



**Gemeente  
Rotterdam**

## **Verkeersbesluit Stadsbrede Aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam**

### **Nota van beantwoording**



|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| <b>Datum:</b>    | 11 maart 2025     |
| <b>Cluster:</b>  | Stadsontwikkeling |
| <b>Afdeling:</b> | Mobiliteit        |

# Inhoudsopgave

## Inhoud

|                                                                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoudsopgave</b>                                                                                              | <b>2</b>  |
| <b>1. De Aanpak 30 km/u (GOW 30) samengevat</b>                                                                   | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                                                                                    | 4         |
| 1.2 Introductie van een nieuw wegtype GOW30                                                                       | 4         |
| 1.3 Waar dat mogelijk en nodig is 30 km/u                                                                         | 4         |
| 1.4 De Stadsbrede Aanpak 30 km/u (GOW30) Rotterdam                                                                | 5         |
| 1.5 Effect op verkeersveiligheid                                                                                  | 6         |
| 1.6 Effect op leefbaarheid en gezondheid                                                                          | 6         |
| 1.7 Effect op reistijd                                                                                            | 7         |
| 1.8 Effect hulpdiensten                                                                                           | 7         |
| 1.10 Participatie                                                                                                 | 8         |
| 1.11 Communicatie                                                                                                 | 9         |
| 1.12 Overleg met politie                                                                                          | 9         |
| 1.14 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode                                                                  | 9         |
| 1.15 Ingediende zienswijzen                                                                                       | 10        |
| 1.16 Samenvatting reactie zienswijzen en conclusie van het college                                                | 11        |
| 1.17 Definitief verkeersbesluit                                                                                   | 12        |
| 1.18 Zorgvuldige invoering en monitoring                                                                          | 12        |
| <b>2. De gevoerde procedure</b>                                                                                   | <b>13</b> |
| 2.1 Het Ontwerp-verkeersbesluit                                                                                   | 13        |
| 2.2 Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure                                                                     | 13        |
| 2.3 Nota van Beantwoording                                                                                        | 13        |
| <b>3. Positieve zienswijzen</b>                                                                                   | <b>15</b> |
| <b>4. Zienswijzen waarin om aanvullende maatregelen wordt gevraagd binnen de straten van het verkeersbesluit.</b> | <b>16</b> |
| <b>5. Zienswijzen over handhaving</b>                                                                             | <b>33</b> |
| <b>6. Zienswijzen over effecten van GOW-30</b>                                                                    | <b>51</b> |
| 6.1 Algemene effecten aanpak GOW-30                                                                               | 51        |
| 6.2 Neveneffecten (lucht, geluid, economie, verkeersdruk)                                                         | 53        |

|            |                                                                  |            |
|------------|------------------------------------------------------------------|------------|
| 6.3        | Effect (doorstroming, verkeersveiligheid)                        | 57         |
| <b>7.</b>  | <b>Zienswijzen over GOW-30 in de hele stad</b>                   | <b>70</b>  |
| <b>8.</b>  | <b>Zienswijzen over andere projecten</b>                         | <b>74</b>  |
| <b>9.</b>  | <b>Zienswijzen over extra straten buiten het verkeersbesluit</b> | <b>82</b>  |
| 9.1        | Bergweg                                                          | 83         |
| 9.2        | Kleiweg                                                          | 86         |
| 9.3        | Groenezoom                                                       | 88         |
| 9.4        | Honingerdijk/Zeedijk                                             | 89         |
| 9.5        | Zevenkampsering                                                  | 90         |
| 9.6        | Oudedijk                                                         | 91         |
| 9.7        | Andere straten                                                   | 93         |
| <b>10.</b> | <b>Overige verzoeken</b>                                         | <b>108</b> |
| <b>11.</b> | <b>Onvolledig</b>                                                | <b>118</b> |

# 1. De Aanpak 30 km/u (GOW 30) samengevat

## 1.1 Aanleiding

Het verkeer in de stad wordt steeds drukker. Er gebeuren vaker ongelukken en meer mensen raken gewond. In de afgelopen 10 jaar was in Rotterdam het aantal slachtoffers van het verkeer hoger dan ooit: in 2023 waren dat 1.446 gevallen. In 2021 waren dit er 1.159. De Rotterdamse gemeenteraad heeft na twee dodelijke ongelukken op de Mathenesserlaan in november 2020 de motie Veilige Straten met algemene stemmen aangenomen en het college verzocht om op meer straten 30 km/u als snelheidslimiet in te voeren met als doel de verkeersveiligheid te vergroten. Het college heeft dit opgenomen in het coalitieakkoord 'Eén Stad' 2022 – 2026' en afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Sindsdien is door de gemeente gewerkt aan een plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u.

## 1.2 Introductie van een nieuw wegtype GOW30

Op meer dan de helft van de Rotterdamse straten is al 30 km/u van toepassing. In de meeste woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit betreft de zogenaamde 'erftoegangswegen (ETW)' waarbij maximaal 30 km/uur geldt op een erf of woonstraat, er snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen, waar iedereen op dezelfde rijbaan rijdt, er geen belijning aanwezig is en op kruispunten geldt: bestuurders van rechts gaan voor. De gemeente wil nu ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. Op gebiedsontsluitingswegen mocht de gemeente door landelijke regelgeving tot voor kort alleen een snelheidslimiet van 50 km/u hanteren. Inmiddels heeft het Rijk, samen met de gemeenten een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Met GOW30 is het ook mogelijk om 30 km/u in te voeren op de wat drukkeren verbindingswegen, zodat ook daar de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Anders dan op de bestaande 30 km/u erftoegangsweg kent de GOW30 minder snelheidsremmende maatregelen. Dit sluit aan bij de landelijke ontwerputgangspunten voor het nieuwe wegtype. Met het nieuwe wegtype wordt namelijk een balans gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is essentieel voor de bereikbaarheid van Rotterdam en daarmee kunnen ook nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn.

## 1.3 Waar dat mogelijk en nodig is 30 km/u

In het coalitieakkoord "Eén Stad" is afgesproken dat de gemeente de 30 km/u gaat hanteren in die straten waar dat nodig en mogelijk is. Het nieuwe wegtype GOW30 kan hierbij ingezet worden en is al toegepast op onder meer de Walenburgerweg en de Rodenrijselaan. Buurtbewoners en ondernemers zijn positief. Andere gemeenten passen het nieuwe wegtype ook toe. Zo heeft Amsterdam in een groot deel van de gemeente binnen de ring – op vrijwel alle 50 km/u wegen – de nieuwe limiet van 30 km/u toegepast. Maar Rotterdam is geen Amsterdam, het wegennetwerk is anders.

Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrijliggende fietsvoorzieningen. Dat zorgt ervoor dat in Rotterdam eigen afwegingen gemaakt moeten worden.

Bij de afweging waar 30 km/u ingevoerd gaat worden, wordt dus gekeken waar dit 'nodig' en 'mogelijk' is:

- Invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. En/of wanneer sprake is van woon- en/of winkelstraten met veel fietsers, voetgangers (extra risico's) en geparkeerde auto's langs de weg.
- Wegen blijven 50 km/u als het voldoende verkeersveilig 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, anders wel.

#### **1.4 De Stadsbrede Aanpak 30 km/u (GOW30) Rotterdam**

Om verkeersveiligheid te verbeteren richt de Aanpak 30km/u zich op 3 onderdelen:

1. Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen;
2. Gedragsverandering bewerkstelligen; en
3. Handhaving.

##### *Infrastructuur/snelheidslimiet aanpassen*

Op basis van de genoemde criteria zijn er 115 straten geselecteerd in de hele gemeente Rotterdam die 30 km/u (GOW30) kunnen worden. In het kader van de Verkeersveiligheidsaanpak heeft het college daarom op 21 mei 2024 besloten om in 2025 op 115 straten de snelheidslimiet te verlagen en waar dat mogelijk en nodig is de infrastructuur aan te passen. De invoering van 30 km/u in deze omvang is een unieke kans om op een kostenefficiënte manier de verkeersveiligheid op maar liefst 115 straten gelijktijdig te verbeteren. Voor het juridisch invoeren van dit besluit is een verkeersbesluit nodig.

Als de maximale snelheid op deze straten verandert van 50 km/u naar 30 km/u, wordt dat ook duidelijk zichtbaar op straat. Passend bij de inrichting van de straat kan dit onder andere op de volgende manieren worden gedaan:

- Aanpassen of het soms (gedeeltelijk) weghalen van de belijning (d.m.v. minder lengtemarkering, het aanbrengen van attentie verhogende markeringen en visuele versmallingen). Dit zorgt ervoor dat automobilisten (onbewust) langzamer gaan rijden.
- Aanleggen van extra snelheidsremmende verkeersplateaus bij oversteekplekken voor voetgangers en fietsers en/of bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u.
- Plaatsen van nieuwe A01-verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30') na ieder kruispunt.
  - *Gedragsverandering middels communicatiecampagne*
  - De gemeente zet daarnaast in op gedragsverandering middels een stadsbrede en wijkgerichte communicatiecampagne. Op die manier wordt het ook zichtbaar in de stad dat er straten naar 30km/u gaan en wordt de weggebruiker hierover geïnformeerd. Daarnaast wordt er ook op de socials aandacht gegeven aan de snelheidsverlaging en worden er wijkgerichte acties georganiseerd. Gedragsverandering is altijd iets van de lange adem.

### *Handhaving op GOW30*

#### *Handhaving op GOW30*

De gemeente heeft in de afgelopen periode samen met de G4, VNG en anderen stevig gelobbyd bij het rijk om de subjectieve en objectieve pakkans van verkeersovertreders vergroot te krijgen. Hierbij gaat het onder meer om handhaving door middel van (meer) flitspalen en het vraagstuk of er ook op andere manieren meer of innovatievere handhaving mogelijk is. Daarnaast wordt door het ministerie van Justitie en Veiligheid in 2025 het BOA-bestel herzien, waarin de algemene vraag vanuit gemeentes wordt meegenomen of bevoegdheden van BOA's uitgebreid kunnen worden.

Om te onderzoeken of handhaving met flitspalen op 30 km/u ook effectief is, startte het OM in juni 2024 een pilot in de gemeente Amsterdam. De pilot heeft ertoe geleid dat er nu ook wettelijk op GOW30 gehandhaafd kan worden met flitspalen. De gemeente wil dan ook handhaven op de nieuwe maximumsnelheid, op die plekken waar veelvuldig snelheidsovertredingen blijven plaatsvinden. Dat kan dan zijn door middel van inzet van flitspalen en meer controles, maar ook met een bredere aanpak van verkeersasociaal gedrag in nauwe samenwerking met de politie, óf - waar mogelijk - door de inzet van BOA's. De politie zet ten slotte ook in op (bijvoorbeeld rollerbank-)controles op de snelheid van andere voertuigcategorieën, zoals brom- en snorfietsen en elektrische fietsen, zoals fatbikes of speed-pedelecs.

## **1.5 Effect op verkeersveiligheid**

Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft een zeer positief effect op de verkeersveiligheid:

- Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u.
- Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskans bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg.
- 

Onderzoekers van de SWOV onderzochten daarnaast het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom. Cijfermatig is SWOV nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als de helft van de straten met een 50 km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30 km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. Dit wordt bevestigd door de ervaringen van andere steden die op veel weken 30 km/u als snelheidslimiet hebben ingevoerd. Zo raakten er sinds invoering van veel 30 km/u straten in Brussel aanzienlijk minder voetgangers en fietsers gewond dan daarvoor.

## **1.6 Effect op leefbaarheid en gezondheid**

Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft als eerste doel om de verkeerveiligheid te verbeteren. Maar daarnaast heeft het ook andere positieve neveneffecten op de leefbaarheid en daaraan gekoppeld een betere gezondheid van de inwoners. Het verlagen van de snelheid zorgt ook voor een mobiliteitstransitie. De aanpassing van de snelheid naar 30 km/u kan ertoe leiden dat meer mensen (op korte afstand) de overstap maken naar duurzamere vervoersmiddelen zoals fietsen, lopen en het

openbaar vervoer. Naar verwachting zal de invoering van 30km/u leiden tot minder verkeerslawaaï. Studies tonen aan dat een verlaging van de snelheid van voertuigen op een weg van 50 km/u naar 30 km/u resulteert in een afname van het geluidsniveau met ongeveer 3 tot 5 decibel (dB). Dit lijkt een klein verschil, maar het menselijk oor ervaart een afname van 3 dB als bijna een halvering van het geluid. Ook leidt de invoering van 30km/u tot een algehele verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving in de stad. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen.

## **1.7 Effect op reistijd**

De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u vergelijkbaar. De effecten van deze reistijdsimulaties zijn getoetst voor 11 representatieve routes (trajecten) in de gemeente Rotterdam. Op 11 trajecten in het netwerk zijn de reistijden vergeleken tussen de huidige situatie en de nieuwe 30 km/u situatie. Op veel trajecten is een toename gemeten, maar in de praktijk gaat dit om reistijdtoenames van maximaal 1 minuut voor een individueel traject. Daarmee valt de extra reistijd lager uit in vergelijking met de dagelijkse reistijdschommelingen die er plaatsvinden door alledaagse omstandigheden. Daarnaast worden de instellingen van de verkeerslichten waar nodig aanpast en geoptimaliseerd op de snelheid 30 km/u. Op basis van ervaringen in buitenlandse steden leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming ten goede.

## **1.8 Effect hulpdiensten**

Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Op sommige straten is het niet mogelijk om 30 km/u in te voeren. Bijvoorbeeld als het gaat om de meest belangrijke routes voor nood- en hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en belangrijke tram- en busroutes. Zij moeten snel op hun plek van bestemming kunnen komen. Of omdat het doorgaande hoofdroutes zijn om snel in en uit de stad te komen. Die wegen blijven nu 50 km/uur. In de afgelopen twee jaar zijn hierover intensieve samenwerkingstrajecten doorlopen met de nood- en hulpdiensten. Voor de hulpdiensten zijn er in de hele gemeente Rotterdam hulpdienstenroutes gedefinieerd, waarbij de belangrijkste primaire hulpdienstenroutes, nagenoeg allemaal 50 km/u blijven. Voor de secundaire hulpdienstenroutes – die veelal een 30 km/u limiet krijgen – wordt tegemoetgekomen aan de gewenste doorrijdbreedtes- en comforteisen voor maatgevende hulpverleningsvoertuigen.

## **1.9 Effect op OV**

Met de openbaar vervoerspartijen is afgesproken om 30 km/u waar mogelijk hand in hand te laten gaan met de versnellingsopgave van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld door waar mogelijk vrij liggende OV-banen te realiseren. Op veel locaties is dit echter nog niet mogelijk. Daarom blijft het merendeel van de routes met belangrijke buslijnen en trams op de rijbaan, een snelheid van 50 km/u houden. Op enkele locaties kan de verkeersveiligheid niet langer wachten: de verkeerssituatie is daar momenteel onveilig, zoals bijvoorbeeld de West-kruiskade of Beukelsdijk.

Met de OV-partijen is het volgende afgesproken:

- Op vrij liggende OV-banen wordt snelheidsdifferentiatie 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;
- Op het merendeel van de routes met buslijnen en trams op de rijbaan zal echter een snelheid van 50 km/u worden behouden, met uitzondering van routes waar de verkeersveiligheid teveel in het geding is;
- De gemeente Rotterdam en de OV-partijen hebben de afgelopen maanden intensief samengewerkt aan een voorstel om de impact van de Aanpak 30 op het OV zoveel mogelijk beperkt en het OV zo aantrekkelijk mogelijk te houden. Daarbij zijn straten/straatdelen waar geen knelpunt voor OV is of mitigerende maatregelen gevonden zijn. Echter blijven er straten over waar geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn, met nadelige gevolgen voor de exploitatie. De impact is bij de MRDH aangemerkt als majeure ontwikkeling.

Vanuit de verkeersveiligheidsopgave blijven er voorlopig 50 km/u straten over die eigenlijk vragen om invoering van 30km/u, maar in tegenstelling tot de eerdere genoemde uitzonderingen, een zwaarwegende OV-knelpunt hebben. Die zijn niet zomaar opgelost. Het zijn straten die raakvlakken hebben met andere projecten, zoals het Verkeerscirculatieplan (23bb004292) dat momenteel in ontwikkeling is en het uitvoeringsplan voor het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT). Voor deze straten worden apart – buiten dit verkeersbesluit – nader onderzocht om te bepalen wanneer en hoe ze naar 30 km/u kunnen.

## **1.10 Participatie**

In het kader van participatie zijn er in mei 2023 en maart 2024 diverse avonden georganiseerd voor alle wijkraden en een afvaardiging van bewoners waarbij de reacties positief waren. Daarnaast is het draagvlak onder Rotterdammers onderzocht via een representatieve enquête van de Erasmus Universiteit (BIGR) en een eigen gemeentelijke verkeersveiligheidsenquête waarbij vergelijkbare positieve resultaten naar voren kwamen. In maart 2025 worden inloopavonden georganiseerd in de gebieden om de wijkraden (en bewoners) te informeren over de ontwikkelingen en de uitvoering.

### *Wijk aan zet*

In diverse wijkactieplannen wordt het college gevraagd de snelheid op één of meerdere wegen te verlagen naar 30 km/u. Een deel van deze acties vallen onder de Verkeersveiligheidsaanpak 30 km/u of worden in een ander project of vooronderzoek opgepakt.

### *Interne stakeholders*

De mogelijke gevolgen voor de eigen (uitvoerende) diensten is met concernonderdeel Stadbeheer besproken. De inschatting is dat deze effecten zeer beperkt zijn op de gemeentelijke dienstvoering.

### **1.11 Communicatie**

Aan de hand van een gerichte communicatiecampagne (stadsbreed en wijkgericht) worden verkeersdeelnemers attent gemaakt op de aanstaande aanpassing van de snelheidslimiet en de doelen van de aanpak (verkeersveiligheid).

### **1.12 Overleg met politie**

In de afgelopen twee jaar zijn hierover intensieve samenwerkingstrajecten doorlopen met de politie. De ontwerpen van de straten zijn afgestemd met de politie. De politie heeft op 19 december 2024 een positief advies afgegeven over het verkeersbesluit.

### **1.13 Andere projecten**

Snelheidsverlaging naar 30 km/u is een belangrijke basis om de verkeersveiligheid in stedelijk gebied te verbeteren.

#### *Ambitie 30km/u*

De aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een ambitie om in de toekomst meer straten naar 30km/u te brengen. Naast de straten die tot 115 straten behoren wordt al jaren gewerkt aan losse projecten om meer 30 km/u in te voeren. Dit zijn projecten die vanuit bijvoorbeeld beheer- en onderhoudsplannen al een eigen projectcyclus doorlopen en waarbij de invoering van 30 km/u in de periode 2024 tot 2026 is voorzien. Deze 'losse projecten' vallen buiten dit verkeersbesluit.

#### *Verkeersveiligheidsprogramma*

De aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van het verkeersveiligheidsprogramma. Er zijn meerdere initiatieven die gericht zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de nog aan te pakken verkeersveiligheidsknelpunten (blackspots en collegetargetlocaties), de Rotterdamse Verkeersasop Aanpak en de aanpak van schoolomgevingen.

#### *Samenhangende trajecten*

Ook andere trajecten zoals het Verkeerscirculatieplan, Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT) en de P+R 2 strategie dragen bij om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### **1.14 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode**

Op 3 september 2024 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit vastgesteld en in het kader van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd. Dit ontwerp-verkeersbesluit legt de grondslag voor het stadsbreed invoeren van een snelheidsverlaging op 115 straten naar 30 km/u. Het te nemen besluit is zorgvuldig voorbereid. Het ontwerp-verkeersbesluit is op 6 september 2024 gepubliceerd in het gemeenteblad 2024 nr. 382793. Van 6 september 2024 tot en met 18 oktober 2024 was het voor iedereen, dus bewoners, ondernemers en anderen, mogelijk om via het indienen van een zienswijze hun mening geven over het besluit.

## 1.15 Ingediende zienswijzen

Er zijn in totaal 309 zienswijzen ingediend. Het college waardeert de mening van de vele indieners over de voorgenomen maatregel en kan op deze manier de specifieke belangen goed overwegen en in de besluitvorming betrekken. Daardoor kan tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig gemotiveerd besluit gekomen worden.

5 zienswijzen zijn te laat ingediend en zullen niet worden meegenomen in deze rapportage. De overige zienswijzen zijn tijdig ingediend en de indieners zijn belanghebbend bij dit besluit. De ingediende zienswijzen zijn daarmee allemaal ontvankelijk.

Van de 309 zienswijzen zijn er 159 positief. De overige zienswijzen zijn neutraal tot kritisch, waarbij bijvoorbeeld wordt gevraagd om extra straten mee te nemen of extra maatregelen op straat (zoals drempels, oversteekplaatsen) of ter kennisgeving ingediend. Er zijn 4 onvolledige zienswijzen ingediend.

Per thema kunnen de ingediende zienswijzen als volgt worden verdeeld:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                   |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Extra straten buiten de straten van het verkeersbesluit</b><br>Indieners vragen of opmerkingen hebben om extra straten naar 30km/u te brengen.                                                                                                                                 | 65  |
| <b>Aanvullende maatregelen binnen de straten van het verkeersbesluit</b><br>Indieners vragen of opmerkingen hebben om aanvullende maatregelen, zoals drempels, oversteekplaatsen of andere maatregelen op de straten toe te voegen binnen de 115 straten van het verkeer besluit. | 41  |
| <b>GOW30 in de hele stad</b><br>Indieners die achter het besluit staan en het liefst zien dat 30km/u de norm wordt in de stad.                                                                                                                                                    | 20  |
| <b>Handhaving</b><br>Indieners die vragen of opmerkingen hebben hoe er gehandhaafd gaat worden                                                                                                                                                                                    | 101 |
| <b>Effecten van GOW30</b><br>Indieners die vragen of opmerkingen hebben over de effecten of neveneffecten, bijvoorbeeld of de aanpak wel gaat werken, maar ook wat de impact is op verkeersveiligheid, doorstroming, lucht, geluid, economie etc.                                 | 34  |
| <b>Andere projecten</b><br>Indieners die vragen of opmerkingen hebben over de bredere mobiliteitsaanpak, bijv. over de aanpak van fatbikes, de P+R strategie of het verkeerscirculatieplan.                                                                                       | 17  |
| <b>Overig</b>                                                                                                                                                                                                                                                                     | 20  |

*\*het totaal aantal zienswijzen per thema komt niet overeen met totaal aantal zienswijzen (309), omdat aantal zienswijzen alleen positief is zonder thema of aantal zienswijzen meerdere thema's bevat.*

De zienswijzen zijn door het college stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een groot deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. Daarnaast zijn er ook zienswijzen ingediend waaruit blijkt dat indieners zich zorgen maken en kritisch zijn over de maatregel.

## **1.16 Samenvatting reactie zienswijzen en conclusie van het college**

Bovenstaande opsomming op hoofdlijnen bevat de onderwerpen die door de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen. Samenvattend hebben de ingediende zienswijzen het college doen besluiten om het verkeersbesluit op een aantal onderdelen aan te passen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit. Daarnaast is het noodzakelijk om ook een ambtshalve aanpassing te doen.

### *Wijziging ingangsdatum van het verkeersbesluit*

In verband met de wens om de verkeersveiligheid zo snel mogelijk te vergroten en de uitvoerbaarheid van de werkzaamheden op straat die daaraan voorafgaan zo efficiënt mogelijk te laten verlopen is het noodzakelijk de ingangsdatum van het verkeersbesluit te vervroegen van 1 september 2025 naar 1 mei 2025. De uitvoering gaat aansluitend opgestart worden en zal duren tot eind 2025, met eventuele uitloop in 2026.

### *Gefaseerde uitvoering per gebied*

In verband met de aard van de werkzaamheden, de fasering en het behouden van de bereikbaarheid van de stad is het noodzakelijk te kiezen voor een gefaseerde uitvoering naar 30km/u per gebied in plaats van een stadsbrede uitvoering in een keer.

### *Ambtshalve wijzigingen op straatniveau*

De volgende straten zullen niet langer onderdeel uitmaken van het verkeersbesluit:

- Zaagmolenstraat, Zaagmolendrift en Benthuizerstraat: Gedurende de herinrichting van het Hofplein zal op deze locatie een omleidingsroute voor de tram gaan gelden. Omdat de tram geen vrije baan heeft maar op de rijbaan rijdt worden de mogelijkheden beperkt om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen. Op dit moment wordt samen met de wijkraad onderzocht wat wel en niet mogelijk is. Indien hieruit naar voren komt dat het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/u mogelijk is dan zal daar een seperaat verkeersbesluit voor genomen worden.
- Overschiese Kleiweg: Tussen de oprit G.K. van Hogendorpweg en Van der Duijn van Maasdamweg is reeds een 30 km-zone ingevoerd.

### *Ambtshalve wijziging ten aanzien van bebording (artikel 1)*

In het definitieve verkeersbesluit kunnen de bij artikel 1 van het Ontwerp-verkeersbesluit genoemde maatregelen onder 3 (verwijderen borden B3), 11 (plaatsen borden C2), 12 (plaatsen borden C3) en 13 (plaatsen borden C4r) en 15 (plaatsen borden D5r) buiten beschouwing gelaten worden. Gebleken is dat deze borden vallen onder eerdere besluitvorming maar door feitelijk achterstallig (fysiek) beheer nog niet op straat geplaatst zijn.

### *Onderzoek naar aanvullende maatregelen*

Op een aantal straten zijn in de zienswijzen specifieke verzoeken gedaan met betrekking tot de inrichting van de straat. Het college zal nader onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn op de volgende straten:

- Schiedamseweg: In samenspraak met hulpdiensten onderzoeken of er extra snelheidsremmers aan gebracht kunnen worden;
- Tijmweg: in samenspraak met hulpdiensten en OV-partijen onderzoeken of er extra snelheidsremmers aan gebracht kunnen worden;
- Rozenburg: Er worden extra mitigerende maatregelen getroffen, waarbij de verkeerslichten in en rond Rozenburg prioriteit krijgen voor OV;
- Wytemaweg/Zimmermanweg: In samenspraak met hulpdiensten onderzoeken of er op deze locatie 30 km/uur in combinatie met gedifferentieerde snelheden voor de hulpdiensten ingevoerd kunnen worden;
- Overwolde, Endenhout en de Holwinde: Met het oog op de wegbreedte onderzoeken of extra aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden; Metrohalte Nieuw Verlaat: Onderzocht zal worden of een extra oversteekvoorziening ter hoogte van het metrostation mogelijk is;
- Locaties flitsers: suggesties van locaties voor flitsers zullen worden meegenomen bij het overwegen en bepalen van de locaties.

Naast bovengenoemde aanpassingen zijn er geen argumenten of inzichten ingediend die het college aanleiding geven om andere inhoudelijke wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen.

### **1.17 Definitief verkeersbesluit**

Het college is ervan overtuigd dat met de maatregel om op deze 115 straten de snelheidslimiet te verlagen naar 30km/u de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Rotterdamse verkeersdeelnemers verbeterd wordt. Tegelijkertijd wordt tegemoetgekomen aan belangen van nood- en hulpdiensten, het OV en de doorstroming van verkeer. Veel wegen blijven namelijk een snelheid van 50 km/u houden. De verkeersveiligheid wordt verbeterd, waarbij de logica en het functioneren van het wegennetwerk wordt gewaarborgd. Zo wordt er een balans gevonden tussen een ambitieus en realistisch plan.

### **1.18 Zorgvuldige invoering en monitoring**

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie zeker in het begin voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zal het college veel zorg besteden aan een soepele invoering. Middels een stadsbrede en wijkgerichte communicatiecampagne informeren we alle verkeersdeelnemers in Rotterdam over welke straten naar 30 km/u gaan. Deze communicatie vindt plaats voor, tijdens en na de invoering voor een herhalend effect.

Na ingang van het verkeersbesluit wordt de uitvoering opgestart en zal duren tot eind 2025, met eventuele uitloop in 2026. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden wordt er een nulmeting uitgevoerd. Na de invoering van de straten wordt er een evaluatie uitgevoerd. De gemeente houdt een vinger aan de pols over naleving van de nieuwe limiet (snelheidsmetingen), eerste ervaringen (burgermeldingen), verkeersdruk op omliggende wegen (uitstralingseffect) en eventuele knelpunten voor het OV en de hulpdiensten.

## **2. De gevoerde procedure**

### **2.1 Het Ontwerp-verkeersbesluit**

Op 3 september 2024 heeft het college het ontwerp-verkeersbesluit genomen om voor 115 straten de maximumsnelheid naar 30 km/u te brengen.

### **2.2 Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure**

Het college heeft besloten om bij het nemen van het verkeersbesluit de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp-verkeersbesluit is tezamen met de per gebied van toepassing zijnde bordenplannen op 6 september 2023 gepubliceerd in het gemeenteblad 2024 nr. 382793. Het ontwerp-verkeersbesluit en de bijlagen hebben vanaf 6 september 2024 tot en met 18 oktober 2024 op de volgende wijzen ter inzage gelegen:

- Digitaal via [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl) waar het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen was in te zien.
- Digitaal via Externe link: [www.rotterdam.nl/30](http://www.rotterdam.nl/30) waarop naast de link naar het Gemeenteblad ook andere relevante informatie over de verkeersmaatregel was opgenomen.
- Fysiek bij het Concern Informatiecentrum gemeente Rotterdam. Op afspraak kon hier het ontwerp-verkeersbesluit en bijlagen ingezien worden.

Van 6 september 2024 tot en met 18 oktober 2024 was het voor een ieder, dus voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden mogelijk om via het indienen van een zienswijze hun mening te geven over het besluit van de gemeente om voor 115 straten de snelheid terug te brengen naar 30 km/u. Dit kon naar keuze digitaal via een webformulier, schriftelijk of mondeling op de in het ontwerp-verkeersbesluit omschreven wijze.

### **2.3 Nota van Beantwoording**

Het college heeft 309 zienswijzen ontvangen. 5 zienswijzen zijn te laat ingediend en zullen niet mee worden genomen in deze rapportage. De overige zienswijzen zijn tijdig ingediend en de indieners zijn belanghebbend bij het ontwerp-verkeersbesluit. De ingediende zienswijzen zijn daarom allemaal ontvankelijk. De zienswijzen zijn stuk voor stuk aandachtig gelezen. Een groot deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. Daarnaast zijn er ook indieners die zich zorgen maken en kritisch zijn over de maatregel.

In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en een toelichting bij zijn overwegingen. Wanneer een zienswijze gevolgen heeft voor het definitieve verkeersbesluit, wordt dit daarbij aangegeven.

De Nota van Beantwoording wordt tegelijkertijd met het definitieve verkeersbesluit bekend gemaakt via publicatie in het gemeenteblad en via de website [www.officielebekendmaking.nl](http://www.officielebekendmaking.nl). Daarnaast zullen de stukken ook terug te vinden zijn op de externe link: [www.rotterdam.nl/30](http://www.rotterdam.nl/30)

Alle indieners ontvangen een persoonlijk bericht. In dit bericht staat aangegeven waar in de Nota van Beantwoording de reactie op de ingediende zienswijze te vinden is. Sommige indieners hebben over verschillende onderwerpen een zienswijze ingediend. In dat geval staan in het bericht verschillende verwijzingen.

In de Nota van Beantwoording is een inhoudsopgave opgenomen. Op die manier is op te zoeken waar de verschillende reacties van het college te vinden zijn.

### 3. Positieve zienswijzen

Zienswijzen 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 20, 22,23, 25, 26,28,30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 41, 42, 43,44, 45, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62,63, 65, 67, 68, 69, 70, 72,73, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89 90,91, 92, 93, 94,95 , 96, 97, 98, 99, 131, 132, 133, 134,135, 136, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 208, 226, 233, 237, 239, 245, 259, 260, 261, 262,264, 265, 266, 268, 269,270,271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 284, 285, 287, 288, 290,292, 294, 298, 299, 300, 302, 303 305, 306, 307, 308, 309

*Indieners ondersteunen de maatregel om de snelheid op 115 straten te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Zij zijn blij met het besluit en vinden het een goede stap in de richting naar een verkeersveilige stad waarin fietsers en voetgangers beter beschermd worden. Indieners hopen dat met de maatregel ongelukken voorkomen worden. Ook wordt door indieners aangegeven dat het gevoel van veiligheid verbeterd wordt nu het verschil tussen de snelheid van fietsers en auto's kleiner wordt. Daarnaast wordt door meerdere indieners ook aangegeven dat de maatregel een positief effect heeft op de uitstoot van verkeer en geluidsoverlast. Daarnaast vinden indieners het prettig dat er een rustiger verkeersbeeld ontstaat.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt alle indieners voor de positieve zienswijzen en voelt zich hierdoor gesteund. Het college is blij dat er veel draagvlak is voor de maatregel. Ook het college is van mening dat met het aanpassen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u op de 115 straten de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Rotterdamse verkeersdeelnemers verbeterd wordt.

Het college neemt de zienswijzen 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 20, 22,23, 25, 26,28,30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 41, 42, 43,44, 45, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62,63, 65, 67, 68, 69, 70, 72,73, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89 90,91, 92, 93, 94,95 , 96, 97, 98, 99, 131, 132, 133, 134,135, 136, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, , 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 208, 226, 233, 237, 239, 245, 259, 260, 261, 262,264, 265, 266, 268, 269,270,271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 284, 285, 287, 288, 290,292, 294, 298, 299, 300, 302, 303 305, 306, 307, 308, 309 voor kennisgeving aan.

## 4. Zienswijzen waarin om aanvullende maatregelen wordt gevraagd binnen de straten van het verkeersbesluit.

### **Zienswijze 1:**

*Indiener vraagt om een extra oversteekvoorziening bij de Zevensprong en drempels om ervoor te zorgen dat ze zich moeten houden aan de 30 km.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat het hier gaat om de Mosoelstraat in Hoogvliet. Het college laat weten dat er op circa 80 meter al een voetgangersoversteekplaats aanwezig is, die ook voorzien is van een plateau. Verplaatsing of extra aanleg van een oversteekplaats valt niet binnen de scope van het project Aanpak 30. Daarnaast zijn extra snelheidsremmers (plateaus) op dit traject niet mogelijk vanwege de lijnbus die hier rijdt.

Het college verklaart zienswijze 1 ongegrond.

### **Zienswijze 2**

Indiener heeft de volgende zienswijze ingediend:

*Ik vind het fantastisch dat de snelheid wordt verlaagd. Ik woon op het Noordereiland en ondervind vaak veel angst door auto's die 50 km/h rijden of zelfs harder. Graag wil ik meegeven dat ik denk dat verkeersobstakels op de weg om de snelheid te reguleren goed zouden kunnen helpen In plaats van enkel borden of aanwijzingen op de weg zelf. Echter zijn drempels dan weer onwenselijk omdat mijn huis (en vele anderen) vaak trillen als er zware wagens over de drempels rijden. Ook zijn het vooral motorrijders die extreem hard over de lange straten rijden en ik zou graag zien dat deze weggebruikers in het bijzonder in de plannen worden meegenomen. Alvast enorm bedankt voor de moeite!*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat binnen het huidige plan al extra snelheidsremmende maatregelen zijn opgenomen die ook rekening houden met de trillingsgevoeligheid van de panden. Specifieke doelgroepenbenadering wat betreft motorrijders is binnen dit project niet mogelijk.

Het college verklaart zienswijze 2 ongegrond.

### **Zienswijze 14**

Indiener geeft het volgende aan:

*Meer borden van 30 dat de mensen het weten. Niet alleen begin van de wijk en einde van de wijk en ook ertussen in.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor de zienswijze. Het college laat weten dat bij de Aanpak 30 hiermee al rekening wordt gehouden. Bij elk kruispunt wordt het bord maximale snelheid 30 km/uur aangebracht op de wegen die als onderdeel van het project naar 30 km/uur worden gebracht.

Het college verklaart zienswijze 14 ongegrond.

**Zienswijze 16**

Indiener vraagt:

*Ik vind het heel fijn dat het snelheidslimiet wordt verlaagd en zou het graag heel fijn vinden als er ook extra drempels zouden geplaatst worden en graag ook een zebrapad op de Max Havelaarweg en de Mosoelstraat.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor wat betreft de Max Havelaarweg laat het college weten dat deze straat al onderdeel uitmaakt van een onderhouds- en herinrichtingsproject. Op de Max Havelaarweg worden daarom al drempels, zebrapaden en fietsstroken op de rijbaan toegevoegd. Extra aanleg van een oversteekplaats op de Mosoelstraat valt niet binnen de scope van het project Aanpak 30. Daarnaast zijn extra snelheidsremmers (plateaus) op dit traject niet mogelijk vanwege de lijnbus die hier rijdt.

Het college verklaart zienswijze 16 ongegrond.

