

Commissie bezwaarschriften

Zitting : 11 augustus 2026

Bezwaarde : mevrouw [REDACTED]

Betreft : Bezwaar tegen verkeersbesluit Valeriusrondeel

Datum primair besluit : 26 mei 2026

Vakafdeling : Stadsontwikkeling

Feiten

Op 18 mei 2026 is het bericht van de politie ontvangen dat ze geen bezwaar hebben tegen de verkeersmaatregel op de Valeriusrondeel en P.C. Boutensingel.
Op 27 mei 2026 is de verkeersregel in het gemeenteblad gepubliceerd.

Ontvankelijkheid

Besluitbegrip: een besluit op grond van de Wegenverkeerswet ;
Termijn: het bestreden besluit is op 26 mei 2026 verzonden. Het bezwaarschrift is door de gemeente op 22 juni 2026 ontvangen. Het bezwaarschrift is tijdig ingediend.
Vereisten van artikel 6:5 Awb (naam en adres, bestreden besluit, gronden): het bezwaarschrift voldoet aan deze vereisten.

Bezwaren

Mevrouw is het niet eens met het besluit omdat ze vindt dat de snelheid van het verkeer op de P.C. Boutensingel hierdoor zal toenemen.

Bijlagen

1. Politierapport
2. Publicatie gemeenteblad
3. 3 bezwaar en aanvulling op het bezwaar
4. Ontvangstbevestiging
5. Verweerschrift



District Oost
Basisteam IJsselland

Adres Slotlaan 119
2902 AL Capelle aan den IJssel
Postadres Postbus 70023
3000 LD Rotterdam
Internet www.politie.nl

Behandeld door [REDACTED]
Telefoon [REDACTED]
Fax [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

- College Burgemeester & Wethouders
Rivierweg 111, 2903 AR
Capelle aan den IJssel

Onderwerp Verklaring ex artikel 24 BABW
Datum 18/05/2026
Ons kenmerk Art24 2026/05-02
Uw kenmerk
Bijlage(n)



Verklaring ex artikel 24 BABW, betreffende de hieronder genoemde voorgenomen verkeersmaatregel te Capelle aan den IJssel.

De districtschef van het district Oost van de Eenheid Rotterdam is om advies gevraagd met betrekking tot het voornemen van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Capelle aan den IJssel om verkeersbesluit te nemen tot het Instellen van een verkeersmaatregelen op de PC Boutenssingel en het Valeriusrondeel te Capelle aan den IJssel.

Te weten:

- 1 te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit, eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien die met dit besluit in strijd zijn dan wel niet in overeenstemming zijn;
- 2 tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de P.C. Boutenssingel, voor het deel tussen de rotonde met de Schönberglaan en de Van Maerlantpark, en het Valeriusrondeel door het plaatsen van de borden A1 (Zone 30 km/h) en A2 (Einde zone 30 km/h) van Bijlage I van het RVV 1990;
- 3 de voorrangskruising P.C. Boutenssingel/Valeriusrondeel te wijzigen door het realiseren van een in-/uitritconstructie en het verwijderen van de borden B4, B5 en B6 van Bijlage I van het RVV 1990 en haaiantanden;
- 4 de voorrangsregeling te behouden op de kruising P.C. Boutenssingel/Valeriusrondeel voor fietsers op de P.C. Boutenssingel die de weg willen oversteken richting het Valeriusrondeel door het in stand houden van de haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990;

- 5 de aansluiting van het parkeerterrein ten westen van de rotonde P.C. Boutenssingel en Schönberglaan op het fietspad van de rotonde het noordwestelijke fietspad gesloten te verklaren voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen door het plaatsen van de borden C15 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 6 bestuurders te gebieden de middensteunpunten op de P.C. Boutenssingel voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft door het plaatsen van de borden D2 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 7 een parkeerverbodzone in te stellen voor het Valeriusrondeel door het plaatsen van de borden E1 (zone) van Bijlage I van het RVV 1990;
- 8 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te wijzen door het plaatsen van de borden E06 van Bijlage I van het RVV 1990 op het parkeerterrein aan de P.C. Boutenssingel en aan het Valeriusrondeel nabij de ingangen van de appartementengebouwen;
- 9 het parkeerterrein aan de P.C. Boutenssingel en het parkeerterrein ten westen van de rotonde Schönberglaan/P.C. Boutenssingel aan te wijzen als parkeerterreinen specifiek voor personenvoertuigen door het plaatsen van de borden E8 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 10 de vrijliggende paden aan beide zijden van de P.C. Boutenssingel aan te wijzen als fietspad door het plaatsen van de borden G11 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 11 het vrijliggende pad Kars-Wegelingpad aan de zuidzijde van het Valeriusrondeel aan te wijzen als fiets-/bromfietspad door het plaatsen van het bord G12a van Bijlage I van het RVV 1990;
- 12 de stopplaats aan het Valeriusrondeel bij de keerlus aan te wijzen als bushalte door het plaatsen van het bord L3b van Bijlage I van het RVV 1990;
- 13 de keerlus aan het Valeriusrondeel aan te wijzen als busbaan door het plaatsen van de borden F13 en F14 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 14 de oversteekplaats op de P.C. Boutenssingel ter hoogte van het sportpark aan te wijzen als voetgangersoversteekplaatsen door het aanbrengen van zebramarkering als bedoeld in artikel 49 van het RVV 1990, ondersteund met de borden L2 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 15 de maatregelen uit te voeren zoals in de bijgevoegde bebordingstekeningen.



