



Verkeersbesluit tweede stap Aanpak Maastunnelcorridor in het kader van de RMA



Rotterdam 21/0004284 - AS21/03050

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 is gegeven in de vorm van een aantal experimenten;
7. dat één van deze experimenten inhoudt een gefaseerde aanpak van 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 uitstoot door verkeer in de stad voor een belangrijk deel de luchtkwaliteit op leefniveau bepaalt;
11. dat de uitstoot minder wordt wanneer minder (vracht)auto's rijden en wanneer schonere (vracht)auto's rijden;
12. dat in het Aanpak Maastunnelcorridor geleidelijk wordt toegewerkt naar het reduceren van wegcapaciteit door het wegnemen van een rijstrook en het daarmee verminderen van uitstoot door verkeer;
13. dat de insteek van het Aanpak Maastunnelcorridor erop is gericht deze fysieke maatregel een definitief karakter te geven;
14. dat hiervoor een stappenplan is ontwikkeld dat uiteindelijk kan leiden tot het vrijmaken van een rijstrook op de Maastunnelcorridor voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer en hulpdiensten;
15. dat de Gemeenteraad van de gemeente Rotterdam op 16 april 2020 is geïnformeerd over het stappenplan;
16. dat de eerste stap van het stappenplan in mei 2020 is geëffectueerd door het wegnemen van een rijstrook voor auto- en vrachtverkeer op de Pleinweg richting de Maastunnel en de 's-Gravendijkwal richting de Maastunnel;
17. dat voor deze verkeersmaatregelen op 15 mei 2020 een - inmiddels onherroepelijk - verkeersbesluit is genomen, onder kenmerk 20/0007825 – AS20/05348 en is gepubliceerd in de Staatscourant van 20 mei 2020 (nummer 27886);
18. dat in maart 2021 een tussenevaluatie heeft plaatsgevonden over de uitgevoerde eerste stap van Aanpak Maastunnelcorridor;



19. dat de uitkomst van deze tussenevaluatie is dat het experiment als geslaagd beschouwd kan worden om de volgende redenen;
20. De luchtkwaliteit is sinds de start van deze verkeersaanpak verbeterd en bevindt zich in heel Rotterdam nu onder de Europese normen;
21. Er reden ruim 5.000 minder voertuigen per dag bij het luchtknelpunt ter hoogte van de Doklaan;
22. In de Maastunnel heeft de huidige verkeersaanpak weinig tot geen effect op het aantal voertuigen in de tunnel;

Op de route tussen de Statenweg en 's-Gravendijkwal richting de Maastunnel is het aantal voertuigen afgenomen tussen 8 en 26%. Op de Pleinweg richting de Maastunnel was de afname tussen de 1 en 17%;