**Zienswijze 19**

Indiener vraagt:

*Is het mogelijk om ook de Keizersmantelweg meer borden van 30 KM te plaatsen staat er maar een bij de kruising Baarsweg / Steurweg hier wordt ook erg hard gereden . En de kruising Baarsweg / Steurweg / Keizersmantelweg aan te passen .*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Baarsweg en de Steurweg maken al onderdeel uit van het besluit om 115 straten in 2025 naar 30km/u te brengen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor de Baarsweg wordt momenteel een inrichtingsplan gemaakt, waarin ook de situatie rond het kruispunt Baarsweg – Steurweg – Keizersmantelweg wordt meegenomen.

Het college verklaart zienswijze 19 ongegrond.

**Zienswijze 22**

Indiener geeft het volgende aan:

*Verander ook de weginrichting, zodat (onbewust) visueel goed aangevoeld wordt welke snelheid er van de weggebruiker verwacht wordt. Na het bekijken van de voorgestelde straten ervaar ik verbazing, van de meeste straten had ik al het gevoel dat ze 30 waren, en verbazing dat dit dus blijkbaar nog niet formeel zo was. Onder aan de streep dus totaal geen verbazing over de gekozen straten. Gebruik dit momentum direct om straten zo in te richten dat de leefbaarheid voor de bewoners, ondernemers en bezoekers omhoog gaat. Een brede geasfalteerde weg nodigt uit om harder te rijden en geeft frustratie wanneer iemand zich aan de 30 houdt en achteropkomend verkeer begint te duwen en in te halen.*

**Suggesties:**

*Maak trottoirs en parkeervakken iets breder,*

*Plaats meer groen,*

*Maak groen niet te hoog en op de juiste plekken voor goede veilige zichtlijnen,*

*Maak wegen iets smaller,*

*Maak fietspaden iets breder,*

*Gebruik de rode kleur en witte strepen voor duidelijk onderscheid voor fietspaden,*

*Gebruik doorgetrokken strepen, de stippellijn begrijpen/negeren de meeste bestuurders en rijden continu/constant op het fiets gedeelte,*

*Houdt zichtlijnen bij zijstraten vrij, zodat goed geanticipeerd kan worden op verkeer van rechts.*

*> TIP: In grotere 30km gebieden, herhaal vaak genoeg de snelheid, 1 bord aan het begin van de wijk en in de zone geen enkele herhaling is echt onvoldoende.*

*> TIP: Zorg dat het Onderhoud van deze extra belijning, borden/wegstickers en groen ook in uw organisatie ingebed wordt. - Wanneer de lijnen/zebrapaden/snelheidstickers vervagen, de borden groen zijn, de planten armoedig, geeft dat het signaal dat het 'niet belangrijk genoeg is', en als het de gemeente niks interesseert, waarom zouden de weggebruikers zich er dan aan houden. Waarna het weer een anarchistische/Wild Westen/recht van de sterkste bende wordt.*

*Conclusie: super, pak door, verhoog leef genot en beheer degelijk*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze en in het bijzonder voor de goede tips die worden meegegeven. Het college laat weten dat een aantal van de suggesties onderdeel uitmaken van bestaand beleid (verbreden parkeervakken, meer trottoirruimte, bredere fietspaden) en de gemeente hier al mee bezig is. Voor de overige suggesties geldt dat de Aanpak 30 uitgaat van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en doorstroming van verkeer. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden. De aangedragen suggesties kunnen daarom niet als zodanig in het project worden meegenomen.

Het college verklaart zienswijze 22 ongegrond.

**Zienswijze 26**

Indiener geeft het volgende aan:

*Er zou ook gekeken moeten worden naar de fietsers. Op dit moment hebben die vrij spel wat regelmatig gevaarlijke situaties oplevert zeker op rotondes waar ze met volle snelheid overheen fietsen. Het zou de verkeersveiligheid zeker ten goede komen als er snelheid belemmerende maatregelen zouden worden ingevoerd voor fietsers. Een voorbeeld zou zijn het invoeren van verkeersdrempels op de fietspaden.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener vraagt om extra snelheidsremmende maatregelen voor fietsers. Deze extra maatregelen kunnen onder dit project, waarin alleen is gekozen voor maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn, niet gerealiseerd worden.

Het college verklaart zienswijze 26 ongegrond.

### **Zienswijze 31**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed besluit om te kiezen voor veiligheid ipv snelheid. Op de schiedamseweg heeft alleen borden plaatsen geen enkele zin, er moeten drempels en zigzag wegen komen om echt de snelheid eruit te halen. 's Avonds rijden mensen zo ontzettend hard! Het argument wat de Gemeente al jaren geeft over de politie die snel ter plaatsen moet zijn is niet relevant want de politie rijdt ALTIJD over de trambaan als ze ergens moeten zijn. Succes!*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener verzoekt om meer drempels of asverschuivingen op de Schiedamseweg. Het college laat weten dat in samenspraak met de hulpdiensten nader onderzocht zal worden of extra maatregelen mogelijk zijn.

Het college verklaart zienswijze 31 gegrond als uit onderzoek blijkt dat extra maatregelen mogelijk zijn.

### **Zienswijze 36**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed plan! Als aanvulling op 30 km verkeersborden op de Brede Hilledijk zou ik ook graag fysieke beperkende maatregelen zien zoals (Berlijnse) drempels.*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Het college laat weten dat er op het wegvak Brede Hilledijk tussen de Maashavenstraat en de Tolhuislaan al enkele drempels worden geplaatst om het verkeer af te remmen. Aanvullende beperkende maatregelen zijn daarom niet nodig.

Het college verklaart zienswijze 36 ongegrond.

### **Zienswijze 39**

Indiener geeft het volgende aan:

*Er is geen enkel probleem met 30 km/u straten als die hoofdzakelijk ingericht worden voor fietsers, e-bikes en scooters. De hele reden dat we erover spreken is omdat de auto een gevaarlijk gevaarte is en door obesitas ook alleen maar groter en hoger wordt. Zolang we de auto zelf niet uit onze buurten gaan mijden is het dweilen met de kraan open.*

*Belangrijke uitgangspunten:*

- Versmal straten voor autoverkeer en zorg dat de ondergrond klinkers zijn. Die geeft sneller het gevoel dat iemand hard rijdt. En is beter voor afwatering.*
- Scheidt het fietspad met een harde grens van de auto. Dit vergroot de veiligheid van fietsers en ander kwetsbaar verkeer.*
- Faciliteer veilige oversteekplaatsen met groenbermen en fysieke elementen die autorijders dwingen langzamer te rijden.*
- Verwijder tegels met groenvakken - al dan niet zelfbeheer voor de buurt - en zorg de het daarmee voor fietsers en wandelaars aantrekkelijker wordt. Elke autorijder die besluit te gaan fietsen is winst voor het 30 km/u plan.*

- Zet flitspalen neer op lange rechte stukken die met name snachts controleren. De ervaring leert dat je dan de gevaarlijkste situaties hebt.

- Leg fietssnelwegen aan van en naar voorsteden die daadwerkelijk aantrekkelijk zijn voor forenzen. Zorg dat al die 1,5 miljoen Rijnmonders willen fietsen. Geef ze eigen bruggen, wegen, bomenrijen en een beleving die fijn en veilig is. Zorg dat er minder auto forenzen komen en binnen de stad de fiets hoe dan ook de norm wordt.

Succes met het nemen van een besluit en maken van een ontwerp.

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze en in het bijzonder voor de suggesties die worden meegegeven. In het kader van Aanpak 30 is gekozen voor maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en doorstroming van verkeer. Mogelijk kunnen op termijn bij de herinrichting van straten extra snelheidsremmende maatregelen worden getroffen, al dan niet als onderdeel van een volledige herinrichting.

Het college verklaart zienswijze 39 ongegrond.

**Zienswijze 40**

Indiener geeft het volgende aan:

*Kunnen er geen drempels op de s'Gravendijkwal geplaatst worden, hier vind iedereen zichzelf speciaal om dat ze ruim over de 100 rijden hier heel de dag door.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Voor het college is het onduidelijk in hoeverre het verzoek om extra drempels te plaatsen betrekking heeft op de hoofdrijbaan of de parallelrijbaan/ventweg op de 's Gravendijkwal. Op de hoofdrijbaan zal de snelheid 50 km/u blijven. Op de ventwegen worden in het voorstel geen drempels of plateaus voorgesteld vanwege de aanwezigheid van een lijnbus.

Het college verklaart zienswijze 40 ongegrond.

**Zienswijze 41**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ondersteun de invoering van 30km/u van harte; ik vraag me af of alleen drempels bij begin/einde van de zone, en bij oversteekplaatsen voldoende is.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. In de zienswijze wordt gevraagd om het nemen van extra snelheidsremmende maatregelen, maar onduidelijk is waar. In algemene zin gaat de aanpak 30 uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 41 ongegrond.

### **Zienswijze 65**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik woon op de kruising Langenhorst / Oldegaarde daar gebeuren regelmatig ongelukken door fietsers en voetgangers en auto's daar zou stoplichten of 30 km wel wenselijk zijn*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Het verzoek maakt al onderdeel uit van de zogenaamde black-spotaanpak. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het kruispunt Langenhorst / Oldegaarde gereconstrueerd tot een ovale rotonde of 'ovonde'. De werkzaamheden zullen naar verwachting in 2026 uitgevoerd worden.

Het college verklaart zienswijze 65 ongegrond.

### **Zienswijze 73**

Indiener geeft het volgende aan:

*Als zowel auto- als fietsgebruiker in Rotterdam vind ik de verandering van deze 115 straten naar 30 km/u volkomen gerechtvaardigd en noodzakelijk voor de veiligheid en het comfort van iedereen. Straten moeten bruikbaar zijn voor mensen, niet alleen voor auto's. Ik hoop dat er voldoende verkeersremmende maatregelen worden toegepast om ervoor te zorgen dat de 30 km/u wordt nageleefd.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 73 ongegrond.

### **Zienswijze 133**

Indiener geeft het volgende aan:

*Tijmweg, Wijnruitstraat en Max Havelaarweg Hoogvliet is een soms drukke sluiproute en sinds de aanpassing en asfaltering van de Tijmweg zien sommigen dit als een racebaan beschouwen waar snelheden van 100 km regelmatig gehaald worden door auto's en motoren. Als bewoners van de Tijmweg juichen wij de maatregel toe, maar vragen ons af hoe de gemeente de snelheid wil beperken en handhaven. Alleen een bord 30 km zal voor sommigen geen belemmering zijn om het gas open te draaien. Wij pleiten daarom voor belemmeringen op enkele plaatsen in de straat zoals die ook in de Wijnruitstraat liggen. De bus die op deze route rijdt heeft daar geen hinder van, auto's en motoren worden wel gedwongen vaart te minderen.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. De zienswijze betreft de Tijmweg waarbij wordt voorgesteld om extra snelheidsremmers in de vorm van buskussens aan te brengen zoals in de Wijnruitstraat. Het college zal dit voorstel in samenspraak met OV-partijen en hulpdiensten onderzoeken.

Het college verklaart zienswijze 133 gegrond als uit onderzoek blijkt dat de aanvullende maatregel mogelijk is.

#### **Zienswijze 134**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wij zijn blij dat deze maatregel wordt genomen. Gezien de kwaliteit van onze straat (strak asfalt) zouden wij graag zien dat er meerdere verkeersdrempels worden gelegd. Het soort waar de lijnbus wel overheen kan rijden, maar auto's af moeten remmen. De Tijmweg wordt als racebaan gebruikt, maar ook door sluipverkeer.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. De zienswijze betreft de Tijmweg waarbij wordt voorgesteld om extra snelheidsremmers in de vorm van buskussens aan te brengen zoals in de Wijnruitstraat. Het college zal dit voorstel in samenspraak met OV-partijen en hulpdiensten onderzoeken.

Het college verklaart zienswijze 134 gegrond als uit onderzoek blijkt dat de aanvullende maatregel mogelijk is.

#### **Zienswijze 139**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bij deze deel ik mijn zienswijze over het besluit waar het van toepassing is op de straat Hillevliet (tekeningnummer MOB24-345):*

- *Om de veiligheid voor fietsers en voetgangers te garanderen en het verkeer overzichtelijk te maken voor fietsen en andere bestuurders is het nodig om beide weghelften (noord-oost en zuid-west) te voorzien van fietsstroken in beide richtingen (zoals bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990). Fietsers (en scooters, scootmobielen, (elektrische) stepjes, fatbikes, etc) rijden nu tegen de richting in of over de stoep.*
- *Om de veiligheid van bewoners te garanderen en weggebruikers te waarschuwen voor overstekende voetgangers is het nodig om zebrapanden aan te leggen tussen aan de ene kant van de weg huizen/stoep en aan de andere kant van de weg een wijkcontainer.*
- *Waarom is er gekozen om alle A1-30 borden in Hillevliet te voorzien van het onderbord "uitgezonderd trams"? De tram rijdt niet over de weg en kruist deze ook niet. De trambaan ligt op gras en is van de weg gescheiden door stoep/parkeervakken en een heg. Ik denk dat de boodschap zonder onderbord simpeler en daardoor duidelijker is.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u). Daarbij kunnen met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u gebracht worden. Daarbij wordt gekeken naar de huidige weginrichting. Het verzoek om in tweerichtingen fietsstroken in beide richtingen en zebrapaden kan op deze locatie daarom in de Aanpak 30 niet meegenomen worden. Voor wat betreft de uitzonderingspositie van de trams merkt het college op dat het om een gedifferentieerde snelheid te hanteren juridisch noodzakelijk is om een onderbord te hanteren. De tram mag nog steeds 50 km/h rijden.

Het college verklaart zienswijze 139 ongegrond.

#### **Zienswijze 141**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben heel blij met dit besluit maar heb mijn twijfels bij de haalbaarheid en de handhaving, ook in mijn straat. Het is een lange strook asfalt zonder zebrapaden of drempels. Het gevolg is dat er regelmatig 70-80 km/hr wordt gereden, levensgevaarlijk met kinderen in een woonwijk. Deze verandering van snelheid kan alleen veranderen als er drempels, zebra's en flitspalen worden geplaatst.*

*Mij is verteld dat drempels en zebra's in mijn straat niet kunnen vanwege de hulpdiensten. Zodoende voorzie ik geen veranderingen als er slechts borden en strepen op de weg worden geplaatst. Ik hoop dat er goed gekeken wordt naar de mogelijkheden die er in de straat wel zijn zodat de maatregel daadwerkelijk impact gaat hebben.*

*Vriendelijke groet, een hoopvolle doch sceptische burger.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Op het wegvak Brede Hilledijk tussen de Maashavenstraat en de Tolhuislaan worden al enkele drempels geplaatst om het verkeer af te remmen.

Het college verklaart zienswijze 141 ongegrond.

#### **Zienswijze 143**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed om standaard 30 km/h als maximum snelheid af te spreken, gezien 50 km/h in de stad in de meeste gevallen veel te hard is. Alleen 30 km/h is dus niet genoeg, daarmee worden de grote hoeveelheden verkeersslachtoffers niet gered. De foto-voorbeelden op <https://www.rotterdam.nl/30-kmu-in-rotterdam> zijn niet goed genoeg: de straten zijn niet zo gemaakt dat 50 km/h rijden (of harder) onmogelijk is. Handhaving en boetes zijn nodig, en vooral: fysiek onmogelijk te maken om met auto's (hard) door een straat te gaan. Goed bezig, en mijn zetje in de rug: maak het nog beter!*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Om verkeersveiligheid te verbeteren richt de Aanpak 30km/u zich op 3 onderdelen: Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen, gedragsverandering bewerkstelligen en handhaving. Wat betreft de infrastructuur aanpassen is in het kader van Aanpak 30 gekozen voor sobere en doelmatige maatwerkoplossingen, zoals belijning en bebording aanpassen, fiets(suggestie)stroken aanbrengen en waar mogelijk snelheidsremmende maatregelen te plaatsen zoals drempel. Hierbij is rekening gehouden met belangen van hulpdiensten, openbaar vervoer en doorstroming van het verkeer.

Het college verklaart zienswijze 143 ongegrond.

#### **Zienswijze 146**

Indiener geeft het volgende aan:

*De plannen zoals hierboven beschreven gaan niet helpen. ALS er 50 gereden werd was hier geen probleem. Zorg dat zebrapaden goed verlicht worden en verhoogd liggen. Nu moeten voetgangers regelmatig aan de kant springen omdat bestuurders doorcrossen. Scholen*

*verkeersarm (alleen bewoners). Zet grote plantenbakken neer zodat mensen moeten ritsen. Plantenbakken vol met groen. Zigzag wegdek waar je normaal over kan rijden als je 30 km/h rijdt naar waar je minder prettig op rijdt als je harder gaat. Deze zijn er ook in Duitsland.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen en doet daarvoor. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 146 ongegrond.

**Zienswijze 154**

Indiener geef het volgende aan:

*Het is een geweldig besluit dat al veel eerder had moeten worden genomen. Naast serieuze ongelukken werkt het ook asociale rijders in de hand waar iedereen zich aan stoort. Hopelijk gaat de uitvoering niet alleen het plaatsen van 30km borden zijn maar actief de wegen veranderen met versperringen, drempels etc en het plaatsen van flitsers. Jullie zijn absoluut op de goede weg. Hopelijk helpt het!*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 154 ongegrond.

**Zienswijze 267**

Indiener geef het volgende aan:

*Wat ik graag zou willen meegeven is de aanbeveling om bij het verlagen van de maximum snelheid ook de wegindeling zo te veranderen dat 30km/h een normale natuurlijke snelheid wordt. Enkel het bord veranderen en handhaven is niet genoeg. Kijk bijvoorbeeld naar de maasboulevard. De weg heeft een maximumsnelheid van 50 maar is bijna aangelegd als een provinciale weg. Dit verklaart het vele hardrijden. Oplossingen zijn bijvoorbeeld het reduceren van het aantal rijbanen, aanleggen van een groene middenberm, meer ruimte voor fietsers en voetgangers etc. Een mooi voorbeeld van hoe dit geslaagd is gebeurd is de oranjelaan in Dordrecht. Vroeger een volle drukke weg. Tegenwoordig een veiligere, groenere, stillere, en ook minder drukke straat.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen en doet daarvoor suggesties. De Aanpak 30

gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden. Daarbij wordt gekeken naar de huidige weginrichting.

Het college verklaart zienswijze 267 ongegrond.

### **Zienswijze 269**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het helemaal prima om de maximum snelheden te verlagen. Dat ik met de auto eventueel iets langer onderweg ben is geen probleem. Wel ben ik bang dat deze maatregel een papieren maatregel blijft als er niet fors meer gehandhaafd gaat worden. Er zijn al een heleboel verkeersregels die voor heel veel veiligheid zouden moeten zorgen, die ik dagelijks meermaals overtreden zie worden. Tijdens een ritje op de fiets door de stad van slechts 10 minuten, is de kans groot dat je minstens 3 auto's vol door rood ziet rijden. Als ik op zondagavond mijn moeder van het centraal station ga halen (ritje van 10 minuten van Noordereiland naar het Station), zie ik vaak voor duizenden euro's verkeersovertredingen. Auto's die over de trambaan rijden (geen taxi's), motoren die midden op de Coolsingel een burnout doen, auto's die met 140 over de Willemsbrug rijden, afslaan waar dat niet is toegestaan (bijv. Coolsingel/Meent), een kruispunt oprijden als die niet vrij is, rechts inhalen, motoren/auto's met duidelijk illegale geluidsproductie, stilstaan bij een stilstaansverbodsbord (achterkant Centraal), met een ballonnetje in de mond achter het stuur, het blijft maar doorgaan.*

*Waarom zouden de heren en dames die momenteel met 100 over de Maaskade (Noordereiland) rijden zich niet aan een bord 50 houden, maar wél aan een bord 30? Het zijn heus niet de mensen die zich netjes aan de maximale snelheid houden die al die ongelukken veroorzaken. Hang de stad vol met camera's, om de 10 meter een drempel, minder asfalt meer vervelende steentjes waar je niet harder dan 10 km/u op durft te rijden, maak het onmogelijk/duur om binnendoor van A naar B te rijden, je rijdt maar via de ring. Iedere verkeers-agent die de stad aanneemt verdient toch minstens 10 keer zijn salaris weer terug? Mijn excuus voor de toon van mijn bijdrage, ik begrijp dat de gemeente de beste bedoelingen heeft en ook oprecht wil dat het veiliger wordt. Echter, de grote belofte van afgelopen jaar "we gaan handhaven" en dan een zomer lang de Grand Prix van Zandvoort op de Willemsbrug maakt me een klein beetje cynisch. Indien er mogelijkheid is tot constructief meedenken over oplossingen doe ik dat graag, u mag mij altijd benaderen.*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden. Daarbij wordt gekeken naar de huidige weginrichting.

Het college verklaart zienswijze 269 ongegrond.

### **Zienswijze 270**

Indiener geef het volgende aan:

*Zeer tevreden over het wijzigen van de snelheid aan de Mosoelstraat en Max Havelaarweg in Hoogvliet naar 30 Km per uur. Vooral omdat er zeer veel kinderen oversteken bij het zebrapad ter hoogte van basisschool 't Prisma kruising Sara Burgerhartweg - Max Havelaarweg waar automobilisten vaak niet stoppen en keihard doorrijden (zelfs nadat daar meerdere ongelukken zijn gebeurd). Er zijn bij het zebrapad daar drempels maar die zijn veels te laag en weerhoudt men er niet van om hard te rijden. De hele weg vanaf de rotonde Oude Wal tot aan einde Max Havelaarweg nodigt uit om te hard te rijden (veel straatraces 's avonds maar ook overdag). Worden er daarom ook meer drempels geplaatst? Komt er nu ook een extra oversteekplaats met zebrapad bij de Mosoelstraat waar veel kinderen oversteken om naar Huis van de Wijk de Zevensprong te gaan? De oversteekplaatsen bij winkelcentrum Oude Wal en bij kruising Sara Burgerhartweg zijn te ver weg voor de kinderen. Er mist echt een oversteekplaats daar tussenin. Ook zou een flitspaal zeer welkom zijn omdat het enkel wijzigen van de toegestane snelheid zonder handhaving men niet zal afremmen. We zien het dagelijks gebeuren tot agressie in het verkeer aan toe.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor wat betreft de Max Havelaarweg laat het college weten dat deze straat al onderdeel uitmaakt van een apart onderhouds- en herinrichtingsproject. Op de Max Havelaarweg kunnen daarom drempels, zebrapaden en fietsstroken op de rijbaan worden toegevoegd. Extra aanleg van een oversteekplaats op de Mosoelstraat valt niet binnen de scope van het project Aanpak 30. Daarnaast zijn extra snelheidsremmers (plateaus) op dit traject niet mogelijk vanwege de lijnbus die hier rijdt

Het college verklaart zienswijze 270 ongegrond.

### **Zienswijze 271**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben als wandelaar / fietser blij met de nieuwe 30 km straten, vooral op gevaarlijke punten als Kruisplein en Eendrachtsplein. Ik zie deze aanpak als een eerste begin, want er kunnen nog veel meer straten / buurten 30 km zones worden. Graag maatregelen voor de gevaarlijke oversteek voor langzaam verkeer vanuit de Hoogstraat naar het Oostplein (visa versa).*

*U kunt het kaartje nog meer verduidelijken door op de kaart aan te geven waar nu al een 30 km regiem geldt. Besteedt naast inrichting ook aandacht voor handhaving. Dat is een zwak punt. Bij voorbeeld over de pas ingerichte 30 km gedeelte van de Jonker Fransstraat wordt ondanks de herinrichting nog steeds veel te hard gereden, waardoor ik me als fietser niet echt veiliger voel*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroombaan van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden. Het aanpassen van oversteek voor langzaam verkeer vanuit de Hoogstraat naar het Oostplein hoort hier niet bij.

Het college verklaart zienswijze 271 ongegrond.

### **Zienswijze 273**

Indiener geef het volgende aan:

*Goed besluit. Graag meer en/of hogere drempels op de maaskade. Hier wordt hier abnormaal hard gereden, terwijl er regelmatig kinderen oversteken.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 273 ongegrond.

### **Zienswijze 278**

Indiener geef het volgende aan:

*Heel goed! Hoe meer hoe beter.*

*Wel ook in combinatie met visuele versmalling van de weg. Enkel snelheids verkeersborden hebben weinig zin is mijn ervaring.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 278 ongegrond.

### **Zienswijze 284**

Indiener geef het volgende aan:

*Ik vind dit helemaal top, als er ook wordt gekeken naar de inrichting van de straten (bijvoorbeeld versmalling of bestraling ipv asfalt), want alleen de maximumsnelheid naar beneden gooien, helpt helaas vaak niet.*

#### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 284 ongegrond.

**Zienswijze 285**

Indiener geef het volgende aan:

*Goed dat er veel straten zijn toegevoegd aan het lijstje, is veel gevallen maakt het inderdaad het overzicht beter. Wel zou ik graag zien hoe/of de wegen worden aangepast om 50 rijden te ontmoedingen.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroombaan van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 285 ongegrond.

**Zienswijze 286**

Indiener geef het volgende aan:

*De Zevenkampse Ring 30 km maken zorgt voor minder doorstroom. Door de spoorweg van de metro en mensen die al 30 km rijden, ontstaat nu al met regelmaat file in de wijk. Liever kijken naar de splitsing vanaf de zevenkampse weg naar de capelse weg en de rooseveltweg. Die kruising staat altijd van alle 3 de kanten vast. Dat zou ten dele verholpen kunnen worden door de busgoot van zevenkamp richting ommoord weer open te maken.*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze waarin feitelijk gevraagd wordt om een maatregel op de splitsing Zevenkampse weg naar de Capelse weg en de Rooseveltweg. De verbetering van de doorstroming op belangrijke doorvoerwegen valt niet onder de Aanpak 30 maar maakt deel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. Het verzoek om deze maatregel kan daarom in dit project niet meegenomen worden.

Het college verklaart zienswijze 286 ongegrond.

**Zienswijze 288**

Indiener geef het volgende aan:

*Een heel goed idee, wat eigenlijk al jaren geleden had moeten gebeuren! Graag heel veel aandacht voor een goede inrichting zodat er ook daadwerkelijk 30 wordt gereden. (Racen over bv nieuwe Binnenweg met 80 kmh is geen uitzondering.) Graag snel invoeren!*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroombaan van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 288 ongegrond.

### **Zienswijze 289**

Indiener geef het volgende aan:

*In de situatie bugemeester baumannlaan in overschie vind ik dat er te weinig maatregelen worden genomen.*

*Alleen het omlaag brengen van de snelheid en evt drempels plaatsen bij oversteekpunten lijkt mij niet afdoende. Het stukje vanaf de rotonde tot aan de Lugt wordt regelmatig als racebaan gebruikt en op het korte stuk wordt regelmatig behoorlijk geaccelereerd om bewust herrie te maken. Het voorkomen van een rechte rijlijn zal hier een ontmoedigende werking hebben. Daarnaast verbaast het mij dat er geen fietsstroken komen. Het trottoir aan de oostzijde kan flink worden versmald waardoor er ruimte ontstaat om fietsers veilige ruimte te bieden. Het is mij ook niet duidelijke of er eventueel nog drempels tussen de oversteekplaatsen komen als extra snelheidsremmende maatregel.*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden. De extra maatregelen waar indiener om vraagt passen niet in de aanpak.

Het college verklaart zienswijze 289 ongegrond.

### **Zienswijze 308**

Indiener geef het volgende aan:

*Hoe eerder hoe beter 😊*

*En hopelijk kunt u met een bepaalde andere inrichting voorkomen dat er toch nog een sprintje getrokken kan worden tussen de nieuwe binnenweg en Rochussenstraat op de Mathenesserlaan 🙏*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze. Indiener is positief, maar hoopt op voldoende snelheidsremmende maatregelen. De Aanpak 30 gaat uit van maatwerkoplossingen die sober en doelmatig zijn en rekening houden met belangen van hulpdiensten en openbaar vervoer en de doorstroomfunctie van de weg. Als het past bij de inrichting van de straat kunnen daarbij aanvullend fysieke maatregelen zoals bijvoorbeeld belijning of plateaus aangebracht worden.

Het college verklaart zienswijze 308 ongegrond.

### **Zienswijze 119**

Indiener geef het volgende aan:

*Wij hebben kennis genomen van het Ontwerp-Verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) in Rotterdam (kenmerk M2407-7120) en maken graag*

*gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Wij ondersteunen de ambitie om de stad verkeersveiliger te maken en de 'auto-dominantie' terug te dringen. Daarvoor is een lagere snelheid van het autoverkeer op bepaalde plaatsen nodig en in onze ogen ook goed OV als alternatief. Dat laatste gaat niet vanzelf. Een van de belangrijkste maatregelen om het OV aantrekkelijk te maken tegen aanvaardbare maatschappelijke kosten is het verhogen van de gemiddelde snelheid/verbeteren van de doorstroming, zoals o.a. verwoord in de OV-visie Rotterdam.*

*Die ambitie staat op gespannen voet met de aanpak 30 km/u, die in de basis op straten met OV in 'gemengd verkeer' juist leidt tot lagere gemiddelde snelheden.*

*In het Ontwerp-Verkeersbesluit benoemt u de keuze om op straten met belangrijke OV-routes zo veel mogelijk 50 km/u blijven. De Grote Stern en de Meeuwensingel in Rozenburg zijn belangrijke OV-assen. Sterker nog, met de opening van de Blankenburgverbinding worden deze busroutes nog belangrijker. Een mitigerende maatregel die door OV-partij wordt voorgesteld wordt als niet haalbaar beschouwd.*

*Het gevolg hiervan is dat de rijtijd moet toenemen. Als gevolg van de rijtijdtoenames nemen de jaarlijkse exploitatiekosten van OV-partij toe. Daarnaast heeft dit een negatieve impact op de aantrekkelijkheid van het OV en heeft het daarmee negatieve impact op de reizigersopbrengsten.*

*Ons advies luidt als volgt:*

- Wij adviseren positief over:*

- o Het minimaliseren van de hoeveelheid snelheidsremmende maatregelen en toepassing van klinkerverharding op OV-routes.*

- Wij adviseren negatief over/maken wij bezwaar tegen de volgende elementen uit het verkeersbesluit:*

- o Het zonder duidelijke mitigerende maatregelen verlagen van de maximumsnelheid op de bus-route door Rozenburg.*

- o Het niet benoemen van de impact (toename van rijtijd, toename van exploitatiekosten en mogelijk vermindering van het vervoeraanbod) voor het OV in het Verkeersbesluit en de daaraan voorafgaande College notitie.*

### **Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze

Bij de weginrichting van de GOW30 is rekening gehouden met de doorstroming van het OV en de hulpdiensten. Het aantal snelheidsremmende maatregelen is daarom beperkt.

Daarnaast worden er ook een aantal andere mitigerende maatregelen getroffen, waarbij de verkeerslichten in en rond Rozenburg prioriteit krijgen voor OV. Dit is akkoord bevonden door OV-partij op d.d. 18 november 2024.

Het college verklaart zienswijze 119 gegrond.

## **Nieuwe Binnenweg**

### **Zienswijze 33**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het is als bewoner van de Nieuwe Binnenweg fijn om te zien dat er gepoogd wordt het verkeer in heel Rotterdam langzamer en dus veiliger te maken. Ik hoop daarom ook dat er naast markering ook serieus gekeken gaat worden naar een aanpassing die bestuurders zal forceren rustiger te rijden, want het stuk tussen de 's-Gravendijkwal en Eendrachtsplein lijkt*

ook vaak door zijn breedte vaak als circuit misbruikt te worden. De oversteekplaatsen met versmalling in het stuk op West lijken goed te werken om het verkeer daar wat te kalmeren, dus misschien ligt het antwoord daar al. Daarnaast hoop ik ook dat de aanpassingen inderdaad tot een vermindering van het geluidsoverlast zullen leiden, want menige rustig moment in de woonkamer of op het terras wordt verstoord door idioot hard rijdende auto's en motoren. Als het nog niet duidelijk was: ik sta volledig achter deze vermindering van de maximumsnelheid.

### **Zienswijze 43**

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig plan, ik hoop vooral dat er via fysieke verandering van de straten, zoals drempels, een lagere snelheid kan worden afgedwongen. Ik kijk enorm uit naar een veiliger en prettigere binnenstad, met name de Nieuwe Binnenweg kan deze update goed gebruiken!*

### **Zienswijze 63**

Indiener vraagt:

*Ik vind het goed dat er meer straten komen voor 30km per uur. Ik zou de nieuwe binnenweg helemaal 30km per uur maken tot de Rochussenstraat. Daar is het druk en bij de verkeersoversteekplaats bij de Lidl gevaarlijk. Daar is ook een plein waar veel kinderen spelen. Verder hoop ik dat de Willem Buytewechstraat ook 30km per uur wordt. De straat is smal en de drempels hebben weinig nut. We hebben nu vooral veel last van erg luide auto's die racen en optrekken. Ik hoop dat er een geluidsflitser komt want het is elk weekend raak.*

### **Zienswijze 190**

Indiener vraagt:

*De gehele Nieuwe Binnenweg is levensgevaarlijk voor fietsers en voetgangers, weet ik uit eigen ervaring (grootmoeder met fietsende en lopende kleinkinderen in de leeftijd van 3 tot 12 ). Men rijdt regelmatig rond de 100 km. per uur, zelfs tegen het verkeer in en daar tussendoor rijdt nog een tram. Dus waarom niet als EERSTE op deze weg 30 km/u beperking .*

### **Zienswijze 199**

Indiener vraagt:

*Ik geef graag mee dat het m.i. eenvoudiger en doeltreffender kan, ter een cirkel om dát deel van de stad dat u 30 km/u moet worden en maak ALLES daarbinnen 30 km/uur, in ieder geval ieder straat waar er 30 km gereden gaat worden, de gehele straat. Waarom zo bedacht met krankzinnig lijkende missers, de Nieuwe Binnenweg wordt alleen tussen Eéndrachtsplein en 's Gravendijkwal 30, terwijl de grote narigheid ligt tussen de 's Gravendijkwal en Lage Erfbrug, waar auto's regelmatig de 90 km/uur aantikken, helaas nooit wanneer er politie is. en wat de tram betreft op ditzelfde deel >> náár het Heemraadsplein via de Mathenesserlaan en náár de Molenlaan via de Nieuwe Binnenweg.*

### **Zienswijze 200**

Indiener vraagt:

*Heel verwarrend voor iedereen. De ene straat wel en soms zelfs maar een stukje van de straat (bv Nieuwe Binnenweg) en de andere straat weer niet. Dit gaat niet goed werken!! Doe de hele stad 30 km.*

**Zienswijze 201**

Indiener vraagt:

*Is het niet mogelijk de gehele Nieuwe binnenweg tot aan de Aelbrechts brug 30 km te laten rijden , het is daar altijd zo gevaarlijk.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor deze zienswijzen. Het college laat weten dat de Nieuwe Binnenweg tussen 's-Gravendijkwal en Lage Erfbrug is al onderdeel van een 30 km-zone. Doordat er echter sporen in de rijbaan liggen rijdt het autoverkeer onverhoopt soms harder dan wettelijk toegestaan. Dit kan de gemeente door de aanwezigheid van de trambaan niet oplossen met het aanbrengen van drempels of andere snelheidsremmende maatregelen. Het gedeelte tussen de 's-Gravendijkwal en Eendrachtsplein maakt deel uit van het Project Aanpak 30 om de Nieuwe Binnenweg als 30 km-uur-weg (sober en doelmatig) in te richten. Ook de Willem Buytewechstaat wordt 30km/u tussen Havenstraat en Pieter de Hoogweg en tussen Pieter de Hoogweg en Puntegaalstraat.

Het college verklaart zienswijzen 33, 43, 190,199, 200, 201, 63 ongegrond.

## 5. Zienswijzen over handhaving

De gemeente heeft veel zienswijzen ontvangen op het thema handhaving.