District Oost
Basisteam IJsselland

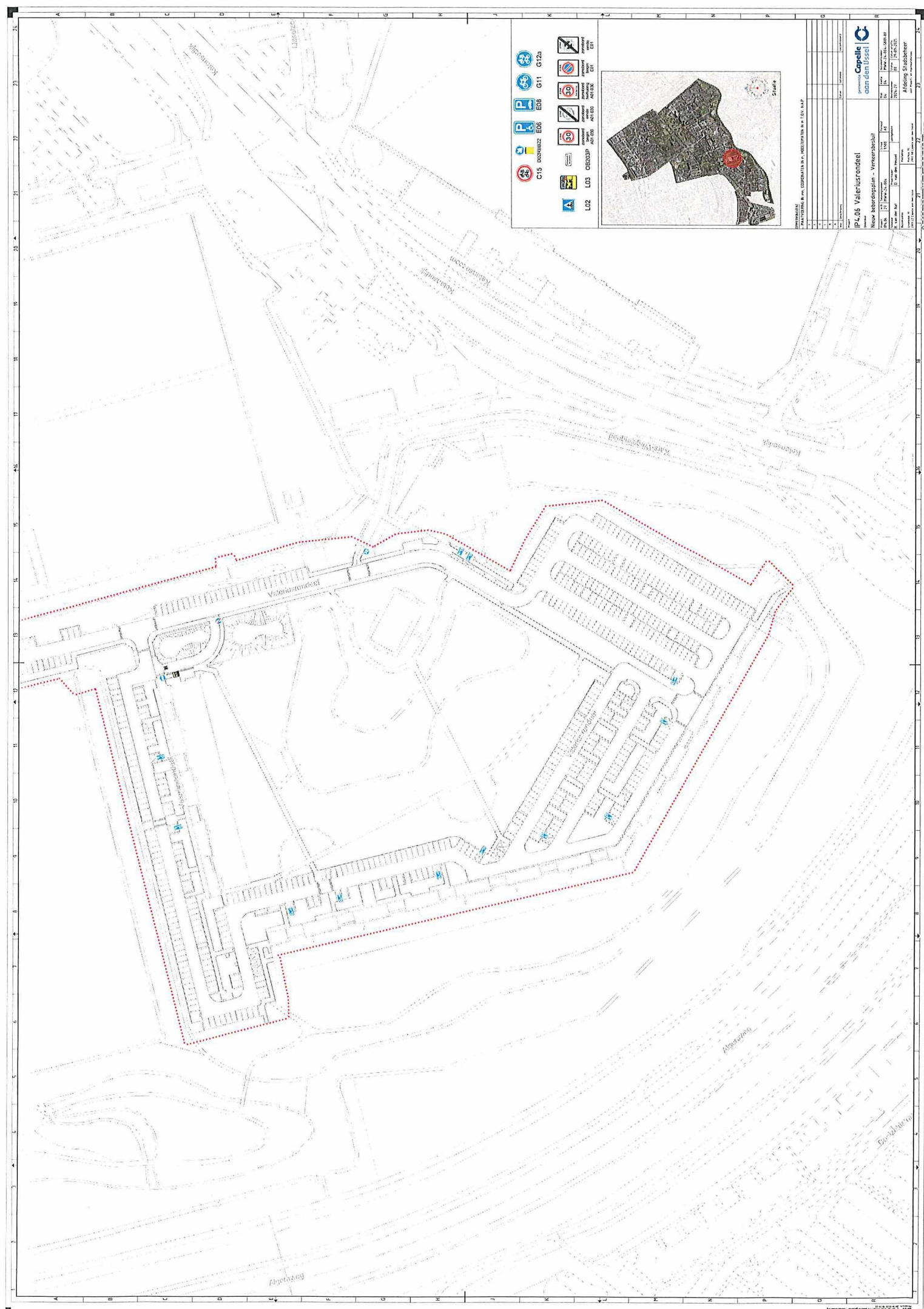
Onderwerp Verklaring ex artikel 24 B.A.B.W
Datum 18/05/2026

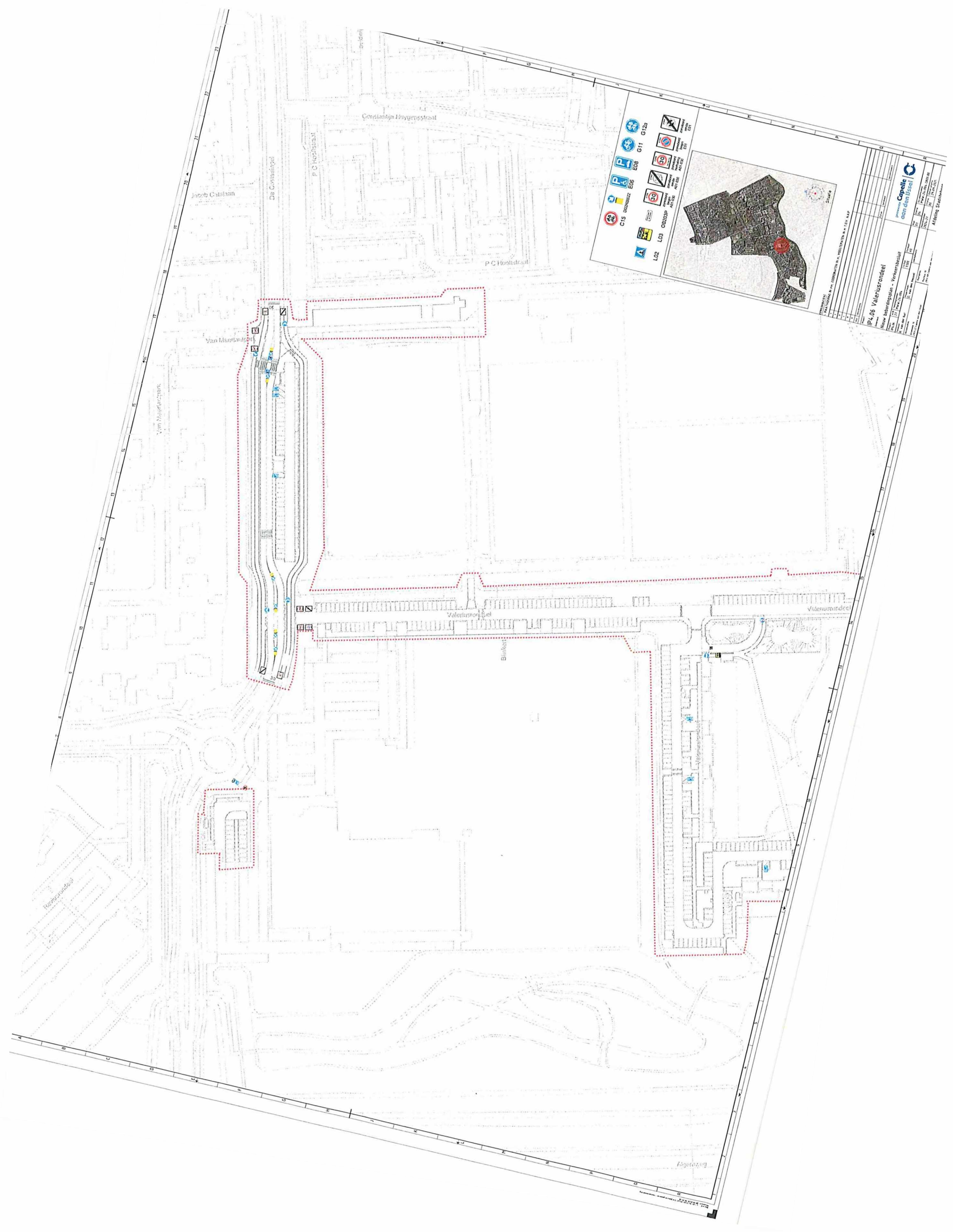
●
Bericht u hierbij voor het instellen van genoemde verkeersmaatregel géén bezwaar te hebben.

