

Verkeersbesluit experiment Maastunnelcorridor in het kader van de RMA



Rotterdam 20/0007825 - AS20/05348

De directeur van cluster Stadsontwikkeling,
overwegende,

0. dat het College van B&W van de Gemeenteraad van de gemeente Rotterdam op 26 juni 2018 het Coalitieakkoord heeft vastgesteld met daarin als target om het aantal locaties waar de Europese norm voor luchtkwaliteit (NO₂) wordt overschreden te reduceren tot 0;
1. dat het College van B&W van de gemeente Rotterdam op 17 juli 2019 de Koersnota Schone Lucht heeft vastgesteld;
2. dat de Gemeenteraad van de gemeente Rotterdam op 20 februari 2020 de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (hierna te noemen: RMA) heeft vastgesteld;
3. dat binnen de diverse opgaven van de stad, de RMA invulling wil geven aan een evenwichtige groei van Rotterdam;
4. dat de aanpak van de RMA erop is gericht om meer ruimte te geven aan duurzame mobiliteit en effectieve verkeerscirculatie;
5. dat de RMA is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:
 - ruim baan voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (van doorkruisen naar verblijven);
 - aandacht voor veilige en gezonde verbindingen (van indeling naar modaliteit naar indeling op snelheid);
 - gezond verkeer waar iedereen aan kan deelnemen (verrijking van mobiliteitskeuzes);
 - vitaal economisch verkeer (efficiënte en schone logistiek);
6. dat in 2020 een eerste aanzet van de RMA wordt gegeven in de vorm van een aantal experimenten;
7. dat één van deze experimenten inhoudt het verbeteren van de luchtkwaliteit voor de bewoners die aan, of in de directe omgeving, van de Maastunnelcorridor wonen;
8. dat hiermee schadelijke gevolgen voor de gezondheid van bewoners moet worden voorkomen door het verminderen van uitstoot bij de Maastunnelcorridor;
9. dat hier onderzoek naar is gedaan in samenspraak met TNO;
10. dat de insteek van het experiment Maastunnelcorridor is dat de fysieke ingreep, door het wegnemen van een rijstrook, een definitief karakter krijgt;
11. dat de uitstoot door verkeer in de stad voor een belangrijk deel de luchtkwaliteit op leefniveau bepaalt;
12. dat de uitstoot minder wordt wanneer schonere (vracht)auto's rijden en wanneer minder (vracht)auto's rijden;
13. dat een stappenplan is ontwikkeld dat uiteindelijk moet leiden tot het vrijmaken van een rijstrook op de Maastunnelcorridor voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer en hulpdiensten;
14. dat geleidelijk wordt toegewerkt naar het reduceren van de wegcapaciteit en daarmee het verminderen van uitstoot door verkeer;
15. dat de eerste stap bestaat uit het wegnemen van een rijstrook voor auto- en vrachtverkeer op de Pleinweg richting de Maastunnel en de 's-Gravendijkwal richting de Maastunnel en de vrij gekomen strook te gebruiken voor voorrangvoertuigen;
16. dat bij de voorbereiding van het experiment Maastunnelcorridor rekening is gehouden met de belangen van betrokkenen, zoals bewoners die wonen aan of in de directe omgeving van de Maastunnelcorridor, hulpdiensten en RET;
17. dat in het voortraject overleg heeft plaatsgevonden met vertegenwoordigers van hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) over de inhoud van het experiment Maastunnelcorridor;
18. dat relevante aspecten, zoals aanrijdtijden voor de hulpdiensten, is meegenomen in het experiment Maastunnelcorridor;



19. dat tevens in de voorbereiding van het experiment Maastunnelcorridor rekening is gehouden met het waarborgen van tunnelveiligheid van de Maastunnel;
20. dat daarom de wegdelen direct aan beide kanten van de Maastunnel buiten het experiment zijn gehouden en wordt het experiment Maastunnelcorridor in eerste instantie enkel uitgevoerd op de toegangswegen naar de Maastunnel toe;
21. dat het om de volgende toegangswegen gaat:
22. Op Noord: van einde Statenweg tot aan kruising met de Rochussenstraat
23. Op Zuid: van begin Pleinweg (na kruising met Zuidplein) tot aan de Wolphaertsbocht;
24. dat in het voortraject tevens rekening is gehouden met verschillende projecten die reeds in de buitenruimte staan of in de toekomst worden uitgevoerd, zoals reconstructie Pleinweg, reconstructie Hofplein, uitvoering Hart van Zuid en Transformatie Nieuw Hoboken, Verbreding Fietspaden kruising Stadhoudersweg en Statenweg;
25. dat is gekozen om het experiment Maastunnelcorridor te overlappen met het experiment Oude Westen, wat ook één van de experimenten is uit de RMA en reeds is gestart;
26. dat hiervoor is gekozen omdat de verkeersmaatregelen in het Oude Westen aanvullend werken op de verkeersmaatregelen van de Maastunnelcorridor en vice versa;
27. dat de gemeente Rotterdam op deze manier kan beproeven wat het effect is op de luchtkwaliteit op de Maastunnelcorridor en andere locaties in de stad;
28. dat het experiment tenminste vier maanden duurt, tot maximaal één jaar en eindigt zoveel eerder danwel zoveel later als (bijvoorbeeld corona-) maatregelen daarom vragen of het experiment als geslaagd kan worden beschouwd;
29. dat de verkeersmaatregel wordt gemonitord op: aantal verkeersbewegingen en effect hiervan op luchtkwaliteit, aanrijdtijden van hulpdiensten en lijnbussen, potentiële sluiproutes van verkeer, verkeersveiligheid, doorstroming van verkeer en bereikbaarheid van het gebied;
30. dat er een tussentijdse evaluatie is om te bepalen of de situatie definitief gemaakt kan worden;
31. 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 voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen door het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
 - het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