### Zienswijze 4

Indiener geeft het volgende aan:

*Eindelijk is het dan zover, dit had veel eerder gemoeten. Dan hadden we ook niet zoveel verkeersremmende maatregelen hoeven nemen. Nu knappen we een straat op voor bijvoorbeeld € 10.000.00 en brengen er voor € 4.000.00 hobbels en bobbels in aan als verkeers vertragend middel. Nu nog Politiemensen die dit kunnen gaan handhaven*

### Zienswijze 5

Indiener geeft het volgende aan:

*Voor de Maaskade wordt de meeste onveiligheid/overlast veroorzaakt door automobilisten die nu al de regels overtreden. Handhaving lijkt me daarvoor effectiever dan het verlagen dan de maximumsnelheid. De geldende maximumsnelheid alleen, of het nu 30 of 50 km/u is, maakt gewoon niet genoeg indruk. Zet een flitspaal neer, betaal onderhoud of sociale initiatieven in de wijk uit de opbrengst, focus op veelplegers: drie keer geflitst levert een flitsbezoekje op van de politie.*

### Zienswijze 6

Indiener geeft het volgende aan:

*Vind het een prima idee maar hoe gaat men het handhaven?*

### Zienswijze 7

Indiener geeft het volgende aan:

*Zonder handhaving is het een wassen neus. Ik zie niets over extra cameras of controles. Ik geloof niet dat het enig effect gaat hebben, omdat ik als omwonende zie hoe vaak diverse bestaande borden gewoon genegeerd kunnen worden zonder enig gevolg voor de overtreders, zelfs als je handhavers of politie er direct op aanspreekt.*

### Zienswijze 9

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik hoop dat de handhaving van deze maatregel strikt wordt uitgevoerd en dat er in de toekomst nog meer straten in Rotterdam worden ingericht als 30 km/u-zones. Dit zou niet alleen de veiligheid, maar ook de leefbaarheid van de stad verder verbeteren*

### Zienswijze 10

Indiener geeft het volgende aan:

*Helemaal eens om de maximumsnelheid te verlagen. Echter gaat dit ook gehandhaafd worden? Nu met 50 km pu gebeurt dat niet en er wordt op rustige momenten echt gescheurd hier. Liever handhaven en 50 km dan 30 km zonder handhaving.*

### Zienswijze 11

Indiener geeft het volgende aan:

*Ander aandachtspunt is hoe er wordt gehandhaafd?*

**Zienswijze 13**

Indiener geeft het volgende aan:

*Daarnaast vraag ik me af of het zin heeft, de straten waar nu een max 30 km/u snelheid van kracht is wordt 9 van de 10x harder gereden. Gaan mensen echt langzamer rijden als de max snelheid aangepast wordt? Bij ons in Oud-Charlois wordt veelal gewoon 50 km/u of harder gereden waar een max snelheid van 30 km/u geldt.*

**Zienswijze 20**

Indiener geeft het volgende aan:

*Mee eens mogen ook vaker controles uitvoeren. Is af en toe race baan.*

**Zienswijze 23**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind dat het een heel goed idee is dat er 30km/u zal worden gereden, maar hier moet ook op worden gehandhaafd. Zorg voor meer flitspalen of andere manieren om de controle te versterken.*

**Zienswijze 25**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ben woonzaam aan een singel waar het inderdaad 30 km/u is. Het probleem is dat er niet gehandhaafd wordt. Vind het een prima plan en hoognodig maar wij zien en horen dat er dag en nacht keihard gereden wordt, niet alleen gevaarlijk maar ook onnodige herrie die het leefplezier vergald.*

**Zienswijze 26**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het is een prima plan maar het gaat alleen werken als het ook gehandhaafd wordt en dat zie zo een twee drie niet gebeuren.*

**Zienswijze 28**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een uitstekend initiatief. Wat mij betreft volgen er nog veel meer straten. We moeten een halt toeroepen aan alle verkeersasos, die zeer ernstige situaties veroorzaken. Onlangs heeft een mede-Rotterdammer dit nog met de dood moeten bekopen. Graag roep ik op tot handhaving als de 30 km ingaat. Mensen moeten fiks beboet en gestraft worden als ze zich niet aan de nieuwe regels houden. Bij mij op de Noordsingel is het inmiddels ook 30 km en daar wordt er nog steeds regelmatig veel en veel te hard gereden. Bedankt gemeente dat jullie de snelheid gaan verlagen!*

**Zienswijze 30**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zeer blij met dit voorgenomen besluit! Sommige straten zijn echt een racebaan op dit moment (Maaskade en Prins Hendrikkade). Auto's en motoren trekken het gas vol open en halen auto's die zich wel aan de snelheid houden in. Ik hoop van harte dat het besluit ook betekend dat men gaat handhaven. Iets wat nu NIET gebeurt! Politie is niet zichtbaar.*

**Zienswijze 32**

Indiener geeft het volgende aan:

*Snelheid omlaag is een goed begin maar handhaven (en indien nodig beboeten) van hardrijders des te belangrijker!*

#### **Zienswijze 34**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel verstandig om de maximumsnelheid terug te brengen naar 30 km/u. Maar er moet ook handhaving zijn omdat dit anders een van de vele verkeersregels is waaraan alleen sommigen zich houden. En die krijgen de agressie over zich heen van haastige, "slimme" verkeersdeelnemers.*

#### **Zienswijze 35**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hoe gaan jullie dit controleren, zelfs op een woonerf wordt er harder gereden dan aan gegeven staat want op een woonerf mag je ook maar 15 km/u of zelfs stapvoets rijden.*

#### **Zienswijze 37**

Indiener geeft het volgende aan:

*Helemaal eens met dit voorstel, goed plan! Daarnaast zorgen met controles dat dit maximum gehandhaafd wordt.*

#### **Zienswijze 38**

Indiener geeft het volgende aan:

*Daarnaast zal de wet de auto vaker moeten vrijwaren vanwege het onverantwoorde gedrag van andere weggebruikers.*

#### **Zienswijze 39**

Indiener geeft het volgende aan:

*- Zet flitspalen neer op lange rechte stukken die met name s' nachts controleren. De ervaring leert dat je dan de gevaarlijkste situaties hebt.*

#### **Zienswijze 44**

Indiener geeft het volgende aan:

*30 km zone is ok, maar er moet ook gehandhaafd worden. Op de nieuwe binnenweg (tussen de lage erfbrug en claes de vrieselaan). Lijkt het soms wel eens wie er het eerst bij het eind is. Ondanks dat er borden staan en wegaanduidingen 30km.*

#### **Zienswijze 45**

Indiener geeft het volgende aan:

*30 km zone is ok, maar er moet ook gehandhaafd worden. Op de nieuwe binnenweg (tussen de lage erfbrug en claes de vrieselaan). Lijkt het soms wel eens wie er het eerst bij het eind is. Ondanks dat er borden staan en wegaanduidingen 30km.*

#### **Zienswijze 46**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een maand terug is een goede vriend van mij op de fiets verongelukt in Crooswijk door een te hard rijdende auto. Ik ben ontzettend boos en snel optrekkende/te hard rijdende auto's vallen nu extra op, overal door de stad. Maak de regels strenger!! Betere controles !!*

**Zienswijze 47**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wel wil ik vragen of jullie er alles aan willen doen om streng te kunnen en mogen handhaven, met flitspalen en met het toespreken en (uiteindelijk) beboeten van verkeersasos. Ook op het gebied van geluidsoverlast door de uitlaten op sportauto's. Want als de extra drempels er straks voor zorgen dat de stad en de oren van Rotterdammers nog vaker verziekt worden door snel optrekkende auto's, schieten we niet veel op. Maar hartelijk dank voor het zetten van de verschillende broodnodige stappen om van Rotterdam een lekker leefbare stad te maken!*

**Zienswijze 48**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een fijn begin. Hopen dat er goed wordt gehandhaafd.*

**Zienswijze 49**

Indiener geeft het volgende aan:

*Na invoering ook controleren op snelheid 30km per in onze straat staat een school veel auto's rijden veel te hard en file.*

**Zienswijze 53**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het heel goed dat er een uitbreiding van het aantal straten komt waar de Max. snelheid wordt gereduceerd naar 30 km/h. Ik vind het alleen zeer verwarrend dat het steeds zones betreffen, delen van straten. Qua reistijd maakt het voor mensen niets uit. Mijns inziens kun je het beste de hele stad 30 km/h maken, binnen één groot gebied. Dat schept duidelijkheid. Daar omheen zijn er 50 km/h zones, Daar moet dan ook echt 50 km/h gehandhaafd worden! Dit is vaak nu in de avonduren totaal niet het geval.*

**Zienswijze 56**

Indiener geeft het volgende aan:

*Perfect plan aangezien er wordt geraced op de 50km wegen! Ik weet met name dat dit gebeurd op de 1e middelandstraat en vierambachtstraat. Hoe gaan jullie dit handhaven?*

**Zienswijze 61**

Indiener geeft het volgende aan:

*Erg goed initiatief. Nu nog echt handhaven! Nieuwe Binnenweg rijden mensen (vooral s avonds en s nachts) nog vaak ruim (!! ) boven de 30km/uur.*

**Zienswijze 70**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben voor. Als er dan ook gehandhaafd wordt en ook op geluidsoverlast wordt beboet.*

**Zienswijze 72**

Indiener geeft het volgende aan:

*30km in de stad / bebouwde kom juich ik enorm toe, omdat de stad drukker is en chauffeurs roekelozer zijn. Meent is al jaren 30km. Echter, de handhaving is nul of nihil hier in de straat. Dus meer 30km straten prima, maar HANDHAAF dan ook!*

**Zienswijze 74**

Indiener geeft het volgende aan:

*In principe vind ik dat een goed idee. Echter ik woon aan de evenaar (mijn straat komt hierop uit) een daar geldt al jaren een snelheid van 30km/u. Dit is in de 12 jaar dat ik hier woon nog nooit gehandhaafd. Er wordt dus veel (heel veel) sneller gereden. Het is soms rennen om de overkant op tijd te halen. Dus als er ook gehandhaafd gaat worden prima. Anders laten zoals het is. De voordelen voor het verkeer, voetgangers en milieu zijn anders verwaarloosbaar.*

**Zienswijze 75**

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig idee. Blij mee. Maar ik hoop dat jullie het kunnen handhaven... misschien van die vervelende drempels overal?*

**Zienswijze 76**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een goed besluit. In drukke winkel- en verkeersstraten is 50 km te snel en is 30 km een veiliger snelheid. De nieuwe snelheidslimiet dient nadrukkelijk gehandhaafd te worden na invoering aangezien deze snelheidsverlaging anders zinloos is. Men houdt zich nu al vaak niet aan de 50 km limiet. Tevens zijn snelheidsverlagende maatregelen zoals drempels, versmallingen en dergelijke gewenst.*

**Zienswijze 92**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het is levensgevaarlijk hoe veel mensen er racen door de stad Rotterdam. Meer hoeft er niet gezegd te worden denk ik. Aanpakken.*

**Zienswijze 94**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel erg blij ben ik met dit besluit, want hier in de Wijnruitstraat wordt erg hard gereden. Ik woon hier nog niet zo lang maar verwonder mij dat er chauffeurs zijn die schijt (sorry) hebben aan alles. Hopelijk wordt dit binnenkort aangepakt, daarna a.u.b. of tegelijkertijd het geluidsoverlast wat sommige auto's en motoren teweegbrengen! Vriendelijk dank 😊*

**Zienswijze 100**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hou 50 aan. 30 heeft totaal geen zin. Er moet meer controle komen bij harder dan 50. Ze, de agenten, zijn zo betaald met de boetes die er dan vallen.*

**Zienswijze 101**

Indiener geeft het volgende aan:

*Daarnaast: hoe zal dit gecontroleerd gaan worden? Het is een symbool-politiek besluit.*

**Zienswijze 105**

Indiener geeft het volgende aan:

*I.p.v. 30km/u in te voeren is het denk ik effectiever en lucratiever om over de limiet rijdende automobilisten een hoge sanctie te leggen en bij het halen van een rijbewijs meer aandacht te besteden aan veiligheid.*

**Zienswijze 107**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zet in op handhaving van (snelheids-)overtredingen. Een paar 30-bordjes plaatsen is pure geldverspilling, geef dat geld aan de politie voor handhaving.*

**Zienswijze 111:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bij deze wil ik mijn bezwaar indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit voor de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u in de betreffende 115 straten. Mijn bezwaren zijn als volgt:*

*1. Verkeersdoorstroming: Een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u in deze straten zal waarschijnlijk leiden tot een verslechtering van de verkeersdoorstroming, vooral op de drukke wegen. Dit kan resulteren in langere reistijden en meer files, wat niet in lijn is met een efficiënte verkeersafwikkeling binnen de stad.*

*3. Veiligheid en Handhaving: Hoewel 30 km/u bedoeld is om de verkeersveiligheid te verhogen, is het de vraag of de maatregel zonder voldoende handhaving daadwerkelijk effect zal hebben. Zonder adequate controle op snelheidsovertredingen zal de maatregel mogelijk weinig bijdragen aan de verkeersveiligheid, terwijl de kosten voor aanpassing van de infrastructuur aanzienlijk kunnen zijn.*

**Zienswijze 118**

Indiener geeft het volgende aan:

*Alles staat en valt bij handhaving.*

**Zienswijze 120**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zolang er geen goed beleid is voor fatbikes en snelle elektrische fietsen schiet dit zijn doel voorbij. In Amsterdam rij ik braaf 30 en word van alle kanten ingehaald door 2-wielers. Dat levert juist meer gevaarlijke situaties op. Ook valt mij op dat auto's voor mij stoppen bij oversteekplaatsen maar dat fietsers, brommers etc door rijden en daarmee ook weer gevaar vormen. Dus ik zou voorstander zijn van eerst implementeren van beleid fatbikes, tevens handhaving fietsverkeersregels (fietsers doen maar wat) en handhaving huidige snelheid in de stad (anders gaat 30 km voor veel levensgevaarlijke inhaalmanoeuvres zorgen).*

*Is ooit overwogen om voor 40 km te kiezen? Significanter langzamer dan 50 maar blijft nog een verschil tussen 2-wielen en 4-wielen wat mijn veiligheid juist ten goede komt ipv vele inhaalacties bij 30 km.*

**Zienswijze 121**

Indiener geeft het volgende aan:

*Persoonlijk denk ik dat de gemeente hier te ver gaat. Natuurlijk moet er iets aan de verkeersveiligheid worden gedaan, maar zolang er geen handhaving is in het verkeer zal er weinig veranderen. Ik maak regelmatig mee dat jonge bestuurders grote risico's nemen door bewust door rood te rijden om vervolgens pijlsnel door te rijden.*

*Ik merk dat er in Rotterdam gewoon slecht wordt autogereden, daar komt ook nog is bij dat door de versmallingen van een aantal doorgaande wegen (Weena, Gravendijkwal) er veel vertraging is, waarschijnlijk willen deze tijd weer inhalen en rijden daardoor sneller?*

*Verder wordt het openbaar vervoer ook steeds duurder dus de auto is vaak een goedkoper*

*ensneller alternatief. Ga eens in gesprek met mensen ipv dit soort maatregelen bij de bewoners door de strot te duwen!*

#### **Zienswijze 122**

Indiener geeft het volgende aan:

*Als oud ingezetene van Rotterdam tot vorig jaar en nog werkzaam in denk ik niet dat dit gaat werken. Meer zie ik in strenge handhaving van weggedrag. Met verbazing zie ik met grote regelmaat afwijkend weggedrag van met name golfjes audi's en bmw's.*

#### **Zienswijze 125**

Indiener geeft het volgende aan:

*3. Alternatieven: Gerichte maatregelen zoals betere infrastructuur en handhaving zijn mogelijk effectiever dan een algemene snelheidsverlaging.*

#### **Zienswijze 130**

Indiener geeft het volgende aan:

*Kennelijk leven onze politici nog steeds in utopia. Ik leef al jaren langs straten met 30 km. Veel bestuurders trekken zich al die jaren niets aan van de limiet aan er van uitgaande dat het kennelijk per wiel geldt. Nimmer is de handhaving geregeld, hetgeen mogelijk het gevolg is van geen financieel belang, zoals bij parkeren. Droom verder, ik ben uiteraard aanspreekbaar voor nadere uitleg. Op voorstellen om de snelheid te reduceren heb ik van de gemeente nimmer een reactie mogen ontvangen zelfs geen ontvangstbevestiging.*

#### **Zienswijze 131**

Indiener geeft het volgende aan:

*Mee eens mogen ook vaker controles uitvoeren. Is af en toe race baan*

#### **Zienswijze 132**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zorg ervoor dat er aan de Franselaan ook wordt gehandhaafd dmv snelheidscamera's en geluidsmeters. Veel overlast van mensen die 's avonds hun uitlaat laten knallen.*

#### **Zienswijze 135**

Indiener geeft het volgende aan:

*50 km/uur is veel te snel in de bebouwde kom. Er zou meer toezicht moeten zijn op de maximumsnelheid, zeker in de minder drukke straten. Ik wordt regelmatig als bestuurder van een auto of motor door andere weggebruikers, waaronder ook fietsers, snorfietzers en brommers ingehaald, die zich allen niet aan de maximumsnelheid houden.*

#### **Zienswijze 136**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ondersteun de visie, en ik zie ook graag dat er aan de rand van wijken wordt geparkeerd ipv in de wijken. Maar ik zie wel een onopgelost probleem: Op welke wijze willen jullie de verkeershuffers zover krijgen zich beter te gedragen? En dan heb ik het niet alleen over de snelheid, maar ook over lawaai maken en andere weggebruikers van de weg rijden.*

#### **Zienswijze 137**

Indiener geeft het volgende aan:

*L.S., Ik overzie de verkeerssituatie vanuit mijn woning met uitzicht op de Tjalklaan en begin Franselaan en pleit al 14 jaar voor het terug plaatsen van de snelheidscamera's op de Tjalklaan die tijdens de renovatie verwijderd zijn en deze weg tot een ware speelplaats is geworden voor snelheidsduivels met ook nog eens de bijbehorende herrie. Een stapje verder is de Franselaan die nu een 30 km beperking krijgt? Er is 1 Probleem voor beide gevallen, totaal geen enkele controle!. Wijkagent of andere vorm van handhavers? Ik zie ze nooit. Misschien bij een ernstig calamiteit ( dus waar de brand is) maar verder kunnen de aso's hun gang gaan. Dus 30 km/h is leuk bedacht maar werkt niet als er geen handhaving plaats vindt.*

### **Zienswijze 138**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het besluit wel fijn. Wij hebben wel snelheidscontroles nodig op sommige straten bijvoorbeeld cameras. Verlaging van snelheid zonder handhaving betekent niets.*

*Mijn balkon is op stationsingel, ik merk mensen die gaat sneller dan 50 nu al. Handhaving is niet genoeg in de nieuwe plan. Mee eens mogen ook vaker controles uitvoeren. Is af en toe race baan*

### **Zienswijze 140**

Indiener geeft het volgende aan:

*- uitstekende ontwikkeling zodat de openbare ruimtes ook weer veiliger worden voor fietsers en voetgangers*

*- valt of staat bij het handhaven en tijd geven voor deze maatregelen*

*- zowel als autobestuurder als voetganger zijn veel oversteekplekken onveilig, daarom goed dat er verkeersdrempels worden toegevoegd*

*- een grote uitdaging blijft dat de mix van modaliteiten (fiets auto tram) op veel plekken nog niet gesegmenteerd is. Auto's gebruiken het fietspad als inhaalstrook of parkeerplek, en steken dwars de straat over als daar bijv. een parkeerplaats is. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Goed dat de stad bereikbaar blijft voor alle modaliteiten en dat veiligheid prioriteit krijgt. Laaghangend fruit!*

### **Zienswijze 141**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben heel blij met dit besluit maar heb mijn twijfels bij de haalbaarheid en de handhaving, ook in mijn straat. Het is een lange strook asfalt zonder zebrapaden of drempels. Het gevolg is dat er regelmatig 70-80 km/hr wordt gereden, levensgevaarlijk met kinderen in een woonwijk. Deze verandering van snelheid kan alleen veranderen als er drempels, zebra's en flitspalen worden geplaatst.*

*Mij is verteld dat drempels en zebra's in mijn straat niet kunnen vanwege de hulpdiensten. Zodoende voorzie ik geen veranderingen als er slechts borden en strepen op de weg worden geplaatst. Ik hoop dat er goed gekeken wordt naar de mogelijkheden die er in de straat wel zijn zodat de maatregel daadwerkelijk impact gaat hebben.*

*Vriendelijke groet, een hoopvolle doch sceptische burger.*

### **Zienswijze 142**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zeer goed besluit! Zorg er wel voor dat het écht moeilijk wordt om harder dan 30km/h te rijden (versmallen weg, flitser, drempels). Alleen een bord houd de asorijder niet tegen!*

### **Zienswijze 143**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed om standaard 30 km/h als maximum snelheid af te spreken, gezien 50 km/h in de stad in de meeste gevallen veel te hard is. Alleen 30 km/h is dus niet genoeg, daarmee worden de grote hoeveelheden verkeersslachtoffers niet gered. De foto-voorbeelden op <https://www.rotterdam.nl/30-kmu-in-rotterdam> zijn niet goed genoeg: de straten zijn niet zo gemaakt dat 50 km/h rijden (of harder) onmogelijk is. Handhaving en boetes zijn nodig, en vooral: fysiek onmogelijk te maken om met auto's (hard) door een straat te gaan. Goed bezig, en mijn zetje in de rug: maak het nog beter!*

### **Zienswijze 144**

Indiener geeft het volgende aan:

*Eens met de dertig kilometer maatregel voor de Zaagmolenstraat en Benthuiserstraat. Ik ben benieuwd naar de handhaving en of dit voldoende zal zijn.*

### **Zienswijze 145**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben zo blij dat jullie hier de 1ste Middellandstraat in hebben meegenomen. Ik zie hier geregeld (bijna) ongelukken gebeuren, klein of groot. Ik hoop dat er ook op gehandhaafd kan worden? Wellicht met een flitser? Ik ben in ieder geval heel erg voor dit besluit! Super!*

### **Zienswijze 146**

Indiener geeft het volgende aan:

*Handhaving! Net als bij overlast in de wijk en de drugsoverlast het valt en staat bij handhaving. Zet er camera's/ flitspalen neer, bescherm fietsers die hier fietsen, bescherm naar school fietsende kinderen, zorg dat ouders vertrouwen krijgen in de veiligheid zodat ze kinderen in de wijk durven laten spelen en hun kinderen naar school laten lopen.*

### **Zienswijze 147**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dit is een fantastisch initiatief! Van mij mag dit zelfs de norm worden in alle straten in de stad. Het is natuurlijk wel belangrijk dat er ook strenge handhaving komt in de vorm van controles en flitspalen.*

### **Zienswijze 148**

Indiener geeft het volgende aan:

*Mis de Maasblvd . En wij bewoners missen trajectcontrole, flitspalen en camera's.*

### **Zienswijze 149**

Indiener geeft het volgende aan:

*Er moet gecontroleerd worden met flitspalen, hobbels in de weg en meer rotondes en stoplichten. Mijn vriend en huisgenoot is in de nacht van 1 september doodgereden op de Warande, vlak achter ons huis. Hij was onderweg naar huis van zijn werk en probeerde de weg over te steken, waar hij werd geschept door een (ruim 2,5x de maximumsnelheid) hardrijder. Overal in het centrum van de stad lijken de wegen wel een racebaan, niemand houdt zich aan de snelheidslimieten van 30 en 50 binnen de bebouwde kom. Elke nacht lig ik wakker van de hard optrekkende auto's en motoren in de buurt. Het was allang tijd, maar nu nog meer, ookal is het voor hem nu helaas te laat. Bedankt voor het lezen. Ik hoop dat jullie je hard maken voor een veilig Rotterdam. Het is doodeng hier...*

### **Zienswijze 153**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het helemaal top! Rij zelf veel auto, en het feit dat het allemaal wat langzamer moet, vind ik niet erg. Wél mag er van mij dan ook meer gecontroleerd worden: meer agenten en/of flitsers. Het aantal verkeersasos's in Rotterdam is flink gestegen. Dim ze in!*

### **Zienswijze 154**

Indiener geef het volgende aan:

*Het is een geweldig besluit dat al veel eerder had moeten worden genomen. Naast serieuze ongelukken werkt het ook asociale rijders in de hand waar iedereen zich aan stoort. Hopelijk gaat de uitvoering niet alleen het plaatsen van 30km borden zijn maar actief de wegen veranderen met versperringen, drempels etc en het plaatsen van flitsers. Jullie zijn absoluut op de goede weg. Hopelijk helpt het!*

### **Zienswijze 181**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik mis in de lijst de Prinsenlaan in Alexanderpolder. Ik zou hier graag een flitspaal willen zien en een duidelijke zebra. Oversteken naar het park is een uitdaging voor fietsers en voetgangers.*

### **Zienswijze 225**

Indiener geeft het volgende aan:

*Op 1 juni 2021 deed u een melding van overlast van te hard rijdende auto's en motoren op de Prins Hendrikkade. Hartelijk dank voor uw melding, deze is ter beantwoording aangeboden aan mijn afdeling en hieronder zal ik een korte toelichting geven.*

*U geeft aan dat de motoren en auto's veel overlast geven en vraagt of er een flitspaal geplaatst kan worden. Het Openbaar Ministerie (OM) is verantwoordelijk voor het plaatsen van flitspalen. Flitspalen worden enkel geplaatst indien voldaan wordt aan enkele voorwaarden. Indien bijvoorbeeld uit statistieken blijkt dat de verkeersveiligheid in het geding is, kan dit een aanleiding zijn een flitspaal te plaatsen. Op grond hiervan zal er op deze locatie in ieder geval geen flitspaal geplaatst worden.*

*Ter verduidelijking wil ik het volgende met u delen dat er tussen de Prins Hendrikkade (tussen de Willemsbrug en het kruispunt Van der Takstraat – Koninginneweg) een reeds SID (snelheid indicator meter) hangt om de snelheid te meten en bestuurders te attenderen op hun snelheid.*

*Tot slot dank ik u voor het signaal dat u met uw melding heeft afgegeven. Meldingen zoals die van u dragen bij aan het stellen van prioriteiten en geven de gemeente een beter beeld van wat er leeft in het gebied. Dit helpt ons bijvoorbeeld in gesprekken met de politie over de inzet van handhaving in de stad of om beter te kunnen bepalen waar bewoners behoefte aan hebben wanneer er sprake is van herinrichting. Het is dus niet zo dat er niets wordt gedaan met uw melding of dat uw melding zinloos is. We kunnen als gemeente alleen niet altijd of niet direct de actie nemen waar om gevraagd wordt.*

*Goedenavond ,ik had het bijna opgeven maar gelukkig word er nu toch aandacht aan geschonken,het is hier echt levens gevaarlijk zo hard word er gereden in het eerste stuk (geen verhogingen en of drempels ) het is wachten totdat er nog meer gebeurt. graag actie om hier een 30 km zone van te maken want dit is ontoelaatbaar, we hebben onlangs zelfs speciaal glas laten plaatsen om het geluid van auto"s motoren te weren ,vanaf 2021 al in contact met de gemeente hierover maar nu lijkt er iets te gaan gebeuren,wij horen graag als er nog meer gedaan moet worden,*

**Zienswijze 258**

Indiener geeft het volgende aan:

*Deze maatregel is onzinnig omdat het niet de snelheid is maar de gebrekkige rijvaardigheid van verkeersdeelnemers, die ongelukken veroorzaakt. Daarnaast is de maatregel zinloos omdat er nu al een tekort aan handhavingscapaciteit is en deze maatregel niet vergezeld wordt van extra handhavingscapaciteit.*

**Zienswijze 259**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dit is een goed besluit. Niet zo zeer dat ik 50km/ uur te hoge snelheid vind, maar hopelijk verkleint het de achterlijk hoge snelheden en inhaalmanoeuvres van bepaalde weggebruikers. Daarop mag ook meer worden gecontroleerd. Te hoge snelheden en inhalen op de Beukelsweg = extreem hoge boete.*

**Zienswijze 260**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel goed. Wel handhaven!!!!!!!!!!!!!!*

**Zienswijze 262**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik denk dat het slim is om dit te doen, mits er ook op gehandhaafd wordt. Op dagelijkse basis zie ik automobilisten op plekken waar ze 50 km/u mogen rijden, zeker 80 tot 100 km/u rijden. Maar niemand die wordt aangesproken en/of opgepakt*

**Zienswijze 264**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed idee maar zonder goede handhaving nauwelijks zinvol, dus zorg voor veel controles en hoge boetes!*

**Zienswijze 265**

Indiener geeft het volgende aan:

*I think it is a good idea. I am happy that 115 more streets will become 30km/u. This is a good change for the city's residents and will result in a safer healthier environment. Please make sure that the 30km/u limit is strictly enforced. Without enforcement some drivers speed even with the 30km/u limit and this is dangerous for residents and children.*

**Zienswijze 266**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel goed plan! Goed voor veiligheid op straat, en tegen geluidsoverlast en asociaal rijgedrag. Alleen moet er wel op gecontroleerd worden, anders heeft het geen zin. Controles a.u.b.!*

**Zienswijze 268**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het verlagen van de max snelheid op de Reyerdijk naar 30km/uur is een uitstekend plan. Wordt het ook gecontroleerd? Anders is het zinloos.*

**Zienswijze 269**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het helemaal prima om de maximum snelheden te verlagen. Dat ik met de auto eventueel iets langer onderweg ben is geen probleem. Wel ben ik bang dat deze maatregel een papieren maatregel blijft als er niet fors meer gehandhaafd gaat worden. Er zijn al een heleboel verkeersregels die voor heel veel veiligheid zouden moeten zorgen, die ik dagelijks meermaals overtreden zie worden. Tijdens een ritje op de fiets door de stad van slechts 10 minuten, is de kans groot dat je minstens 3 auto's vol door rood ziet rijden. Als ik op zondagavond mijn moeder van het centraal station ga halen (ritje van 10 minuten van Noordereiland naar het Station), zie ik vaak voor duizenden euro's verkeersovertredingen. Auto's die over de trambaan rijden (geen taxi's), motoren die midden op de Coolsingel een burnout doen, auto's die met 140 over de Willemsbrug rijden, afslaan waar dat niet is toegestaan (bijv. Coolsingel/Meent), een kruispunt oprijden als die niet vrij is, rechts inhalen, motoren/auto's met duidelijk illegale geluidsproductie, stilstaan bij een stilstaan-verbodsbord (achterkant Centraal), met een ballonnetje in de mond achter het stuur, het blijft maar doorgaan.*

*Waarom zouden de heren en dames die momenteel met 100 over de Maaskade (Noordereiland) rijden zich niet aan een bord 50 houden, maar wél aan een bord 30? Het zijn heus niet de mensen die zich netjes aan de maximale snelheid houden die al die ongelukken veroorzaken. Hang de stad vol met camera's, om de 10 meter een drempel, minder asfalt meer vervelende steentjes waar je niet harder dan 10 kmu op durft te rijden, maak het onmogelijk/duur om binnendoor van A naar B te rijden, je rijdt maar via de ring. Iedere verkeers-agent die de stad aanneemt verdient toch minstens 10 keer zijn salaris weer terug? Mijn excuus voor de toon van mijn bijdrage, ik begrijp dat de gemeente de beste bedoelingen heeft en ook oprecht wil dat het veiliger wordt. Echter, de grote belofte van afgelopen jaar "we gaan handhaven" en dan een zomer lang de Grand Prix van Zandvoort op de Willemsbrug maakt me een klein beetje cynisch. Indien er mogelijkheid is tot constructief meedenken over oplossingen doe ik dat graag, u mag mij altijd benaderen.*

### **Zienswijze 270**

Indiener geef het volgende aan:

*Zeer tevreden over het wijzigen van de snelheid aan de Mosoelstraat en Max Havelaarweg in Hoogvliet naar 30 Km per uur. Vooral omdat er zeer veel kinderen oversteken bij het zebrapad ter hoogte van basisschool 't Prisma kruising Sara Burgerhartweg - Max Havelaarweg waar automobilisten vaak niet stoppen en keihard doorrijden (zelfs nadat daar meerdere ongelukken zijn gebeurd). Er zijn bij het zebrapad daar drempels maar die zijn veels te laag en weerhoudt men er niet van om hard te rijden. De hele weg vanaf de rotonde Oude Wal tot aan einde Max Havelaarweg nodigt uit om te hard te rijden (veel straatraces 's avonds maar ook overdag). Worden er daarom ook meer drempels geplaatst? Komt er nu ook een extra oversteekplaats met zebrapad bij de Mosoelstraat waar veel kinderen oversteken om naar Huis van de Wijk de Zevensprong te gaan? De oversteekplaatsen bij winkelcentrum Oude Wal en bij kruising Sara Burgerhartweg zijn te ver weg voor de kinderen. Er mist echt een oversteekplaats daar tussenin. Ook zou een flitspaal zeer welkom zijn omdat het enkel wijzigen van de toegestane snelheid zonder handhaving men niet zal afremmen. We zien het dagelijks gebeuren tot agressie in het verkeer aan toe.*

### **Zienswijze 271**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben als wandelaar / fietser blij met de nieuwe 30 km straten, vooral op gevaarlijke punten als Kruisplein en Eendrachtsplein. Ik zie deze aanpak als een eerste begin, want er kunnen*

*nog veel meer straten / buurten 30 km zones worden. Graag maatregelen voor de gevaarlijke oversteek voor langzaam verkeer vanuit de Hoogstraat naar het Oostplein (visa versa).*

*U kunt het kaartje nog meer verduidelijken door op de kaart aan te geven waar nu al een 30 km regiem geldt. Besteedt naast inrichting ook aandacht voor handhaving. Dat is een zwak punt. Bij voorbeeld over de pas ingerichte 30 km gedeelte van de Jonker Fransstraat wordt ondanks de herinrichting nog steeds veel te hard gereden, waardoor ik me als fietser niet echt veiliger voel*

#### **Zienswijze 272**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fantastisch dat hier werk van gemaakt wordt en dat de Rotterdamse straten veiliger gemaakt worden voor (niet-gemotoriseerd) verkeer. Let wel dat dit staat of valt bij een goede handhaving en fysieke verkeerskalmerende maatregelen (veel 30km/h straten wordt nu nog vaak te hard en/of gevaarlijk gereden*

#### **Zienswijze 274**

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig! Eindelijk meer rust, meer veiligheid, meer stilte, beter verkeer. Moet wel gehandhaafd worden ;)*

#### **Zienswijze 275**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wij merken enige tijd dat weggebruikers zich roekeloos gedragen in onder andere Franselaan waar onze straat aan grenst. Om die reden zijn wij enorm blij dat deze aanpak opgezet is. Echter, denken wij dat de kern van het probleem ergens anders ligt dan het verlagen van de snelheid. Zolang er geen harde aanpak is om roekeloos rijgedrag aan te pakken zullen weggebruikers ook harder rijden dan de toegestane maximum snelheid van 30 km per uur. Ideaal zou het zijn als er ook flitspalen geplaatst zullen worden op deze locaties om roekeloos rijgedrag aan te pakken.*

#### **Zienswijze 276**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het een goed idee. Maar, mensen rijden nu ook al veel te hard in straten waar het nu al niet mag. Zullen meer regels deze mensen stoppen?*

*Bijvoorbeeld op de huniadijk is de weg recent vernieuwd. Een van de doelen was verkeer langzamer laten rijden. Dit is compleet gefaald want iedereen rijdt nog net zo hard als eerst. De drempels die zijn geplaatst zijn geen echte drempels want er is geen verhoging. De verkeersstremmer is maar op een plek op een lange weg waardoor mensen alsnog een lang stuk te hard rijden en dan met een gevaarlijke maneuver om de stremming heen gaan.*

*Dus de vraag die jullie jezelf moeten stellen is: hoe gaan jullie de maximum snelheid dwingen?*

#### **Zienswijze 277**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het is echter wel noodzakelijk dat er ook echt goed op gehandhaafd zal worden. Deel wat vaker zichtbaar boetes uit. In de wijk Feijenoord zie ik op de wegen die wél op 30km zijn ingesteld mensen nog véél te vaak uitermate hard rijden en die worden hiervoor niet beboet.*

### **Zienswijze 280**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind fantastisch, gaat leven in de stad veel veiliger, rustiger en prettiger maken. Ik hoop dat er wel op gecontroleerd wordt, zeker op plekken waar nu al harder dan 50 wordt gereden. Het zou fijn zijn als er ergens een overzicht komt van welke straten al 30km/h waren, en welke 50km/h blijven.*

### **Zienswijze 282**

Indiener geeft het volgende aan:

*Als je je dus als keurige burger aan de snelheid van 30 km houdt krijg je alsmaar bumperklevers achter je die lichtsignalen geven. Daar moet een bekeuring voor staan! En nog nooit snelheidscontrole gezien op deze wegen*

### **Zienswijze 283**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het recht van de sterkste is al jarenlang de norm. Fietsen is bijna niet meer te doen omdat velen zich niet aan de verkeersregels houden. 30 km ook in mijn straat ben ik blij mee maar ook dan zal menigeen hier alleen maar om lachen.*

### **Zienswijze 290**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het een heel goed besluit om op meerdere plekken de 30km zone in te voeren. Echter zou ik wel willen pleiten voor meer snelheidscamera's. Hier op de Nwe Binnenweg wordt de 30 km regelmatig overschreden. Tevens kan het op een andere manier dan snelheidscamera's onmogelijk gehandhaafd worden. Zonde, want dan schiet de maatregel zijn doel voorbij en uiteindelijk willen we toch allemaal een veiliger leefklimaat.*

### **Zienswijze 292**

Indiener geeft het volgende aan:

*Veel dank voor dit geweldige initiatief waar veel omwonenden al heel lang op wachten. Het valt of staat echter wel bij handhaving van de maximumsnelheid, wat nu al niet gebeurt in Rotterdam omdat de politie te druk is met evenementenbeveiliging en het opvangen van verwarde personen, wat helemaal geen politie taken zijn. Alleen aanpassingen doen aan de genoemde 30km wegen (zoals gebruikelijk) gaat ze waarschijnlijk alleen maar interessanter maken voor staatracers en types die graag hard optrekken met een knallende uitlaat. Dus hopelijk wordt er ook structureel de benodigde politie capaciteit beschikbaar gesteld en komen er op de lange rechte stukken mobiele snelheidscontroles in met name de avond en nacht. Alleen borden met de snelheidslimiet plaatsen is natuurlijk niet genoeg.*

### **Zienswijze 293**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dank jullie wel voor dit plan. Ik woon in de buurt van twee straten op de kaart. Ik ben vooral voor veiliger straten en wegen, en veiliger verkeersregels. Ik vind het jammer maar ik denk hier heel pessimistisch over. Ik woon in Rotterdam pas een jaar, maar ik ben nog steeds verbaasd hoe asociaal mensen hier rijden.*

*Op de benaamde straten rijden de meeste mensen al ongeveer tussen 30 en 40, een paar mensen rijden regelmatig 50-60. Dit geldt niet alleen op de voorgestelde straten maar ook de straten daarnaast. Mijn straat is een eenrichtingsweg met een school om de hoek, en elke dag rijdt er auto's te hard, of in de straat daarnaast (de Schietbaanlaan), en natuurlijk*

scooters ook. Op de 1e Middellandstraat en de Mathenesserlaan rijden mensen vaak over het zebrapad zonder te stoppen, en auto's met zonder demper of met een gemodificeerde uitlaat die van snel optrekken en het maken van herrie houden. Deze zijn geen argumenten of punten tegen een nieuwe snelheidsregel, maar zonder handhaving van automobilisten (en scooters) die de regels al overtreden, leidt deze ingreep tot minder doorstroming met nog steeds veel gevaar:

- \* het normale verkeer rijdt langzamer

- \* scooters halen in (vaak van rechts, om gebruik van het fietspad en de weg te maken)

- \* het gemiddelde snelheidsverschil is dus groter (leidt tot groter gevaar)

Er is ook de risico dat voetgangers en fietsers een trage doorstroming verwachten, terwijl de risico van een te hard rijdende auto blijft zonder handhaving.