Capelle aan den IJssel,
*"De politiechef van de Eenheid Rotterdam,
namens deze het sectorhoofd van district Rijnmond Oost."*
Voor deze



 Verkeersadviseur Politie Eenheid Rotterdam





Verkeersbesluit voor het instellen van diverse maatregelen aan Valeriusrondeel en P.C. Boutenssingel te Capelle aan den IJssel

Het college van burgemeester en wethouders;

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders bevoegd verkeersbesluiten te nemen voor wegen in beheer van de gemeente Capelle aan den IJssel. Bij collegebesluit d.d. 11 oktober 2011, is deze bevoegdheid gemandateerd aan het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling, en onder gemandateerd aan het Unithoofd Ruimtelijke Ontwikkeling.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT:

Wettelijke grondslag

Krachtens artikel 15 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er een verkeersbesluit te worden genomen voor de plaatsing van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Doelstelling en motivering

Doelstelling;

Overeenkomstig artikel 2, eerste lid, sub. A t/m D, van de wegenverkeerswet 1994 dienen de maatregelen op het Valeriusrondeel en de P.C. Boutenssingel genomen te worden met als doel;

- A Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- B Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- C Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- D Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Motivering;

Overwegende dat:

- dit verkeersbesluit betrekking heeft op het Valeriusrondeel en de P.C. Boutenssingel;
- er groot onderhoud wordt uitgevoerd aan het Valeriusrondeel en een gedeelte van de P.C. Boutenssingel;
- naast het groot onderhoud is gekeken naar de verkeersmaatregelen en het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- naar aanleiding hiervan wordt de maximumsnelheid voor een deel van de P.C. Boutenssingel verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur;
- de bestaande verkeersmaatregelen worden geformaliseerd met dit verkeersbesluit;

30 km/uur zone

- het Valeriusrondeel in een verblijfsgebied ligt en is aangewezen als een erftoegangsweg;
- de verkeersintensiteiten op deze wegen laag zijn;
- deze lage intensiteiten een maximale snelheid van 30 km/uur rechtvaardigen;
- de P.C. Boutenssingel een gebiedsontsluitingsweg is;
- de verkeersintensiteit op deze weg hoger is dan op het Valeriusrondeel;
- er wel sprake is van verblijfsfuncties langs deze weg;
- functie en gebruik van de weg niet in balans is met elkaar, met name voor het deel gelegen tussen de rotonde Schönberglaan/P.C. Boutenssingel en de Van Maerlantpark;
- daarom voor dit deel van de weg een maximale snelheid van 30 km/uur wordt ingesteld;
- voor het deel van de P.C. Boutenssingel gelegen tussen het Valeriusrondeel en de Van Maerlantpark een doorgetrokken asmarkering wordt aangebracht;
- hierdoor wordt voorkomen dat voertuigen elkaar gaan inhalen op een stuk waar veel parkeer- en oversteekbewegingen zijn;

parkeerverbodszone

- aan het Valeriusrondeel meerdere parkeervakken zijn gelegen;
- het niet gewenst is dat voertuigen buiten de parkeervakken staan geparkeerd;
- dit de doorstroming belemmert en de verkeersveiligheid vermindert;
- daarom een parkeerverbodszone voor het Valeriusrondeel is ingesteld;

Voorrang

- de kruising van de P.C. Boutenssingel met het Valeriusrondeel is ingericht als een voorrangskruising met de verkeersborden B4, B5 en B6;
- deze kruising wordt heringericht met een in-/uitritconstructie;
- hiermee de voorrangssituatie in principe blijft gehandhaafd maar de verkeersborden B4, B5 en B6 komen te vervallen aangezien de voorrangssituatie volgt uit de wegconstructie;

Fietspadenstructuur

- de vrijliggende paden aan beide zijden van de P.C. Boutenssingel zijn aangewezen als fietspaden;
- op dit deel van de P.C. Boutenssingel parkeervakken zijn gelegen ter hoogte van het sportpark;
- het fietsverkeer via het fietspad achter de parkeervakken om gaat;
- het fietsverkeer op deze manier geen hinder ondervindt van verkeer dat de parkeervakken verlaat of ingaat;
- dit de verkeerveiligheid verhoogd;
- aan de zuidzijde van het Valeriusrondeel een aansluiting aanwezig is met het Kars-Wegelingpad;
- dit vrijliggende pad is aangewezen als fiets-/bromfietspad;

Voetgangersoversteekplaatsen

- aan de P.C. Boutenssingel een sportpark en een parkeerterrein zijn gelegen;
- het gewenst is om voor de bewoners en bezoekers een veilige oversteekvoorziening te hebben;
- daarom een voetgangersoversteekplaats is ingericht ter hoogte van de ingang van het sportpark;
- het voor voetgangers gewenst is dat zij gefaseerd kunnen oversteken door middel van een middensteunpunt;
- verkeer het middensteunpunt aan de rechterkant dienen te passeren;

Bushalte

- het Valeriusrondeel onderdeel is van een busroute (lijndienst);
- er aan het Valeriusrondeel een stopplaats voor de bus is voor de bereikbaarheid van de buurt;
- deze stopplaats aan het begin van de keerlus, wordt aangewezen als bushalte;
- de bus op het Valeriusrondeel een keerlus heeft om terug te draaien richting de P.C. Boutenssingel;
- de keerlus alleen bedoeld is voor de bus en daarom wordt aangewezen als strook uitsluitend bedoeld voor lijnbussen;

Parkeerterrein

- ten westen van de rotonde P.C. Boutenssingel en Schönberglaan een parkeerterrein is gelegen ter hoogte van de sportschool;
- dit parkeerterrein specifiek bedoeld is voor personenvoertuigen;
- het parkeerterrein aansluit op de rotonde;
- er een geslotenverklaring voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen is ingesteld om te voorkomen dat deze, komend van de sportschool, de rotonde aan de verkeerde kant oprijden;
- aan de P.C. Boutenssingel ter hoogte van het sportpark een parkeerterrein is gelegen;
- dit parkeerterrein specifiek bedoeld is voor personenvoertuigen;

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

- aan de P.C. Boutenssingel parkeergelegenheid is voor onder andere het sportpark;
- hier bezoekers komen met een mobiliteitsbeperking;
- deze bezoekers in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart;
- de bezoekers met een mobiliteitsbeperking vaak niet in staat zijn om ver te lopen;
- het gewenst is om een parkeervoorziening in te richten voor bezoekers met een mobiliteitsbeperking nabij de ingang van het sportpark;
- aan het Valeriusrondeel meerdere appartementengebouwen zijn gelegen met parkeergelegenheid;
- hier regelmatig bezoekers komen met een mobiliteitsbeperking;
- deze bezoekers in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart;
- de bezoekers met een mobiliteitsbeperking vaak niet in staat zijn om ver te lopen;
- het gewenst is om een parkeervoorziening in te richten voor bezoekers met een mobiliteitsbeperking;
- deze parkeervoorzieningen gereserveerd worden met een bord E6 (gehandicaptenparkeerplaats).