23. Deze verkeersaanpak heeft weinig effect op de reistijd. Wel zijn er op bepaalde delen van de route kleine verschillen tijdens en na de spits (tot maximaal 100 seconden);
24. Ook is er weinig tot geen toename in de verkeersdruk in omliggende straten.
25. dat ondanks de positieve uitkomst vastgesteld dient te worden dat de effecten van stap één niet voldoende zijn om het luchtknelpunt ook na COVID-19 structureel op te lossen;
26. dat de lage achtergrondconcentratie in 2020 en de lage verkeersintensiteit daarvoor onvoldoende garanties kunnen bieden;
27. dat het noodzakelijk is het Aanpak Maastunnelcorridor te vervolgen om ook in de komende jaren rondom het Maastunneltracé te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit;
28. dat is besloten de aanpak door te zetten in een tweede stap door middel van de invoering van aanvullende verkeersmaatregelen;
29. dat deze tweede stap met een nieuw tijdelijk verkeersbesluit moet worden gerealiseerd;
30. dat bij de voorbereiding rekening is gehouden met de belangen van betrokkenen, zoals bewoners die wonen aan of in de directe omgeving van de Maastunnelcorridor, hulpdiensten en RET;
31. dat in het voortraject ook overleg heeft plaatsgevonden met vertegenwoordigers van hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) over de inhoud van het Aanpak Maastunnelcorridor;
32. dat relevante aspecten, zoals aanrijdtijden voor de hulpdiensten, is meegenomen in het experiment Maastunnelcorridor;
33. dat in de voorbereiding van het Aanpak Maastunnelcorridor ook rekening is gehouden met het waarborgen van tunnelveiligheid van de Maastunnel;
34. dat in het voortraject tevens rekening is gehouden met verschillende projecten die reeds in de buitenruimte staan of in de toekomst worden uitgevoerd, zoals HOV Maastunnelcorridor, Blackspot kruising 's-Gravendijkwal/1e Middellandstraat, VRI's vervangen Strevelsweg, uitvoering Hart van Zuid en tramspoorvervanging Wolphaerstbocht;
35. 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;
36. dat het bij de tweede stap Aanpak Maastunnelcorridor om de volgende toegangswegen gaat:
37. Op Noord: van einde Maastunnel tot aan kruising met de Bentinckplein;
38. Op Zuid: van begin Pleinweg (voor kruising met Wolphaertsbocht) tot aan kruising Goereesestraat / Mijnsherenlaan;
39. dat op deze trajecten vanuit de rijrichting van de Maastunnel één rijstrook wordt weggenomen voor auto- en vrachtverkeer en vrij wordt gemaakt voor gebruik door voorrangsvoertuigen;
40. dat ook herkenbare RET-bussen buiten dienst (zonder reizigers), calamiteits RET-voertuigen van de Officier van Dienst en voertuigen die gebruikt worden voor bergingswerkzaamheden, met een ontheffing gebruik mogen maken van de vrijgekomen rijstrook;
41. dat indien drukte op de resterende rijstrook volgens een daartoe vastgesteld scenario resulteert in terugslag in de Maastunnel, de weggenomen rijstrook in het kader van tunnelveiligheid weer geheel of in delen zal worden vrijgegeven voor het auto- en vrachtverkeer;
42. dat de tweede stap in principe één jaar duurt en eindigt zoveel eerder (geheel of in delen) danwel zoveel later als (bijvoorbeeld COVID-19-) maatregelen daarom vragen of de aanpak als geslaagd kan worden beschouwd;
43. dat de verkeersmaatregel wordt gemonitord op: aantal verkeersbewegingen en effect hiervan op luchtkwaliteit, tunnelveiligheid, aanrijdtijden van hulpdiensten en lijnbussen, potentiële sluiproutes van verkeer, verkeersveiligheid, doorstroming van verkeer en bereikbaarheid van het gebied;
44. dat er een evaluatie zal plaatsvinden eind 2021 om te bepalen of de situatie definitief gemaakt kan worden;
45. 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 de aanpak, 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, gebied Noord te kennen heeft gegeven negatief te adviseren met betrekking tot de voorgestelde verkeersmaatregelen:

-dat de Politie heeft aangegeven dat er vanuit de hulpdiensten bezwaar is omdat de vrijgekomen rijstroken risicovol en potentieel gevaarlijk kan worden door vervuiling, gebladerte en vochtig wegdek;

-dat de gemeente met betrekking tot dit punt extra aandacht zal besteden aan het schoonhouden van de vrijgekomen rijstroken;

-dat de Politie heeft aangegeven dat door verkeerscongestie niet wenselijke en verkeersgevaarlijke situaties op het gehele traject zullen toenemen;

-dat de gemeente bij de tussenevaluatie van stap 1 een ongevalanalyse voor dit traject heeft uitgevoerd en daaruit niet is gebleken dat door de Aanpak Maastunnelcorridor er meer ongevallen zijn geregistreerd. Bij stap 2 zal dit punt eveneens goed gemonitord worden;