Ik ben voor het plan van 30 km/h in deze buurt. Maar de distributie van het overtreden van de verkeersregels is log normaal, er zijn niet veel mensen die te hardt rijden, de meeste mensen rijden gewoon, maar een paar mensen rijden elke dag heel asociaal.

ik neem het plan niet serieus zonder handhaving, en dat betekend:

- \* boetes voor te snel rijden

- \* boetes voor het stoppen op de nieuwe binnenweg (die is nog steeds elke dag geblokkeerd)

- \* snelheidscamera's of camera's met geluidsmeter

- \* de confiscatie van rijbewijzen van de regelmatige overtreeders

Het beginnen van handhaving hoeft geen vaste infrastructuur, geen wisseling van verkeersborden of palen, en geen opgraven van het wegdek.

#### **Zienswijze 294**

Indiener geeft het volgende aan:

Een perfect goed besluit om de Mariniersweg in Rotterdam 30 km. Per uur zone te maken.

Ik hoop nog eerder dan 2024. De overlast is zeer groot. Ook hoop ik op flitsers anders werkt het niet en verkeersdrempels. 30 km is hard genoeg. Vorige week weer een dode oostplein vreselijk. Perfect besluit

#### **Zienswijze 295**

Indiener geeft het volgende aan:

Daarnaast is het belangrijk op te merken dat niet-automobilisten, zoals fietsers en voetgangers, zich vaak niet aan de verkeersregels houden. Dit gedrag blijft veelal onbestraft door gebrek aan handhaving. Dit heeft mogelijk een grotere impact op de verkeersveiligheid dan het verlagen van de maximumsnelheid. Verbetering van handhaving en naleving van bestaande regels voor alle verkeersdeelnemers zou waarschijnlijk een positiever effect hebben dan alleen het aanpassen van de snelheidslimiet. Het is dus van belang dat verkeersmaatregelen gebaseerd zijn op bewezen effectiviteit en niet op persoonlijke of politieke motieven. Een alomvattende aanpak die zich richt op gedrag, handhaving en infrastructuur zou effectiever kunnen zijn dan een eenzijdige focus op snelheidsverlaging.

#### **Zienswijze 296**

Indiener geeft het volgende aan:

Het terugbrengen van de max. snelheid is een goede zaak. Echter het plan zoals het nu voorligt lijkt onsamenhangend. Neem bijv. de route Beukelsdijk, Weena, Hofplein, Pompenburg en verder. Het wordt daar af en aan 30km (bijv. Weena). Als verkeersdeelnemer wordt je tureluurs. Zo zijn er veel meer voorbeelden.

*Een ander probleem is de handhaving. Mijn wijkje (Waterwijk, Nesselande) is ook een 30km/u zone, maar vrijwel niemand houdt zich eraan. Er wordt ook niet gehandhaafd, de 30 km/u zone daardoor genegeerd.*

*Het vraagt om een gedragsverandering en verkeerssaso's stevig aanpakken, want de actualiteit zoals onlangs op de Warande voorkom je niet met een verkeersbesluit en een paar borden.*

#### **Zienswijze 298**

Indiener geeft het volgende aan:

*Prima, wat mij betreft heel Rotterdam.*

*Zou goed zijn als er ook gehandhaafd gaat worden!!! Wantbwaar nu al 30km gereden mag worden, wordt vaak nog even extra gas gegeven ! Dus of het echt veel zin heeft om alleen borden neer te zetten betwijfel ik ten zeerste*

#### **Zienswijze 299**

Indiener geeft het volgende aan:

*Buitengewoon goed idee! Ook graag goed nadenken over de handhaving, want alleen borden neerzetten is in Rotterdam West helaas niet genoeg :)*

#### **Zienswijze 300**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel goed, nu nog meer! Zorg dat maximum snelheid op de fietspaden ook 30 km/uur wordt (plus handhaving) want anders worden dat nog meer dan nu de uitwijkroutes voor alle snelle scooters en elektrische fietsen die harder gaan dan 30.*

#### **Zienswijze 301**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het verkeer veiliger en overzichtelijker maken kan alleen wanneer er ook consequent wordt gehandhaafd en beboet. (Dus ook geen eerste waarschuwingen). Een deel van de automobilisten (motorrijders etc) zal zich misschien wel aan de limiet houden, echter het zijn juist zij die het aan hun laars lappen omdat ze toch niet gepakt worden die de problemen veroorzaken. 30 km per uur op smalle wegen in woonwijken is een goede keuze, maar niet op bredere wegen zoals de Goudsesingel die eigenlijk toch een doorgaande weg is.*

#### **Zienswijze 302**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed idee. Doorvoeren EN handhaven!*

#### **Zienswijze 303**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel goed idee voor de veiligheid in de stad. Ik zou heel graag zien dat het plan wordt doorgevoerd en gehandhaafd, en dat verkeerssaso's die zich er niet aan houden beboet worden.*

#### **Zienswijze 304**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dat er wel word gecontroleerd, want hier vanaf de Sigrid Unstedweg staat ook 30 km , maar daar word het er helemaal niet aan gehouden. Zelfs op de Thomas Mannplaats waar veel ouderen wonen, die mensen kunnen gewoon niet oversteken.*

### **Zienswijze 305**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed initiatief. Ik snap dat er onderzoek is gedaan naar waar de meeste ongelukken gebeuren en dat dat op 50-wegen is. Ik vraag we wel af of het komt doordat 50 km/uur te snel is of omdat mensen (veel) harder reden dan 50 en/of bijvoorbeeld met hun telefoon bezig waren (niet alleen automobilisten, maar vooral ook fietsers die betrokken zijn bij een ongeluk). De vraag is of alleen de maximale snelheid terugbrengen (veel) zal helpen. Ik denk dat een groot deel ook (verkeers)fatsoen is. En als dit er niet komt vanuit huis (opvoeding), moet dat door te informeren i.c.m. controleren en (zwaarder) straffen.*

### **Zienswijze 306**

Indiener geeft het volgende aan:

*Voorstander voor 30 km per uur. Het is hier namelijk hopeloos. Echter ben ik bang dat de wegen die niet zijn meegenomen extra gebruikt worden door huftergedrag waar ze met hoge snelheid overheen gaan. Zo ook bij mij voor de deur, stieltjesstraat waar ze met een snelheid van 120 km per uur langs razen om de 5 min. Ze rijden namelijk rondjes.*

### **Zienswijze 307**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben erg blij met de invoering van 30 km / uur voor nu geheel Katendrecht, nu ook de Maashaven Noordzijde (direct bij mij voor de deur) en de Brede Hilledijk onder deze verminderde snelheid gaan vallen. Ik hoop wel dat dit ook met handhaving gepaard zal gaan, want vooral 's nachts wordt op beide wegen vaak gesprint, vaak samen met uitlaat-geluidsoverlast.*

### **Reactie college**

Het college stelt vast dat de zienswijzen die in dit hoofdstuk staan opgenomen allemaal over het onderwerp 'handhaving' gaan en dit onderwerp voor veel indieners heel belangrijk is. Het college heeft de volgende reactie opgesteld:

Om te zorgen dat iedereen zich aan deze nieuwe maximumsnelheid houdt, worden er in verschillende stappen maatregelen genomen. Zo wordt de nieuwe maximumsnelheid duidelijk zichtbaar op straat met borden en cijfers op het wegdek en past de gemeente indien mogelijk de weginrichting van deze 115 straten aan. Dit merken mensen vaak niet eens, maar onbewust rijden automobilisten automatisch minder hard. Een weg wordt bijvoorbeeld smaller gemaakt met andere belijning of bredere fietspaden, of er worden drempels aangelegd. Als er door middel van snelheidsmetingen wordt vastgesteld dat er nog steeds veel harder gereden wordt dan 30 km/u, wordt er gekeken naar handhaving.

Hoe handhaaft de gemeente op een nieuwe maximumsnelheid op de korte termijn?

Bredere inzet van flitspalen

- De inzet van flitspalen wordt geregeld via het Openbaar Ministerie (OM). Alleen zij zijn bevoegd om flitspalen te plaatsen. De gemeente Rotterdam is constant met hen in gesprek om te bepalen waar en hoeveel flitspalen er nodig zijn in Rotterdam.
- Sinds kort is het mogelijk om wettelijk te handhaven op een maximumsnelheid van 30km/u, eerder kon dit niet. Vanaf 2026 kan de gemeente in overleg met politie en OM dus ook kijken op welke 30km/u-straten een flexflitspaal kan worden geplaatst. Het gaat dan vooral om de wegen waar dan de meeste snelheidsovertredingen plaatsvinden.
- Er wordt gebruikt gemaakt van vaste en tijdelijke flitsers om op de maximumsnelheid te controleren. Alle flitsers blijven 24 uur per dag actief. Dat betekent dat een flitser ook op rustige momenten, zoals in de nacht, controleert op de maximumsnelheid.
- Tijdelijke flitsers, ook wel flexflitsers genoemd, worden regelmatig verplaatst naar andere locaties om handhaving effectiever te maken. In 2025 bekijken we of er al straten zijn waar we die flexflitsers kunnen plaatsen; dit zijn dan straten waar in de afgelopen tijd al een maximumsnelheid van 30 km/u is ingevoerd. In overleg met politie en OM kunnen we kijken op welke plekken deze manier van handhaven het best past en effectief bijdraagt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Via reacties op het verkeersbesluit zijn er meerdere suggesties van locaties ontvangen voor het plaatsen van deze flitsers die meegenomen zullen worden bij het overwegen en bepalen van de locaties die vanaf 2026 worden geplaatst (dus na uitvoering van de werkzaamheden op de 115 straten).

#### Meer controles

We vragen de politie om meer controles uit te voeren op snelheid en andere verkeersovertredingen. Daarbij gaat het dan niet alleen op controles van het autoverkeer maar ook om (bijvoorbeeld rollerbank-)controles op brom- en snorfietsen en elektrische tweewielers als fatbikes en speedpedelecs. Er is een bredere aanpak voor verkeersasociaal gedrag.

- Sommige automobilisten blijven, ondanks vele maatregelen op straat, de snelheidslimieten negeren. Dit gaat soms gepaard met ander verkeersasociaal rijgedrag, zoals hard optrekkende motoren of auto's, cruise-verkeer en knetterende uitlaten. Dit probleem vraagt om een bredere aanpak in de stad. Daarom heeft de gemeente vorig jaar een plan gepubliceerd om het verkeersasociaal rijgedrag aan te pakken. Zo worden er onder andere straten, waar veel overlast is, in de avonduren (van 20.00 tot 05.00 uur) afgesloten voor verkeer. Auto's kunnen daar dan niet meer voor overlast zorgen. Dit gebeurde op de Aert van Nesstraat, Meent, Kruiskade, Witte de Withstraat, Schouwburgplein, Rhijnspoorkade. Momenteel worden de Meent en de Kruiskade ook buiten de zomer in de weekenden afgesloten. Ook worden er meer tijdelijke flitsers ingezet op straten waar veel overlast is om op snelheid te controleren en onderzoekt de gemeente via camera's met geluidsmeters hoe te hard geluid door verkeer juridisch kan worden bestraft. Meer informatie over deze bredere aanpak is te vinden op [rotterdam.nl/30](https://rotterdam.nl/30)

#### Nauwe samenwerking met politie.

- De gemeente werkt veel samen met de politie om ervoor te zorgen dat de regels in het verkeer door alle verkeersdeelnemers worden gehandhaafd. Dit blijft de gemeente doen. Ook voor het handhaven op snelheid in Rotterdam.

#### Meer controles op lange termijn

- Vanuit verkeersveiligheid wordt er samengewerkt met het OM, VNG, G4 e.a. om handhavingsmogelijkheden te vergroten, bijv. om in de toekomst regelmatig

snelheidscontroles te houden via radar- en trajectcontroles. Daarnaast wordt in 2025 landelijk het zogenaamde BOA-bestel herzien, waarbij de vraag vanuit de gemeente beantwoord zal worden of de bevoegdheden van BOA's uitgebreid kunnen worden.

Een nieuwe maximumsnelheid zal even wennen zijn in het begin. Door de maximumsnelheid duidelijk zichtbaar te maken op vele manieren, rekent de gemeente op de medewerking van alle weggebruikers om deze straten veiliger en fijner te maken voor iedereen. Ook voor alle kinderen die buiten spelen in de buurt, voetgangers die oversteken en fietsers die op de weg fietsen.

Het college neemt de zienswijzen met nummers

4,5,6,7,9,10,11,13,20,23,25,26,28,30,32,34,35,37,38,39,44,45,46,47,48,49, 53,56, 61, 70  
61,70,72,74,75,76,92,94,100,101,105,107,111,118,120 ,121, 122,125, 130,131,132,135  
136,137,138,140,141,142,143,144,145,146,147,148,149,153, 154, 181,225,258,259,260  
262,264, 265,266,268,269,271,272,274,275,276,277,280,282,283,290,292,293  
294,295,296,298,299,300,301,302,303,304,305,306,307 voor kennisgeving aan.

## 6. Zienswijzen over effecten van GOW-30

### 6.1 Algemene effecten aanpak GOW-30

#### **Zienswijze 3:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Veel van deze straten zijn ontworpen om 50 km/h of zelfs sneller te rijden. Om hier dan alleen snelheid omlaag te brengen is onzin. Dit zal niet werken! Net als dat men niet met 50 km/h rijdt op de Vaanweg (lijkt net een autosnelweg qua ontwerp, dus niemand houdt zich aan de maximumsnelheid). Investeer liever in een herontwerp van deze wegen alvorens de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/h.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Om verkeersveiligheid te verbeteren richt de Aanpak 30km/u zich op 3 onderdelen: Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen, gedragsverandering bewerkstelligen en handhaving. Wat betreft de infrastructuur aanpassen is in het kader van Aanpak 30 gekozen voor sobere en doelmatige maatwerkoplossingen, zoals belijning en bebording aanpassen, fiets(suggestie)stroken aanbrengen en waar mogelijk snelheidsremmende maatregelen te plaatsen zoals drempel. Hierbij is rekening gehouden met belangen van hulpdiensten, openbaar vervoer en doorstroming van het verkeer. Ondanks de sobere en doelmatige maatregelen gaat de gemeente het komend jaar met behulp van diverse communicatiecampagnes ook gedragsverandering proberen te bewerkstelligen. Ook zullen er diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd worden om rotterdammers te enthousiasmeren de snelheidsverlaging op een aantal straten in hun wijk te adapteren.

Het college verklaart zienswijze 3 ongegrond.

### **Zienswijze 207**

Indiener vraagt:

*Voor enkele straten 30 km te maken en de omliggende straten niet maak je de verkeersveiligheid alleen maar slechter. Zonder de omliggende straten 30 km te maken gaat dit niet werken.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente verlaagt in 2025 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in Rotterdam. Niet overal, maar in straten waar het nodig is én kan. Bijvoorbeeld in straten waar veel mensen wonen of waar winkels, restaurants en cafés zijn. Nu geldt al in meer dan de helft van de Rotterdamse straten een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daar komen nu 115 straten bij. In die straten is de verkeerssituatie zo onveilig, dat er snel iets moet veranderen. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur. Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrij liggende fietsvoorzieningen. Ook zijn er belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. Studies hebben aangetoond dat het verlagen van de snelheid in specifieke straten vaak een positief effect heeft op de algemene verkeersveiligheid, omdat het bestuurders bewust maakt van de noodzaak om hun snelheid aan te passen. We monitoren de effecten van deze maatregel. Als daaruit blijkt dat aanvullende maatregelen getroffen moeten worden, dan wordt dit meegenomen in de vervolgstap. De gemeente heeft een ambitie om meer straten naar 30km/u te brengen.

Het college verklaart zienswijze 207 ongegrond.

### **Zienswijze 295**

Indiener geeft het volgende aan:

*Daarnaast is het belangrijk op te merken dat niet-automobilisten, zoals fietsers en voetgangers, zich vaak niet aan de verkeersregels houden. Dit gedrag blijft veelal onbestraft door gebrek aan handhaving. Dit heeft mogelijk een grotere impact op de verkeersveiligheid dan het verlagen van de maximumsnelheid. Verbetering van handhaving en naleving van bestaande regels voor alle verkeersdeelnemers zou waarschijnlijk een positiever effect hebben dan alleen het aanpassen van de snelheidslimiet. Het is dus van belang dat verkeersmaatregelen gebaseerd zijn op bewezen effectiviteit en niet op persoonlijke of politieke motieven. Een alomvattende aanpak die zich richt op gedrag, handhaving en infrastructuur zou effectiever kunnen zijn dan een eenzijdige focus op snelheidsverlaging.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Om verkeersveiligheid te verbeteren richt de Aanpak 30km/u zich op 3 onderdelen: Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen, gedragsverandering bewerkstelligen en handhaving. Wat betreft de infrastructuur aanpassen is in het kader van Aanpak 30 gekozen voor sobere en doelmatige maatwerkoplossingen, zoals belijning en bebording aanpassen, fiets(suggestie)stroken aanbrengen en waar mogelijk snelheidsremmende maatregelen te plaatsen zoals drempel. Hierbij is rekening gehouden met belangen van hulpdiensten, openbaar vervoer en doorstroming van het verkeer. De gemeente zet daarnaast in op gedragsverandering middels een stadbrede en wijkgerichte communicatiecampagne.

Voor handhaving heeft de gemeente in de afgelopen periode samen met de G4, VNG en anderen stevig gelobbyd bij het rijk voor meer bevoegdheden voor gemeenten ten aanzien van handhaving (flitspalen en bevoegdheden voor BOA's). Waardoor het nu ook wettelijk is toegestaan om te handhaven op GOW30.

### **Zienswijze 296**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het terugbrengen van de max. snelheid is een goede zaak. Echter het plan zoals het nu voorligt lijkt onsamenhangend. Neem bijv. de route Beukelsdijk, Weena, Hofplein, Pompenburg en verder. Het wordt daar af en aan 30km (bijv. Weena). Als verkeersdeelnemer wordt je tureluurs. Zo zijn er veel meer voorbeelden. Een ander probleem is de handhaving. Mijn wijkje (Waterwijk, Nesselande) is ook een 30km/u zone, maar vrijwel niemand houdt zich eraan. Er wordt ook niet gehandhaafd, de 30 km/u zone daardoor genegeerd. Het vraagt om een gedragsverandering en verkeersaso's stevig aanpakken, want de actualiteit zoals onlangs op de Warande voorkom je niet met een verkeersbesluit en een paar borden.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Om verkeersveiligheid te verbeteren richt de Aanpak 30km/u zich op 3 onderdelen: Infrastructuur / snelheidslimiet aanpassen, gedragsverandering bewerkstelligen en handhaving.

Wat betreft de infrastructuur aanpassen is in het kader van Aanpak 30 gekozen voor sobere en doelmatige maatwerkoplossingen, zoals belijning en bebording aanpassen, fiets(suggestie)stroken aanbrengen en waar mogelijk snelheidsremmende maatregelen te plaatsen zoals drempel. Hierbij is rekening gehouden met belangen van hulpdiensten, openbaar vervoer en doorstroming van het verkeer. Studies hebben aangetoond dat het verlagen van de snelheid in specifieke straten vaak een positief effect heeft op de algemene verkeersveiligheid, omdat het bestuurders bewust maakt van de noodzaak om hun snelheid aan te passen.

De gemeente zet daarnaast in op gedragsverandering middels een stadbrede en wijkgerichte communicatiecampagne.

Voor handhaving heeft de gemeente in de afgelopen periode samen met de G4, VNG en anderen stevig gelobbyd bij het rijk voor meer bevoegdheden voor gemeenten ten aanzien van handhaving (flitspalen en bevoegdheden voor BOA's). Waardoor het nu ook wettelijk is toegestaan om te handhaven op GOW30.

## **6.2 Neveneffecten (lucht, geluid, economie, verkeersdruk)**

### **Zienswijze 27**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het autoverkeer in de stad is oorzaak van een volksgezondheids crisis. Niet alleen door de verkeersdoden en gewonden, maar ook door de luchtvervuiling die in Rotterdam ieder jaar voor tientallen voortijdige overlijdens zorgt. Ook zorgt het gebruik van de auto voor te weinig lichaamsbeweging wat veel negatieve gevolgen heeft. Het is dus zeer dringend dat*

*vergaande maatregelen worden getroffen tenminste de verkeersveiligheid te verbeteren. Rotterdam kan daarbij kijken naar Oslo wat qua grootte een vergelijkbare stad is, en waar men in sommige jaren 0 verkeersdoden heeft, na het invoeren van verkeersbeperkende maatregelen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u heeft als eerste doel om de verkeerveiligheid te verbeteren. Maar daarnaast heeft het ook andere neveneffecten, zoals de mobiliteitstransitie. De aanpassing van de snelheid naar 30 km/u kan ertoe leiden dat autoritten (op korte afstand) deels vervangen worden door fiets en OV. Daarnaast heeft 30km/u ook andere voordelen voor het milieu en woonplezier, zoals betere doorstroming, minder verkeerslawaaï en een algehele verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving in de stad.

Het college neemt zienswijze 27 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 83**

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig besluit! Alle maatregelen om het verkeer in de stad veiliger te maken sta ik achter. Zo ook het besluit om de Nieuwe Binnenweg een eenrichtingsweg te maken. Hopelijk kan dit besluit ook de geluidsoverlast beperken!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en dat u achter het besluit staat. Het voorstel om de Nieuwe Binnenweg eenrichtingsverkeer te maken maakt onderdeel uit van het verkeerscirculatieplan welke in het voorjaar van 2025 ter besluitvorming gaat. Dit maakt geen onderdeel uit van de Aanpak 30km/u. De invoering van aanpak 30km/u heeft een positief effect op geluidsoverlast.

Het college neemt zienswijze 83 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 84 :**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een zeer verstandig besluit waarmee veiligheid voor bewoners sterk bevorderd wordt en tevens is mijn verwachting dat het gebruik van OV wordt gestimuleerd. Dat is hard nodig, ook al zal het even slikken zijn voor automobilisten. Tevens dus goed voor milieu en woonplezier.*

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u heeft als eerste doel om de verkeerveiligheid te verbeteren. Maar daarnaast heeft het ook andere neveneffecten, zoals de mobiliteitstransitie. De aanpassing van de snelheid naar 30 km/u kan ertoe leiden dat autoritten (op korte afstand) deels vervangen worden door fiets en OV. Daarnaast heeft 30km/u ook andere voordelen voor het milieu en woonplezier, zoals betere doorstroming, minder verkeerslawaaï en een algehele verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving in de stad.

Het college neemt zienswijze 84 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 85:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed idee. Het verminderd geluidsoverlast en van mij hoeft er alleen maar bestemmingsverkeer in de stad.*

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naar verwachting zal de invoering van 30km/u leiden tot minder verkeerslawaaï. Studies tonen aan dat een verlaging van de snelheid van voertuigen op een weg van 50 km/u naar 30 km/u resulteert in een afname van het geluidsniveau met ongeveer 3 tot 5 decibel (dB). Dit lijkt een klein verschil, maar het menselijk oor ervaart een afname van 3 dB als bijna een halvering van het geluid. Daarnaast werkt de gemeente Rotterdam aan een bredere mobiliteitsaanpak om de stad in de toekomst leefbaar en veilig te maken.

Het college verklaart neemt zienswijze 85 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 111:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bij deze wil ik mijn bezwaar indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit voor de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u in de betreffende 115 straten. Mijn bezwaren zijn als volgt:*

*2.Milieu-impact: Het is bekend dat voertuigen die in stedelijke gebieden met een lagere snelheid rijden, vaak inefficiënter brandstof verbruiken door het constant optrekken en afremmen. Dit zou kunnen leiden tot een toename van de CO2-uitstoot en luchtvervuiling, wat haaks staat op de milieudoelstellingen van de gemeente.*

*4.Economische impact: De verlaging van de snelheid kan een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen in de betrokken straten. Langere reistijden kunnen ondernemers benadelen en klanten afschrikken, wat een economische impact zou kunnen hebben.*

*Om deze redenen verzoek ik u om het voorstel te heroverwegen en alternatieven te onderzoeken die de verkeersveiligheid verbeteren zonder onnodige nadelen voor de doorstroming, het milieu, en de lokale economie.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat voor wat betreft de milieu-impact weten dat voertuigen bij het optrekken en afremmen meer brandstof kunnen verbruiken, maar er zijn ook factoren die juist bijdragen aan verlaging van milieu-effecten. Zo leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. Daarnaast leidt de invoering van 30km/u tot een mobiliteitstransitie. De verlaging van de snelheid naar 30 km/u kan ertoe leiden dat autoritten (op korte afstand) deels vervangen worden door fiets en OV. Dit draagt bij aan de duurzame mobiliteitstransitie en het stedelijke beleid om de stad slimmer bereikbaar te houden voor verschillende vormen van Mobiliteit.

Met betrekking tot de economische impact merkt het college op dat een verlaging van de snelheid kan worden gezien als een mogelijke belemmering voor bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen, maar er ook argumenten zijn waarom dit juist economisch voordelig kan zijn. Een verbeterde verkeersveiligheid stimuleert economische activiteit. De invoering van 30km/u maken straten veiliger, wat leidt tot een aantrekkelijker omgeving

voor klanten, bewoners en bezoekers. Veiligere straten trekken meer voetgangers en fietsers aan, die vaak direct bijdragen aan de omzet van lokale ondernemers. Ook draagt de invoering van 30km/u bij aan de verbetering van de algehele verkeersveiligheidsbeleving in de stad. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen. Straten waar voetgangers en fietsers zich comfortabeler voelen en kunnen bijdragen aan een levendige straatomgeving, wat aantrekkelijker is de lokale ondernemer.

Het college verklaart zienswijze 111 ongegrond

**Zienswijze 159:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het plan voor 30 km juich ik toe. Het is hard nodig. Je zou bijna denken dat auto en motor verkeer te allen tijde alleenrecht heeft. Dat moet terug gedrongen worden. Dit heeft ook invloed op het milieu en onthaasten. Ga er mee door!!!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze .

De invoering van 30km/u heeft meerdere voordelen, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft het ook een positief effect op het milieu (bijv. minder verkeerslawaaï) en leidt tot een verbetering van de algehele verkeersveiligheidsbeleving. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen.

Het college neemt zienswijze 159 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 167:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben het volledig eens met het besluit om naar 30 km/u te gaan. Ik hoop dat dit voor veel mensen aanleiding zal zijn de auto te laten staan en gebruik te maken van mn de fiets of het openbaar vervoer. Lopen mag natuurlijk ook. Op naar een veiligere en schonere stad.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Door de lagere snelheden hoopt het college inderdaad dat meer mensen de overstap maken naar duurzamere vervoersmiddelen zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer. Daarnaast draagt een rustiger en veiliger straatbeeld bij aan een prettiger en gezondere leefomgeving voor iedereen.

Het college neemt zienswijze 167 voor kennisgeving aan

**Zienswijze 169:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben erg blij dat de gemeente zich serieus bezighoudt met het leefbaarder maken van onze stad. In mijn mening wordt de fysieke omgeving te vaak weggezet als simpelweg een middel om ergens te komen of doorheen te lopen, en te weinig als plek om tijd door te brengen, waarbij de inrichting daarvan grote invloed heeft op onze sociale en fysieke mogelijkheden. Op naar een stad waar we ruimte geven om elkaar te ontmoeten op elke straathoek!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan. Door de lagere snelheden hopen we inderdaad dat meer mensen de overstap maken naar duurzamere vervoersmiddelen zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer. Daarnaast draagt een rustiger en veiliger straatbeeld bij aan een prettiger en gezondere leefomgeving voor iedereen

Het college neemt zienswijze 169 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 170:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik wil graag mijn steun uitspreken voor het voorstel om de snelheid op 115 straten in Rotterdam te verlagen naar 30 km/u. Dit lijkt me een goede stap om de verkeersveiligheid te verbeteren, vooral voor fietsers en voetgangers. Bovendien zorgt het voor minder geluidsoverlast en een prettigere leefomgeving.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en door de lagere snelheden hopen we inderdaad dat meer mensen de overstap maken naar duurzamere vervoersmiddelen zoals fietsen, lopen en het openbaar vervoer. Naar verwachting zal de invoering van 30km/u leiden tot minder verkeerslawaaï. Studies tonen aan dat een verlaging van de snelheid van voertuigen op een weg van 50 km/u naar 30 km/u resulteert in een afname van het geluidsniveau met ongeveer 3 tot 5 decibel (dB). Dit lijkt een klein verschil, maar het menselijk oor ervaart een afname van 3 dB als bijna een halvering van het geluid. Ook leidt de invoering van 30km/u tot een algehele verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving in de stad. Een snelheid van 30km/u draagt bij een betere verkeersveiligheidsbeleving. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen

Het college neemt zienswijze 170 voor kennisgeving aan.

## **6.3 Effect (doorstroming, verkeersveiligheid)**

**Zienswijze 66:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Er zou meer draagvlak zijn voor 30km\uur wegen als de ontsluiting van Rotterdam op de belangrijke doorvoerwegen wordt verbeterd. Dit is de laatste jaren drastisch achteruitgegaan waardoor autobezitters het ervaren als het structureel pesten van de autobezitter. Op de wegen Blaak, 's Gravendijkwal, Rochussenstraat, Westzeedijk, Maastunnel, Erasmusbrug, Brielselaan, Maashaven is met de auto gewoonweg onbegaanbaar!! Verbeter de ontsluiting van Rotterdam dus voor alle doelgroepen,*

- *De doorvoerbaarheid van de autowegen op belangrijke ontsluitingswegen*
- *Minder stoplichten voor fietspaden*
- *Meer gebieden uitsluitend begaanbaar maken voor voetgangers*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De verbetering van de doorstroming op

belangrijke doorvoerwegen maar maakt deel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. Wel leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede.

Het college verklaart zienswijze 66 ongegrond.

### **Zienswijze 102**

Indiener geeft het volgende aan:

*Weer een gevalletje van autobezitters/ gebruikers pesten. Eerst overal betaald parkeren invoeren, daarna aantal parkeerplekken verminderen en nu weer snelheid tot 30 km per uur brengen. Dit alles om autogebruik en bezit te ontmoedigen. Het heeft niks te maken met milieu of veiligheid.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. Wel leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. Ook heeft het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u een zeer positief effect op de verkeersveiligheid, zo heeft een fietser of voetganger 90% meer overlevingskans bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg.

Het college verklaart zienswijze ongegrond.

### **Zienswijze 103:**

Indiener geeft het volgende aan:

*U heeft het leven vd Rotterdammers al een hel gemaakt, Zie willemsbrug, 1 baan) file van hier tot tokió. Erasmusbrug superdruk en vervelend en door 30km maaktvu het nog moeilijker. Voor de ene 2 procent moet de rest 98 procent boeten. Niet mee eens.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Wel leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede.

Het college verklaart zienswijze 103 ongegrond.

### **Zienswijze 104:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik woon zelf op de Dorpsweg. En het is nu al file overal omdat de gemeente zo slim is geweest om van zuid tot Blijdorp 1 baan weg van te maken. De 30 kilometer gaat een ramp worden al helemaal met de werkzaamheden op de pleinweg 7 maanden lang. Wonen in Rotterdam wordt steeds minder leuk!!!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Wel leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De werkzaamheden op de Pleinweg staan hier los van.

Het college verklaart zienswijze 104 ongegrond.

**Zienswijze 106:**

Indiener geeft het volgende aan:

*kan ik heel kort over zijn, maak er 40 van want bij 30 sta je bijna stil en dat bevordert de doorstroom niet. Heel fijn dat u de mening vraagt van de burgers maar iedereen weet dat dit een formaliteit is aangezien alles al besloten is, net als de onzinnige beslissing om bijna overal 1 rijstrook te maken, willemsbrug en maastunneltraject waardoor er nog meer files zijn en nog meer uitstoot. De mensen van de gemeente die dit hebben bedacht hebben duidelijk geen hoog IQ, maar dat zal de standaard zijn.....want ieder weldenkend mens weet dat het dan alleen maar erger word met de doorstroom van het verkeer en dus meer uitlaatgassen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat het op grond van wet- en regelgeving niet mogelijk om voor motorvoertuigen 40 km/u in te stellen. Vanuit verkeersveiligheid leidt 30km/u tot minder ernstig of dodelijke slachtoffers dan 40km/u. Ook leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming en minder stilstand. In 30 km/u-gebieden, worden doorgaans verkeersstromen beter beheerst. Dit kan leiden tot minder onnodige stilstand en minder abrupt optrekken en remmen. Door een meer gelijkmatige snelheid wordt het inefficiënte rijgedrag beperkt. Het instellen van een snelheid van 40 km/uur leidt derhalve logischerwijs tot minder overlevingskansen dan bij 30 km/uur en minder positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Het college verklaart zienswijze 106 ongegrond.

**Zienswijze 107:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben het zeer oneens met deze plannen. Ik weet dat u hier toch niets mee gaat doen en de plannen er gewoon doorgedrukt gaan worden, maar ik stuur het toch maar. Als automobilist die woont in Rotterdam en werkt buiten de stad, ben ik afhankelijk van het wegennet. Overigens ben ik ook fietser en voetganger en ervaar ik nooit problemen qua onveiligheid: je moet alleen niet door rood fietsen of lopen... De gemeente hanteert een doelredeneratie om zelf in het 30 km/u-sprookje te kunnen geloven. 30 km/u lost geen problemen op (mensen die nu ongelukken veroorzaken, rijden vaak al*

*harder dan de toegestane snelheid, en zullen dat blijven doen) maar creëert wel nieuwe. Een lappendeken van 30 en 50-wegen, wie verzint dat? Bovendien hebben Rotterdammers niet voor niets massaal voor “auto-partijen” (Leefbaar, VVD, Denk) gestemd in de laatste Gemeenteraadsverkiezingen. Helaas zijn die beloftes meteen na de verkiezingen het raam uit gekieperd. Daar ben ik uitermate teleurgesteld over. Ondertussen loopt het verkeer vast en word ik als bewoner die afhankelijk is van de auto de stad uit gepest.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat de aanpak 30km/u onderdeel uitmaakt van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. Wel leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede.

Het college verklaart zienswijze 107 ongegrond.