Overleg;

De verkeersadviseur van Politie Eenheid Rotterdam, district Oost heeft op 18 mei 2026 advies gegeven op onderhavige verkeersmaatregelen. Hiermee is voldaan aan het bepaalde in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Besluiten;

Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten burgemeester en wethouders:

- 1 te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit, eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien die met dit besluit in strijd zijn dan wel niet in overeenstemming zijn;
- 2 tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de P.C. Boutenssingel, voor het deel tussen de rotonde met de Schönberglaan en de Van Maerlantpark, en het Valeriusrondeel door het plaatsen van de borden A1 (Zone 30 km/h) en A2 (Einde zone 30 km/h) van Bijlage I van het RVV 1990;
- 3 de voorrangskruising P.C. Boutenssingel/Valeriusrondeel te wijzigen door het realiseren van een in-/uitritconstructie en het verwijderen van de borden B4, B5 en B6 van Bijlage I van het RVV 1990 en haaiantanden;
- 4 de voorangsregeling te behouden op de kruising P.C. Boutenssingel/Valeriusrondeel voor fietsers op de P.C. Boutenssingel die de weg willen oversteken richting het Valeriusrondeel door het in stand houden van de haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990;
- 5 de aansluiting van het parkeerterrein ten westen van de rotonde P.C. Boutenssingel en Schönberglaan op het fietspad van de rotonde het noordwestelijke fietspad gesloten te verklaren voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen door het plaatsen van de borden C15 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 6 bestuurders te gebieden de middensteunpunten op de P.C. Boutenssingel voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft door het plaatsen van de borden D2 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 7 een parkeerverbodzone in te stellen voor het Valeriusrondeel door het plaatsen van de borden E1 (zone) van Bijlage I van het RVV 1990;
- 8 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te wijzen door het plaatsen van de borden E06 van Bijlage I van het RVV 1990 op het parkeerterrein aan de P.C. Boutenssingel en aan het Valeriusrondeel nabij de ingangen van de appartementengebouwen;
- 9 het parkeerterrein aan de P.C. Boutenssingel en het parkeerterrein ten westen van de rotonde Schönberglaan/P.C. Boutenssingel aan te wijzen als parkeerterreinen specifiek voor personenvoertuigen door het plaatsen van de borden E8 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 10 de vrijliggende paden aan beide zijden van de P.C. Boutenssingel aan te wijzen als fietspad door het plaatsen van de borden G11 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 11 het vrijliggende pad Kars-Wegelingpad aan de zuidzijde van het Valeriusrondeel aan te wijzen als fiets-/bromfietspad door het plaatsen van het bord G12a van Bijlage I van het RVV 1990;
- 12 de stopplaats aan het Valeriusrondeel bij de keerlus aan te wijzen als bushalte door het plaatsen van het bord L3b van Bijlage I van het RVV 1990;
- 13 de keerlus aan het Valeriusrondeel aan te wijzen als busbaan door het plaatsen van de borden F13 en F14 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 14 de oversteekplaats op de P.C. Boutenssingel ter hoogte van het sportpark aan te wijzen als voetgangersoversteekplaatsen door het aanbrengen van zebramarkering als bedoeld in artikel 49 van het RVV 1990, ondersteund met de borden L2 van Bijlage I van het RVV 1990;
- 15 de maatregelen uit te voeren zoals in de bijgevoegde bebordingstekeningen.

Capelle aan den IJssel, 26 mei 2026

namens het college van burgemeester en wethouders,

namens het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling,

het hoofd van de unit Ruimtelijke Ontwikkeling

R.M. Kandel

Bezwaarclausule:

Niet mee eens?

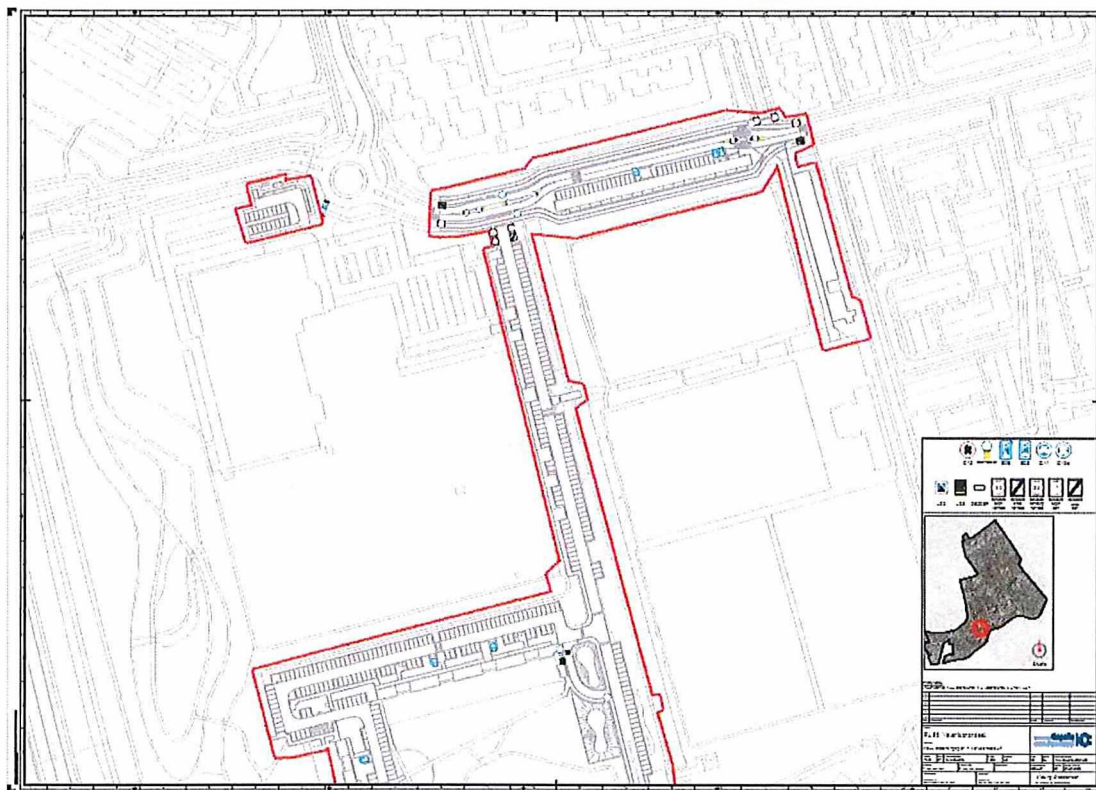
Dan kunt u bezwaar maken. U stuurt uw bezwaarschrift binnen 6 weken na bekendmaking van het besluit op 27 mei 2026 naar de gemeente Capelle aan den IJssel. Het adres is: Postbus 70, 2900 AB Capelle aan den IJssel.