dat de gemeente Rotterdam het experiment, om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, als belang zwaarder laten wegen dan de hinder die de maatregelen eventueel met zich mee zal brengen;

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 betrokkenen behoren te blijven;

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;

dat de Politie, eenheid Rotterdam, te kennen heeft gegeven niet akkoord te zijn met de voorgelegde verkeersmaatregelen;

dat de Politie, eenheid Rotterdam, hiervoor als argument heeft gebruikt dat tijdens dit experiment niet of nauwelijks gehandhaafd kan worden door de Politie, eenheid Rotterdam;

dat de gemeente Rotterdam echter naleving wil bereiken van dit verkeersbesluit en dat naleving wordt bereikt door het ontwerp van de maatregel, communicatie en handhaving;

dat de gemeente Rotterdam voor de experimenteerperiode invloed heeft op het ontwerp en de communicatie van de maatregel;

dat de gemeente Rotterdam verwacht dat handhaving niet/nauwelijks nodig hoeft te zijn;

dat in het ontwerp van de maatregel dit tot uiting komt door de inpassing in bestaand wegprofiel, wijze van markering, gebruik/herhaling van borden, het opnemen van een pictogram van een voertuig met blauw zwaailicht en het aanbrengen klemfixen tussen de rijstroken;



dat communicatie naar weggebruikers plaatsvindt door bewonersbrieven, een website en fysieke bebording langs het tracé;

dat de naleving wordt gemonitord door de gemeente Rotterdam en deel uitmaakt van de evaluatie om te bepalen wat er gebeurt na de experimenteerperiode;

dat de gemeente Rotterdam van mening is dat het hier gaat om een experiment en dat de gemeente Rotterdam het nut van experimenteren in de buitenruimte ziet als een ontwikkeling voor de stad Rotterdam.

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 2016 (gemeentebblad 2016-6556, zoals nadien gewijzigd);

Besluit:

namens het college van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

Tot het instellen van diverse verkeersmaatregelen in het kader van het experiment Maastunnelcorridor, middels

Bebordingstekening Noord

- het plaatsen van vijf borden C01 (gesloten voor alle verkeer) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 bij de Statentunnel, hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal, in de rijrichting naar de Maastunnel toe;
- het aanbrengen van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV op het wegdek bij de Statentunnel, hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal, in de rijrichting naar de Maastunnel toe;
- het plaatsen van twee borden F08 (einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 bij de Statentunnel, hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal, in de rijrichting naar de Maastunnel toe;

Bebordingstekening Zuid

- het plaatsen van vier borden C01 (gesloten voor alle verkeer) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Pleinweg, in de rijrichting komend vanaf de Maastunnel;
- het aanbrengen van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV op het wegdek van de gehele Pleinweg, in de rijrichting komend vanaf de Maastunnel;
- het plaatsen van twee borden F08 (einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 bij de Statentunnel, hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal, in de rijrichting naar de Maastunnel toe;
- het verwijderen van twee borden F03 (verbod voor vrachtauto's om motorvoertuigen in te halen) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Pleinweg, ter hoogte van de Mijnsherenlaan;
- te bepalen dat beide bordenplannen integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit;
- het experiment te laten lopen vanaf 2 juni 2020, of zoveel eerder of langer als mogelijk, voor de minimale periode van vier maanden tot maximaal één jaar en eindigt zoveel eerder danwel zoveel later als maatregelen daarom vragen of het experiment als geslaagd kan worden beschouwd;
- te bepalen dat na afloop van deze experimenteerperiode de Statenweg, Henegouwerlaan, 's-Gravendijkwal en de Pleinweg te stellen in de oude situatie of in te stellen in de definitieve situatie, dit middels een nieuw verkeersbesluit.



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

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

Namens het college van Burgemeester en Wethouders

de directeur van het cluster **Stadsontwikkeling**,

voor deze, het hoofd Mobiliteit,

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit binnen zes weken na datum van publicatie in de Staatscourant, 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.

Rotterdam, 15 mei 2020

M.A. van Kruiningen