**Zienswijze 109**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik heb gezien dat bepaalde straten dit hard nodig hebben maar andere niet. Bijv in mijn buurt de Beukelsdijk - hard nodig - maar niet voor de Heemraadsingel vanaf de rotonde richting noord. 30km/uur zou niemand aanhouden. 40km/uur lijkt mij een betere oplossing om te beginnen. Als het erger wordt, dan pas naar 30km/uur gaan.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat de zienswijze over het verlengde van de Heemraadssingel vanaf de rotonde richting het tunneltje bij diergaarde Blijdorp gaat. Dit betreft de Van Aerssenlaan, waarvoor geldt dat sinds het najaar van 2024 voor het hele wegvak al een 30 km/uur-snelheidsregime van kracht is. In het kader van het plan Aanpak 30 proberen we zoveel mogelijk wegen, daar waar het kan en nodig is, naar 30 km/uur te brengen.

Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft een zeer positief effect op de verkeersveiligheid:

- Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u.
- Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskansen bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg.

Het college laat weten dat het op grond van wet- en regelgeving niet mogelijk om voor motorvoertuigen 40 km/u in te stellen. Daarnaast leidt 40 km/u logischerwijs tot minder overlevingskansen dan bij 30 km/uur en minder positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Het college verklaart zienswijze 109 ongegrond

**Zienswijze 110:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Is er onderzoek geweest naar het verplaatsen van bromfietsen naar de rijbaan voor auto's. Het is een weerwar van (brom) fietspad naar rijbaan vice versa. Hoeveel procent is toe te wijzen Aan het percentage toename ongevallen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Uit onderzoek blijkt niet dat de maatregel Bromfiets op de Rijbaan heeft geleid tot een significante toename van het aantal ongevallen onder bromfietsgebruikers. Daarnaast is de Aanpak 30 bedoeld om het aantal ongevallen met kwetsbare weggebruikers op zowel rijbaan, fietspad als voetpad te doen verminderen in zowel aantallen als ernst.

Het college verklaart zienswijze 110 ongegrond.

**Zienswijze 111:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bij deze wil ik mijn bezwaar indienen tegen het ontwerpverkeersbesluit voor de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u in de betreffende 115 straten. Mijn bezwaren zijn als volgt:*

*1. Verkeersdoorstroming: Een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u in deze straten zal waarschijnlijk leiden tot een verslechtering van de verkeersdoorstroming, vooral op de drukke wegen. Dit kan resulteren in langere reistijden en meer files, wat niet in lijn is met een efficiënte verkeersafwikkeling binnen de stad.*

*3. Veiligheid en Handhaving: Hoewel 30 km/u bedoeld is om de verkeersveiligheid te verhogen, is het de vraag of de maatregel zonder voldoende handhaving daadwerkelijk effect zal hebben. Zonder adequate controle op snelheidsovertredingen zal de maatregel mogelijk weinig bijdragen aan de verkeersveiligheid, terwijl de kosten voor aanpassing van de infrastructuur aanzienlijk kunnen zijn.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat uit onderzoek blijkt dat invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

Het college verklaart zienswijze 111 ongegrond.

**Zienswijze 112:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dit zal alleen maar voor verkeersdrukte zorgen. Er zijn al genoeg rijstroken afgesloten of verminderd. Daarnaast geeft dit geen oplossing voor associaal rijgedrag en ongevallen. Mensen gaan toch sneller rijden. Dit is alleen maar geldverspilling. Beste oplossing is bijvoorbeeld minder zebrapaden aanleggen wat ook geadviseerd wordt en daar waar het kan 70 km/h maken zoals de Gordelweg. Daarnaast is de stad ook druk dus het is dan logisch dat er meer verkeersongelukken gebeuren. Ik ben ook een slachtoffer geweest van een zware ongeluk waarbij ik letsel heb opgelopen. Ik heb hierop wat ervaringen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college beseft hoe ingrijpend de

persoonlijke ervaring van indiener is en begrijpt dat verkeersveiligheid voor bewoners en weggebruikers een belangrijk punt is. De invoering van Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Zo zet de gemeente onder andere ook in op de aanpak verkeersasos en blackspots (waarbij gevaarlijke plekken in de stad worden verbeterd). Met de aanpak 30km/u sluit de gemeente geen rijstroken af. Met sobere en doelmatige maatregelen (bebording, belijning en snelheidsremmende maatregelen) kan wel de verkeersveiligheid verbeterd worden op veel straten. De invoering van 70km/u op straten in de stad staat haaks op het beleid van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren. De kans dat een voetganger een ongeluk overleeft, stijgt bij 30 km/uur zelfs naar 90%. Dit komt doordat een auto bij een snelheid van 50 km/uur 2 keer zo lang nodig heeft om te remmen en stil te staan. Elke extra seconde en meter kan het verschil betekenen tussen leven en dood.

Het college verklaart zienswijze 112 ongegrond.

### **Zienswijze 115**

Indiener geeft het volgende aan:

*Deze verordening is wat kort door de bocht. Er staat niet vermeld waarom er op deze wegen veel ongevallen zijn. Mogelijk wordt harder gereden dan 50 waardoor ongelukken ontstaan. Of zijn en andere oorzaken. Ben van mening dat bovenstaande onvoldoende onderbouwd is en het meer irritatie zal veroorzaken. Wat ook ongelukken door kunnen ontstaan.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat uit de jaarlijkse inventarisatie van ongevallen in Rotterdam komt naar voren dat het knelt op de 50 km/uur-wegen. 80% van de letselongevallen vindt plaats op deze wegen. Op 30 km/u wegen is de overlevingskans bovendien 90% hoger. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft een zeer positief effect op de verkeersveiligheid:

- Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u.
- Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskans bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg.

Onderzoekers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) onderzochten daarnaast het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom. Cijfermatig is SWOV nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als de helft van de straten met een 50 km/uur-limiet wordt omgezet naar een 30 km/uur-limiet. Naar schatting zal het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel dalen, variërend tussen 22% en 31%. Dit wordt bevestigd door de ervaringen van andere steden die op veel wegen 30 km/u als snelheidslimiet hebben ingevoerd. Zo raakten er sinds invoering van veel 30 km/u straten in Brussel aanzienlijk minder voetgangers en fietsers gewond dan daarvoor.

Het college verklaart zienswijze 115 ongegrond

### **Zienswijze 118**

Indiener geeft het volgende aan:

*30km is een zeer lage snelheid. 40km had een beter alternatief geweest. Alles staat en valt bij handhaving. Voor auto's is 30km een technisch beroerde snelheid. Te snel voor de 2e*

*versnelling, te langzaam voor de 3e versnelling. Ik hoop dat dit besluit nog wordt heroverwogen. Dit voelt nu echt als iets wat de Rotterdamse burger door de strot wordt geduwd.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. 40km/u is landelijke gezien geen gangbare snelheid en vanuit verkeersveiligheid leidt 30km/u tot minder ernstig of dodelijke slachtoffers dan 40km/u. ook leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming en minder stilstand. In 30 km/u-gebieden, worden doorgaans verkeersstromen beter beheerst. Dit kan leiden tot minder onnodige stilstand en minder abrupt optrekken en remmen. Door een meer gelijkmatige snelheid wordt het inefficiënte rijgedrag beperkt. Het college laat verder weten dat het op grond van wet- en regelgeving niet mogelijk is om voor motorvoertuigen 40 km/u in te stellen. Het instellen van een snelheid van 40 km/uur leidt logischerwijs ook tot minder overlevingskansen dan bij 30 km/uur en minder positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Het college verklaart zienswijze 118 ongegrond

**Zienswijze 123:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Niet mee eens met snelheid naar 30 Km, er zijn meerdere wegen die verpest zijn door twee naar een baan. Bus banen waar allen 4 of 5 bus per uur rijdt terwijl zit ander ban vast met auto's. Als gemeente wil geen auto's in stad dan moet ze stoppen met autos verkopen. Wij betalen wegen belastingen om niet op de weg te zijn. Oneerlijk parkeerboetes en weg werkzaamheden zonder proper omleiding plan. Werkzaam heden ook hele jaar door maar geen verbetering. Dit klink raar. Rotterdam was beter stad in vergelijking met ander steden in randstad maar wegen in rotterdam zijn helemaal verpest. Aub maak wegen gebruikbaar voor alle voertuigen. Het is niet leuk meer op weg te zijn waar zelf fiets sneller.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid.

Het college verklaart zienswijze 123 ongegrond.

**Zienswijze 125:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik wil bezwaar maken tegen de verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u in Rotterdam. Hoewel verkeersveiligheid belangrijk is, heb ik de volgende bedenkingen:*

- 1. Effectiviteit: Ongelukken ontstaan niet alleen door snelheid, maar ook door factoren als afleiding en infrastructuur. Snelheidsverlaging pakt deze oorzaken niet aan.*
- 2. Verminderde doorstroming: Een lagere snelheid kan leiden tot verkeersopstoppen, langere reistijden en verschuiving van verkeer naar omliggende wegen.*
- 3. Alternatieven: Gerichte maatregelen zoals betere infrastructuur en handhaving zijn mogelijk effectiever dan een algemene snelheidsverlaging.*
- 4. Economische impact: Langzamere reistijden kunnen hogere kosten voor bedrijven*

*veroorzaken, wat de lokale economie kan schaden.*

*Ik verzoek u daarom om de maatregel te heroverwegen en naar alternatieve oplossingen te kijken.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat voor wat betreft de effectiviteit opgemerkt kan worden dat een verkeersongeval altijd een samenkomst van verschillende aspecten is zoals niet goed opletten, telefoongebruik, onder invloed rijden, onderschatting van de verkeerssituatie, etc.

De snelheid van de auto en de snelheidsverschillen met bijvoorbeeld fietsers en voetgangers spelen daarin echter stuk voor stuk een grote rol. Daar wil de gemeente wat aan doen. Een hogere rijsnelheid heeft invloed op zowel de kans dat een ongeval plaatsvindt als de ernst daarvan. Dit maakt ook dat de gemeente meer wegen naar 30 km/u wil brengen. Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u. Daarnaast is ook de beschikbare tijd om te reageren kleiner, wat ook bijdraagt aan het wel of niet kunnen voorkomen van een botsing. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto. Bij een snelheid tot 30 km/uur kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een relatief veilige manier mengen. (SWOV (2018). 30km/uur-gebieden. SWOV-factsheet, mei 2018. SWOV, Den Haag).

Met betrekking tot de verminderde doorstroming merkt het college op dat de invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

De gemeente zet met de invoering van 30km/u in op gerichte maatregelen zoals belijning, bebording en snelheidremmende maatregelen en handhaving. Dit project gaat niet over een algehele snelheidsverlaging in de hele stad, maar is gericht op straten waar dit 'nodig en mogelijk is'.

Ten aanzien van de economische impact kan een verlaging van de snelheid worden gezien als een mogelijke belemmering voor bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen, maar zijn er ook argumenten waarom dit juist economisch voordelig kan zijn. Een verbeterde verkeersveiligheid stimuleert economische activiteit. De invoering van 30km/u maken straten veiliger, wat leidt tot een aantrekkelijkere omgeving voor klanten, bewoners en bezoekers. Veiligere straten trekken meer voetgangers en fietsers aan, die vaak direct bijdragen aan de omzet van lokale ondernemers. Ook draagt de invoering van 30km/u bij aan een betere verkeersveiligheidsbeleving in de stad. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen. Straten waar voetgangers en fietsers zich comfortabeler voelen en kunnen bijdragen aan een levendige straatomgeving, wat aantrekkelijker is de lokale ondernemer.

Het college verklaart zienswijze 125 ongegrond.

#### **Zienswijze 126**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het kan dan wel veilig zijn, maar door de maximumsnelheid te verlagen met 20 km/u op de openbare weg, zorg je wel voor file!!! Ik woon in Overschie (Kleinpolderplein). Centraal aan*

*de A15 en A20. Het verkeer moet blijven doorrijden. Er zijn hier doorgaande wegen. Langzaam rijdend verkeer kan dus zeker voor ophoping zorgen hier. Zoals het hier nu aan toegaat in Overschie, mag ook altijd blijven.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Uit onderzoek blijkt dat door invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie.

Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

Het college verklaart zienswijze 126 ongegrond.

**Zienswijze 127:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik denk dat er hierdoor meer ongelukken gaan gebeuren. Mensen gaan geïrriteerder raken, doordat er nog meer ontstopping gaat ontstaan in het verkeer in Rotterdam. Hierdoor kunnen mensen de regel negeren en wellicht nog harder gaan rijden dan de normale 50 km/uur. Ik vind dat de 30 km/uur regel in 115 extra straten invoeren gaat zorgen voor meer verkeerschaos.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Uit onderzoek blijkt dat door invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

Het college verklaart zienswijze 127 ongegrond.

**Zienswijze 128**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind dit een onzinnig iets en de tijd van de gemeente en het geld kan veel beter besteed worden. De wegen zijn breed genoeg en ruim genoeg om 50km/u te rijden. De fietsbaan en rijbaan zijn gescheiden. De automobilist wordt gepest en de beleidsmakers hebben zelf geen enkel inzicht hierin aangezien het hen niet raakt.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Uit de jaarlijkse inventarisatie van ongevallen in Rotterdam komt naar voren dat het knelt op de 50 km/uur-wegen. 80% van de letselongevallen vindt plaats op deze wegen. Op 30 km/u wegen is de overlevingskans bovendien 90% hoger. Uit onderzoek blijkt dat door invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken.

Het college verklaart zienswijze 128 ongegrond.

**Zienswijze 153:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ook een puntje: het aantal werkzaamheden en omleidingen is ook niet te doen. Vaak ligt alles tegelijkertijd open, en kan je nergens meer komen. Door de snelheidslimiet te verlagen ben ik bang dat alles nóg voller komt te staan. Graag hier wat meer ruimte bieden en beter plannen. Ik woon in Kralingen Crooswijk, en het is niet meer te doen om ergens te komen*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Uit onderzoek blijkt dat invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk

Het college verklaart zienswijze 153 ongegrond.

**Zienswijze 162:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik zeg DOEN. Er gebeuren inderdaad veel te veel ongelukken en ook vallen er te veel doden door de roekeloze automobilisten. Rotterdam moet een stad met minder auto's worden in het algemeen!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken

Het college neemt zienswijze 162 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 168:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Voor de veiligheid is het beter 30 ipv 50 te rijden.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken.

Het college verklaart zienswijze ter kennisname.

**Zienswijze 171:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fantastisch initiatief. Al weet ik niet hoe de praktijk er uit ziet in Amsterdam na de invoering van deze maatregel, ben ik van mening dat veiligheid in de binnenstad beter moet. Mijn ervaring is dat er genoeg straten zijn waar met 70 gereden wordt. Rotterdam - ook al houd ik van deze stad - is toch ook een plek van hufters (zeker als het om het verkeer gaat). Een vriend van mij is laatst nog aangereden op de Bergweg doordat een of andere debiel keerde zonder te kijken. Ik hoop dat max naar 30 de veiligheid verbetert. Of het werkt moeten we nog zijn, maar mijn stem hebben jullie!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college beseft hoe ingrijpend de persoonlijke ervaring van indiener is en begrijpt dat verkeersveiligheid voor bewoners en weggebruikers een belangrijk punt is. De invoering van 30km/u leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. We zetten bijvoorbeeld in op een bredere aanpak voor verkeersasociaal gedrag. Wij kijken ook naar de ervaringen in Amsterdam.

Het college neemt zienswijze 171 voor kennisgeving aan.

**Zienswijze 248**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het een zwaar onnodige maatregel. De wegen in Rotterdam is juist heel ruim in vergelijking met andere steden. Je kan hier prima veilig 50 rijden. Dit is de zoveelste regel om automobilisten te pesten en gaat de nu al extreme files alleen maar erger maken. Elke maatregel die genomen is om de files terug te nemen, heeft het alleen maar erger gemaakt.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De invoering van 30km/u leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

Het college verklaart zienswijze 248 ongegrond.

**Zienswijze 252**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik spreek mijn zorgen uit over de negatieve gevolgen van de Aanpak 30 km/u. Jullie stellen dat het hierdoor overzichtelijker wordt voor alle weggebruikers. Ik vrees echter dat door het beleid van de Gemeente Rotterdam het juist onoverzichtelijker wordt. Rotterdam staat nu meestal al flink vast en een lagere snelheid zal eraan bijdragen dat er nog meer files ontstaan en dus ook meer verkeerslawaaï tot gevolg. Dit wordt veroorzaakt door het beleid dat er teveel ruimte voor de auto wordt weggehaald en de OV-voorzieningen onvoldoende zijn om dit op te vangen. Om het effect tot meer leefbaarheid met 30 km/u te bereiken benadruk ik dat er naast de snelheidsverlaging meer parkeergelegenheden moeten komen aan de rand van Rotterdam en beter OV (denk aan meer metro's, trams en bussen). Ik erger me eraan dat de parkeergelegenheden aan de rand van Rotterdam vaak veel te vol zijn om prettig Rotterdam in te kunnen. Dus om de zienswijze af te sluiten, goed dat er aan de leefbaarheid met 30 km/u wordt gedacht maar de snelheid is niet de enige oorzaak van dat het onoverzichtelijk kan zijn in Rotterdam. Dit komt ook door de verdeling voor de weggebruikers in Rotterdam onvoldoende is en achteruit is gegaan door verkeerde keuzes van de gemeente in de afgelopen jaren.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat de Aanpak 30km/u onderdeel uitmaakt van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Er wordt een verkeerscirculatieplan(VCP) opgesteld voor centrum en omliggende wijken waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij. Ook heeft de gemeente in mei '24 de P+R strategie vastgesteld, die zicht richt op het stimuleren van bezoekers en forenzen om gebruik te maken van P+R-locaties aan de rand van de stad. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk.

Het college verklaart zienswijze 252 ongegrond.

**Zienswijze 255**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zwaar tegen. Zal nog onrustiger gereden worden door frustratie*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Uit onderzoek blijkt dat invoering van 30km/u leidt tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede. De reistijd blijft bij een verlaging van de snelheidslimiet van 50 km/u naar 30 km/u nagenoeg gelijk. De invoering van 30km/u heeft meerdere voordelen, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft het ook een positief effect op het milieu (bijv. minder verkeerslawaaï) en leidt tot een verbetering van de algehele verkeersveiligheidsbeleving. Als de beleefde verkeersveiligheid positief is dan draagt dit bij aan actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen.

Het college verklaart zienswijze 255 ongegrond.

**Zienswijze 305**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed initiatief. Ik snap dat er onderzoek is gedaan naar waar de meeste ongelukken gebeuren en dat dat op 50-wegen is. Ik vraag we wel af of het komt doordat 50 km/uur te snel is of omdat mensen (veel) harder reden dan 50 en/of bijvoorbeeld met hun telefoon bezig waren (niet alleen automobilisten, maar vooral ook fietsers die betrokken zijn bij een ongeluk). De vraag is of alleen de maximale snelheid terugbrengen (veel) zal helpen. Ik denk dat een groot deel ook (verkeers)fatsoen is. En als dit er niet komt vanuit huis (opvoeding), moet dat door te informeren i.c.m. controleren en (zwaarder) straffen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Een verkeersongeval is altijd een samenkost van verschillende aspecten, niet goed opletten, telefoongebruik, onder invloed rijden, onderschatting van de verkeerssituatie, etc. Maar de snelheid van de auto en de snelheidsverschillen met bijvoorbeeld fietsers en voetgangers spelen daarin stuk voor stuk

een grote rol. Daar willen we wat aan doen. Een hogere rijsnelheid heeft invloed op zowel de kans dat een ongeval plaatsvindt als de ernst daarvan. Dit maakt ook dat we als stad meer wegen naar 30 km/u brengen. Een auto heeft bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u. Daarnaast is ook de beschikbare tijd om te reageren kleiner, wat ook bijdraagt aan het wel of niet kunnen voorkomen van een botsing. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto. Bij een snelheid tot 30 km/uur kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen op een relatief veilige manier mengen.

Het college verklaart zienswijze 305 ongegrond.

## 7. Zienswijzen over GOW-30 in de hele stad

### Zienswijze 11

Indiener geeft het volgende aan:

*Goede ontwikkeling.*

*Eigenlijk moet de norm gewoon 30 zijn en moet de snelheid 50, indien mogelijk, worden aangegeven.*

### Zienswijze 13

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind dat alle straten binnen de bebouwde kom 30 km/u moeten worden.*

### Zienswijze 50

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik denk dat het heel belangrijk is dat dit gebeurt voor en de mens en de natuur. Het kan levensbedreigende ongelukken voorkomen. Van mij zouden op alle straten van Rotterdam het limiet van 30km/u mogen gelden.*

### Zienswijze 53

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het heel goed dat er een uitbreiding van het aantal straten komt waar de Max. snelheid wordt gereduceerd naar 30 km/h. Ik vind het alleen zeer verwarrend dat het steeds zones betreffen, delen van straten. Qua reistijd maakt het voor mensen niets uit. Mijns inziens kun je het beste de hele stad 30 km/h maken, binnen één groot gebied. Dat schept duidelijkheid. Daar omheen zijn er 50 km/h zones, Daar moet dan ook echt 50 km/h gehandhaafd worden! Dit is vaak nu in de avonduren totaal niet het geval.*

### Zienswijze 54

Indiener geeft het volgende aan:

*In aanvulling op mijn eerdere bericht: Reeds is aangetoond dat het qua reistijd nauwelijks verschil uitmaakt. Dit geldt ook voor de hulpdiensten. Gezien het feit dat voor hulpdiensten de maximumsnelheid bij spoed niet geldt, en zij deze indien verantwoord mogen overschrijden, is dit dus geen reden om straten te excluderen van de reductie van de max snelheid naar 30 km/h.*

### Zienswijze 90

Indiener geeft het volgende aan:

*Hoe meer straten 30km/u, autoluw of met een modern mobiliteitsbeleid, hoe beter.*

### Zienswijze 91

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig idee! Stillere straten en nog veiliger ook. Verzoek alleen om het naar meer straten uit te breiden. Proficiat voor dit besluit!*

### Zienswijze 95

Indiener vraagt:

*Ik ben voor de aanpak om in zoveel mogelijk straten 30km/u te laten rijden. Wij zijn in Nantes (Frankrijk) geweest waar dit ook op grote schaal is doorgevoerd. Dit geeft een heel rustig straatbeeld. Op veel plaatsen zijn de dubbele rijstroken gehalveerd, 1 rijstrook voor de auto's en 1 rijstrook voor fietsers, scooters enz. Er kan door auto's dus ook niet meer ingehaald worden. Iedereen kan dus niet anders dan dit accepteren en daardoor loopt alles heel vloeiend en , vooral belangrijk, heel rustig.*

#### **Zienswijze 147**

Indiener geeft het volgende aan:

*Dit is een fantastisch initiatief! Van mij mag dit zelfs de norm worden in alle straten in de stad.*

#### **Zienswijze 149**

Indiener vraagt:

*Ik zou graag zien dat ook het centrum van Rotterdam een volledige 30 km/u zone wordt. In Amsterdam is dit een succes en heeft het de stad al een stuk veiliger gemaakt.*

#### **Zienswijze 152**

Indiener vraagt:

*Een goed besluit, meer ruimte & veiligheid voor voetgangers en fietsers. Wat mij betreft in nog meer straten toepassen!*

#### **Zienswijze 226**

Indiener geeft het volgende aan:

*Helemaal mee eens. Voer dit ajb overal door in de bebouwde kom. Dat voorkomt een hoop ellende. Om verwarring te voorkomen is het ook veel eenvoudiger om overal 30 km/uur te hanteren i.p.v. in de ene straat wel en de andere weer niet.*

#### **Zienswijze 245**

Indiener geeft het volgende aan:

*Alle straten in Rotterdam moeten naar maximaal 30 km/u. Dank u!*

#### **Zienswijze 298**

Indiener geeft het volgende aan:

*Prima, wat mij betreft heel Rotterdam.*

#### **Zienswijze 199**

Indiener vraagt:

*Ik geef graag mee dat het m.i. eenvoudiger en doeltreffender kan, ter een cirkel om dát deel van de stad dat u 30 km/u moet worden en maak ALLES daarbinnen 30 km/uur, in ieder geval ieder straat waar er 30 km gereden gaat worden, de gehele straat. Waarom zo bedacht met krankzinnig lijkende missers, de Nieuwe Binnenweg wordt alleen tussen Eéndrachtsplein en 's Gravendijkwal 30, terwijl de grote narigheid ligt tussen de 's Gravendijkwal en Lage Erfbrug, waar auto's regelmatig de 90 km/uur aantikken, helaas nooit wanneer er politie is. en wat de tram betreft op ditzelfde deel >> náár het Heemraadsplein via de Mathenesserlaan en náár de Molenlaan via de Nieuwe Binnenweg.*

#### **Zienswijze 200**

Indiener vraagt:

*Heel verwarrend voor iedereen. De ene straat wel en soms zelfs maar een stukje van de straat (bv Nieuwe Binnenweg) en de andere straat weer niet. Dit gaat niet goed werken!! Doe de hele stad 30 km.*

### **Zienswijze 202**

Indiener vraagt:

*Persoonlijk vind ik het een geweldig initiatief. Dit maakt de stad echt veiliger.*

*Helaas vind ik wel dat het niet ver genoeg gaat. Er zijn enkele stukken bij mij in de omgeving, waar nu al ontzettend hard wordt gereden, omdat dit de verbindingsweg is tussen twee grote verkeersaders. Hier word ik als voetganger of fietser vaak over het hoofd gezien en heb ik al enkele keren weg moeten springen of een noodstop moeten maken voor een automobilist die zich niet aan de verkeerssnelheid houdt. Het gaat hier dan vooral om de Stadhoudersweg tussen de Statenweg en de Schieweg en de Bergselaan tussen de Schieweg en de Stadhoudersweg. Ook op de Schepenstraat wordt regelmatig te hard gereden, ook al is dit reeds een 30 km/u zone. Naar mijn opvatting zou het goed zijn om ook te investeren in verkeersvertragende maatregelen in de bestaande en nieuwe 30 km/u zones. Hierbij moet er ook geïnvesteerd worden in verkeerscamera's op de grotere kruispunten. Tot slot, ik ben niet vaak eens met die mensen uit 020, maar een ding hebben ze wel goed geregeld en dat is het verbieden van scooters en brommers op de fietspaden. Graag zou ik dit ook zien in mijn Rotterdam.*

### **Zienswijze 206**

Indiener vraagt:

*Top idee, graag voor meer straten in Rotterdam!*

*Graag brede(re) fietspaden, waardoor auto's automatisch langzamer gaan rijden en de fietser meer ruimte en voorrang krijgt*

### **Zienswijze 238**

Indiener vraagt:

*Ik vind dit een goed idee, naar mijn mening is dit pas het begin en mag het in meer straten doorgevoerd worden. Het liefst ook nog wat meer op Zuid!*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor de zienswijzen die allemaal met elkaar gemeen hebben dat zij de wens uitspreken om de hele stad naar 30km/u te brengen. Het college merkt hierover het volgende op:

De gemeente verlaagt in 2025 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in Rotterdam. Niet overal, maar in straten waar het nodig is én kan. Bijvoorbeeld in straten waar veel mensen wonen of waar winkels, restaurants en cafés zijn. Nu geldt al in meer dan de helft van de Rotterdamse straten een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daar komen nu 115 straten bij. In die straten is de verkeerssituatie zo onveilig, dat er snel iets moet veranderen. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur. Rotterdam is niet vergelijkbaar met andere steden in Nederland. Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrij liggende fietsvoorzieningen. Ook zijn er belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. De nood- en hulpdiensten verklaren dat zij hun aanrijtijden niet rijden als we bepaalde straten naar 30 km/u brengen. Zij hebben zelf een aantal straten geselecteerd als 'primaire route' en geven aan deze als 50 km/u te willen behouden.

Daarnaast zijn er ook doorgaande wegen nodig om in en uit de stad te komen, zoals de Schiekade, Maasboulevard en Pleinweg. Dit zijn vaak wegen met dubbele rijbanen. Die wegen blijven nu 50 km/uur. Wel treffen we op wegen die 50 km/u blijven andere verkeersveiligheidsmaatregelen, als dat nodig is. Zo werkt het college aan de aanpak van de meest verkeersonveilige locaties in de gemeente. Waaronder veel (blijvende) 50 km/u wegen.

Ook zijn er een aantal straten die wel vragen om een veiligere verkeerssituatie, maar waar de snelheid op de korte termijn niet zomaar veranderd kan worden. Daar is méér nodig, bijvoorbeeld een volledige herinrichting. Dit zijn straten waar bijvoorbeeld veel openbaar vervoer rijdt of waar al plannen liggen om iets te veranderen. Dat vergt meer onderzoek en afstemming met andere projecten en externe partijen, zoals de OV-partijen. Daarin wordt gekeken wanneer een straat in onderhoud gaat en de ambitie om naar 30km/u te gaan gekoppeld kan worden. Deze straten vallen dus buiten de 115 straten die onder dit verkeersbesluit naar 30km/u te gebracht worden.

Het college benadrukt daarnaast dat de invoering van Aanpak 30km/u onderdeel uitmaakt van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Zo zet de gemeente onder andere ook in op de aanpak verkeersasos en blackspots (waarbij gevaarlijke plekken in de stad worden verbeterd) Ook wordt er een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld voor centrum en omliggende wijken waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij. Vanuit een bredere verkeersveiligheidsperspectief kijkt de gemeente ook hoe ze de overlast van scooters en brommers kunnen verminderen. Tenslotte zet de gemeente ook in op handhaving. Zie hoofdstuk 5.

Het college verklaart de zienswijze 11,13,50,53,54,90,91,95,147,149, 152, 226, 245, 298, 199 200, 202, 206, 238 ongegrond.

## 8. Zienswijzen over andere projecten

Naast het verkeersbesluit om in 2025 115 straten naar 30km/u te brengen, werkt de gemeente Rotterdam aan een bredere mobiliteitsaanpak om de stad in de toekomst nog leefbaarder en veiliger te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het verkeerscirculatieplan of diverse projecten op het gebied van verkeersveiligheid, zoals het verbeteren van de infrastructuur van de fiets. De gemeente heeft diverse zienswijzen ontvangen over andere projecten. Deze zienswijzen gaan niet over het verkeersbesluit waarin 115 straten naar 30 km worden gebracht en worden daarom ongegrond verklaard.

**Heeft u vragen, klachten of wilt u een melding doen over een verkeersonveilige situatie in Rotterdam? Ga dan naar [www.rotterdam.nl/contact](http://www.rotterdam.nl/contact) of bel 14010.**

### **Zienswijze 24**

Indiener geeft het volgende aan:

*De aanpak 30km uur moet samengaan met een betere en veiligere omgeving voor fietsen. Ten eerste, een duidelijk verbod in de hele stad voor brommers (gele kentekens) op allé fietspaden, en handhaving hierop. Daarnaast, net als in Amsterdam, moet ook overwogen worden om alle snorfietsen te verbieden op de fietspaden.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat het invoeren van 30 km/u een toegevoegde waarde voor een betere en veiligere omgeving voor de fiets.

Gemotoriseerd verkeer zal daar waar het fietsers kruist en/of passeert dat met een lagere snelheid doen. Onderzoek toont aan dat deze lagere snelheid leidt tot een kortere remweg, wat een positieve bijdrage levert op de verkeersveiligheid van onder andere fietsers.

Daarnaast werkt de gemeente naast de invoering van meer 30 km/u aan diverse projecten die ook de verkeersveiligheid voor de fiets verbeteren in de stad. Bromfietsen mogen binnen de bebouwde kom niet met een brommer op het fietspad rijden. Daar waar het veilig kan, maakt de bromfiets met gele kentekens al gebruik van de rijbaan en dat aantal plekken zal toenemen met een reductie van de snelheid van het autoverkeer. Als het gebruik van de rijbaan niet verantwoord is zijn brommers aangewezen op het verplicht fiets/bromfietspad. De gemeente verkent doorlopend samen met de Politie de mogelijkheden tot meer handhaving voor de situaties waarin bromfietsen vanwege verkeersveiligheidsredenen (snelheidsverschil bromfiets versus auto) toch gebruik maken van een fietspad.

Het college verklaart zienswijze ongegrond.

### **Zienswijze 64**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wetenschappelijk is aangetoond dat het verlagen van de snelheid naar 30km/u de veiligheid ten goede komt. Gekeken naar het aantal (dodelijke) ongevallen in de stad lijkt mij dit geen luxe maar broodnodig. Daarbij wil ik nog het volgende toevoegen. Wonend in een huishouden met 2 auto's waarbij mijn vriendin en ik afhankelijk zijn van de auto voor het vervoer naar werk (werkend van Friesland tot Zeeland) begrijp ik het belang van bereikbaarheid woning en werk voor de inwoners door de auto. Echter, Rotterdam is momenteel nog, als het gaat om mobiliteit binnen de stadsgrenzen, sterk gericht op het*

*faciliteren van auto's. Dit met alle overlast (geluid, vervuiling en onveiligheid) van dien. Terwijl de stad over een uitstekend OV net beschikt, de afstanden relatief kort zijn en er voldoende ruimte is om meer fietspaden aan te leggen. Ik zou dan ook willen pleiten voor een verdere inzet op een slim mobiliteitsplan met meer fiets en OV.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naast aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Er wordt een verkeerscirculatieplan opgesteld, waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Ook binnen het cluster verkeersveiligheid kijken we naar hoe de fietser meer ruimte kan krijgen in straten waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden.

Het college neemt zienswijze 64 ter kennisgeving aan.

**Zienswijze 87**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fantastisch idee wat al lang ingevoerd had moeten worden. Volgende stap is om de Meent en de Witte de With straat eindelijk autovrij te maken. Auto's zorgen naast ongelukken en vervuiling ook voor onwijs veel geluidsoverlast. Steden zijn niet luid, auto's zijn luid.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat de gemeente de ambitie heeft om in de toekomst nog meer straten naar 30km/u te brengen (in combinatie met herinrichtingen of onderhoudswerkzaamheden), waar nodig en mogelijk. Naast de Aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Er wordt een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld, waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij.

Het college neemt zienswijze 87 ter kennisgeving aan.

**Zienswijze 90**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hoe meer straten 30km/u, autoluw of met een modern mobiliteitsbeleid, hoe beter.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur. Denk aan belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. Of aan doorgaande wegen om in en uit de stad te komen, zoals de Schiekade, Maasboulevard en Pleinweg. Dit zijn vaak wegen met dubbele rijbanen. Ook wordt er een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld, waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij. Tenslotte wordt er ook binnen het cluster verkeersveiligheid gekeken hoe de fietser meer ruimte kan krijgen in straten waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden.

Het college neemt zienswijze 90 ter kennisgeving aan.

#### **Zienswijze 101:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik voorzie juist meer problemen. Dit lost niets op. Andere straten zullen dan juist meer verkeer krijgen. Daarnaast zijn er grotere en serieuzere problemen zoals hufter gedrag, geluidsoverlast door knalpijpen, 2-richting verkeer op fietspaden (levensgevaarlijk). Daarnaast: hoe zal dit gecontroleerd gaan worden? Het is een symbool-politiek besluit.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. Als gemeente zetten we ook in op handhaving en er is een bredere aanpak voor verkeersasociaal gedrag. Zie ook hoofdstuk 5 handhaving. Daarnaast wordt er ook binnen het cluster verkeersveiligheid gekeken naar hoe de fietser meer ruimte kan krijgen in straten waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden.

Het college verklaart zienswijze 101 ongegrond.

#### **Zienswijze 114**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ophouden de automobilist te pesten, en kinderen op gemotoriseerde fietsen en stepjes aanpakken. Dit beleid is enkel gericht op het uitschrijven van boetes. Ik ben pertinent tegen dit besluit! Snelheid op snelwegen weer naar 130 km/h, en binnen de bebouwde kom 50 km/h.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. De gemeente deelt de zorgen over fatbikes. Het college merkt op dat er op dit moment actief gewerkt wordt aan het verbeteren van de veiligheid rond het gebruik van e-bikes en fatbikes, bijvoorbeeld door in te zetten op voorlichting en educatie en in te zetten op handhaving. Richting de landelijke overheid lobbyt de gemeente actief om de regelgeving rondom fatbike en e-bikes uitgebreid te krijgen. Zo is de gemeente zijn we voorstander van een helmplicht voor jongeren én een minimumleeftijd voor het gebruik van fatbikes en e-bikes.

Het college verklaart zienswijze 114 ongegrond.