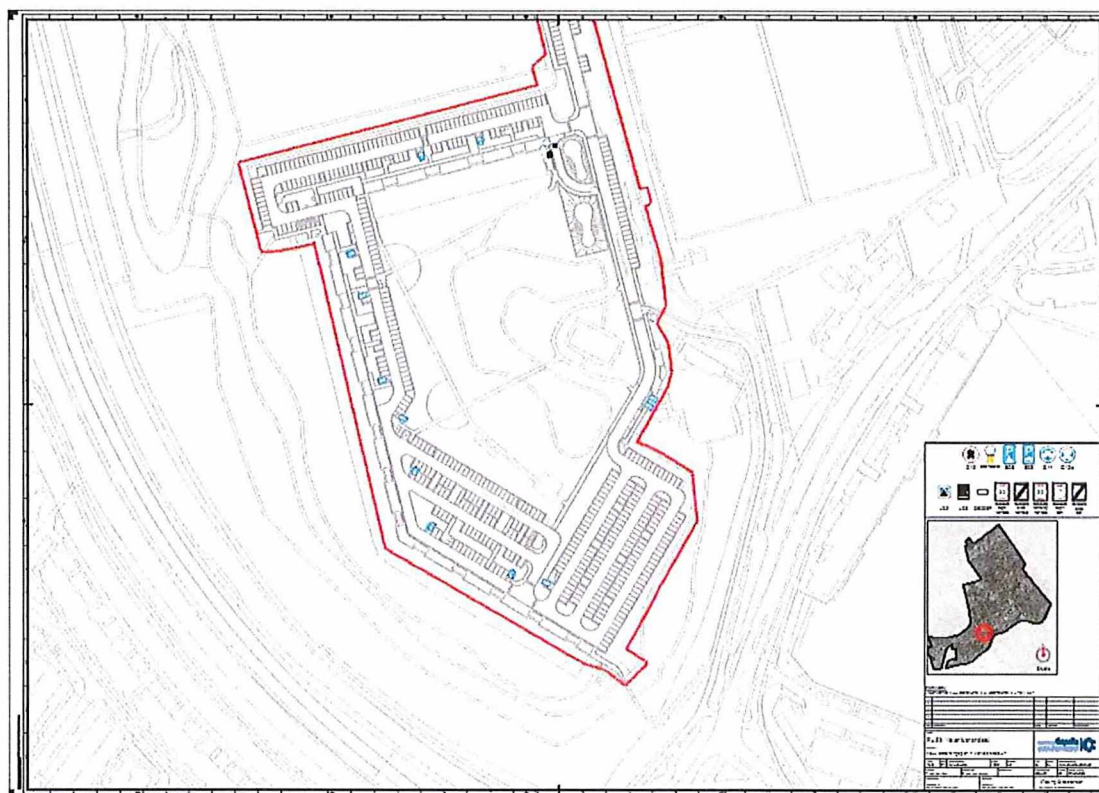
In het bezwaarschrift zet u:

- naam;
- adres;
- datum van uw bezwaarschrift;
- tegen welk besluit u bezwaar maakt;
- waarom u het niet eens bent met het besluit.

Vergeet niet uw handtekening te zetten. Ook kunt u via internet uw bezwaarschrift indienen via:
www.capelleaandenijssel.nl/bezwaar.

Het besluit blijft geldig, ook als u bezwaar heeft ingediend. Komt u hierdoor in de problemen, dan kunt u de rechtbank Rotterdam om een voorlopige voorziening vragen. Het adres is: rechtbank Rotterdam, Sector Bestuursrecht, Postbus 50950, 3007BL Rotterdam. Hiervoor moet u wel een bijdrage betalen. Informatie over een voorlopige voorziening en de kosten hiervan vindt u op: www.rechtspraak.nl/bestuursrecht.







Samenvatting - Bezwaar maken

Verstuurd aan gemeente Capelle aan den IJssel op 22 juni 2026 om 10:49 uur.
Zaaknummer: 2490210

Door u ingevulde gegevens

Ingelogd met

DigiD

Uw gegevens

Voornamen

[REDACTED]

Tussenvoegsel

de

Achternaam

[REDACTED]

Geboortedatum

[REDACTED]

Adres

[REDACTED]

[REDACTED] Capelle aan den IJssel

Telefoonnummer

[REDACTED]

E-mailadres

[REDACTED]

Op dit e-mailadres krijgt u bericht. Dit is uw bewijs dat wij het formulier hebben ontvangen.

Mogen wij dit e-mailadres gebruiken als wij een Ja, dat vind ik goed
vraag hebben of een document willen
opsturen?

Gegevens besluit

Registratienummer of omschrijving besluit

Verkeersbesluit Valeriusondeel

Datum van het besluit

26-5-2026

Waarom bent u het niet eens met het besluit?

Tekst overgenomen uit Gemeenteblad 27 mei
2026, nr 246898 aangevuld met mijn bezwaar.

Voorrang

- de kruising van de P.C. Boutenssingel met het Valeriusrondeel is ingericht als een voorrangskruising met de verkeersborden B4, B5 en B6:
- deze kruising wordt heringericht met een in-/uitritconstructie:
- hiermee de voorrangssituatie in principe blijft gehandhaafd maar de verkeersborden B4, B5 en B6 komen te vervallen aangezien de voorrangssituatie volgt uit de wegconstructie:

Mijn bezwaar: Met een uitritconstructie bij het Valeriusrondeel zal de snelheid op de P.C. Boutenssingel toenemen want het is dan nog duidelijker een doorgaande weg waarbij men geen rekening moet houden met zijstraten die misschien voorrang hebben. Het verlaten van het Valeriusrondeel wordt door de hogere snelheden op de P.C. Boutenssingel dan nog moeilijker.

Ik zie het ook bij andere straten. Met een uitritconstructie is de voorrangsituatie vanaf grotere afstand al duidelijk en dat zorgt voor hogere snelheden op de doorgaande weg. Via een uitritconstructie naar een weg waar hard wordt gereden is altijd onveilig omdat dit door de verkeersdrempel niet snel kan. Dit zorgt voor (bijna) ongelukken als iemand vanuit een uitritconstructie de hoge snelheden op de doorgaande weg niet goed kan inschatten.

Bijlagen

Akkoord

Ja, alle gegevens kloppen.