-dat de Politie heeft aangegeven dat handhaving op de verdrijvingsvlakken moeilijk is omdat niet zonder meer gesteld kan worden welke gedraging iemand heeft gepleegd die over de gesloten rijstrook rijdt en daarnaast bewoners ter hoogte van de 's-Gravendijkwal de strook gebruiken om in-en uit te stappen;

-dat de gemeente op twee plekken bij het kruispunt met 1e Middellandstraat de opstelstroken voor rechtsaf voorziet van een verdrijvingsvlak om de hulpdiensten te voorzien van een vrije doorgang tot aan de stopstreep. Zowel overschrijding van de verdrijvingsvlakken als de doorgetrokken streep zijn op zichzelf handhaafbaar. Daarnaast mag op de huidige opstelstroken voor rechtsaf ter hoogte van de 's-Gravendijkwal, gezien de gevaarstelling daarvan, ook niet gehalteerd worden;

-dat de Politie zich op het standpunt stelt dat het plaatsen van borden uit de L serie met daarin een afbeelding van een bord C1 geen rechtsgeldig verbodsbord is;

-dat de gemeente beaamt dat de L7 borden met C1 niet-verkeersbesluitplichtige informatieve borden zijn. De borden maken daarom geen onderdeel uit van dit tijdelijke verkeersbesluit;

-dat de Politie van oordeel is dat een deel van de verkeersmaatregelen slechts een kans van slagen heeft bij een vorm van permanent verkeerstoezicht waarbij 24/7 gehandhaafd wordt. Dit is gezien de doel- en taakstelling, prioritering en personeelsbezetting bij de Politie niet daadwerkelijk te realiseren;

-dat de gemeente aangeeft dat de Aanpak Maastunnelcorridor eind 2021 geëvalueerd wordt. Een positieve uitkomst van de evaluatie kan resulteren in besluitvorming waarbij het experiment definitief gemaakt wordt. In dat geval zal het definitieve verkeersbesluit gehandhaafd worden door Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's in combinatie met daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren;

-dat de Politie verwacht dat de effecten van het Maastunnel-corridor experiment op de bereikbaarheid, de verkeers- en publieke - veiligheid en de leefbaarheid van de omgeving onder 'normale' omstandigheden vrijwel zeker sterker zullen zijn;

-dat de gemeente aangeeft dat er geen sprake is van een volledige afsluiting en dat de wegen op het traject derhalve toegankelijk blijven. Stap 2 van Aanpak Maastunnelcorridor zal daarnaast intensief gemonitord worden op de effecten op de luchtkwaliteit en verkeer;



-dat de Politie, eenheid Rotterdam, gebied Zuid ook te kennen heeft gegeven negatief te adviseren met betrekking tot de voorgestelde verkeersmaatregelen;

-dat de Politie zijn twijfels uitspreekt over de noodzaak en effectiviteit van de maatregel;

-dat de gemeente van oordeel is dat stap 2 van Aanpak Maastunnelcorridor nodig is om ook de luchtknelpunten na COVID-19 structureel op te lossen. Daarnaast zal bij de aanpak intensief gemonitord worden op de effecten op de luchtkwaliteit en verkeer;

-de Politie vreest dat er door te grote drukte op de primaire rijbaan op de Pleinweg gemotoriseerd snelverkeer de secundaire rijbaan als sluiproute gaat gebruiken;

-de gemeente geeft aan dat uit de tussenevaluatie van stap 1 is gebleken dat op de parallelbaan Pleinweg (rijrichting naar de Maastunnel) er juist een reductie van het verkeer is opgetreden;

-de Politie merkt op dat er tussen het begin van de "versmalling" vanaf het Maastunnelplein tot vlak voor de kruising met de Wolphaertsbocht – circa tweehonderd meter - geen doorgetrokken streep wordt aangebracht en men dus tot kort voor de kruising van rijstrook kan wisselen. De politie vreest dat dit net als op het Zuidplein zal leiden tot extra overlast door claxonnerende automobilisten;