#### **Zienswijze 117**

Indiener geeft het volgende aan:

*Toch raar dat auto,s ineens 30 km per uur in sommige straten moeten gaan rijden, terwijl fatbik,s niet aan te pakken zijn en je als automobilist ogen in je achterhoofd moet hebben om te zien wie jouw straks links en rechts gaan inhalen omdat je te langzaam rijdt. Ik vind dit niet normaal dit is gewoon auto pesten terwijl wij het meest opbrengen.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. De gemeente deelt de zorgen van indiener over fatbikes. Het college merkt op dat er op dit moment al actief gewerkt wordt aan het verbeteren van de veiligheid rond het gebruik van e-bikes en fatbikes, bijvoorbeeld door in te zetten op voorlichting en educatie en in te zetten op handhaving. Richting de landelijke overheid lobbyt de gemeente actief om de regelgeving rondom fatbike en e-bikes uitgebreid te krijgen. Zo is de gemeente zijn we voorstander van een helmplicht voor jongeren én een minimumleeftijd voor het gebruik van fatbikes en e-bikes. De Tweede Kamer zal hier in het eerste kwartaal van 2025 over vergaderen.

Het college verklaart zienswijze 117 ongegrond.

### **Zienswijze 120**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zolang er geen goed beleid is voor fatbikes en snelle elektrische fietsen schiet dit zijn doel voorbij. In Amsterdam rij ik braaf 30 en word van alle kanten ingehaald door 2-wielers. Dat levert juist meer gevaarlijke situaties op. Ook valt mij op dat auto's voor mij stoppen bij oversteekplaatsen maar dat fietsers, brommers etc door rijden en daarmee ook weer gevaar vormen. Dus ik zou voorstander zijn van eerst implementeren van beleid fatbikes, tevens handhaving fietsverkeersregels (fietsers doen maar wat) en handhaving huidige snelheid in de stad (anders gaat 30 km voor veel levensgevaarlijke inhaalmanoeuvres zorgen. Is ooit overwogen om voor 40 km te kiezen ? Significant langzamer dan 50 maar blijft nog een verschil tussen 2-wielen en 4-wielen wat mijn veiligheid juist ten goede komt ipv vele inhaalacties bij 30 km.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college vindt ook dat goed beleid op e-bikes en fatbikes inderdaad wenselijk is. De landelijke overheid en niet de gemeente is echter verantwoordelijk voor de regelgeving over fatbikes. Binnen de gemeente zelf wordt er op dit moment wel actief gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid rond het gebruik van e-bikes en fatbikes, bijvoorbeeld door in te zetten op voorlichting en educatie en te handhaven op opgevoerde fatbikes. Richting de landelijke overheid lobbyen we actief om de regelgeving rondom fatbike en e-bikes uitgebreid te krijgen. De gemeente is voorstander van een helmplicht voor jongeren én een minimumleeftijd voor het gebruik van fatbikes en e-bikes. De Tweede Kamer zal hier in het eerste kwartaal van 2025 over vergaderen. Het college laat weten dat het op grond van wet- en regelgeving niet mogelijk is om voor motorvoertuigen 40 km/u in te stellen. Het instellen van een snelheid van 40 km/uur leidt daarnaast logischerwijs ook tot minder overlevingskansen dan bij 30 km/uur en heeft minder positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Het college verklaart zienswijze 120 ongegrond.

### **Zienswijze 261**

Indiener geeft het volgende aan:

*Naast een centrum met voornamelijk 30km per uur wegen is het belangrijk om het centrum en grote gedeeltes op Zuid onvriendelijk te maken of zelfs ontoegankelijk voor autos. Een grootschalig ontmoedigingsbeleid. Vooral op wegen zoals de Binnenweg en Kruiskade(en*

*verlenging) is het belangrijk om hard rijden te ontmoedigen. Een mooi alternatief is 1 richtingsverkeer en veel groen in deze straten.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naast de Aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Er wordt een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld, waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij.

Het college verklaart zienswijze 261 ongegrond.

**Zienswijze 136**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ondersteun de visie, en ik zie ook graag dat er aan de rand van wijken wordt geparkeerd ipv in de wijken.*

*Indien het doel is meer mensen op de fiets te krijgen, zal de gemeente bredere fietspaden moeten aanleggen met aan beide zijden van de weg tweerichtingsverkeer en ook goed asfalt van a tot z zonder onderbrekingen (bijv niet zoals oostzeedijk 5 naar oostzeedijk 35 en ook niet zoals vondelweg 105 naar vondelweg 129 - ga hier eens kijken) en zonder er een hindernisparcours van te maken (paaltjes, onoverzichtelijk en hoeken Oostzeedijk - Papegaaistraat). Ook interessant: Hebben jullie de afgelopen weken in de gaten gehouden hoe lang de rij fietsers voor een openstaande Erasmusbrug was op de autorijbanen? Erg smal fietspad is mijn conclusie. En dat geldt ook voor wedstrijddagen van Feyenoord op de Laan op Zuid. De potentie en ruimte is er, nu nog het lef om er wat mee te doen. (En ja, dan komt er minder ruimte voor de auto).*

**Reactie van het college:**

Het college bedankt indiener voor de zienswijze en laat weten dat de Aanpak 30km/u onderdeel uitmaakt van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Zo wordt er een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld voor centrum en omliggende wijken waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij. Ook heeft de gemeente in mei '24 de P+R strategie vastgesteld, die zicht richt op het stimuleren van bezoekers en forenzen om gebruik te maken van P+R-locaties aan de rand van de stad. Daarnaast wordt er ook binnen het cluster verkeersveiligheid gekeken naar hoe de fietser meer ruimte kan krijgen in straten waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden.

Het college verklaart zienswijze 136 ongegrond

**Zienswijze 174:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het goed, ik hoop dat de stad nog autoluwer wordt.*

Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en de gemeente Rotterdam werkt aan een bredere mobiliteitsaanpak om de stad in de toekomst nog leefbaarder en veiliger te maken.

Het college verklaart zienswijze 174 ongegrond

### **Zienswijze 235**

Indiener geeft het volgende aan:

*En hierna de fietspaden weer scootervrij, bakfietsvrij en fatbikevrij*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid.

De gemeente deelt de zorgen van indiener over fatbikes. Het college merkt op dat er op dit moment al actief gewerkt wordt aan het verbeteren van de veiligheid rond het gebruik van e-bikes en fatbikes, bijvoorbeeld door in te zetten op voorlichting en educatie en in te zetten op handhaving van opgevoerde fatbikes. Richting de landelijke overheid lobbyt de gemeente actief om de regelgeving rondom fatbike en e-bikes uitgebreid te krijgen. Zo is de gemeente voorstander van een helmplicht voor jongeren én een minimumleeftijd voor het gebruik van fatbikes en e-bikes. De Tweede Kamer zal hier in het eerste kwartaal van 2025 over vergaderen.

Het college verklaart zienswijze 235 ongegrond

### **Zienswijze 253**

Indiener geeft het volgende aan:

*in sommige straten is het nodig maar het gevaar is dat je nu aan alle kanten wordt ingehaald door fietsers en scooters e.d. i.p.v. die opgevoerde fatbikes e.d. aan te pakken ,pakken ze de automobilisten maar weer aan.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een breder streven om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken. Daarbij moet een balans gevonden worden tussen mobiliteit en leefbaarheid. De gemeente deelt de zorgen van indiener over fatbikes. Het college merkt op dat er op dit moment al actief gewerkt wordt aan het verbeteren van de veiligheid rond het gebruik van e-bikes en fatbikes, bijvoorbeeld door in te zetten op voorlichting en educatie en in te zetten op handhaving van opgevoerde fatbikes. Richting de landelijke overheid lobbyt de gemeente actief om de regelgeving rondom fatbike en e-bikes uitgebreid te krijgen. Zo is de gemeente voorstander van een helmplicht voor jongeren én een minimumleeftijd voor het gebruik van fatbikes en e-bikes. De Tweede Kamer zal hier in het eerste kwartaal van 2025 over vergaderen.

Het college verklaart zienswijze 253 ongegrond.

### **Zienswijze 262**

Indiener geeft het volgende aan:

*Misschien ook verstandig om sommige straten zelfs autoluw te maken.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naast aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Zo wordt er een

verkeerscirculatieplan opgesteld, waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij.

Het college verklaart zienswijze 262 ongegrond.

#### **Zienswijze 272**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fantastisch dat hier werk van gemaakt wordt en dat de Rotterdamse straten veiliger gemaakt worden voor (niet-gemotoriseerd) verkeer.*

*Daarbij is het belangrijk dat er ook vrijliggende (tweerichtings) fietspaden aangelegd blijven worden op plekken waar dat mogelijk is. Een goede eerste stap die smaakt naar meer!*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naast aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Binnen het cluster verkeersveiligheid kijkt de gemeente ook naar hoe de fietser meer ruimte kan krijgen in straten waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden.

Het college verklaart zienswijze 272 ongegrond.

#### **Zienswijze 279**

Indiener geeft het volgende aan:

*Mee eens, maar het centrum autoluw maken heeft nog meer effect. Laat alleen bewoners toe, de rest... in de garages.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Naast aanpak 30km/u voert de stad nog meer opgaven uit ten verbetering van de leefbaarheid. Zo wordt er een verkeerscirculatieplan (VCP) opgesteld voor centrum en omliggende wijken waarbij verkeer uit de wijken naar de hoofdstructuur wordt verplaatst en er meer ruimte is voor wonen en groen, betere doorstroming en verbetering van de verkeersveiligheid. Het VCP zet in op autoluwer, niet op autovrij. Ook heeft de gemeente in mei '24 de P+R strategie vastgesteld, die zicht richt op het stimuleren van bezoekers en forenzen om gebruik te maken van P+R-locaties aan de rand van de stad.

Het college verklaart zienswijze 279 ongegrond.

#### **Zienswijze 309**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het lijkt mij een uitstekend besluit. Ik, en met mij volgens mij vele anderen, zouden in deze situatie ook graag zien dat scooters van het fietspad worden gemeden, en dat hier ook daadwerkelijk op gehandhaafd gaat worden.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze. Naast aanpak 30km/u werkt de gemeente naast de invoering van meer 30 km/u aan diverse projecten die ook de verkeersveiligheid voor de fiets verbeteren in de stad. Fietspaden zijn alleen voor fietsen en bromvoertuigen met een blauw kenteken (zoals snorfietsen). Brommers en scooters met een geel kenteken mogen

hier binnen de bebouwde kom niet rijden. Daar waar het veilig kan, maakt de bromfiets met gele kentekens gebruik van de rijbaan en dat aantal plekken zal toenemen met een reductie van de snelheid van het autoverkeer. Als het gebruik van de rijbaan niet verantwoord is zijn brommers aangewezen op het verplicht fiets/bromfietspad.

De gemeente verkent doorlopend samen met de Politie de mogelijkheden tot meer handhaving voor de situaties waarin bromfietsen vanwege verkeersveiligheidsredenen (snelheidsverschil bromfiets versus auto) toch gebruik maken van een fietspad.

Het college verklaart zienswijze ongegrond.

## 9. Zienswijzen over extra straten buiten het verkeersbesluit

Er zijn meerdere zienswijzen waar indieners vragen om aanvullende straten toe te voegen waar het verkeersbesluit op toeziet.

Het project aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van de grotere ambitie om meer straten naar 30km/u te brengen. Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u (GOW30)), waarbij de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kan brengen.

Rotterdam is niet vergelijkbaar met andere steden in Nederland. Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrij liggende fietsvoorzieningen. Daarom is het afweegkader zo opgesteld, dat het past bij de infrastructuur van de stad. Het is en blijft maatwerk. Zo is er gekeken waar het nodig is om de maximumsnelheid te verlagen, en waar het ook kan. En logisch voelt.

Wegen worden 30 km/u als er:

- Veel woningen, winkels, scholen en bedrijven direct langs de weg zijn gevestigd;
- Veel fietsers, voetgangers en automobilisten naast elkaar fietsen, lopen en rijden.

Wegen blijven 50km/u als:

- Het is een belangrijke in- en uitvalsroute van en naar een centrumkern;
- Het een doorgaande route is voor nood- en hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie;
- Er rijdt veel openbaar vervoer, zoals bussen en trams.

Op sommige straten is het niet mogelijk om 30 km/u in te voeren. Bijvoorbeeld als het gaat om de meest belangrijke routes voor nood- en hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en belangrijke tram- en busroutes. Zij moeten snel op hun plek van bestemming kunnen komen. Of omdat het doorgaande hoofdroutes zijn om snel in en uit de stad te komen. Die wegen blijven nu 50 km/uur.

Dit verkeersbesluit gaat over de straten welke in 2025 met sobere en doelmatige maatregelen naar 30km/u kunnen. Naast dit project zijn heeft de gemeente een grotere ambitie om meer straten naar 30km/u te brengen, maar deze maken geen onderdeel uit van dit verkeersbesluit:

### Lopende verkenningen/projecten

Naast de straten welke met sobere maatregelen naar 30km/u gaan zijn ook aparte projecten voor straten die meer vragen (bijvoorbeeld een herinrichting of onderhoud). Dit zijn aparte projecten met een eigen projectorganisatie, budget en participatietraject. Deze straten vallen buiten het onderhavige verkeersbesluit. Voor deze straten wordt/is een apart verkeersbesluitprocedure gestart.

Voorbeelden hiervan zijn bijv. de van Aerssenlaan en Claes de Vrieselaan. Deze straten zijn 'blauw' gemarkeerd op de interactieve kaart op de website [30 km/u in Rotterdam | rotterdam.nl](https://30km/u.inrotterdam.nl)

### **Bestaande wegen 30km/u**

In de stad zijn reeds 55% van de wegen 30km/u. Uit de verkeersveiligheidsonderzoeken komt naar voren dat de veiligheid op sommige van deze straten niet goed is. De inrichting moet mogelijk aangepast worden. De technische en financiële haalbaarheid moeten nog worden verkend. Deze straten vallen buiten het onderhavige verkeersbesluit.

### **Straten ETW30**

Dit zijn straten (met name de binnenstad) die reeds de kenmerken hebben van een erftoegangsweg 30 km/u, maar nog 50km/u zijn. Er is reeds een verkenning opgestart om te kijken wat er nog moet gebeuren om deze straten naar 30km/u te brengen. De financiële haalbaarheid moet nog worden verkend. Deze straten vallen buiten het onderhavige verkeersbesluit.

### **Verkenningen volgende collegeperiode('s)**

De ambitie is om na het invoeren van 30km/u op de straten uit dit verkeersbesluit vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen in meer straten de snelheid aan te passen naar 30km/u gaan maar waar dit nu niet mogelijk is. De prioriteit voor deze straten vanuit verkeersveiligheid is hoog, maar de technische en financiële haalbaarheid moeten nog worden verkend. Het gaat vooral om straten waar nu een knelpunt is met het Openbaar Vervoer (bijv. koppeling met Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT) of raakvlakken met andere projecten (bijvoorbeeld het verkeerscirculatieplan). Dit in combinatie met onderhoudswerkzaamheden of inrichtingsplannen. Voor deze straten moet een aparte verkenning worden opgezet. Deze straten vallen buiten het onderhavige verkeersbesluit.

De gemeente heeft een ambitie om in de toekomst meer straten naar 30km/u te brengen. De gemeente treft op wegen die nu volgens het afweegkader 50 km/u blijven andere verkeersveiligheidsmaatregelen, als dat nodig is. Zo werkt het college aan de aanpak van de meest verkeersonveilige locaties in de gemeente. Waaronder veel (blijvende) 50 km/u wegen.

In de volgende zienswijzen vragen indieners om aanvullende straten naar 30km/u te brengen. Deze straten blijven volgens het afweegkader nu 50km/u. Deze zienswijzen gaan niet over het verkeersbesluit waarin 115 straten naar 30 km worden gebracht en worden daarom ongegrond verklaard.

## **9.1 Bergweg**

### **Zienswijze 12**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bergweg en de Noordsingel. Al is de Noordsingel al 30. Elke dag rijden er aso's veel harder. Het plaatsen halve drempels om de 10 meter zodat je niet harder kan is misschien een optie (ivm tram)*

### **Zienswijze 21:**

Indiener geeft het volgende aan:

*Geachte leden van het college,*

*Met deze zienswijze wil ik mijn ernstige zorgen uiten over de uitsluiting van de Bergweg van de geplande snelheidsverlaging naar 30 km/u als gevolg van het ontwerp-verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30). De Bergweg is al sinds 2021 in het beleidsdocument Veilige en Gezonde Straten (21bbl4999) expliciet als een van de eerste straten aangemerkt die, vanwege de hoge ongevalscijfers en de grote risico's voor kwetsbare weggebruikers, omgevormd zou worden naar een 30 km/u-weg. Desondanks heeft u besloten de Bergweg buiten dit verkeersplan te laten, wat in tegenspraak is met eerdere toezeggingen en de dringende noodzaak om de verkeersveiligheid op deze weg te verbeteren.*

*Punt 1: Onterechte Uitsluiting van de Bergweg*

*In 2021 werd de Bergweg als een van de onveiligste wegen in Rotterdam aangemerkt, met de intentie om deze uiterlijk in 2023 versneld om te vormen tot een 30 km/u-weg. De beslissing om de Bergweg niet op te nemen in het ontwerp-verkeersbesluit is dan ook zowel onverwacht als onbegrijpelijk, vooral gezien eerdere toezeggingen. Recente analyses van Veilig Verkeer Nederland (VVN) benadrukken dat de verkeersveiligheid op de Bergweg zorgwekkend is, met meer dan 100 ongevallen in twee jaar, waarvan de helft resulteerde in letsel. Dit onderstreept nogmaals de noodzaak tot omvorming naar een GOW30. Het besluit om de Bergweg buiten de GOW30-selectie te houden, is bovendien in strijd met het landelijke afwegingskader van 30 km/u, ontwikkeld door CROW in samenwerking met gemeenten en SWOV, waarin 30 km/u als norm geldt, tenzij op doorgaande wegen kan worden aangetoond dat een hogere snelheid veilig is.*

*Punt 2: Onrealistische Versnellingsopgave voor de Tram*

*De keuze om de snelheid op de Bergweg te handhaven op 50 km/u vanwege de versnellingsopgave van de RET is niet gerechtvaardigd. Uit het rapport van Veilig Verkeer Nederland (24bb006629) blijkt dat, door de aanwezige infrastructuur — haltes, verkeerslichten, oversteekplaatsen en de verkeersdynamiek op de Bergweg — de trams de beoogde snelheid niet kunnen halen. De werkelijke snelheden liggen eerder tussen de 20 en 30 km/u, wat ook blijkt uit eigen waarnemingen. Een noodzakelijke vrijliggende trambaan om de versnellingsopgave van de RET te realiseren, is fysiek niet haalbaar vanwege de beperkte ruimte op de Bergweg. Bovendien zou dit een onrealistische investering vereisen, gezien de torenhoge kosten die niet in verhouding staan tot de minimale tijdswinst op dit korte traject. Een omvorming van de Bergweg naar een GOW30 is daarom de enige logische en kosteneffectieve keuze, in lijn met de overige 115 straten uit het verkeersbesluit en de eerdere toezeggingen in 2021.*

*Punt 3: Geen Belemmering voor Hulpdiensten*

*De Bergweg fungeert niet als een primaire route voor hulpdiensten, maar kan toch adequaat worden ingericht om hun toegang te waarborgen. In noodsituaties kunnen politie, brandweer en ambulance, ook op een als GOW30 ingerichte Bergweg, volgens de meest recente CROW-richtlijnen, indien nodig sneller rijden. De weg kan worden ingericht met voldoende doorrijdbreedtes en voldoen aan de comforteisen voor hulpverleningsvoertuigen. Er is daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat een snelheidsverlaging naar 30 km/u de toegankelijkheid of operationele effectiviteit van hulpdiensten zou belemmeren. Dit blijkt ook uit de transformatie van de Walenburgerweg, een vergelijkbare route waar aanvankelijk zorgen bestonden over de impact op hulpdiensten bij de overgang naar een GOW30-weg.*

*Deze transformatie is uiteindelijk zonder problemen doorgevoerd, wat aantoont dat een dergelijke wijziging ook op de Bergweg mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de veiligheid en bereikbaarheid.*

*Punt 4: Verkeersveiligheid als prioriteit, maar de Bergweg blijft desondanks zeer gevaarlijk. In uw ontwerpbesluit benadrukt u dat verkeersveiligheid vooropstaat. Door de Bergweg echter op 50 km/u te houden, blijft bewust een onveilige situatie bestaan. Dit is in strijd met het landelijke afwegingskader van 30 km/u, ontwikkeld door CROW in samenwerking met gemeenten en SWOV. In dit kader geldt 30 km/u als de norm, tenzij op doorgaande wegen een hogere snelheid aantoonbaar veilig kan worden toegepast. Daarnaast erkent u dat de huidige snelheid van 50 km/u bijdraagt aan ernstige ongevallen en dat een verlaging naar 30 km/u de verkeersveiligheid significant kan verbeteren. Langzamer rijden geeft automobilisten meer tijd om te anticiperen en vermindert de impact bij eventuele botsingen. Door de Bergweg nu van de verlaging uit te sluiten, ondermijnt u daarmee uw eigen verkeersveiligheidsdoelen en wordt de veiligheid van bewoners, omwonenden en weggebruikers onnodig en zonder zwaarwegende redenen in gevaar gebracht.*

*Punt 5: Participatietraject schiet tekort*

*In uw communicatie vermeldt u dat er participatiebijeenkomsten zijn gehouden in mei 2023 en maart 2024. Echter, het overleg met MRDH, RET en hulpdiensten vond plaats achter gesloten deuren, zonder inspraak van bewoners of wijkraden. Als gevolg hiervan zijn bewoners en wijkraden totaal onverwachts geconfronteerd met het besluit om de Bergweg uit te sluiten. Uw bewering dat er een 'positief participatietraject' is doorlopen, is dan ook niet correct. Dit gebrek aan transparantie en participatie wordt onderstreept door het gezamenlijke ongevraagd advies (24bb005668) van de wijkraden rondom de Bergweg, waarin wordt verzocht om de Bergweg opnieuw op de lijst te plaatsen voor snelheidsverlaging naar 30 km/u.*

*Conclusie*

*Deze zienswijze toont aan dat de overwegingen uit het ontwerp-verkeersbesluit die hebben geleid tot uitsluiting van de transitie van de Bergweg naar een GOW30 in strijd zijn met de eerdere toezeggingen, beleidsdoelen en overwegingen die ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Daarnaast zijn de belemmeringen die worden aangevoerd, onrealistisch, onvoldoende onderbouwd en onjuist. Ik verzoek het uw college daarom dringend om de Bergweg op te nemen in het ontwerp-verkeersbesluit stadsbrede aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) en de snelheidslimiet naar 30 km/u te verlagen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren, conform de eerdere beleidsvoornemens en de wettelijke verplichtingen, ofwel in een later stadium nader overleg te voeren over de integrale aanpak van het Verkeerscirculatieplan (VCP) en de omvorming van de Bergweg naar een veilige 30knVu ontsluitingsweg (GOW30).*

### **Zienswijze 203**

*Indiener geeft het volgende aan:*

*Tot mijn spijt zie ik de Bergweg niet genoemd als straat die naar 30 km/u gaat. Als bewoner van de Bergweg begrijp ik dit niet; het is namelijk een gevaarlijke straat, met name het kruispunt noordelijk (nieuwbouw project kop van noord waar de oude correct was). Graag toelichting waarom de Bergweg niet mee gaat in deze wijzigingen terwijl een paar jaar geleden de Bergweg wel werd genoemd als straat om naar 30 te gaan.*

### **Zienswijze 219**

*Indiener geeft het volgende aan:*

*Over het algemeen steun in dit plan hartstochtelijk; minder hard rijden midden door de stad heen en daardoor veel minder letsel. Echter ben ik gigantisch teleurgesteld dat de Bergweg niet wordt aangepakt, terwijl dit wel duidelijk als een gevaarlijke weg is aangegeven in eerdere peilingen. Het is er druk én er wordt super hard gereden door auto's, en als fietser*

*zonder beschermd fietspad ben je een speelbal van het snellere verkeer. Veiligheid is toch het doel van deze 30km/u aanpak?*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat de gemeente heeft onderzocht of en op welke wijze de Bergweg naar 30km/u kan. De Bergweg is onderdeel van de verkenningen voor volgende collegeperiode's.

De ambitie is om na het invoeren van 30km/u op de straten uit dit verkeersbesluit vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen in meer straten de snelheid aan te passen naar 30km/u gaan maar waar dit nu niet mogelijk is. De prioriteit voor deze straten vanuit verkeersveiligheid is hoog, maar de technische en financiële haalbaarheid moeten nog worden verkend.

Het college benadrukt dat er een sterke relatie is met het met het project Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), de versnellingsopgave van de tram. Een versnellingsopgave van de tram en een vertragingsopgave voor het overige verkeer is op locaties waar de tram in de rijbaan ligt zoals op de Bergweg lastig te combineren. Voor de Bergweg betekent dit dat er een herinrichting van gevel tot gevel zou moeten komen en er onderzocht moet worden of een vrijliggende trambaan haalbaar is en ook of er voor de hulpdiensten een adequate inrichting met voldoende doorrijbreedte waarbij zijn de wettelijke snelheden kunnen halen. Omdat het college ook gehouden is aan het PTT is de conclusie dat nu 30km/u invoeren op de Bergweg geen haalbaar scenario is.

Daarnaast is er ook een relatie met het Verkeerscirculatieplan, waarbij in de toekomst een verkeersfilter ter hoogte van de Noordsingel wordt voorgesteld, om doorgaand verkeer te beperken, waardoor de Bergweg rustiger wordt. Ook is er een samenhang met de openstelling van de A16 eind 2025. Wat mogelijk zorgt dat verkeer uit de wijk naar de A13 verplaatst en van de A13 naar de A16. Dit wordt gemonitord.

Het college verklaart de zienswijzen 12, 21, 203 en 219 ongegrond.

## **9.2 Kleiweg**

**Zienswijze 97**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed idee, veel van deze straten zijn niet gemaakt voor 50 km/u. Zou wel oppassen met het half verminderen van de snelheid in een straat zoals de Kleiweg, dat kan wat verwarring scheppen namelijk.*

**Zienswijze 183**

Indiener geeft het volgende aan:

*Maak het simpel en doe alles 30 km. Bijv. Kleiweg voor de bebouwing 30 km en tussen de bebouwing 50 km zonder enige heuvel. Daar wordt regelmatig veel te hard gereden.*

**Zienswijze 184**

Indiener geeft het volgende aan:

*Graag gehele Kleiweg & Juliana van Stolberg meenemen - de JvS wordt vaak gebruikt als alternatief voor de Kleiweg. Auto's scheuren hier vaak doorheen, ondanks de huidige obstakels. De Kleiweg is hartstikke gevaarlijk - vooral in de ochtend & middag met veel kinderen (2 scholen vlakbij). Ervaren wij zelf en vele ouders uit de buurt. Kan dit niet slimmer en groener worden ontworpen zodat het veilig wordt en eventuele hulpdiensten niet hindert?*

#### **Zienswijze 211**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fijn dat de Kleiweg op de lijst staat, maar onbegrijpelijk waarom juist dat stukje Kleiweg als 30 km zone wordt aangemerkt: immers het minst bewoonde en rustigste stuk van de gehele Kleiweg! Logischer lijkt het om dan de gehele Kleiweg tot aan de straatweg 30km zone te maken. Zeker aangezien al een petitie is ingediend om de verkeersveiligheid op de Kleiweg aan te pakken.*

#### **Zienswijze 218**

Indiener geeft het volgende aan:

*Waarom wordt de kleiweg vanaf de Rozenburg tot de straatweg geen 30km. gebied. Winkels, schoolgaande kinderen die moeten oversteken met alle scholen aan beide kanten en daarnaast nu erg vaak te hard gereden. Andere wegindeling en visuele aanpassingen van het wegprofiel zou enorme vooruitgang zijn. Er is laatst al een petitie hiervoor ingediend vanuit de wijk. Als jullie burgerparticipatie serieus nemen moet je hier wel iets mee doen.*

#### **Zienswijze 224**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel fijn dat het eerste deel van de Kleiweg (bij SFG) onderdeel uitmaakt van het plan. Helaas wel een grote teleurstelling dat het niet voortgezet kan worden tot de straatweg. Zo veel kinderen op de been, winkelend publiek en regelmatig ongelukken. Ik weet dat het moeilijk is icm de tram, maar niet onmogelijk. Daar zijn in andere steden ook goede voorbeelden van! Waar een wil is is een weg.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor deze zienswijze. Het college stelt vast dat de Kleiweg tussen G.K. van Hogendorpweg tot aan de spoorwegovergang Kleiweg onderdeel is van de 115 straten die in 2025 naar 30km/u gaan. De maatregelen die getroffen worden passen bij de nieuwe snelheid 30km/u. De Kleiweg wordt nu voor een deel 30 km/uur, daar waar het nodig én mogelijk is. Het gedeelte van de Kleiweg tussen spoorwegovergang en de Straatweg maakt deel uit van een belangrijke route voor de trams en bussen van en naar de tram- en busremise. Vanwege de exploitatie van de tram- en buslijnen blijft de Kleiweg daarom een 50 km/uur-regime houden. Op deze route moeten de trams en bussen tot maximaal 50 km/uur kunnen rijden om tijdig op hun plek van bestemming te kunnen komen. Het college geeft aan dat er buiten de Aanpak 30 ook andere initiatieven zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals Veilige schoolomgevingen, die zich richt op het veiliger maken van schoolomgevingen. Voorbeelden voor het uitvoeren van maatregelen hiervan zijn: verbeteren oversteekplekken rondom scholen, aanleg van snelheidsremmende voorzieningen het aanleggen van attentieverhogende voorzieningen (zoals markeringen en borden).

Tenslotte merkt het college met betrekking tot de Juliana van Stolberglaan op dat deze al onderdeel is van een 30 km/uur-zone.

Het college verklaart de zienswijze 12, 21, 97, 83, 184 ,203, 211, 219, 218 en 224 ongegrond.

### **9.3 Groenezoom**

#### **Zienswijze 176**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik kan niet begrijpen dat er 50km per uur mag worden gereden op de groene zoom waar vele kinderen spelen en waar de Vreewijkschool langs ligt, er steken daar kinderen over in de leeftijd van 4 t/m 11 jaar oud en ze scheuren daar als gekken. Het is wachten op ongelukken en dan is het ineens wel mogelijk. Als hier niet 30 km per uur word ingevoerd dan is het 1 grote fout!!*

#### **Zienswijze 177**

Indiener geeft het volgende aan:

*Indiener vraagt: Ik wil de straat moet ok 30 km, Groenzoom .*

#### **Zienswijze 186:**

Indiener vraagt:

*Graag ook de Groenezoom in Vreewijk! Blij als het gebeurt*

#### **Zienswijze 198**

Indiener geeft het volgende aan:

*Fantastisch initiatief, echter ben ik als bewoner van Vreewijk van mening dat de Groenezoom meegenomen had moeten worden. Ik heb het volledige overleg bekeken met de wethouder en zijn onderbouwing van reden waarom de straat geen 30 zone kan worden maar als bewoner van Vreewijk kan ik mij niet vinden in deze onderbouwing dat dit een door rij route is voor hulpdiensten. Tevens heb ik hier een alternatief idee over welke ik graag zou willen toelichten aan de gemeente.*

#### **Zienswijze 220**

Indiener geeft het volgende aan:

*Gaarne ook de Groenezoom in Vreewijk. 30 km per uur maken zit een school en word vaak als racebaan gebruikt, waarbij de groene hilledijk voor de hulpdiensten 50 km kan blijven.*

#### **Zienswijze 222**

Indiener geeft het volgende aan:

*Groenezoom 30 kilometer zone maken rijden daar als idioten.*

#### **Zienswijze 227**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het vreemd dat de Groenezoom in Feyenoord niet op de lijst staat. Langs of net achter deze straat liggen 2 basisscholen en 2 middelbare scholen plus 2 kinderdagverblijven. Veel kinderen en ouders moeten deze weg oversteken of er op de fiets rijden, zonder vrijliggende fietspad. Kortom een gewone woonstraat waar, door zijn rechte stukken, veel te hard gereden wordt. Onbegrijpelijk dat deze niet aangemerkt is als 30km straat.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor de zienswijzen. Voor het project GOW-30 is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u). Waarbij de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kan brengen. Dit gaat niet over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangswegen. Daarnaast stelt het college vast dat de Groene Zoom een belangrijke uitvalsroute voor de hulpdiensten is. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden. Daarom blijft deze weg een 50 km/uur-regime houden. De vraag om heel Vreewijk in te richten als 30km/u zone valt buiten het verkeersbesluit om 115 straten naar 30km/u te brengen omdat GOW-30 alleen over gebiedsontsluitingswegen gaat.

Het college verklaart de zienswijzen 176, 177, 186, 198, 220, 222 en 227 ongegrond.

## **9.4 Honingerdijk/Zeedijk**

### **Zienswijze 71**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wat mij betreft mag de honingerdijk/oostzeedijk ook vervangen worden door tegels of 30km per uur. Mensen scheuren daar heel hard over heen en letten niet op voetgangers. Als je als omwonende je afval moet weggooien is dat heel gevaarlijk*

### **Zienswijze 158**

Indiener geeft het volgende aan:

*De bewoners van Struisenburg zetten zich al decennia in voor verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Honingerdijk. Er valt hier al heel lang echt heel veel te verbeteren. De auto is dominant, er wordt verschrikkelijk hard gereden, voetgangers en fietsers zijn ondergeschikt, en de situatie verandert niet. Wij vragen u om de Honingerdijk op te nemen en er een 30 km/uur straat van te maken, en als dat om duidelijke redenen niet mogelijk is, om de verkeersveiligheid van de oversteekplaats ter hoogte van de Hoflaan significant te verbeteren door deze voorzien van verkeerslichten of anderszins. Deze zebra is een van de meest acute problemen in onze straat. Het is een mens-vijandige oversteekplaats en belemmert kinderen op dagelijkse basis om veilig van huis in Struisenburg naar school in Kralingen te komen. Er wordt extreem hard gereden. Auto's stoppen niet. Kinderen hebben geen overzicht en onvoldoende reactietijd. Alternatieven zijn er niet. De situatie is doodeng, levensgevaarlijk, en wordt al decennia genegeerd. Toelichting: In het concept verkeerscirculatieplan is totale herziening van de Honingerdijk weliswaar opgenomen, maar met de focus op snelle doorstroom van de tram, een planning in of na de volgende collegeperiode, en zonder budget. We maken ons zorgen dat ook hier de belangen van bewoners ondergeschikt zijn, als de herziening überhaupt doorgaat. In het voorliggende concrete voorstel om wegen van 50 naar 30 km/uur te veranderen, zien we de Honingerdijk niet terug. Ondanks de jarenlange inzet van bewoners voor de straat, gaat ook dit momentum kennelijk voorbij. Ongetwijfeld zijn er redenen om de Honingerdijk geen onderdeel te maken van dit plan. Die zullen vast gaan over de doorstroom van de tram of juist 'het gevaar voor automobilisten'. We hebben over de jaren allerlei wonderlijke redenen gehoord waarom alle modaliteiten hier prioriteit hebben, boven*

*mensen. Met deze zienswijze wil ik toch nog eens vragen om nauwkeurig op papier te zetten waarom de Honingerdijk nu geen onderdeel is van dit plan. Wat waren de redenen? Wat waren de afwegingen? Waarom is wederom geen prioriteit gegeven aan voetgangers, fietsers, overstekend langzaamverkeer? We zien als bewoners geen verbetering. Wel papier, maar geen verandering. De doelgroep die daar het meeste last van heeft zijn kinderen. De verkeerssituatie in Struisenburg en specifiek op de Honingerdijk raakt kinderen op allerlei manieren. Een heel belangrijk, dagelijks pijnpunt en grote zorg voor zowel kinderen als ouders, ontstaat wanneer kinderen naar school gaan of van school naar huis gaan. 100% van de kinderen in Struisenburg zit in andere buurten op school. 100% van de voorzieningen voor kinderen zoals opvang en sport, liggen buiten Struisenburg. Specifiek is de oversteekplaats op de Honingerdijk ter hoogte van de Hoflaan een zorg. Veel kinderen uit Struisenburg zitten op de Nieuwe Park Rozenburg School aan de Hoflaan/Waterloosstraat. Zij zijn van die zebra afhankelijk om naar school te komen. Zoals de verkeerssituatie nu is, is dit levensgevaarlijk. In de praktijk kan het door deze situatie niet anders dan dat ouders hun kinderen naar school, voorzieningen en vriendjes brengen. Dit is een enorme beperking voor de kinderen, en de zorg over de oversteek van Honingerdijk is er niet minder om. Auto's rijden extreem hard, stoppen niet, de situatie is onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk. Het inrichten van de Honingerdijk als 30 km straat zou daarvoor een aanzienlijke verbetering zijn. Maar als dat om heel dringende redenen niet kan (graag toelichting cf. bovenstaande vraag), dan zien bewoners graag een maatregel die op korte termijn een belangrijk deelprobleem kan oplossen: het oversteekbaar maken van de zebra voor kinderen, door een verkeerslichteninstallatie en/of anderszins. Ik hoor graag of dit tot de mogelijkheden behoort en onderdeel gemaakt kan worden van het besluit, en indien niet, waarom niet.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor deze zienswijzen. Het college geeft aan dat de gemeente heeft onderzocht of en op welke wijze de Honingerdijk/Oostzeedijk naar 30km/u kan. De snelheid kan op dit traject niet zomaar veranderd worden. Dit vraagt om een volledige herinrichting omdat er een tram rijdt en er een sterke relatie met het project Verkeerscirculatieplan (VCP) en het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) is. Afhankelijk van bestuurlijke besluitvorming over het VCP in het voorjaar van 2025 kan onderzocht gaan worden of de Honingerdijk/Oostzeedijk naar 30km/u kan. De locatie maakt op dit moment geen onderdeel uit van het verkeersbesluit om 115 straten naar 30km/u te brengen in 2025.