Privacy

Verstuurt u dit formulier? Dan geeft u uw persoonsgegevens aan ons. Wij gebruiken uw persoonsgegevens alleen om uw formulier te behandelen. Daarbij houden wij ons aan de privacywetgeving. Wilt u meer informatie over hoe wij met uw persoonsgegevens omgaan? Kijk dan op onze website www.capelleaandenijssel.nl/Privacy.

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 24 juli 2026 12:34
Aan: Jolanda Visser
Onderwerp: RE: Zaaknummer: 2490210 (Toelichting op mijn bezwaarschrift)
Bijlagen: Reigerlaan foto 1 kopie.jpg; Reigerlaan foto 2 kopie.jpg; Reigerlaan foto 3 kopie.jpg; Reigerlaan foto 4 kopie.jpg

Geachte mevrouw Visser,

Toelichting op mijn bezwaarschrift:

Ik constateer in steeds meer straten in Capelle a/d IJssel en ook in andere plaatsen een toename van uitritconstructies voor de zijstraten. Als de doorgaande weg echter een asfaltweg is neemt een snelheid hier altijd toe want met uitritconstructies zijn er geen zijstraten waarop men moet letten met wel of geen voorrang. Asfaltwegen worden vooral gezien als doorgaande wegen. Te sterk afremmen voor het afslaan naar een inrit is hier onwenselijk vanwege het doorgaande karakter van de weg. Vanwege de drempel naar de inrit kan dit niet snel wat regelmatig agressie veroorzaakt bij het achteropkomend verkeer wat dan roekeloos gaat inhalen.

Vanwege de hogere snelheid op de doorgaande asfaltweg duurt het invoegen vanuit een straat met drempel langer. Men moet dan erg lang wachten, en ook wordt de snelheid op de doorgaande weg regelmatig niet goed ingeschat ten opzichte van de tijd die een zijstraat met drempel kost. Iemand draait dan vanwege de drempel (die soms hoger is dan verwacht) te langzaam de doorgaande weg op waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Nog een ander voorbeeld zijn verkeersdrempels op een geasfalteerde, dus doorgaande wegen. Ik noem de hier als voorbeeld de Reigerlaan waar veel drempels liggen. Hier kan ik met mijn auto niet snel over de verkeersdrempels, maar wie een lease-auto heeft zal zich geen zorgen maken over de auto. Ook tussen drempels onderling is hier is de afstand te kort om snel naar de volgende drempel te rijden. In de bijlage een voorbeeld van agressie omdat ik op de Reigerlaan niet snel genoeg reed. Het begon al met claxonneren en eindigde met inhalen over de doorgetrokken streep en hard remmen na het inhalen. Nu was dit overdag maar in de avond is dit soort agressie nog erger.

Vanwege mijn beroepservaring in het verkeer kijk ik net zoveel vooruit als in de binnenspiegel, dus ik zie agressie al ontstaan voordat het echt gevaarlijk wordt. Als ik wil afslaan naar een zijstaat en zeker 1 met drempel rijd ik de straat eerst voorbij en dan keren bij een rotonde om zo'n idioot kwijt te raken zodat niemand achter mij rijdt en ik wel veilig kan afremmen.

Hopelijk heb ik mijn bezwaar voldoende toegelicht dat een uitritconstructie en verkeersdrempels misschien veilig lijkt, maar dit meestal niet zo is. En dan vooral vanwege de agressie in het verkeer.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Bijlage:
4 foto's van de Reigerlaan om agressie te tonen vanwege verkeersdrempels

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

NEXTBASE

SUZUKI

N51°58'52" E4°35'47"

38KM/H

08:30:04 16/07/2026

NEXTBASE

SUZUKI

N51° 55' 52" E4° 35' 47"

38KMH

08:30:04 16/07/2026

NEXTBASE

SUZUKI

N51° 55' 51" E4° 35' 47"

37KMH

08:30:03 16/07/2026

NEXTBASE

SUZUKI

N51°55'51" E4°35'47"

37KM/H

08:30:03 16/07/2026

Mevrouw [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] CAPELLE AAN DEN IJSSEL

Per e-mail: [REDACTED]

Datum
24 juni 2026

Kenmerk
2490210 /2493709

Uw kenmerk/brief van

Telefoonnummer
+31102848228

Onderwerp
Bezwaar maken

Behandeld door/e-mail
V. de Bruin
v.de.bruin@capelleaandenijssel.nl

Geachte mevrouw [REDACTED]

U maakt bezwaar tegen ons besluit van 26 mei 2026. Hierin hebben wij besloten om de kruising van de P.C. Boutensingel met het Valeriusrondeel te herinrichten.

Gang van zaken

Voordat wij over uw bezwaarschrift beslissen, vragen wij daarover advies aan een onafhankelijke commissie bezwaarschriften. Als u dat wenst, kunt u uw standpunt mondeling toelichten bij deze commissie.

Mondelinge behandeling

De mondelinge behandeling vindt naar verwachting plaats op 15 september 2026 of op 27 oktober in de middag op het gemeentehuis. U krijgt hiervoor nog een aparte uitnodiging. Wilt u van deze mogelijkheid geen gebruikmaken, neemt u dan contact op met mevrouw J. Visser, te bereiken op telefoonnummer 06-50055597 of mevrouw V. de Bruin, te bereiken op telefoonnummer 06-28402826. Bent u op één van de hiervoor vermelde data verhinderd, wilt u dan binnen een week na datum van deze brief bellen? Er zal dan bekeken worden of behandeling op een andere datum mogelijk is. Als wij niets van u horen, behandelt de commissie uw bezwaar op één van de aangegeven data. Hiervan wijken wij alleen in heel bijzondere omstandigheden af.

Contact afdeling

Het is mogelijk dat de afdeling Stadsontwikkeling binnenkort contact met u opneemt over uw bezwaarschrift. Deze afdeling geeft dan een toelichting op het besluit waartegen u bezwaar maakt of past zo nodig dit besluit aan. Is dit voor u aanleiding uw bezwaarschrift in te trekken, dan verzoeken wij u ons dit schriftelijk te laten weten.

Termijn van afhandeling

Wij proberen om binnen de wettelijke termijn van 12 weken na afloop van de bezwaartermijn uw bezwaar af te handelen. Dit lukt niet altijd. Daarom verdagen wij nu al direct deze termijn met 6 weken. Dit betekent dat u in ieder geval binnen een termijn van 18 weken de beslissing op uw bezwaarschrift ontvangt. Wij stellen alles in het werk om uw bezwaarschrift zo spoedig mogelijk te behandelen. Als wij niet op tijd beslissen,

Wilt u bij de beantwoording het kenmerk vermelden?

