

## Verkeersbesluit experiment Strevelsweg in het kader van de RMA



Rotterdam 20/0014980 - AS20/09940

De directeur van cluster Stadsontwikkeling,  
*overwegende,*

0. dat de Gemeenteraad van de gemeente Rotterdam op 20 februari 2020 de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (hierna te noemen: RMA) heeft vastgesteld;
1. dat binnen de diverse opgaven van de stad, de RMA invulling wil geven aan een evenwichtige groei van Rotterdam;
2. dat de aanpak van de RMA erop is gericht om meer ruimte te geven aan duurzame mobiliteit en effectieve verkeerscirculatie;
3. dat de RMA is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:
4. ruim baan voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (van doorkruisen naar verblijven);
5. aandacht voor veilige en gezonde verbindingen (van indeling naar modaliteit naar indeling op snelheid);
6. gezond verkeer waar iedereen aan kan deelnemen (verrijking van mobiliteitskeuzes);
7. vitaal economisch verkeer (efficiënte – en schone logistiek);
8. dat in 2020 een eerste aanzet van de RMA wordt gegeven in de vorm van een aantal experimenten;
9. dat één van deze experimenten wordt uitgevoerd rondom schoolomgevingen;
10. dat de Theresiaschool is uitgekozen om deel te nemen aan het experiment;
11. dat de Theresiaschool is gelegen aan de Strevelsweg 155;
12. dat de Strevelsweg een 50 km/h weg is;
13. dat één van deze experimenten het instellen van een adviessnelheid betreft van 30 km/h op een gedeelte van de Strevelsweg;
14. dat het instellen van een adviessnelheid toe ziet op een kort gedeelte van de Strevelsweg, namelijk het gedeelte tussen de Lange Hilleweg/Veldstraat tot aan de Jagerslaan;
15. dat het experiment Strevelsweg bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in deze schoolomgeving;
16. dat is gesproken met diverse bewoners, ouders, kinderen en de directie van de Theresiaschool tijdens een participatietraject;
17. dat bewoners, ouders en kinderen van de Theresiaschool de Strevelsweg als onveilig ervaren doordat in de Strevelsweg overdag gevoelsmatig te hard wordt gereden;
18. dat bewoners daarnaast geluidsoverlast ervaren in de avonden;
19. dat dit RMA experiment toeziet op de vraag of gedragsbeïnvloeding werkt om het verkeer langzamer te laten rijden, zonder het gebruik daarbij van fysieke maatregelen, zoals bijvoorbeeld drempels;
20. dat aan de Strevelsweg diverse aanpassingen worden gedaan aan de schoolomgeving om bestuurders te attenderen op de school en de kinderen die zich in de omgeving begeven;
21. dat naast het plaatsen van bebording, op de rijbaan een zigzag-markering wordt aangebracht om de rijbaan te versmallen en zo de snelheid te verlagen;
22. dat tevens een zebramarkering wordt aangelegd;
23. dat in de huidige situatie, op het verlengde van de Strevelsweg, zebramarkering is aangebracht bij de VRI kruispunten met de Lange Hilleweg, Veldstraat en Dordtselaan;
24. dat bij de VRI Strevelsweg, Lange Hilleweg en Veldstraat in de huidige situatie geen zebramarkering is aangebracht voor de voetgangersoversteekplaats in noord-zuid richting;
25. dat het voor een eenduidig straatbeeld en extra attentie voor de voetganger gewenst is om een zebramarkering aan te brengen bij de VRI ter hoogte van de Strevelsweg, Lange Hilleweg en Veldstraat in de noord-zuid richting;
26. dat er geen aanvullende borden L02 (voetgangersoversteekplaats) worden geplaatst omdat het zebrapad wordt aangebracht bij de VRI;



27. dat de gemeente Rotterdam met dit experiment kan beproeven of door middel van markering en bebording het verkeer wordt beïnvloedt om zachter te rijden, zonder het gebruik van fysieke obstakels, zoals bijvoorbeeld drempels;
28. dat door het niet plaatsen van drempels wordt tegemoet gekomen aan de doorstroming van nood- en hulpdiensten;
29. dat reeds afstemming heeft plaatsgevonden met nood- en hulpdiensten en de RET;
30. dat het experiment Strevelsweg start op 21 oktober 2020 en een doorlooptijd heeft van drie maanden;
31. dat het experiment Strevelsweg eindigt op 14 januari 2021;
32. dat het een tijdelijke verkeersmaatregel betreft van vier maanden (of zoveel korter als mogelijk);
33. dat de verkeersmaatregel wordt gemonitord op snelheden (metingen) van de auto;
34. dat de verkeersmaatregel daarnaast wordt gemonitord op fietsintensiteit en hoe vaak tegen de richting in wordt gefietst op het fietspad bij de Theresiaschool;
35. dat het laatste ook als overlast wordt ervaren door bewoners, ouders en schoolkinderen;
36. dat tevens naar de subjectieve veiligheid wordt gekeken (ervaringen van schoolkinderen, ouders en bewoners);
37. dat de subjectieve veiligheid in beeld wordt gebracht door te schouwen en enquêtes uit te voeren;
38. dat deze monitoring plaatsvindt door een extern bureau in opdracht van de gemeente Rotterdam;
39. dat de uitkomsten van de monitoring na vier maanden geëvalueerd zullen worden in samenspraak met de Theresiaschool en bewoners;
40. dat als de evaluatie positieve effecten laat zien er een nieuw verkeersbesluit genomen zal worden waarin de verkeersmaatregelen een definitieve status zullen krijgen;
41. dat reeds is vastgesteld wat de gemeente Rotterdam verstaat onder "positieve effecten";
42. dat als dit niet het geval is, het experiment eindigt en de tijdelijke verkeersmaatregel na vier maanden van rechtswege afloopt;
43. 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 verzekeren van de veiligheid op de weg;
  - het beschermen van weggebruikers en passagiers;