Het college verklaart zienswijze 71 en 158 ongegrond.

## **9.5 Zevenkampsering**

### **Zienswijze 194**

Indiener vraagt:

*Als jullie het doen doe dan heel de zevenkampse Ring daar bij het zwembad daar wordt er als een gek gereden zat ongelukken gebeurt dus heel de Ring 30 dan wordt het misschien veilige.*

### **Zienswijze 214**

Indiener vraagt:

*Op de tekening heb ik gezien dat er een 30 KM zone komt op de Zevenkampse ring ter hoogte van Het winkelcentrum Nieuw verlaat. Waarom niet heel de zone doortrekken in de richting van de Schollevaartse dreef. Ik zie dagelijks dat op het stuk tussen het zwembad en de Schollevaartse dreef erg hard wordt gereden om dat dit een mooi recht stuk is.*

#### **Zienswijze 228**

Indiener vraagt:

*Ik zag dat er ook een 30 km zone komt op de Zevenkampse Ring, echter ben ik van mening dat de Zevenkampse Ring richting van en naar Nesselande langs het recreatiecentrum belangrijker is als 30 km zone. Op het gedeelte Zevenkampseweg - Laan van Magisch Realisme wordt vaak enorm hard gereden.*

#### **Zienswijze 229**

Indiener vraagt:

*Ik zou graag de gehele Zevenkampse Ring naar 30 km zone willen en ook duidelijker aangeven, voor de weggebruikers. De Zevenkampse Ring beschouwen ze nu als racebaan. Er zijn 3 basisscholen dichtbij en waar kinderen moeten oversteken. Graag een zebrapad ter hoogte van de Metro Nieuw Verlaat naar Dirk vd Broek. De voetgangers hebben daar geen recht om over te steken terwijl dit wel een must is.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor deze zienswijzen. Het westelijke deel van de Zevenkampse Ring, vanaf de Zevenkampseweg richting metrostation Nieuw Verlaat wordt 30 km/uur. Het inpassen of afwegen van een extra oversteekvoorziening ter hoogte van de metrohalte Nieuw Verlaat zal ter overweging worden voorgelegd aan het Verkeersoverleg Prins Alexander. Het oostelijk deel van de Zevenkampse Ring richting Schollevaartse Dreef blijft 50km/u, omdat dit deel lange wegvakken heeft zonder directe oversteekrelaties. De woonadressen liggen vooral aan de parallelwegen, die al 30 km/uur zijn.

Het college verklaart de zienswijzen 194, 214, 228 en 229 ongegrond.

## **9.6 Oudedijk**

#### **Zienswijze 188**

Indiener vraagt:

*Goed plan. Echter mis ik de Oudedijk tussen de Kortekade en de Vlietlaan. Zeker rondom het metrostation Voorschoterlaan zie ik vaak bijna ongelukken gebeuren. Op drukke momenten, maar ook wanneer het regent is het super gevaarlijk voor voetgangers en fietsers die willen oversteken. Auto's slippen met regelmaat door over de tramrails. Daarnaast zijn er veel zebrapaden rondom het metrostation. Gezien de karakter van dit stuk weg zou ik hier eerder 30 invoeren dan op bijv de Gerdesiaweg. Deze weg is veel overzichtelijker naar mijn idee met gescheiden rijbanen. Ook de Groene Hilledijk lijkt mij niet het meest noodzakelijk om 30 in te voeren. Wellicht wel meer ruimte te geven aan fietsers dmv een aparte rijbaan. Tot slot de vraag, gaat 30km p.u. ook voor trams gelden? Lijkt mij een niet wenselijke ontwikkeling daar je het ov juist aantrekkelijker wil maken.*

### **Zienswijze 195**

Indiener vraagt:

*De Oudedijk is een straat waar de tram verloop en er zijn ook veel oversteekplaatsen voor voetgangers. Door de straat verloop is verkeerssituatie soms weinig overzichtelijk. Veel autos rijden heel hart, Afgelopen woensdag zag ik 3 auto's de verkeerde kant op gaan, één ervan raakte bijna mijn auto. Waarom is de 30 km/h niet toegepast aan de Oudedijk in Kralingen?*

### **Zienswijze 234**

Indiener vraagt:

*Fijn dat er echt stappen worden gezet om meer 30-straten te maken. Hoe meer en hoe sneller hoe beter:) Ik doe een klemmende oproep om ook (delen van) de Oudedijk 30 te maken. Het is echt gevaarlijk met die hard rijdende auto's. Met name het stuk tussen Vlietlaan en Korte Kade zou helemaal 30 moeten zijn. Idee is vast dat de trambaan 30 onmogelijk maakt. Maar ook met andere maatregelen dan drempels is er een 30 van te maken. Het is bovendien gek om van gerdesiaweg 30 maken en Oudedijk niet omdat je op de gerdesiaweg veiliger 50 kan dan op de Oudedijk. Graag beide straten naar 30 dus :)*

### **Zienswijze 241**

Indiener vraagt:

*De Oudedijk zou ook een 30 km/uur weg moeten worden. Door de vele geparkeerde auto's aan de kant is het onoverzichtelijk of er iemand aan een zebrapad staat, dit leidt tot gevaarlijke situaties. Daarnaast wordt er vaak nog harder dan 50 km/uur gereden en auto's ingehaald met net geen ongeluk tot gevolg. Ook aan de Oudedijk zijn veel winkels, restaurants en wonen veel mensen, een criterium voor een 30 km/uur weg. De Kralingseplaslaan loopt parallel en is een goed alternatief voor uitrij route met 50 km/uur uit Rotterdam of voor hulpdiensten.*

### **Zienswijze 213**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ten eerste: mijn dank is heel groot dat dit besluit genomen is. Ik zeg dit in mijn rol als fietsdocent. Mensen leren fietsen en ze dan 'ten prooi gooien' aan langs racend verkeer, dat voelt niet goed. Doe ik dus ook niet, maar soms kan je niet anders. In oude wijken als het Oude Noorden is de Zaagmolenstraat aangewezen als 30 km straat. Dat behoeft geen toelichting. In Kralingen is het traject Goudse Rijkweg-Vlietlaan-Oude Dijk niet aangewezen. Waarschijnlijk omdat daar grotendeels vrij liggende fietspaden zijn. Inderdaad fiets je veilig van de Vlietlaan tot bijna de Kralingse Zoom. Maar het traject kruisen op één van de bijna 30 (!) kruisingen is een ander verhaal. Het zicht is, zeker voor kinderen, vaak beperkt door geparkeerde bestelbusjes en hoge auto's. De verkeersintensiteit is hoog. Veel scholieren moeten een oversteek maken. 50 km inschatten is lastig. Ik stel voor het traject Boezembrug tot Korte Kade ook op te nemen in de snelheidsverlaging.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor deze zienswijzen. Het college laat weten dat de Oudedijk tussen de Kortekade en de Vlietlaan 50km/u blijft, omdat de Oudedijk deel uitmaakt van een belangrijke route voor de tram. Vanwege de exploitatie van deze tramlijn blijft de weg een 50 km/uur-regime houden, zodat de tram op tijd op de plek van bestemming kan komen. Alleen wanneer de tram een vrijliggende trambaan heeft, is het mogelijk dat de tram 50km/u blijft rijden en de auto op een aparte rijbaan 30km/u (gedifferentieerde snelheden).

Waar de tram geen vrijliggende trambaan heeft, zoals op de Goudse Rijweg, Vlietlaan en Oudedijk is het ook niet haalbaar om 30km/u in te voeren. Hier ligt ook een relatie met het nieuwe plan toekomst vast tramnetwerk (PTT), waar maatregelen worden getroffen om de tram te versnellen. Een vrijliggende trambaan (of busbaan) aanleggen vraagt om een volledige herinrichting en is daarom geen onderdeel van de 115 straten die in 2025 met sobere en doelmatige maatregelen naar 30km/u gaan.

Wel is de Oude Dijk, Willem Ruyslaan - Mecklenburglaan één van de locaties die vanuit de 35 college targets in de komende jaren worden aangepakt.

Het college verklaart zienswijze 188, 195, 213, 234 en 241 ongegrond.

## 9.7 Andere straten

### Zienswijze 8

Indiener geeft het volgende aan:

*Geweldig plan! Wat betreft Slaak, wellicht is het een idee om ter hoogte van de Witte Hertstraat ook een oversteekplaats voor voetgangers en/of fietsers te markeren. Vanuit mijn raam zie ik daar vaak bijna-ongelukken plaatsvinden tussen de automobilisten en passanten vanuit het Kralingse Lyceum en de tussendoorgang vanaf Oostplein. Indien mogelijk zou ik diezelfde suggestie doen voor de drukke oversteek van fietsers op het Oostplein vanaf de Hoogstraat richting Noord/Oost.*

#### Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor de zienswijze, die de Slaak betreft. De Witte Hertstraat maakt geen onderdeel uit van de 115 straten. Het college laat weten dat het verzoek tot een extra voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Witte Hertstraat daarom niet meegenomen kan worden.

Het college verklaart zienswijze 8 ongegrond.

### Zienswijze 42

Indiener geeft het volgende aan:

*Goed bezig! Hoe meer straten 30km, hoe beter. En daarnaast, wat nog veel beter zou zijn; minder auto's. Volgende stap zou meer autovrije straten moeten zijn, geef de straat terug aan de wandelende en wonende Rotterdammer! Meer trams, bussen en metro's voor iedereen! Doorpakken nu! Ps: Pak nou die Westblaak verkeersnachtmerrie chaos ter hoogte van Cinerama en skatepark ook eens aan!*

#### Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente verlaagt in 2025 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in Rotterdam. Niet overal, maar in straten waar het nodig is én kan. Bijvoorbeeld in straten waar veel mensen wonen of waar winkels, restaurants en cafés zijn. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur. Denk aan belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. De Westblaak is een ruim opgezette weg met twee of meer rijstroken per rijrichting. Het stedelijk afweegkader is opgesteld om te kijken welke wegen op grond van meerdere afwegingscriteria een 30 km/uur-regime

kunnen krijgen. Eén van de criteria betreft de wegingdeling. Wegen die twee of meer rijstroken hebben, behouden uit oogpunt van een geloofwaardige inrichting vooralsnog het snelheidsregime van 50 km/uur.

Het college verklaart zienswijze 42 ongegrond.

#### **Zienswijze 148**

Indiener geeft het volgende aan:

*Mis de Maasblvd . En wij bewoners missen trajectcontrole, flitspalen en camera's. Is hier al jaren één brok ellende zo een fijne weg voor verkeersaso's maar is bekend bij Gemeente maar acties ho maar . Vinden het minachting voor ons bewoners dat er nog steeds niets gebeurt , worden aan het lijntje gehouden schandalig. Veel bewoners slaapt kort en stress door de aso's en zo moeilijk is het niet om dit aan te pakken en niet steeds wijzen naar OM etc. gewoonweg het probleem aanpakken. Voorlopig zijn de verkeersaso's jullie en ons bewoners de baas .* 😞 😞 😞 😞

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Maasboulevard is een ruim opgezette weg met twee of meer rijstroken per rijrichting. Het stedelijk afweegkader is opgesteld om te kijken welke wegen op grond van meerdere afwegingscriteria een 30 km/uur-regime kunnen krijgen. Eén van de criteria betreft de wegingdeling. Wegen die twee of meer rijstroken hebben, behouden uit oogpunt van een geloofwaardige inrichting vooralsnog het snelheidsregime van 50 km/uur, omdat een 30 km/uur inrichting een grote herinrichting / aanpassing van de weg vergt. Wel zet de gemeente in op het aanpakken van verkeersaso's (zie hoofdstuk 5 handhaving).

Het college verklaart zienswijze 148 ongegrond

#### **Zienswijze 166**

Indiener geeft het volgende aan:

*Jammer dat de drukste laan (Ln .v.Nw.Blankenburg ) vergeten is om naar 30 Km. te gaan.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Laan van Nieuw Blankenburg 50 km/uur blijft, omdat dit onderdeel is van een primaire route voor de hulpdiensten vanuit de kazerne aan de Laan van Nieuw Blankenburg. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen.

Het college verklaart zienswijze 166 ongegrond.

#### **Zienswijze 178**

Indiener geeft het volgende aan:

*Graag Groene kruisweg vanaf doklaan t/m slinge veranderen van 50km/u naar 30km/u. Auto's razen met hoge snelheid voorbij. Alvast dank.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De straat waar u op doelt, betreft de Dorpsweg, die in het verlengde van De Groene Kruisweg ligt. De Dorpsweg tussen Doklaan en Slinge blijft 50km/u, omdat het belangrijke invalsroute naar de stad is met twee of meer rijstroken per rijrichting. Wegen die twee of meer rijstroken hebben, behouden uit oogpunt van een geloofwaardige inrichting vooralsnog het snelheidsregime van 50 km/uur, omdat een 30 km/uur inrichting een grote herinrichting / aanpassing van de weg vergt. Daarnaast is de weg een belangrijke (primaire) route voor de hulpdiensten is

Het college verklaart zienswijze 178 ongegrond.

#### **Zienswijze 180**

Indiener geeft het volgende aan:

*Prima dat dit gedaan word. Echter de polslandstraat ( van pleinweg tot aan katerdrecht lagedink) en blankeburg word ook regelmatig als racebaan gebruikt. Wegen veke kinderen en scholen zou het beste zijn om ook deze 30km te maken en dan ook ff extra heuvels. Blankeburg gebeuren regelmatig ongelukken. Laatste dodelijk met scooter was vorig jaar*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Polslandstraat en de Blankenburgstraat al onderdeel van een 30 km/uur-zone zijn.

Het college verklaart zienswijze 180 ongegrond.

#### **Zienswijze 181**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik mis in de lijst de Prinsenlaan in Alexanderpolder. Ik zou hier graag een flitspaal willen zien en een duidelijke zebra. Oversteken naar het park is een uitdaging voor fietsers en voetgangers.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en geeft aan dat de Prinsenlaan 50km/u blijft, omdat het een belangrijke, zogeheten primaire route voor de hulpdiensten is. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen. De gemeente zet daarnaast in op handhaving (zie hoofdstuk 5).

Het college verklaart zienswijze ongegrond.

#### **Zienswijze 182**

Indiener geeft het volgende aan:

*Prima ,maar neem ook de Spaansebocht er in mee ,ze rijden hier af en toe als gekken door heen ,vooral Roemervisserstraat /Spaansebocht*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Spaansebocht en de Roemer Visscherstraat al onderdeel zijn van een 30 km/uur-zone.

Het college verklaart zienswijze 182 ongegrond.

**Zienswijze 185**

Indiener geeft het volgende aan:

*In het ontwerp lijkt het of maar een gedeelte van de Goudsesingel de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Het gedeelte waar ik woon zou dan 50km/u blijven. Op dit gedeelte wordt nu al vaak veel te hard gereden en ik vermoed dat als aan het begin (hofplein) wel de snelheid wordt verlaagd en halverwege de straat ook, dat dit 'tussenstuk' nog meer gebruikt zal worden als racebaan. Op zo'n korte afstand van langzaam naar snel naar langzaam zal de verkeersveiligheid, de doorstroom noch de geluidsoverlast ten goede komen. Er wonen aan dit tussenstuk veel mensen die nu al veel overlast ervaren en het zou beter zijn de 30km/u door te trekken over de volledige lengte van de goudsesingel vanaf de pompenburg tot aan Oostplein.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Goudsesingel deels 50km/u blijft, omdat het westelijke deel tussen Mariniersweg en Pompenburg voorzien is van twee of meer rijstroken per rijrichting en ruim opgezet wegbeeld. Daardoor kan dit deel van de Goudsesingel niet geloofwaardig worden ingericht als een weg met een 30 km/uur-regime.

Het college verklaart zienswijze 185 ongegrond.

**Zienswijze 187**

Indiener geeft het volgende aan:

*Michel Angelostraat in Prinsenland zou ook naar 30 km per uur mogen. Er wordt daar idioot hard gereden, gevaarlijk en extra geluidsoverlast nu.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Michel Angelostraat al onderdeel is van een 30 km/uur-zone.

Het college verklaart zienswijze 187 ongegrond.

**Zienswijze 189**

Indiener geeft het volgende aan:

*Graag ook Zwartjanstraat en Noordsingel meenemen in het plan, daar bewoners enorm veel overlast ervaren.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat al weten dat de Zwartjanstraat en de Noordsingel al onderdeel zijn van 30 km/uur-zones.

Het college verklaart zienswijze 189 ongegrond.

**Zienswijze 191**

Indiener geeft het volgende aan:

*Heel Vreewijk moet 30 km per uur zijn ivm met oudere en spelende kinderen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor het project is een afweegkader

opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype de gebiedsontsluitingsweg 30km/u, waar de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kan brengen. Het college benadrukt dat het dus niet gaat over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangswegen. De vraag om heel Vreewijk in te richten als zone-30km/u valt daarom buiten het besluit om 115 straten (gebiedsontsluitingswegen) naar 30km/u te brengen.

Het college verklaart zienswijze 191 ongegrond.

### **Zienswijze 192**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hoe eerder hoe beter. De Oldegaarde zou hier ook in meegenomen mogen worden. Het oversteken is levensgevaarlijk omdat auto's je geen gelegenheid willen geven om over te steken bij het zebra pad. Ze rijden met hoge snelheid door.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente laat weten dat de Oldegaarde 50km/u blijft, omdat de weg geen adressen (woningen, winkels, scholen) kent die direct aan de weg gelegen zijn en de weg aan één zijde een groene omgeving heeft (Zuiderpark). Door deze ruimtelijke kenmerken is de weg nu niet op een geloofwaardige in te richten als 30 km/uur-weg. Vergelijkbare wegen als de President Wilsonweg in Prins Alexander en de Adriaan Volkerlaan in IJsselmonde blijven om die reden ook 50 km/uur.

Het college verklaart zienswijze 192 ongegrond.

### **Zienswijze 193**

Indiener geeft het volgende aan:

*Graag zal ik willen dat er op de Beverwaardseweg ook een 30 km zonde komt. Auto's rijden hier veel te hard en vooral in de avonden. Met als gevolg dat er een auto tegen een verkeersbord voor mijn huis is geknald, geparkeerde auto's weleens schade hebben aan de weg en mijn kat doodgereden is aan deze weg. Daarnaast komt er een verpleeghuis met ouderen/dementen etc. in het oude politiebureau aan de Beverwaardseweg en net in de bocht is het super gevaarlijk en ook nog eens dat ze 50 km per uur of boven de 50km per uur rijden.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college beseft hoe ingrijpend deze persoonlijke ervaring is en begrijpt dat verkeersveiligheid voor bewoners en weggebruikers een belangrijk punt is. Het college laat echter weten dat de Beverwaardseweg 50km/u blijft, omdat de Beverwaardseweg deel uitmaakt van een belangrijke route voor de bus. Vanwege de exploitatie van deze buslijn blijft de weg een 50 km/uur-regime houden, zodat de bus snel op de plek van bestemming kan komen.

Het college verklaart zienswijze 193 ongegrond

### **Zienswijze 196**

Indiener geeft het volgende aan:

*Met vreugde heb ik kennis genomen van dit besluit. Tot mijn schrik en verbazing, zie ik er maar 1 straat in IJsselmonde bij staan, en helemaal géén in Lombardijen. Kunt u herzien dat de straten bij scholen ook 30 km pu worden? Bijvoorbeeld Immanuel Kantstraat, Karl Marxstraat, en nog meer straten waar veel te hard wordt gereden in Lombardijen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat er voor het project een afweegkader is opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u). Waarbij met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u gebracht kunnen worden. Dit gaat niet over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangswegen. De Immanuel Kantstraat en Karl Marxstraat behoren al tot deze 30 km-zones. Daarnaast is er een ander project binnen de gemeente die zich richt op het veiliger maken van schoolomgevingen (Veilige schoolomgeving). Als de verkeersveiligheid in het geding is, wordt er maatwerk toegepast. Dit betekent dus dat er niet standaard een 30 km/u-weg van gemaakt kan worden. Voorbeelden voor het uitvoeren van maatregelen zijn: verbeteren oversteekplekken rondom scholen, aanleg van snelheidsremmende voorzieningen (zoals drempels en wegversmallingen) en het aanleggen van attentieverhogende voorzieningen (zoals markeringen en borden).

Het college verklaart zienswijze 196 ongegrond.

**Zienswijze 197**

Indiener geeft het volgende aan:

*Bij ons in de straat lijkt 50km al echt heel hard omdat de straat zo smal is. En er wat nog weleens doorheen gescheurd, als mensen proberen de Schiedamse weg te vermijden. Denk dat het veiliger zou worden naar 30 km*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het betreft een zienswijze van een bewoner aan de Noordschans. Het college laat weten dat de Noordschans al deel uitmaakt van een 30 km-zone.

Het college verklaart zienswijze 197 ongegrond.

**Zienswijze 204**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben zeer tevreden om te zien dat er 30km/h zones zullen komen ter plaatse van diverse straten in deelgemeente Feyenoord, met in achtneming van delen van laan op zuid en de straten aansluitend erop. Ik zie echter niet specifiek laan op zuid voorbij komen, waar op dagelijkse basis keihard (!) wordt gereden door motors, diverse voertuigen en ook automobilisten. Deze laan op zuid is lang en met een sterk bebouwde omgeving met basisscholen, zeer veel woningen/woningcomplexen en accommodatie. Ik pleit ervoor dat op laan op zuid tot aan Erasmusbrug ook 30km/h zone komt, met als onderbouwing*  
*1) veiligheid voor de buurtbewoners 2) minder CO2 en uitlaatgasproductie, met het klimaat en milieu doelen van de gemeente inacht genomen 3) Gezonde luchtkwaliteit voor de Rotterdammers van jong tot oud die in deelgemeente Feyenoord wonen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Laan op Zuid tot aan de Erasmusbrug blijft 50km/u, omdat het een primaire route voor de hulpdiensten is. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden. Daarnaast is het belangrijke invalsweg naar de stad, die voorzien is van twee of meer rijstroken per rijrichting en een ruim opgezet wegbeeld kent. Daardoor kan de Laan op Zuid niet geloofwaardig worden ingericht als een weg met een 30 km/uur-regime.

Het college verklaart zienswijze 204 ongegrond.

**Zienswijze 205**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik mis mijn eigen straat op de lijst waar geen 30KM is ingevoerd OF dat het niet duidelijk wordt vermeld voor automobilisten. Er zijn verschillende scholen in de nabije omgeving en ik merk dat men daar keihard racet in de straat. HELP!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Indiener geeft aan op de Spoorweghaven te wonen. De Spoorweghaven is onderdeel van een 30 km-zone. Het college laat daarnaast weten dat er ook andere initiatieven zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals Veilige schoolomgevingen, die zich richt op het veiliger maken van schoolomgevingen. Voorbeelden voor het uitvoeren van maatregelen zijn: verbeteren oversteekplekken rondom scholen, de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen (zoals drempels en wegversmallingen) en het aanleggen van attentieverhogende voorzieningen (zoals markeringen en borden).

Het college verklaart zienswijze 205 ongegrond.

**Zienswijze 209**

Indiener geeft het volgende aan:

*Als conrector van het Erasmiaans Gymnasium, gevestigd aan de Wytemaweg 25, wil ik graag reageren op het ontwerpverkeersbesluit voor de Aanpak 30 km/u in Rotterdam. Dagelijks komen ongeveer 800 van onze leerlingen op de fiets naar school, en de verkeerssituatie rondom onze school is onoverzichtelijk en onveilig. Automobilisten rijden vaak hard, bussen en hulpdiensten passeren regelmatig, wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Bij de herinrichting van het gebied rondom het Erasmus MC een aantal jaren geleden, is er een 30 km/u zone ingevoerd in de bocht bij het Dr. Molewaterplein. Hoewel dit een stap in de goede richting was, hadden wij gehoopt dat deze zone zou worden doorgetrokken richting het Museumplein, minstens tot aan het toegangshek van onze school. Dit zou de verkeerssituatie voor onze fietsende leerlingen aanzienlijk veiliger hebben gemaakt. Tot mijn verbazing is in het ontwerpverkeersbesluit de Wytemaweg/Zimmermanweg niet opgenomen als 30 km/u zone. Dit is een onbegrijpelijke beslissing. Mij is door een medewerker van de gemeente verteld dat dit te maken zou hebben met de hulpdiensten. Dit argument houdt echter geen stand, aangezien een deel van de route die hulpdiensten nemen naar de ambulancetoegang van het Erasmus MC al binnen een 30 km/u zone valt. Daarnaast wordt de Wytemaweg steeds vaker als sluiproute gebruikt om het drukke en versmalde deel van de Rochussenstraat te omzeilen.*

*Dit vergroot de verkeersdrukke en maakt de situatie voor onze leerlingen nog gevaarlijker. De gemeente heeft aangegeven dat dit niet de plek is om voorstellen te doen voor andere straten. Hoewel ik strikt genomen voorstel om de Wytemaweg alsnog op te nemen, vind ik dit toch de juiste plaats om deze zienswijze in te dienen. Een groot aantal omliggende straten is immers wel meegenomen in het ontwerpverkeersbesluit. Het bewuste besluit om de Wytemaweg niet als 30 km/u zone aan te merken, maakt onderdeel uit van dit besluit, en daarom wil ik er op deze manier toch bezwaar tegen maken.*

*Wij hebben de gemeente al meerdere malen laten weten dat wij de huidige verkeerssituatie onacceptabel vinden. Het lijkt slechts een kwestie van tijd voordat er een (dodelijk) ongeluk plaatsvindt. Als school vinden wij dit onverteerbaar en rekenen wij de gemeente hiervoor verantwoordelijk. Er ligt nu een kans om deze situatie eindelijk aan te pakken. Wij dringen er met klem op aan dit te doen, voordat er slachtoffers vallen.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat voor het project GOW-30 een afweegkader is opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u), waar de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen wegen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kan brengen. Dit gaat niet over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangsweg. De Wytemaweg/Zimmermanweg is niet aangemerkt als 30 km/uur-weg, omdat het inderdaad een primaire route voor de hulpdiensten betreft. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden. Het gaat hier bovendien om de toegangsroute naar het EMC en het Erasmus MC Sophia Kinderziekenhuis waardoor de frequentie van ritten van hulpdiensten op deze locatie extra hoog is. Toch wil het college in overweging meenemen om te onderzoeken of er op deze locatie gedifferentieerde snelheden ingevoerd kunnen worden. Dit betreft echter een maatwerkvraag die met de hulpdiensten samen bekeken moet worden.

Het college verklaart de zienswijze 209 gegrond als uit nader onderzoek blijkt dat aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

#### **Zienswijze 210**

Indiener geeft het volgende aan:

*Beide kanten van de Parallelstraat 30 km invoeren. Aan mijn kant rijden ze met 100 km door de straat. Asociaal.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat de Parallelstraat ten westen van de A13 al een 30km-zone is. De Parallelstraat aan de oostkant wordt wel 30km/u.

Het college verklaart zienswijze 210 ongegrond.

#### **Zienswijze 212**

Indiener geeft het volgende aan:

*Eens met verlaging maximale snelheid naar 30km/uur. Zou zelf graag zien dat bergselaan tot aan stadhoudersweg 30km/uur wordt.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat de Bergselaan tussen Schieweg en Gordelweg 30km/u wordt. Voor het deel tot aan de Stadhoudersweg is dit niet mogelijk omdat het een primaire route van de hulpdiensten is. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden.

Het college verklaart zienswijze 212 ongegrond.

**Zienswijze 215**

Indiener geeft het volgende aan:

*In het plan wordt rond het winkelcentrum Alexandrium alleen de Watermanweg 30 km/u. De Kleine Beer tot aan de Hoofdweg, Schorpioenstraat, Pegasusweg en G.H. Betzweg worden allen veel gebruikt door fietsers en er wordt regelmatig door voetgangers overgestoken. Een aantal van die wegen heeft ook een fietsstrook. Voor de verkeersveiligheid lijkt het beter ook deze wegen 30 km/u te maken.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en laat weten dat de Kleine Beer tot aan de Hoofdweg een ruim opgezet wegbeeld kent en een belangrijke ontsluitingsroute van en naar het winkelcentrum, ook voor de buslijnen naar het busstation aan de Marten Meesweg en de hulpdiensten. Om deze reden blijft deze weg een 50 km/uur-regime houden en kan de weg niet worden ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/uur snelheidsregime. Dit geldt ook voor de G.H. Betzweg. De Schorpioenstraat en Pegasusweg zijn formeel geen deel van het project Aanpak 30, maar gezien de inrichting en de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan is het wel wenselijk deze wegen onderdeel te laten zijn van een 30 km/uur-zone,

Het college verklaart zienswijze 215 ongegrond.

**Zienswijze 216**

Indiener geeft het volgende aan:

*Straten in Overschie graag 30. Baumannlaan - lugt graag aparte fietsstrook, nu erg gevaarlijk voor fietsers ivm bus en hardrijdend verkeer.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente verlaagt in 2025 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in Rotterdam. Niet overal, maar in straten waar het nodig is én kan. Bijvoorbeeld in straten waar veel mensen wonen of waar winkels, restaurants en cafés zijn. Nu geldt al in meer dan de helft van de Rotterdamse straten een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daar komen nu 115 straten bij. In die straten is de verkeerssituatie zo onveilig, dat er snel iets moet veranderen. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur.

Rotterdam is niet vergelijkbaar met andere steden in Nederland. Rotterdam is na de oorlog deels opnieuw opgebouwd, met ruim opgezette wegen en vrij liggende fietsvoorzieningen. Ook zijn er belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. Daarom gaat niet heel Overschie naar 30km/u.

De Burgemeester Baumannlaan wordt 30km/u tussen 2e Hogenbanweg en De Lugt , dit wordt op sobere wijze ingericht met plaatsing van borden en markeringen op de weg. Om kostentechnische redenen is het niet mogelijk om hier fietsstroken aan te leggen. Dit vergt namelijk een ingrijpendere herinrichting vanwege de aanwezige klinkerbestrating.

Het college verklaart zienswijze 216 ongegrond.

#### **Zienswijze 217**

Indiener geeft het volgende aan:

*het zou prettig zijn als de Kruiskade (dus niet de WestKruiskade) ook in dit plan van aanpak voor 30 km wordt meegenomen. Er wordt door de asbakken hier heel hard gereden en het is nog een winkelstraat met terrassen en zebapaden ook.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor zowel de Kruiskade alsook de aangrenzende Karel Doormanstraat en het Schouwburgplein zijn plannen gemaakt om deze straat als erftoegangsweg ETW30 in te richten. Er is reeds een verkenning opgestart om te kijken wat er moet gebeuren om deze straten naar 30km/u te brengen. Ook een financiële verkenning moet nog gemaakt worden. Omdat het hier niet gaat om GOW-30 valt de Kruiskade buiten het onderhavige verkeersbesluit.

Het college verklaart zienswijze 217 ongegrond.

#### **Zienswijze 221**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik zou het vanwege de hoge verkeersonveiligheid van harte toejuichen als de Electroweg en de Margrietstraat in het Kleiwegkwartier (in de buurt van Basisschool De Bergse Zonnebloem) 30 km straten worden.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Electroweg en de Margrietstraat zijn al onderdeel van een 30 km-zone.

Het college verklaart zienswijze 221 ongegrond.

#### **Zienswijze 223**

Indiener geeft het volgende aan:

*In het overzicht mis ik de Laan op Zuid. Dat is nu zo'n racebaan, met veel risico's voor veiligheid, geluidsoverlast en milieu. Kunnen jullie deze ook niet omzetten naar 30 km/u?? En als dat niet kan, welke maatregelen gaan jullie dan concreet nemen om de overlast daar terug te brengen? Overigens, prima voorstel om al die straten op 30 km/u te zetten*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De Laan op Zuid tot aan de Erasmusbrug blijft 50km/u, omdat het een primaire route voor de hulpdiensten is . Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden.

Daarnaast is het belangrijke invalsweg naar de stad, die voorzien is van twee of meer rijstroken per rijrichting en een ruim opgezet wegbeeld kent. Daardoor kan de Laan op Zuid niet geloofwaardig worden ingericht als een weg met een 30 km/uur-regime.

Het college verklaart zienswijze 223 ongegrond

### **Zienswijze 225**

Indiener geeft het volgende aan:

*Op 1 juni 2021 deed u een melding van overlast van te hard rijdende auto's en motoren op de Prins Hendrikkade. Hartelijk dank voor uw melding, deze is ter beantwoording aangeboden aan mijn afdeling en hieronder zal ik een korte toelichting geven. U geeft aan dat de motoren en auto's veel overlast geven en vraagt of er een flitspaal geplaatst kan worden. Het Openbaar Ministerie (OM) is verantwoordelijk voor het plaatsen van flitspalen. Flitspalen worden enkel geplaatst indien voldaan wordt aan enkele voorwaarden. Indien bijvoorbeeld uit statistieken blijkt dat de verkeersveiligheid in het geding is, kan dit een aanleiding zijn een flitspaal te plaatsen. Op grond hiervan zal er op deze locatie in ieder geval geen flitspaal geplaatst worden. Ter verduidelijking wil ik het volgende met u delen dat er tussen de Prins Hendrikkade (tussen de Willemsbrug en het kruispunt Van der Takstraat – Koninginnebrug) een reeds SID (snelheid indicator meter) hangt om de snelheid te meten en bestuurders te attenderen op hun snelheid. Tot slot dank ik u voor het signaal dat u met uw melding heeft afgegeven. Meldingen zoals die van u dragen bij aan het stellen van prioriteiten en geven de gemeente een beter beeld van wat er leeft in het gebied. Dit helpt ons bijvoorbeeld in gesprekken met de politie over de inzet van handhaving in de stad of om beter te kunnen bepalen waar bewoners behoefte aan hebben wanneer er sprake is van herinrichting. Het is dus niet zo dat er niets wordt gedaan met uw melding of dat uw melding zinloos is. We kunnen als gemeente alleen niet altijd of niet direct de actie nemen waar om gevraagd wordt. Goe denavond ,ik had het bijna opgeven maar gelukkig word er nu toch aandacht aan geschonken,het is hier echt levens gevaarlijk zo hard word er gereden in het eerste stuk (geen verhogingen en of drempels ) het is wachten totdat er nog meer gebeurt. graag actie om hier een 30 km zone van te maken want dit is ontoelaatbaar, we hebben onlangs zelfs speciaal glas laten plaatsen om het geluid van auto's motoren te weren ,vanaf 2021 al in contact met de gemeente hierover maar nu lijkt er iets te gaan gebeuren,wij horen graag als er nog meer gedaan moet worden,*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Prins Hendrikkade tussen Meeuwenstraat en Koninginnebrug en tussen Brugweg en Olivier van Noortstraat worden 30km/u maar maken geen onderdeel uit van het onderhavige verkeersbesluit. Daarnaast zet de gemeente ook in op handhaving, zie hoofdstuk 5.

Het college verklaart zienswijze 225 ongegrond.

### **Zienswijze 230**

Indiener geeft het volgende aan:

*In de Julianastraat overschie wordt hard gereden. Gevaar voor kinderen maar ook voor de huizen. Een zigzag zou de vaart eruit halen en sowieso een 30 bord. Geen drempel want dan dreunt het meer voor de huizen. Wanneer een busje langsrijden kraakt het huis.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De Julianastraat is al onderdeel van een 30 km-zone. Wegen die onderdeel zijn van een 30 km-zone vallen formeel niet onder het project Aanpak 30.

Het college verklaart zienswijze 230 ongegrond.

**Zienswijze 231**

Indiener geeft het volgende aan:

*Netjes dat er grote stappen worden gemaakt. Al begrijp ik niet dat het tunneltje bij diergaarde Blijdorp ook 30km/h is gemaakt. Waarom niet hierna?*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat het tunneltje bij Diergaarde Blijdorp onderdeel is van de Van Aerssenlaan, waarvoor geldt dat voor het hele wegvak een 30 km/uur-snelheidsregime van kracht is (sinds najaar 2024). In het kader van het plan Aanpak 30 proberen we zoveel mogelijk wegen, daar waar het kan en nodig is, naar 30 km/uur te brengen. Vanwege de continuïteit en herkenbaarheid voor de weggebruiker is dat ook het geval voor het tunneltje.

