

Verkeersbesluit het instellen van een 30 km/uur-zone op de Witte de Withstraat

Rotterdam Centrum

21/0000883 AS21/00626

De directeur van Stadsontwikkeling,

overwegende,

- dat de Witte de Withstraat een 50 km/u straat is met aan weerszijden bebouwing;
- dat de Witte de Withstraat in de huidige situatie qua uitstraling en weginrichting voldoet aan een 30 km/uur-zone;
- dat de Witte de Withstraat een gebied is waar veel mensen verblijven (woningen, winkels en horeca);
- dat de Witte de Withstraat een vrij smalle straat is van 5,5 meter breed, dat de rijloper voor auto's 2,5 meter breed is en aan weerszijden ligt een fietssuggestiestrook van 1,5 meter breed;
- dat de Witte de Withstraat een éénrichtingsverkeerstraat is voor gemotoriseerd verkeer;
- dat fietsers en automobilisten de rijbaan op de Witte de Withstraat delen;
- dat de Witte de Withstraat is voorzien van klinkerverharding;
- dat de Witte de Withstraat bijna 400 meter lang is;
- dat verkeer uit de zijstraten voor een groot deel voorrang moet verlenen;
- dat de gemeente Rotterdam de afgelopen jaren veel klachten heeft ontvangen over verkeersonveilige situaties op de Witte de Withstraat;
- dat vanuit de Gebiedscommissie Centrum het verzoek is gekomen om een 30 km/uur-zone in te stellen op de Witte de Withstraat;
- dat de Gebiedscommissie Centrum in 2018 een ongevraagd advies heeft gegeven om te kijken wat de mogelijkheden zijn om de toegankelijkheid, veiligheid en open karakter van de straat te behouden en verder te versterken;
- dat na een lang traject met bewoners, ondernemers en de Gebiedscommissie Centrum de sterke behoefte/wens naar voren is gekomen om hier een 30 km/uur-zone in te stellen;
- dat het verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur zorgt voor een verkeersveiligere situatie gezien de verblijfsfunctie, het beperkte gebruik van gemotoriseerd verkeer en de vormgeving van de straat;
- dat meer tijd aanwezig is om te reageren op onverwachte verkeerssituaties door het instellen van 30 km/uur en daarnaast neemt de kans op dodelijk letsel aanzienlijk af bij een ongeluk;
- dat het hier gaat om een 30 km/uur-zone met de volgende straten: de Witte de Withstraat, Witte de Withhof, Kromme Elleboog, Zwarte Paardenstraat, Boomgaardsstraat en Eendrachtsstraat;
- dat naast het instellen van 30 km/uur-zone ook kruispuntplateaus en optische maatregelen worden geplaatst;
- dat kruispuntplateaus en optische maatregelen snelheidsremmende maatregelen vormen;
- dat het hier gaat om snelheidsremmende maatregelen in de vorm van platte drempels (taludmarkering wordt aangelegd in de straat, maar er is geen verhoging van de drempel);
- dat de Witte de Withstraat een aanrijdroute is voor hulpdiensten;

- dat twee verlaagde kruispuntplateaus aan de oostzijde van de Witte de Withstraat worden geplaatst om snelheid af te dwingen;
- dat deze twee verlaagde kruispuntplateaus “vriendelijk” zijn voor hulpdiensten;
- dat deze twee verlaagde kruispuntplateaus de minste trillingen veroorzaken in de omgeving bij de bebouwing van na het jaar 1940;
- dat optische maatregelen aan de westzijde van de Witte de Withstraat worden geplaatst om de snelheid af te dwingen;
- dat de optische maatregelen aan de westzijde van de Witte de Withstraat geen trillingen veroorzaken aan de bebouwde omgeving;
- dat hulpdiensten aan de westzijde van de Witte de Withstraat gebruik maken van hun aanrijdroute zonder belemmering in de tijd;

Dat de maatregel, gelet op artikel 2 lid 2 sub a. van de Wegenverkeerswet, strekt tot:

- het verzekeren van veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- dat de weg onder beheer is van de gemeente Rotterdam;
- dat overleg heeft plaats gevonden met de Politie Eenheid Rotterdam, waarbij de politie, eenheid Rotterdam, te kennen heeft gegeven niet akkoord te zijn met de voorgestelde verkeersmaatregel;
- dat de Politie Eenheid Rotterdam hiervoor de volgende argumenten heeft gebruikt:
- dat de Witte de Withstraat een belangrijk alternatief betreft voor de hulpdiensten bij congestie op Westblaak en dat aanrijdtijden in het beding komen voor het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Witte de Withstraat;
- dat de leer van Duurzaam Veilig bepaalt dat wegen zelf handhavend moeten zijn bij de invoering van 30 km/h en dat bij de invoering van 30 km/h op de Witte de Withstraat hier niet aan wordt voldaan;
- dat de Witte de Withstraat infrastructureel niet aan een 30 km/h-zone voldoet wat betreft weginrichting en snelheidsremmende maatregelen;
- dat de plaatsing van bebording A01-30 niet realistisch is bij deze weginrichting;
- dat de plaatsing van deze borden niet bijdraagt aan de veiligheid van de weggebruiker zonder de benodigde snelheidsremmende maatregelen op de maatregel geloofwaardig te maken;
- dat optische maatregelen namelijk geen werkelijke snelheidsremmende werking hebben, slechts voor weggebruikers die onbekend zijn met de situatie ter plaatse;
- dat de Politie Eenheid Rotterdam tevens heeft aangegeven dat de verkeersmaatregel juridisch kan worden ingepast, maar dat naar schatting de beoogde verkeersmaatregel onevenredig veel politiecapaciteit kost op basis van prioriteit en de daaraan gelabelde capaciteit;
- dat de politiebasis eenheid Rotterdam Centrum/stad onvoldoende capaciteit voorhanden heeft om de beoogde verkeersmaatregel 24/7 te (kunnen) garanderen;
- dat van politiezijde dan ook wordt geadviseerd om beoogde verkeersmaatregel slechts uit te voeren, mits de inzet van externe handhaving kan worden verzekerd;
- dat de gemeente Rotterdam ondanks het negatieve advies van de Politie Eenheid Rotterdam toch heeft besloten deze verkeersmaatregel uit te voeren;
- dat de gemeente Rotterdam daarvoor de volgende argumenten heeft gebruikt:
- dat de Witte de Withstraat op dit moment een 50 km/h weg is, waarbij de weg qua functie en ligging in het verkeersnetwerk en omgevingskenmerken, feitelijk de kenmerken heeft van een weg in een verblijfsgebied;

- dat er namelijk sprake is van een gebied waar veel mensen verblijven (woningen/winkels/horeca), met veel overstekende voetgangers;
- dat de Witte de Withstraat een functie heeft voor bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer wordt namelijk geleid via wegen van hogere orde om het gebied heen (Westzeedijk/Schiedamsdijk/Westblaak);
- dat de meest direct omliggende straten onderdeel zijn van 30 km/h-zones (woonstraten);
- dat het een smalle straat is met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer en aanliggende parkeervakken;
- dat de verkeersintensiteit met 3600-4800 voertuigen/etmaal relatief laag is;
- dat fietsers en automobilisten de rijbaan delen en er dus sprake is van menging van verkeerssoorten;
- dat de straat is voorzien van klinkerverharding met fietssuggestiestroken;
- dat de gemeente met inachtneming van bovenstaande van mening is dat de wens om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/h uur passend is bij een weg met een verblijfsfunctie en gezien de wegkenmerken, geheel in lijn is met de Duurzaam Veilig-filosofie;
- dat op basis van regelgeving en landelijke richtlijnen kan worden geconcludeerd dat de straat op dit moment al veel inrichtingskenmerken heeft van een 30 km/h-straat;
- dat aanvullende snelheidsremmende maatregelen wenselijk zijn omdat de Witte de Withstraat een lang stuk rechte weg is van bijna 400 meter, waarbij de automobilist wordt uitgenodigd om harder dan 30 km/h te rijden;
- dat door de aanleg van snelheidsremmende maatregelen de automobilist onbewust zachter gaat rijden;
- dat de Witte de Withstraat, tezamen met de Schiedamsevest en de Hartmansstraat, deel uitmaakt van de uitrukroute voor de brandweer en om deze reden is de maximumsnelheid op de Witte de Withstraat 50 km/h;
- dat dit belang haaks staat op de wens om meer snelheidsremmende maatregelen toe te passen;
- dat de gemeente Rotterdam, rekening houdend met de uitrukroute voor hulpdiensten, het BABW en inrichtingseisen vanuit Duurzaam Veilig, gezocht heeft naar een maatwerkoplossing;
- dat dit heeft geresulteerd in een voorstel waarbij twee flauwe kruispuntplateaus worden geïntroduceerd, om zo de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van de weg als onderdeel van een 30 km/h-zone te benadrukken;
- dat bij deze plateaus rekening wordt gehouden met de passeersnelheid voor de hulpdiensten op de belangrijkste conflictpunten;
- dat tevens visuele drempels worden ingepast gezien het risico op trillinghinder van snelheidsremmende maatregelen, tevens zijn deze drempels louter attentie verhogend;
- dat wanneer de Witte de Withstraat wordt toegevoegd aan de bestaande 30 km/h-zones, moeten een aantal borden verplaatst worden;
- dat het alternatief, namelijk enkel borden A01-30 (dus geen zonebebording), ertoe leidt dat na elk kruispunt borden moeten worden herhaald;
- dat dit naar mening van de gemeente Rotterdam zorgt voor onnodig veel borden en dat de gemaakte keuze van zonebebording juridisch correct is;
- dat de gemeente Rotterdam alles overwegend van mening is dat het instellen van een 30 km/h-zone op de Witte de Withstraat naar afweging van alle gronden op de juiste manier is gebeurd.