Rivierweg 111
Postbus 70
2900 AD Capelle aan den IJssel

Telefoon: 14 010

www.capelleaandenijssel.nl
gemeente@capelleaandenijssel.nl

BTW-nummer: 001877045B05
IBAN: NL41INGR0006691797
BIC: INGBNL2A



dan kunt u, onder bepaalde voorwaarden, een dwangsom vragen voor elke dag dat wij uw bezwaarschrift te laat afhandelen. U dient ons dan eerst een ingebrekestelling te sturen. Meer informatie hierover kunt u vinden op www.capelleaandenijssel.nl. Op onze website kunt u ook een formulier vinden voor het indienen van een ingebrekestelling.

Informatie

Heeft u nog vragen over de bezwaarprocedure? Neemt u dan contact op met de gemeente via telefoonnummer 14010. Dit is het algemene klantcontactcentrum van de gemeente Capelle aan den IJssel.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders,

P.L. van den Herik
teammanager Juridische Zaken en Inkoop

Deze brief is digitaal vervaardigd en daarom niet ondertekend.

Verweerschrift Valeriusrondeel

Datum
15 juli 2026

Telefoonnummer
06 – 15 -89 39 64

Onderwerp
Verweerschrift Valeriusrondeel

Behandeld door/e-mail
[REDACTED]@capelleaandenijssel.nl

Inleiding

Op 27 mei 2026 is het verkeersbesluit gepubliceerd met daarin diverse verkeersmaatregelen aan het Valeriusrondeel en P.C. Boutenssingel. Eén van de verkeersmaatregelen van het verkeersbesluit is het aanpassen van de zijstraat van het Valeriusrondeel op de P.C. Boutenssingel. Mevrouw [REDACTED] (hierna bezwaarmaker) heeft op 22 juni 2026 haar bezwaar tegen het verkeersbesluit kenbaar gemaakt.

Hoofdpijnen bezwaarmaker

Op dit moment is het kruispunt Valeriusrondeel – P.C. Boutenssingel een voorrangskruispunt met verkeersborden en haaiantanden. Dit wordt in de toekomstige situatie uitritconstructie met uitritblokken. Bezwaarmaker geeft aan dat dit onveiliger is dan een voorrangskruispunt. Volgens bezwaarmaker verhoogt een uitritconstructie de gereden snelheid op de P.C. Boutenssingel. Daarnaast geeft bezwaarmaker aan dat door de uitritconstructie er minder snel de zijstraat uitgereden kan worden door de uitritblokken. Dit zorgt voor (bijna) ongelukken, omdat mensen de hoge snelheid op de P.C. Boutenssingel verkeerd inschatten.

Gesprek met de bezwaarmaker

Woensdagochtend 15 juli 2026 heeft een kort gesprek plaatsgevonden tussen de bezwaarmaker en de gemeente. Uit dit vriendelijke gesprek is gebleken dat de verschillen tussen de bezwaarmaker en de gemeente te groot zijn om het bezwaar weg te kunnen nemen. Bezwaarmaker heeft aangegeven haar bezwaar te willen doorzetten naar de hoorzitting van de commissie bezwaarschriften.

Waarom een uitritconstructie?

Gemeente Capelle aan den IJssel volgt bij het inrichten van haar wegen zo veel mogelijk de richtlijnen van CROW. CROW is een landelijke organisatie die onder andere onderzoekt hoe wegen in Nederland zo verkeersveilig mogelijk kunnen worden ingericht. Wanneer een weg volgens de richtlijnen van CROW is ingericht, mag een wegbeheerder haar wegen verkeersveilig noemen. Daarmee heeft de wegbeheerder aantoonbaar haar best gedaan om verkeersongevallen zo veel mogelijk te voorkomen.

Bij kruispunten van gebiedsontsluitingswegen (zoals de P.C. Boutenssingel is) met erftoegangswegen (wat het Valeriusrondeel is) schrijft CROW een uitritconstructie voor in plaats van een voorrangskruispunt. CROW geeft aan dat door de uitritconstructie het duidelijker is dat er een ander



regime wordt binnen gereden. Bij erftoegangswegen moet het verkeer meer interactie met de woonbuurt verwachten, zoals spelende kinderen en inparkerende auto's. Gebiedsontsluitingswegen zijn veel meer ingericht om grote aantallen verkeer te kunnen verwerken. Er zijn een beperkt aantal uitritten en oversteekplaatsen, hierdoor kan er meer verkeer verwerkt worden. Er wordt van de automobilist ander gedrag verwacht op een erftoegangsweg dan op een gebiedsontsluitingsweg.

Snelheid op de P.C. Boutenssingel

Bezwaarmaker geeft aan dat de snelheid bij een uitritconstructie hoger ligt dan bij een voorrangskruispunt. Bezwaarmaker geeft aan dat bij een uitritconstructie de automobilist op de doorgaande weg al van ver ziet dat het een uitritconstructie is en dat er dan geen snelheid afgenomen wordt. Volgens bezwaarmaker is de automobilist bij een voorrangskruispunt voorzichtiger en past zijn snelheid hierop aan.

Team Mobiliteit van gemeente Capelle aan den IJssel betwist dit punt. Autoverkeer rijdt gemiddeld juist harder voorrangskruispunten. Als er een voertuig bij een voorrangskruispunt afslaat dan hoeft dit voertuig alleen af te remmen voor de te nemen bocht. Er zijn verder geen snelheidsremmende maatregelen op een voorrangskruispunt als er geen ander verkeer voorrang is waar verleend voor hoeft te worden. Bij een uitritconstructie moet het autoverkeer over uitritblokken rijden. De automobilist moet hiervoor meer afremmen dan bij een voorrangskruispunt. Dit heeft ook gevolgen voor het achteropkomend verkeer. Ook zij zullen verder moet afremmen voor hun voorligger. Dit zorgt ervoor dat de gemiddelde snelheid op een kruispunt met een uitritconstructie lager ligt dan op een voorrangskruispunten.

Het punt dat bezwaarmaker aandraagt dat automobilisten voorzichtiger zijn bij voorrangskruispunten geldt mogelijk alleen voor automobilisten die de weg hier niet kennen. Echter is de P.C. Boutenssingel geen doorgaande weg voor automobilisten die hier niet vaak komen. Het merendeel van de weggebruikers is hier bekend, omdat zij hier wonen of veel (op bezoek) komen. Hierdoor is het aarzelmoment van een voorrangskruispunt zoals bezwaarmaker aangeeft hier niet relevant. De weggebruikers kennen de situatie en remmen hiervoor niet meer af.