Het college verklaart zienswijze 231 ongegrond.

**Zienswijze 232**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hoek van Holland; lijkt me logischer om hele Stationsweg, Cruquiusweg en Havenweg 30 km in te voeren. En dan ook aanvullend Fortweg en Seinpadweg. Dus niet stukje Stationsweg bij de Berghaven (waar je al niet hard kan) en dan pas de Emma Boulevard. De extra stukken, daar kan je ook al niet hard omdat de gemeente in haar wijsheid (sarcasme) de wegen te smal en de bochten te scherp heeft aangelegd.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Stationsweg, Cruquiusweg, Havenweg, Seinpad en Fortweg zijn al onderdeel van een 30 km-zone (zogenoemde erftoegangswegen). In aanvulling hierop gaat via het onderhavige verkeersbesluit op de Emmaboulevard en Stationsweg/ Pastoor Onderwaterstraat ook een 30 km/uur-regime gelden, als 'Gebiedsontsluitingswegen' 30 km/uur.

Het college verklaart zienswijze 232 ongegrond.

**Zienswijze 235**

Indiener geeft het volgende aan:

*Het zou fijn zijn als er in heel Schiebroek maar 30km/u gereden mag worden. Als oudere fietster ben ik aan de goden overgeleverd. En hierna de fietspaden weer scootervrij, bakfietsvrij en fatbikevrij.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan.

Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u), waar de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kan brengen, rekening houdend met de belangen van onder meer hulpdiensten en openbaar vervoerpartijen. Dit gaat niet over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangswegen en dit betekent ook dat niet alle wegen in Rotterdam en in Schiebroek een snelheidsregime van 30 km/uur kunnen krijgen.

Het college verklaart zienswijze 235 ongegrond.

### **Zienswijze 236**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben verbaasd dat de Straatweg niet is meegenomen, deze weg wordt steeds gevaarlijker met auto's die soms met 80 km per uur een zebrapad naderen en weigeren te stoppen. De bijna ongelukken bij de zebrapaden vanuit de Berglustlaan zijn niet meer te tellen. Indien camera's niet mogelijk zijn dan zou het de eerste straat moeten zijn waar 30 km zou moeten gelden.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De Straatweg blijft 50km/u, omdat de Straatweg deel uitmaakt van een belangrijke route voor de tram. Vanwege de exploitatie van deze tramlijn blijft de weg een 50 km/uur-regime houden, zodat de tram op tijd op de plek van bestemming kan komen.

Het college verklaart zienswijze 236 ongegrond.

### **Zienswijze 240**

Indiener geeft het volgende aan:

*Beste, ik vind dit een bijzonder goede ontwikkeling. Zo ook in amsterdam mogen ervaren wat een positieve consequenties dit nu al heeft. Persoonlijk zou ik graag de Molenlaan ook als 30km gebied zien. Mensen rijden hier nu of veel te hard, of staan stil in de file. Een verandering naar 30km geeft mijns inziens een minder gevaarlijke situatie en gezondere doorstroom van het verkeer. Daarnaast zal er door het invoeren van een 30km zone ook minder trilling zijn voor de huizen door zwaar verkeer, met minder schade als gevolg.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Molenlaan blijft 50km/u, omdat de laan een belangrijke uitvalsroute is voor de hulpdiensten, de zogeheten primaire routes. Op deze route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden.

Het college verklaart zienswijze 240 ongegrond.

### **Zienswijze 242**

Indiener vraagt:

*Melanchtonweg daar rijden ze als alsof het een racebaan is. Zou fijn zijn als de snelheid wordt aangepakt.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze.

De Melanchtonweg blijft 50km/u, omdat de weg deel uitmaakt van het netwerk van zogeheten primaire routes voor de hulpdiensten. Op een dergelijke route moeten de hulpdiensten met minimaal 50 km/uur kunnen rijden omdat ze snel op hun plek van bestemming moeten kunnen komen, vanwege de (wettelijk vastgelegde) aanrijdtijden. Daarnaast is de Melanchtonweg een belangrijke invalsweg voor Schiebroek, die voorzien is van twee of meer rijstroken per rijrichting en een ruim opgezet wegbeeld kent. Daardoor kan de Melanchtonweg niet geloofwaardig worden ingericht als een weg met een 30 km/uur-regime.

Het college verklaart zienswijze 242 ongegrond.

**Zienswijze 243**

Indiener vraagt:

*Maar niet op de Adriaan Volkerlaan waar snelheden worden gereden tot over de 100 km per uur. Nope .Waar het zwaar asociale motorrijders-tuig (wat ons bewoners al jaren terroriseert) soms met zijn zessen tegelijk snoeihard door het rode stoplicht heen knalt en nooit ook maar één controle door het Politie Basisteam IJsselmonde wordt uitgevoerd, ook niet na vele klachten bij de gemeente Rotterdam. Lekker gewerkt. Ook klachten over de geluidsoverlast hebben ze geen gehoor voor. Bewoners zijn genoodzaakt om met oordoppen in te slapen omdat er in de nacht tussen 2 en 3 het zo leuk is om met je motor voor het stoplicht enorme herrie te maken. Als deze weg niet geschikt is voor 30 km zet er dan apparatuur neer die snelheid, rood licht en geluid registreren zodat er bekeurd kan worden.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze . Het college laat weten dat de Adriaan Volkerlaan 50km/u blijft, omdat de weg geen adressen (woningen, winkels, scholen) kent die direct aan de weg gelegen zijn, en de weg aan één zijde een groene omgeving heeft (Park De Twee Heuvels). Door deze ruimtelijke kenmerken is de weg nu niet op een geloofwaardige in te richten als 30 km/uur-weg. Vergelijkbare wegen als de President Wilsonweg in Prins Alexander en de Oldegaarde wegen in Charlois blijven om die reden ook 50 km/uur. De aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van het verkeersveiligheidsprogramma. Hierin zijn meerdere initiatieven opgenomen die gericht zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de nog aan te pakken verkeersveiligheidsknelpunten (blackspots en college targetlocaties), de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak en de aanpak van schoolomgevingen.

Het college verklaart zienswijze 243 ongegrond

**Zienswijze 244**

Indiener vraagt:

*Het enige punt wat ik heb is dat het raar is dat de Karel Doormanstraat in dit plan niet meegenomen is.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. De Aanpak 30km/u richt zich daarbij op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u) waar met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u gebracht kunnen worden. De Kareldoormanstraat is een 'erftoegangsweg' die op de lijst staat om in de toekomst 30km/u (of 30 km-zone) te worden. Ook is er een relatie met het Verkeerscirculatieplan. De Karel Doormanstraat valt dus buiten de Aanpak 30 en het verkeersbesluit om 115 straten naar 30 km/uur terug te brengen.

Het college verklaart zienswijze 244 ongegrond.

**Zienswijze 277**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het een zeer goede ontwikkeling dat er in en rondom het centrum van Rotterdam snelheidsbeperkingen worden opgelegd. Wèl jammer dat in de wijk Feijenoord op de gevaarlijke/risicowegen geen verdere snelheidsbeperkingen worden ingesteld! Er wordt vaak zó snel gereden, dat het echt gevaarlijk is. Ik denk ook dat de snelheidsbeperkingen bijdragen aan het terugdringen van autoverkeer in de stad. Het wordt zo steeds onaantrekkelijker om de auto te nemen. En uiteindelijk draagt dit bij aan het milieu en een betere leefomgeving. Het is echter wel noodzakelijk dat er ook echt goed op gehandhaafd zal worden. Deel wat vaker zichtbaar boetes uit. In de wijk Feijenoord zie ik op de wegen die wèl op 30km zijn ingesteld mensen nog véél te vaak uitermate hard rijden en die worden hiervoor niet beboet.*

**Reactie van het college**

De gemeente verlaagt in 2025 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur in Rotterdam. Niet overal, maar in straten waar het nodig is én kan. Bijvoorbeeld in straten waar veel mensen wonen of waar winkels, restaurants en cafés zijn. De gemeente kan niet overal de maximumsnelheid aanpassen naar 30 km/uur. Denk aan belangrijke routes die gebruikt worden door hulpdiensten, zoals ambulances, brandweer en politie, en trams en bussen. Zoals ook wegen in Feijenoord. Die wegen blijven nu 50 km/uur. De gemeente Rotterdam werkt daarnaast aan een bredere mobiliteitsaanpak om de stad in de toekomst nog leefbaarder en veiliger te maken.

Het college verklaart zienswijze 277 ongegrond.

## 10. Overige verzoeken

In de volgende zienswijzen vragen indieners om overige verzoeken die geen directe relatie hebben met het verkeersbesluit om 115 straten naar 30 km/uur te brengen. De zienswijzen zijn daarom ongegrond verklaard.

De gemeente heeft een aantal zienswijzen ontvangen over straten die buiten de 115 straten vallen van het verkeersbesluit. **Heeft u vragen, klachten of wilt u een melding doen over een verkeersonveilige situatie in Rotterdam? Ga dan naar [www.rotterdam.nl/contact](http://www.rotterdam.nl/contact) of bel 14010.**

### Zienswijze 15

Indiener geeft het volgende aan:

*Woon zelf op de 16hovensekade in Overschie. Is soms, ondanks 30 km/h, een complete racebaan. Voor de herinrichting van de straat stond regelmatig op het wegdek, met grote witte letters 30, aangegeven dat de max. snelheid 30 km/h is. Na de herinrichting is dat niet meer teruggekomen op het wegdek en wordt er veel harder gereden dan toen dat nog wel op het wegdek stond. Er staat aan het begin van de best wel lange straat een bord 30 maar het zou beter zijn om de weggebruikers er weer aan te herinneren door dit ook weer regelmatig op het wegdek te zetten.*

#### Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u), waarbij met sobere en doelmatige maatregelen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u gebracht kunnen worden. De Zestienhovensekade is een ander type weg (erftoegangsweg) en valt daarmee niet onder de scope van dit project. Wel zal de gemeente uw melding over de ontbrekende markeringen op de weg ter bespreking voorleggen aan het gebied.

Het college verklaart zienswijze 15 ongegrond.

### Zienswijze 17

Indiener geeft het volgende aan:

*Hebben jullie t.z.t. een kaart/geoSJON of een ander format van de kaart die ik t.z.t. in arcGIS kan laden, dan kunnen wij de snelheden meteen ook goed in Waze zetten.*

#### Reactie van het college:

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat het verkeersbesluit al gepubliceerd wordt en de wijzigingen worden doorgevoerd in het Nationaal Wegenbestand, zodat dit publiekelijk wordt. Vanuit het Nationaal Wegenbestand kan data worden gedownload.

Het college verklaart zienswijze 17 ongegrond

### Zienswijze 108

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het belachelijk dat de straten: de esdoornlaan, de meeuwensingel, de wilgensingel, blankenburg en de grote stern naar 30 kilometer per uur gaan, ik vind dat deze straten gewoon 50 kilometer per uur moeten blijven.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat het verkeer steeds drukker wordt. Er gebeuren vaker ongelukken en meer mensen raken gewond. In de afgelopen 10 jaar was in Rotterdam het aantal slachtoffers van het verkeer hoger dan ooit: in 2023 waren dat 1.446 gevallen. In 2021 waren dit er 1.159. De Rotterdamse gemeenteraad heeft na twee dodelijke ongelukken in november 2020 de motie Veilige Straten met algemene stemmen aangenomen en het college verzocht om op meer straten 30 km/u als snelheidslimiet in te voeren, om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het college heeft dit opgenomen in het coalitieakkoord 'Één Stad' 2022 – 2026' en afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Sindsdien is door de gemeente gewerkt aan een plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u. De Esdoornlaan, Meeuwensingel, Wilgensingel, Blankenburg en Grote Stern maken deel uit van dit plan, om zo ook hier de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het college verklaart zienswijze 108 ongegrond.

**Zienswijze 113**

Indiener geeft het volgende aan:

*Lol gaan jullie nou echt doen alsof het jullie interesseert wat wij ervan vinden???*

*Laat me niet lachen, die beslissing staat allang vast man!! Met jullie redenering zou ook de snelheid op de Maasboulevard omhoog naar 70 kunnen, maar dat mag natuurlijk want dat past niet in jullie WEF agenda whahaha Ooh wacht dat is natuurlijk conspiracy onzin.....*

*Onzin die jullie rechtstreeks vd WEF overnemen whahaha zoals dit bewijst*

<https://www.watdoetdegemeente.rotterdam.nl/begroting2022/paragrafen/sustainable-goals/>

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Op basis van de zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit wordt gekeken of zienswijzen aanleiding geven het ontwerp-verkeersbesluit aan te passen. Dit wordt meegenomen in het definitieve verkeersbesluit.

Het college verklaart zienswijze 113 ongegrond.

**Zienswijze 124**

Indiener geeft het volgende aan:

*Goudsesingel, Slaak en Boezemweg moet de 50km/h maximaal snelheid blijven.*

**Reactie van het college:**

Het verkeer wordt steeds drukker. Er gebeuren vaker ongelukken en meer mensen raken gewond. In de afgelopen 10 jaar was in Rotterdam het aantal slachtoffers van het verkeer hoger dan ooit: in 2023 waren dat 1.446 gevallen. In 2021 waren dit er 1.159.

De Rotterdamse gemeenteraad heeft na twee dodelijke ongelukken in november 2020 de motie Veilige Straten met algemene stemmen aangenomen en het college verzocht om op meer straten 30 km/u als snelheidslimiet in te voeren, om de verkeersveiligheid te

verbeteren. Het college heeft dit opgenomen in het coalitieakkoord 'Één Stad' 2022 – 2026' en afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Sindsdien is door de gemeente gewerkt aan een plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u. De Goudsesingel, Slaak en Boezemweg maken deel uit van dit plan, om zo ook hier de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het college verklaart zienswijze 124 ongegrond.

#### **Zienswijze 129**

Indiener geeft het volgende aan:

*Een doorgaande weg als de Cordesstraat te Hoek van Holland aan te wijzen voor 30 Km begrijp ik niet. Doorgaande routes zouden 50 Km blijven.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Op meer dan de helft van de Rotterdamse straten is al 30 km/u van toepassing. In de meeste woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit betreft de zogenaamde 'erftoegangswegen (ETW)' waarbij maximaal 30 km/uur geldt op een erf of woonstraat, er snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen, waar iedereen op dezelfde rijbaan rijdt, er geen belijning aanwezig is en op kruispunten geldt: bestuurders van rechts gaan voor. De gemeente wil nu ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. Op gebiedsontsluitingswegen mocht de gemeente door landelijke regelgeving tot voor kort alleen een snelheidslimiet van 50 km/u hanteren. Inmiddels heeft het Rijk, samen met de gemeenten een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Met GOW30 is het ook mogelijk om 30 km/u in te voeren op de wat drukkeren verbindingswegen, zodat ook daar de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Anders dan op de bestaande 30 km/u erftoegangsweg kent de GOW30 minder snelheidsremmende maatregelen. Dit sluit aan bij de landelijke ontwerputgangspunten voor het nieuwe wegtype. Met het nieuwe wegtype wordt namelijk een balans gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is essentieel voor de bereikbaarheid van Rotterdam en daarmee kunnen ook nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn. De Cordesstraat is ook een straat die in dat licht als Gebiedsontsluitingsweg 30 kan worden aangemerkt.

Het college verklaart zienswijze 129 ongegrond.

#### **Zienswijze 179**

Indiener geeft het volgende aan:

*Hiermee verzoek ik voor de gehele Brede Hilledijk in de wijk Katendrecht de 30 km snelheid in te voeren. Op de Brede Hilledijk wordt dagelijks hard gereden. het is een weg die door kinderen gebruikt wordt om naar school te gaan. Ook als fietser moet ik rekening houden met hardrijdende auto's op de Brede Hilledijk.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat de Brede Hilledijk in zijn geheel al 30km/u wordt tussen Hillelaan en Laan op Zuid, en tussen Hillelaan en Tolhuislaan.

Het college verklaart zienswijze 179 ongegrond.

### **Zienswijze 246**

Indiener geeft het volgende aan:

*Op de legenda zie ik dat de 's-Gravendijkwal van 50 km/u naar 30 km/u gaat. Hoewel ik het plan steun om de maximale snelheid in sommige straten te verlagen, snap ik de keuze voor deze straat/weg totaal niet. De 's-Gravendijkwal is een verkeersader (lees: die de stad ook gewoon nodig heeft) welke gebruikt wordt om de stad in/uit te komen. Ook is deze straat/weg ruim opgezet en erop ingericht om veel doorgaand verkeer te verwerken. Hierdoor is deze ook relatief veilig. Overige verkeersdeelnemers hebben weinig hinder van voorbijrijdend verkeer. Het onaantrekkelijk maken van sluipverkeer dat dwars door de stad rijdt i.p.v. over de ring is te begrijpen. Echter, vergeet niet dat wij als centrumbewoners ook onze stad in/uit moeten rijden om bijvoorbeeld naar het werk te gaan. Vorig jaar is overigens al een rijbaan opgeofferd voor de buslijn. De toenemende drukte en files zijn hierdoor al toegenomen. Ik verwacht een verkeersinfarct wanneer deze toegangsweg wederom aangepakt wordt. De extra rijtijd die dit oplevert, is niet wenselijk. Overigens ben ik van mening de verkeerslichten op het kruispunt van de Middelandstraat vaker en langer op groen moet staan voor verkeer op de 's-Gravendijkwal. Dit zal het bovendien onaantrekkelijker maken voor verkeershuffers aldaar. Ik wil u hierom vragen om dit besluit nogmaals te herzien voordat deze tot uitvoer wordt gebracht.*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De parallelbaan van de 's Gravendijkwal tussen Rochussenstraat en 1<sup>e</sup> middellandstraat wordt 30km/u. De hoofdas blijft 50km/u. De invoering van aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere aanpak om de stad in de toekomst veiliger en leefbaarder te maken waar balans gevonden moet worden tussen mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Ook leidt de invoering van 30km/u tot een betere doorstroming. Door een lagere snelheid nemen snelheidsverschillen in de stad af, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede.

Het college verklaart zienswijze 246 ongegrond.

### **Zienswijze 247**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik ben er op tegen om van de houtmanstraat , de cordesstraat en de hoekse hillweg een 30 km weg te maken.om de volgende reden nl dat het de doorgaande wegen zijn om het dorp te ontsluiten en en de hulpdiensten door de eventuele hobbels niet snel genoeg kunnen zijn,zeker omdat ze altijd van buiten het dorp moeten komen (aanrijtijd)*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Op meer dan de helft van de Rotterdamse straten is al 30 km/u van toepassing. In de meeste woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit betreft de zogenaamde 'erftoegangswegen (ETW)' waarbij maximaal 30 km/uur geldt op een erf of woonstraat, er snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen, waar iedereen op dezelfde rijbaan rijdt, er geen belijning aanwezig is en op kruispunten geldt: bestuurders van rechts gaan voor. De gemeente wil nu ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkere wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd.

Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. Op gebiedsontsluitingswegen mocht de gemeente door landelijke regelgeving tot voor kort alleen een snelheidslimiet van 50 km/u hanteren. Inmiddels heeft het Rijk, samen met de gemeenten een nieuw wegtype geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Met GOW30 is het ook mogelijk om 30 km/u in te voeren op de wat drukkere verbindingswegen, zodat ook daar de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Anders dan op de bestaande 30 km/u erftoegangsweg kent de GOW30 minder snelheidsremmende maatregelen. Dit sluit aan bij de landelijke ontwerputgangspunten voor het nieuwe wegtype. Met het nieuwe wegtype wordt namelijk een balans gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is essentieel voor de bereikbaarheid van Rotterdam en daarmee kunnen ook nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn. De Houtmanstraat, de Cordesstraat en de Hoekse Hillweg zijn ook straten die als Gebiedsontsluitingsweg 30 kunnen worden aangemerkt.

Het college verklaart zienswijze ongegrond.

#### **Zienswijze 249**

Indiener geeft het volgende aan:

*Wat een lariekoek allemaal weer...*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze en stelt vast dat de zienswijze niet onderbouwd is.

Het college neemt zienswijze 249 ter kennisgeving aan.

#### **Zienswijze 250**

Indiener geeft het volgende aan:

*Graag dien ik middels dit schrijven een zienswijze in omtrent de Aanpak 30 km/u voor de volgende wegvakken:*

*1. De Endenhout tussen de kruising met de Kouwenaardseweg en de kruising met de Overwolde;*

*2. De Overwolde tussen de kruising met de Endenhout en kruising met de Aveling.*

*Voor beide wegvakken geldt dat:*

*- De RET-stadsdienst Hoogvliet van deze wegen gebruik maakt. Wanneer de genoemde wegvakken op 50 km/u blijven kunnen de vertragingen die tijdens de busritten worden opgelopen nog wat worden ingelopen omdat er meer speling is. Zeker in de spitsen ontstaat er vaak vertraging op de lijnen 61, 62 en 63 van de stadsdienst Hoogvliet, die alle drie over de bovengenoemde wegvakken rijden. Hiermee zijn de bovenstaande trajecten de enige binnen Hoogvliet waar alle drie de Hoogvlietse buslijnen rijden en dient er rekening gehouden te worden met de doorstroming van het OV alsmede overige (hulp)diensten zoals politie, ambulance, brandweer enz.;*

*- De bovengenoemde trajecten zijn voor Nederlandse begrippen zeer breed, overzichtelijk, en voorzien van een ruime fietsstrook;*

*- De bovengenoemde wegvakken veroorzaken geen ongemak of onveilige situaties voor voetgangers en fietsers, alle weggebruikers hebben hier voldoende ruimte;*

*- Een snelheid van 30 km/uur past niet bij de functie en de uitstraling van deze weg, die ruim 12 meter breed is. Het wegbeeld leent zich beter voor een GOW-50;*

*- Voor de geleiding van het verkeer is het logischer om deze wegvakken op 50 km/u te*

*houden omdat ook de Rietbroek tussen de kruising met de Kouwenaardseweg en de kruising met de Aveling 50 km/u blijft. De Kouwenaardseweg fungeert als de toevoerweg naar de Hoogvlietse wijken gezien vanaf de Groene Kruisweg, en aan het einde van de Kouwenaardseweg kiest het verkeer een richting (Zalmplaat via de Rietbroek (50 km/u), of Meeuwenplaat via de Overwolde).*

*Indien de bovengenoemde wegvakken 50 km/u blijven, kan er vanaf de kruising Endenhout-Overwolde een 30-zone worden ingesteld voor het traject van de Endenhout ten westen van deze kruising tot aan de kruising met de Holwinde, waardoor er aan de tussengelegen straten aldaar vele 30-zone borden kunnen verdwijnen. Het gehele gebied tussen de Overwolde en de Holwinde wordt hiermee immers één grote 30-zone. Dit is een kostenefficiënte en overzichtelijke oplossing voor weggebruikers en bewoners. Tot slot verbetert hiermee de verkeersgeleiding voor het verkeer vanaf de Kouwenaardseweg richting de Aveling, omdat er nu een duidelijke, overzichtelijke hoofdroute met bijpassende maximumsnelheid van 50 km/u zal gaan ontstaan tegenover een 30-zone voor lokaal verkeer.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente laat weten nu ook meer 30 km/u te gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. In samenspraak met onder meer de openbaar vervoerpartijen is er ook voor gekozen de Endenhout in zijn geheel tussen Holwinde en Kouwenaardseweg alsook de Overwolde aan te merken als gebiedsontsluitingsweg 30. Ten aanzien van de wegbreedte kijkt de gemeente nog of hier aanvullende (snelheidsremmende) maatregelen getroffen kunnen worden.

Het college verklaart zienswijze gegrond als uit onderzoek blijkt dat aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

#### **Zienswijze 251**

Indiener geeft het volgende aan:

*Voor de Abtsweg ben ik van mening dat dit een onnodige maatregel is. Huizen, appartementen en winkels liggen ver van de weg af met brede trottoirs, fietspaden en op veel plekken een middenberm tussen de 2 rijbanen. Dit maakt deze weg overzichtelijk en veilig. Ook als ik zelf op de fiets mijn kinderen via deze weg naar school breng. De maatregel zou onnodig een negatief effect hebben op de doorstroming. Ook voor de lijnbussen die van deze weg gebruik maken. Ik verwijs hierbij ook naar de opmerkingen van het SWOV. De Abtsweg is geen verblijfsgebied, maar een doorstroomgebied*  
<https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-wat-zijn-afwegingen-voor-en-tegen-30kmuur-gebieden#>:

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het college laat weten dat bij de aanpak 30 er niet is gekeken naar verblijfsgebieden versus doorstroomgebieden. Invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt. En/of wanneer sprake is van woon- en/of winkelstraten met veel fietsers, voetgangers (extra risico's) en geparkeerde auto's langs de weg. Wegen blijven 50 km/u als het voldoende verkeersveilig 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 30 km/uur niet mogelijk.

Voor wat betreft de doorstroming geldt dat door een lagere snelheid snelheidsverschillen in de stad afnemen, net als de rembewegingen en acceleratie. Dit komt de doorstroming op basis van ervaringen in buitenlandse steden ten goede

Het college verklaart zienswijze 251 ongegrond.

#### **Zienswijze 254**

Indiener geeft het volgende aan:

*Enige weg waar ik vraagtekens bij zet is de Beukelsdijk. Is een belangrijke verkeersader. Denk dat het echte probleem het gescheiden fietspad is waardoor er minder overzicht is. Denk dat er door een betere weginrichting er meer winst is te halen. Verkeer past over het algemeen snelheid goed aan indien nodig. Meeste slachtoffers vallen op wegen waar het fietspad naast de rijbaan ligt met de auto's ertussen in geparkeerd. Als de auto's zachter gaan rijden, halen de brommers de auto's rechts in, zij vallen hierdoor weg uit het zicht van de auto's! Hierdoor zullen er eerder meer slachtoffers vallen!*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente wil nu ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. In samenspraak met onder meer de openbaar vervoerpartijen is er ook voor gekozen de Beukelsdijk aan te merken als gebiedsontsluitingsweg 30. Bromfietzers moeten op de Beukelsdijk op de rijbaan rijden, daarmee wordt voorkomen dat de bromfietzers op het fietspad de auto's op de rijbaan inhalen. Doen zij dit onverhoopt wel, dan zijn zij in overtreding en wettelijk aansprakelijk in geval van een ongeval.

Het college verklaart zienswijze 254 ongegrond.

#### **Zienswijze 256**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik teken bezwaar aan tegen het plan van de Gemeente Rotterdam om van de straten Speerreep en Kruisnetlaan 30km te maken. Het verlagen van de snelheid van 50km naar 30km in de straten Speerreep en Kruisnetlaan in Hoogvliet is zinloos en veroorzaakt alleen maar frustraties. Deze twee straten zijn namelijk doorgaande wegen. Er zijn voldoende andere opties dan de snelheid van doorgaande wegen te verlagen. Zoals wegversmallingen op de Speerreep, dit is al gedaan op de Kruisnetlaan en dat werkt prima. Dit plan is simpelweg pestgedrag van de gemeente Rotterdam. Het slaat nergens op.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De gemeente wil nu ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Dat zijn wegen die woonwijken en gebieden in Rotterdam met elkaar verbinden. In samenspraak met onder meer de openbaar vervoerpartijen is er ook voor gekozen de Speerreep en Kruisnetlaan aan te merken als gebiedsontsluitingsweg 30. Deze maatregel is niet als pesterij bedoeld, maar heeft tot doel het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het college verklaart zienswijze 256 ongegrond.

## **Zienswijze 257**

*Indiener geeft het volgende aan:*

*Dit soort besluiten en de procedures eromheen zijn nou precies de dingen waardoor de gemiddelde burger allang geen vertrouwen meer heeft in de overheid. Het besluit is duidelijk allang genomen hoewel ik me niet kan herinneren dat we hierover hebben kunnen stemmen. De markeringen zijn nota bene al aangebracht, bv. bij het Blijdorptunneltje. De bereikbaarheid met de auto en de mogelijkheid te parkeren zijn nou precies DE redenen geweest dat ik lang geleden naar Rotterdam ben verhuisd. Deze zelfde redenen zijn, samen met de volkomen wetteloosheid, nu ook de redenen dat ik weer weg wil. Deze keer inclusief mijn bedrijf.*

*Inhoudelijk wordt de waarheid behoorlijk verdraaid zoals gebruikelijk in de politiek:*

*-80% van de ongelukken gebeuren op 50-wegen. Hoeveel van de wegen zijn 50? 90% misschien?*

*-Iedereen weet dat er de laatste jaren massa's ongelukken gebeuren met elektrische fietsen en met name fatbikes. Dat heeft niets met auto's te maken, mensen rijden als gekken op die dingen*

*-Er zitten veel doorgaande wegen de stad uit tussen, zoals de Beukelsdijk en de Van Aerssenlaan richting A13 en de Beukelsweg richting Schiedam. De eigen criteria worden dus niet gehanteerd*

## **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. In november 2020 is de motie Veilige Straten met algemene stemmen aangenomen en is aan het college verzocht om op meer straten 30 km/u als snelheidslimiet in te voeren met als doel de verkeersveiligheid te vergroten. Het college heeft dit opgenomen in het coalitieakkoord 'Één Stad' 2022 – 2026' en afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Sindsdien is door de gemeente gewerkt aan een plan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u. Op meer dan de helft van de Rotterdamse straten is al 30 km/u van toepassing. In de meeste woonwijken geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit betreft de zogenaamde 'erftoegangswegen (ETW)' waarbij maximaal 30 km/uur geldt op een erf of woonstraat, er snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen, waar iedereen op dezelfde rijbaan rijdt, er geen belijning aanwezig is en op kruispunten geldt: bestuurders van rechts gaan voor. Op de andere helft van de Rotterdamse straten, die dus goeddeels een snelheidsregime van 50 km/uur of een hoger snelheidsregime kennen vindt 80% van de (ernstige) ongevallen plaats.

De gemeente wil nu dus ook meer 30 km/u gaan invoeren op drukkeren wegen, ook wel gebiedsontsluitingswegen (GOW) genoemd. Voor deze wegen is het ook mogelijk om 30 km/u in te voeren op de wat drukkeren verbindingswegen, zodat ook daar de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Anders dan op de bestaande 30 km/u erftoegangsweg kent de GOW30 minder snelheidsremmende maatregelen. Dit sluit aan bij de landelijke ontwerpuitgangspunten voor het nieuwe wegtype. Met het nieuwe wegtype wordt zo een balans gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is essentieel voor de bereikbaarheid van Rotterdam en daarmee kunnen ook nood- en hulpdiensten snel ter plaatse zijn.

In het geval van de van Aerssenlaan kan opgemerkt worden dat dit een apart project is wat buiten het onderhavige verkeersbesluit valt. Voor de van Aerssenlaan is medio 2024 al een apart verkeersbesluit genomen om de snelheid naar 30 km/uur terug te brengen.

Het college verklaart zienswijze 257 ongegrond.

### **Zienswijze 263**

Indiener geeft het volgende aan:

*Ik vind het idee goed, maar in de praktijk werkt het niet altijd, met name als de weg er niet juist voor is ingericht. Neem bijvoorbeeld de Walenburgerweg. Dat is nog steeds een vrij brede weg, met om de paar honderd meter een versmalling. De afstand tussen die versmallingen is te kort om de vaak grote groepen fietsers in te halen met maximaal 30km/h. Het snelheidsverschil is gewoon te klein. Toch nodigt het wegontwerp aan om gewoon 50km/h te rijden. Omdat het een brede, glad geasfalteerde weg is. Hier strookt het weg beeld dus niet met de maximum snelheid en dat leidt tot frustratie.*

#### **Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De snelheidsverlaging op de walenburgerweg is geëvalueerd. Daaruit blijkt dat de snelheidsvermindering breed wordt gedragen onder de respondenten en de gemiddelde snelheid (V85) verlaagd is op de Walenburgerweg. Wel blijven er weggebruikers die het niet naleven. Op advies van de evaluatie zet de gemeente ook in op het vergroten van de pakkans (zie ook hoofdstuk 5 handhaving) op GOW30 wegen.

Het college verklaart zienswijze 263 ongegrond.

### **Zienswijze 281**

Indiener vraagt:

*Zeer goed initiatief 30 km p/u. Graag ook "dode" hoeken meenemen van de straten die uitkomen op de Warande. Door de geparkeerde auto's is niet goed te zien óf er verkeer aan komt. Offer bijv 2 parkeerplekken op en maak er groene plekken van (zoals Hoogstr)*

#### **Reactie van het college::**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. De Aanpak 30km/u maakt onderdeel uit van een bredere verkeersveiligheidsaanpak, waarin de transitie naar een leefbare en verkeersveilige stad wordt begeleid, zoals bijvoorbeeld de blackspotaanpak. Het aanpassen van de parkeerplaatsen maakt geen onderdeel uit het project Aanpak 30km/uur.

Het college verklaart zienswijze 281 ongegrond

### **Zienswijze 287**

Indiener geeft het volgende aan:

*Zeer goed besluit! Wat mij betreft mogen ze meer de snelheid aanpassen hier in de wijken. Met name bij de weg richting Kreekplein naar het kruispunt zouden ze ook meer aan de snelheid moeten doen. Ondanks dat men bij Kreekplein een prachtig blauw voetgangersbord hebben geplaatst rijden ze nog steeds als gekken. Je voelt je regelmatig als voetganger niet veilig op dat zebrapad. Ook omdat je de autos niet goed kan zien. Al hebben ze 2 blokken neergezet dat daar geen autos kunnen staan Nee vakje verder staan er bestelbussen ( zie je nog niks ) En mensen kijken serieus gewoon niet. Dus gemeente Rotterdam als men ook dit stukje een stuk rustiger rijverkeer zou geven zou dat geweldig zijn!*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Voor het project is een afweegkader opgesteld om te bepalen op welke straten het 'nodig en mogelijk' is om naar 30km/u te gaan. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u), waar de gemeente met sobere en doelmatige maatregelen wegen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kunnen brengen. Dit gaat niet over de reeds bekende 30km- zones, ook wel bekend als de erftoegangsweg. De gemeente gaat er van uit dat indiener de Grote Kreek bedoelt wanneer gesproken wordt over de "weg richting Kreekplein". De Grote Kreek is niet aangemerkt als 30 km/uur-weg, omdat het een belangrijke route voor het openbaar vervoer betreft. Vanwege de exploitatie van de buslijnen blijft de Grote Kreek daarom een 50 km/uur-regime houden. Op deze route moeten de bussen tot maximaal 50 km/uur kunnen rijden om tijdig op hun plek van bestemming te kunnen komen.

Het college verklaart zienswijze 287 ongegrond.

**Zienswijze 297**

Indiener geeft het volgende aan:

*Op ons deel van de Overschiese kleiweg is al jaren 30 km echter men houdt zich hier niet aan mede door het ontbreken van verkeersborden en ook de 30 km aanduiding op de weg is verdwenen door herbestrating/slijtage. Ook een verhoogde kruising hoek Terletweg / Overschiese kleiweg is door herbestrating verdwenen.*

**Reactie van het college:**

Het college dankt indiener voor deze zienswijze. Het project aanpak 30km/u richt zich op een nieuw wegtype (de gebiedsontsluitingsweg 30km/u). Waarbij we met sobere en doelmatige maatregelen wegen gebiedsontsluitingswegen naar 30km/u kunnen brengen. Dit is een ander type weg dan de Overschiese Kleiweg. In de stad zijn reeds 55% van de wegen 30km/u. Uit de verkeersveiligheidsonderzoeken komt naar voren dat de veiligheid op sommige van deze straten niet goed is. De inrichting moet mogelijk aangepast worden. De technische en financiële haalbaarheid moet hier echter nog worden verkend. De Overschiese Kleiweg maakt echter geen onderdeel uit van het onderhavige verkeersbesluit.

Het college verklaart zienswijze 297 ongegrond.

## 11. Onvolledig

De gemeente heeft een aantal zienswijzen ontvangen die onvolledig zijn, of slechts een citaat betreffen.

### **Zienswijze 18**

Indiener vraagt:  
*Verkeersdrempels*

### **Zienswijze 29**

Indiener vraagt:  
*Brede middenbaan*

### **Zienswijze 116**

Indiener geeft het volgende aan:  
*Verkeersdrempels,*

### **Zienswijze 291**

Indiener geef het volgende aan:  
*Zienswijze*  
*Verkeersdrempels,*

### **Reactie van het college:**

Het college dankt indieners voor de zienswijzen maar stelt vast de zienswijzen onvolledig en niet onderbouwd zijn.

Het college neemt zienswijzen 18, 29, 116 en 291 ter kennisgeving aan.