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 het College van Burgemeester en Wethouders verleend mandaat in het Besluit mandaat, volmacht en machtiging Rotterdam 2012 (Gemeentebblad 2012-53, zoals nadien gewijzigd)

Besluit:

- Het plaatsen van één bord A02-030ze (einde zone maximumsnelheid 30 km/h) en het plaatsen van één bord A01-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Witte de Withstraat, kruising met de Eendrachtsweg;
- Het plaatsen van één bord A02-030ze (einde maximumsnelheid 30 km/h) en het plaatsen van één bord A01-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Witte de Withstraat, kruising met de Hartmansstraat;
- Het plaatsen van één bord A02-030ze (einde maximumsnelheid 30 km/h) en het plaatsen van één bord A01-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Witte de Withstraat, kruising met de William Boothlaan;
- Het plaatsen van twee borden A02-030ze (einde maximumsnelheid 30 km/h) en het plaatsen van twee borden A01-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Witte de Withstraat, kruising met de Schiedamse Vest;
- Het plaatsen van één bord A02-030ze (einde maximumsnelheid 30 km/h) en het plaatsen van één bord A01-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Schilderstraat, kruising met de Schiedamsedijk;
- Het verwijderen van twee borden A02-030ze (einde zone maximumsnelheid 30 km/h) en het verwijderen van twee borden A02-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Eendachtsstraat, kruising met de Witte de Withstraat;
- Het verwijderen van twee borden A02-030ze (einde zone maximumsnelheid 30 km/h) en het verwijderen van twee borden A02-030zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Boomgaardsstraat, kruising met de Witte de Withstraat;
- Het verwijderen van één bord A02-30ze (einde zone maximumsnelheid 30 km/h) en het verwijderen van één bord A02-30zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Kromme Elleboog;
- Het verwijderen van één bord A02-30ze (einde zone maximumsnelheid 30 km/h) en het verwijderen van één bord A02-30zb (begin zone maximumsnelheid 30 km/h) als bedoeld in bijlage I van het RVV 1990 op de Zwarte Paardenstraat;
- De verkeersmaatregelen uit te voeren conform bijgevoegd bordenplan.

De directeur van het cluster Stadsbeheer wordt belast met de uitvoering van dit besluit. Dit besluit wordt op de voor de gemeente gebruikelijke wijze gepubliceerd in de Staatscourant via www.officielebekendmakingen.nl/staatscourant

Rotterdam, 25 maart 2021

Namens het College van Burgemeester en Wethouders
de directeur Stadsontwikkeling,

voor deze, het hoofd Afdeling Mobiliteit



M.A. van Kruiningen

Niet eens met dit besluit?

Dan kunt u, of een andere belanghebbende, een bezwaarschrift indienen. Dit moet binnen zes weken na de bekendmaking van het besluit. U stuurt het bezwaarschrift naar:

Het college van burgemeester en wethouders,
t.a.v. de Algemene Bezwaarschriftencommissie,
Postbus 1011, 3000 BA te ROTTERDAM,
faxnummer Algemene Bezwaarschriftencommissie: (010) 267 63 00.

In het bezwaarschrift moet in ieder geval staan

- uw naam, adres en handtekening;
- uw telefoonnummer zodat contact met u opgenomen kan worden om samen met u te bespreken wat de beste aanpak van uw bezwaarschrift is;
- de datum waarop u bezwaar maakt;
- een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt;
- de reden(en) van uw bezwaar.

U wordt verzocht tevens een kopie van dit besluit mee te zenden.

U kunt uw bezwaarschrift ook digitaal indienen via internet op Rotterdam.nl/pdc: bezwaar indienen, m.b.v. het webformulier (zie "mijn loket"). Hiervoor is nodig een DigiD-code, of voor bedrijven een Eherkenning, die kan worden aangevraagd via digid.nl, resp. eherkenning.nl. U kunt het bezwaarschrift niet op een andere digitale wijze, bijvoorbeeld per e-mail, indienen. Zie ook rechtspraak.nl.