-de gemeente merkt over dit punt op dat deze lengte ook nodig is te kunnen anticiperen om van rijstrook te wisselen en de rechtsafrijstrook te kunnen bereiken. De gemeente is van oordeel dat er geen sprake is van een vergelijkbare situatie omdat het bij het Zuidplein gaat om een dubbel doorgetrokken streep met bufferruimte;

- dat de Politie heeft aangegeven dat handhaving op de (niet-verkeersbesluitplichtige) verdrijvingsvlakken moeilijk is;

-dat de gemeente van mening is dat zowel overschrijding van de verdrijvingsvlakken als de doorgetrokken streep op zichzelf handhaafbaar zijn;

-dat de Politie opmerkt dat ter hoogte van de fietsers- en voetgangersoversteekplaatsen een doorgetrokken streep ontbreekt en er dus van rijstrook verwisseld worden zonder in overtreding te worden bevonden;

-dat de gemeente laat weten dat op voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) geen doorgetrokken strepen worden aangebracht, maar dat de afgesloten rijstrook wordt beëindigd met een doorgestrokken streep en het verkeer daar niet overheen mag rijden;

-dat de Politie zich op het standpunt stelt dat het plaatsen van borden uit de L serie met daarin een afbeelding van een bord C1 geen rechtsgeldig verbodsbord is;

-dat de gemeente beaamt dat de L7 borden met C1 niet-verkeersbesluitplichtige informatieve borden zijn. De borden maken daarom geen onderdeel uit van dit tijdelijke verkeersbesluit;

-dat de Politie vreest dat de secundaire rijbaan van de Brielselaan steeds vaker als sluiproute wordt gebruikt en dat die druk zal toenemen als de Pleinweg versmald wordt. De Politie vrees hetzelfde voor de Dorpsweg;

-dat de gemeente aangeeft dat uit de tussenevaluatie van stap 1 blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Brielselaan in dezelfde rijrichting als de parallelbaan hetzelfde zijn gebleven tijdens stap 1. Bij stap 2 van Aanpak Maastunnelcorridor zal ook gemonitord worden op verkeersintensiteiten;

Dat de gemeente alles overziend zal afwijken van het advies van de Politie, Eenheid 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 Aanpak Maastunnelcorridor, middels

Bebordingstekening Noord

- het aanbrengen van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV op het wegdek bij de hoofdrijbaan Statentunnel, hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal, in de rijrichting komende vanaf de Maastunnel;
- het verwijderen van twee borden F03 (verbod om vrachtauto's en motorvoertuigen in te halen) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 bij de hoofdrijbaan Henegouwerlaan en hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal;
- het plaatsen van drie borden F13 (rijbaan-of strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 en het aanbrengen van het woord "LIJNBUS" op de rechter rijstrook van de hoofdrijbaan 's-Gravendijkwal onderlangs Droogleeveer Fortuynplein;

Bebordingstekening Zuid :

- het aanbrengen van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 RVV op het wegdek van de Pleinweg, het gedeelte tussen de kruising Wolphaertsbocht en Goereesestraat; in de rijrichting komend vanaf de Maastunnel;
- te bepalen dat beide bordenplannen integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit;
- te bepalen dat het verkeersbesluit eind mei 2021 in werking zal treden, of zoveel eerder als mogelijk, in principe voor de duur van één jaar of zoveel eerder (geheel of in delen) danwel zoveel later als de maatregelen daarom vragen of de aanpak Maastunnelcorridor als geslaagd kan worden beschouwd;
- te bepalen dat na afloop van deze periode de oude situatie rondom de Henegouwerlaan, 's-Gravendijkwal en de Pleinweg hersteld zal worden danwel dat de tijdelijke verkeersmaatregelen middels een nieuw verkeersbesluit een definitieve status zullen krijgen.

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.

Rotterdam, 11 mei 2021

Namens het college van Burgemeester en Wethouders

de directeur van het cluster **Stadsontwikkeling**,

voor deze, het hoofd Mobiliteit,

M.A. van Kruiningen

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.