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 de volgende argumenten heeft gebruikt:

dat de Strevelsweg een gebiedsontsluitingsweg is met een maximumsnelheid van 50 km/h met als functie ontsluiting van gebieden en doorstromen van het verkeer;

dat vanuit de uitgangspunten van Duurzaam Veilig enkel adviessnelheid 30 km/h mag worden toegepast in verblijfsgebieden en erftoegangswegen;

dat ingevolge wettelijke voorschriften en de uitgangspunten van Duurzaam Veilig een weg bij het instellen van een adviessnelheid van 30 km/h zodanig fysiek te zijn ingericht dat de weg als het ware zelf handhavend is om de beoogde rijsnelheid te realiseren. In de praktijk worden daartoe meestal standaard verkeersdrempels en/of verkeersplateaus aangebracht;

dat het aanbrengen van zigzag-markering niet voldoet aan de standaard wegmarkeringen conform het CROW. Dit kan verwarring veroorzaken en is mogelijk in strijd met artikel 2 BABW;

dat de gemeente Rotterdam echter van mening is dat het hier gaat om het instellen van adviessnelheid 30 km/h voor een stuk van slechts 220 meter;



44. dat de gemeente Rotterdam veel vragen krijgt of een 50km/h afgewaardeerd kan worden naar 30km/h. Vaak is dit niet mogelijk omdat deze wegen een belangrijke ontsluitings- en doorstromingsfunctie hebben voor o.a. de hulpdiensten. Als dit experiment slaagt, kan het een voorbeeld zijn voor andere wegen waar deze vragen spelen. Met optische maatregelen verkeersgedrag- en snelheid beïnvloeden, zonder fysieke beperkingen op te leggen voor het waarborgen van de doorstroming en voor hulpdiensten;

dat de gemeente Rotterdam op de hoogte is van het feit dat verkeersdrempels en plateaus binnen 30 km/h horen volgens landelijke CROW richtlijnen. Dat de gemeente Rotterdam dit echter mede vanwege de verkeersveiligheid en voor de aanrijdtijden van hulpdiensten niet wil aanleggen;

dat de zigzagmarkering vanuit de gemeente Rotterdam is bedacht als experiment. Dat langs de rijbaan een lange parkeerhaven aanwezig is waar bestuurders uit moeten stappen op de rijbaan van de Strevelsweg. Om ruimte te creëren tussen de parkeerhaven en de rijdende auto's (een soort 'uitstapstrook') heeft de gemeente Rotterdam zigzagmarkering aangebracht. Zo ontstaat er optisch meer ruimte tussen de geparkeerde auto's en het rijdende verkeer, maar wordt het rijdende verkeer niet belemmerd. Automobilisten kunnen namelijk over de markering rijden;

dat de zigzagmarkering tevens op gelijke hoogte is aangebracht als de versmalling bij de voetgangersoversteekplaats. Dit betekent dat de rijbaanbreedte die overblijft voor het rijdende verkeer 3,5 meter bedraagt. Dat dit volgens de gemeente Rotterdam voldoende is voor auto- en vrachtverkeer en de hulpdiensten. Dat de gemeente Rotterdam hoopt dat door deze optische versmalling het verkeer langzamer gaat rijden, zonder dat het rijdende verkeer fysiek belemmerd wordt, door bijvoorbeeld drempels.

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 Oude Westen, middels

- het plaatsen van twee borden A04-30 (adviesnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 ter hoogte van het kruispunt Strevelsweg – Veldstraat en bij de bestaande VOP (voetgangersoversteekplaats) ter hoogte van de Strevelsweg – Jagerslaan;
- het plaatsen van twee borden A05-30 (einde zone 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 ter hoogte van het kruispunt Strevelsweg – Lange Hilleweg en bij de bestaande VOP ter hoogte van de Strevelsweg – Jagerslaan;
- het aanbrengen van zebra-markering als bedoeld in artikel 12 sub b onder IV BABW, ter hoogte van de Strevelsweg, Lange Hilleweg en Veldstraat;
- de verkeersmaatregelen uit te voeren conform bijgevoegd bordenplan;
- het experiment te laten lopen van 21 oktober 2020 tot 14 januari 2021, of zoveel korter als mogelijk en de Strevelsweg hierna terug te stellen in de oude situatie of nieuwe situatie, 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](http://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, 19 oktober 2020*

*M.A. van Kruiningen*