/u hebben;
3. het verwijderen van de aanwezige verkeersborden, type B 1, volgens Bijlage I van het RVV 1990, op de Burgemeester Knappertlaan;
4. het verwijderen van de aanwezige verkeersborden, type B6, volgens Bijlage I van het RVV 1990, in de aansluitende zijstraten van de hierboven genoemde straten, voor zover deze straten een maximumsnelheid van 30 km/u hebben, met uitzondering van de aansluiting van de Aleidastraat op de Burgemeester Knappertlaan;
5. het verwijderen van de aanwezige verkeersborden, type A4-30, volgens Bijlage I van het RVV 1990, op de Burgemeester Knappertlaan;
6. het verwijderen van verkeersborden, type L2 en bijbehorende zebra-markering, volgens Bijlage 1 van het RVV 1990, op de Arij Prinslaan, ter hoogte van de aansluiting op de Burgemeester Knappertlaan;
7. het verwijderen van de voorsorteervakken en de bijbehorende verkeersborden, type L4, volgens Bijlage 1 van het RVV 1990, op de Burgemeester Knappertlaan en de Arij Prinslaan, op het kruispunt van deze wegen en
8. het verwijderen van de busbanen op de Burgemeester Knappertlaan.

B. Plaatsen:

1. het plaatsen van verkeersborden, type A1-30 (zone), volgens Bijlage I van het RVV 1990, op de onderstaande locaties:
 - ter hoogte van het kruispunt met de Burgemeester Knappertlaan - Burgemeester Van Haarenlaan, en wel op de zuidelijke rijbaan van de Burgemeester Knappertlaan;
 - ter hoogte van de rotonde Burgemeester Knappertlaan - Nieuwe Haven, en wel aan de noordzijde van deze rotonde;
 - ter hoogte van het kruispunt Oranjestraat - Lange Nieuwstraat, en wel op de noordelijke rijbaan van de Oranjestraat en
 - ter hoogte van de rotonde Nieuwe Haven - Oranjestraat, en wel aan de zuidzijde van deze rotonde.
2. het plaatsen van verkeersborden, type A2-30 (zone), volgens Bijlage I van het RVV 1990, op onderstaande locaties:

- ter hoogte van het kruispunt met de Burgemeester Knappertlaan - Burgemeester Van Haarenlaan, en wel op de noordelijke rijbaan van de Burgemeester Knappertlaan;
- ter hoogte van de rotonde Burgemeester Knappertlaan - Nieuwe Haven, en wel aan de noordzijde van deze rotonde;
- ter hoogte van het kruispunt Oranjestraat - Lange Nieuwstraat, en wel op de zuidelijke rijbaan van de Oranjestraat en
- ter hoogte van de rotonde Nieuwe Haven - Oranjestraat, en wel aan de zuidzijde van deze rotonde.

Ten aanzien van verkeerstekens op het wegdek

A. Verwijderen:

1. het verwijderen van de aanduiding van busstroken en busbanen, en wel:
 - op de Burgemeester Knappertlaan, nabij het kruispunt met de Burgemeester Van Haarenlaan, en wel op de noordelijke rijbaan;
 - op het Rubensplein, zowel op de noordelijke als de zuidelijke rijbaan; en
 - op de Burgemeester Knappertlaan, ten oosten van het kruispunt met de Arij Prinslaan, en wel op de zuidelijke rijbaan.
2. het verwijderen van haaiantanden in de aansluitende zijstraten van de hierboven genoemde straten, voor zover deze worden voorzien van een inritconstructie.

Bezwaar

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u daartegen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt een bezwaarschrift indienen.

U richt het bezwaarschrift aan:

Gemeente Schiedam

t.a.v. de Bezwaarschriftencommissie

Postbus 1501

3100 EA Schiedam

Vermeld in uw bezwaarschrift in ieder geval:

Uw naam en adres;

De datum van het bezwaar;

Een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt (bij voorkeur met kenmerk en datum);

De reden(en) waarom u bezwaar maakt (motivering);

Uw handtekening.

Stuur een ingevulde en ondertekende machtiging mee, als u namens iemand anders bezwaar indient.

Digitaal bezwaar indienen

U kunt ook digitaal bezwaar maken via www.schiedam.nl/van-a-tot-z/bezwaarschrift-indienen met uw Digid of eHerkenning.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit niet. Als er sprake is van een spoedeisend belang, kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. U dient daarvoor gelijktijdig of na het indienen van het bezwaarschrift een verzoek in bij:

Rechtbank Rotterdam Sector Bestuursrecht

t.a.v. de Voorzieningenrechter

Postbus 50951

3007 BM Rotterdam

Voor het in behandeling nemen van een verzoek om voorlopige voorziening bent u kosten (griffierecht) verschuldigd. Meer informatie vindt u op www.rechtspraak.nl.

burgemeester en wethouders van Schiedam,
namens dezen,
manager Ruimtelijke Ontwikkeling en Beleid

mr. P.J. Dullaart