De gemeente kan de snelheid op haar wegen monitoren door het systeem van Via Stat. Op het betwiste stuk van de P.C. Boutenssingel te zien dat er geen snelheidsoverschrijding gemeten is, zie afbeelding 1. Hierbij moeten we wel melden dat met dit systeem niet iedere weggebruiker wordt gemeten. De data is afkomstig van de Here-navigatiesystemen. Dit is het navigatiesysteem dat in de meeste auto's standaard wordt geplaatst. Deze navigatiesystemen ontvangen niet alleen data, ze zenden ook hun locatie uit. Door middel van big data kan geanalyseerd worden hoe hard automobilisten over een stuk weg hebben gereden. Alhoewel niet iedere weggebruiker wordt gemeten, wordt er wel altijd gemeten en op ieder wegvak in de stad.

Een ander punt is dat het hier de V85 betreft. Dit is een percentiel, wat betekent dat 85% van de gemeten waarden zich onder deze snelheid bevindt. Er is dus nog een 15% die zich boven deze V85. Landelijk hebben we afgesproken dat wegbeheerders niet naar deze 15% hoeven te kijken bij de inrichting van hun wegen. Deze 15% zijn de verkeershufters en deze groep bestuurders laat zich sowieso niet afremmen door verkeersmaatregel. Deze groep verkeershufters moeten we overlaten aan de politie. De V85 op de P.C. Boutenssingel ter hoogte van het Valeriusrondeel ligt rond de 48 km/h. Vandaar dat er geen kleur verschijnt op dit wegvak in afbeelding 1.

Wat wel opvalt is de snelheid op het Valeriusrondeel. Hier is de maximum toegestane snelheid 30 km/h, maar dit wordt niet door alle weggebruikers gereden. Dit is ook te wijten aan de huidige inrichting. Het Valeriusrondeel is voorzien van een asfalt rijbaan en er zijn geen snelheidsremmende maatregelen. Met het ophogings- en rioleringsproject gaan we dit verbeteren. Ook de uitritconstructie gaat hieraan bijdragen. Weggebruikers hebben met de uitritconstructie niet alleen een duidelijke overgang naar een erftoegangsweg. Ook is de aanvangssnelheid lager door de uitritblokken. De

uitritconstructie gaat daarmee niet alleen zorgen voor een lagere snelheid op de P.C. Boutenssingel, maar ook op het Valeriusrondeel.



Afbeelding 1: Snelheidsovertredingen op de P.C. Boutenssingel – juni 2026

Gemeente Capelle aan den IJssel heeft al haar wegen in 2024 geanalyseerd. Hierbij heeft de gemeente gekeken naar verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op een aantal wegen is 50 km/h een te hoge snelheid. Ook op dit stuk van de P.C. Boutenssingel is 50 km/h te hard. Naar aanleiding van het wegategoriseringsplan van de gemeente (vastgesteld in 2024) gaan we de snelheid op dit deel van de P.C. Boutenssingel verlagen naar 30 km/h. Overigens blijft de P.C. Boutenssingel wel een gebiedsontsluitingsweg, maar met een snelheid van 30 km/h. Deze snelheidsverlaging is ook opgenomen in het verkeersbesluit. Bezwaarmaker geeft aan dat de gereden snelheid op de P.C. Boutenssingel omhoog zal gaan door de uitritconstructie. Zoals aangegeven zijn wij van mening dat de snelheid omlaaggaat bij een uitritconstructie en nu gaat de maximum toegestane snelheid ook omlaag op dit stuk. Na de herinrichting van het kruispunt P.C. Boutenssingel – Valeriusrondeel is er geen reden om te denken dat er harder gereden wordt dan nu het geval is.

Bij de snelheidsverlaging moeten we wel een disclaimer meegeven. Omdat er veel verkeer en een buslijn over de P.C. Boutenssingel rijdt, kunnen we niet de snelheidsremmende maatregelen treffen zoals we dat doen op een erftoegangsweg. Er wordt een asverspringing en een drempel op de P.C. Boutenssingel aangelegd. Maar dit wordt zo aangelegd dat een lijnbus met een lage vloer ook op de P.C. Boutenssingel kan rijden. Daarmee zijn de snelheidsremmende maatregelen zo flauw dat zij het autoverkeer niet afremmen tot 30 km/h. Uiteraard staan er wel borden dat 30 km/h de maximum toegestane snelheid is, maar er zijn geen maatregelen om dit af te dwingen. Wij verwachten dat de gereden snelheid door het nieuwe snelheidsregime zeker lager gaat zijn, maar het zal naar alle waarschijnlijkheid wel boven 30 km/h liggen.

Echter zijn er de laatste tijd ook snelheidscontroles te zien op gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/h, zoals op de [Walenburgerweg in Rotterdam](#). Als automobilisten door hebben dat ze ook op dit soort wegen met 30 km/h gecontroleerd kunnen worden op hun snelheid dan gaat een automobilist zich beter houden aan de maximum toegestane snelheid. Dat doen ze dan ook op de wegen waar de snelheidsremmende maatregelen beperkt zijn en er geen controles zijn.



Verkeersveiligheid op een uitritconstructie

Zoals aangegeven schrijft CROW voor dat gemeenten beter kunnen kiezen voor een uitritconstructie dan een voorrangskruispunt om de overgang van de gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg beter aan te duiden. Echter zitten er nog meer verkeersveiligheidsvoordelen aan een uitritconstructie. Het autoverkeer moet meer afremmen door de uitritblokken. Hierdoor is het voor de automobilist overzichtelijker als er overig verkeer is dat de automobilist nog moet voor laten gaan. Bij een voorrangskruispunt kan het autoverkeer vaak wat sneller afslaan en hierdoor kan een fietser of voetganger eerder over het hoofd gezien worden. En als de automobilist per ongeluk een fietser of voetganger over het hoofd ziet dan is de snelheid bij een voorrangskruispunt ook hoger dan bij een uitritconstructie. Dit betekent dat de impact bij een ongeval op een uitritconstructie lager is dan op een voorrangskruispunt.

Helaas zijn er op dit kruispunt diverse ongevallen geweest de afgelopen vijf jaar:

- Di. 27 juli 2021 – auto vs. fiets, fietser gewond geraakt
- Di. 14 december 2021 – auto vs. auto
- Di 1 maart 2022 – fiets éézijdig, fietser gewond geraakt
- Vr. 10 november 2023 – auto vs. fiets
- Di. 14 mei 2024 – auto vs. Fiets, fietser gewond geraakt

Alhoewel de ongevallen geen aanleiding is geweest om het kruispunt aan te pakken, speelt het wel degelijk mee. De aanleiding was het ophogings- en rioleringsproject, waarbij we de nieuwe situatie verkeersveilig willen inrichten. Door een verkeersveiliger kruispunt aan te leggen hopen we deze ongevallen te voorkomen of op zijn minst te verminderen.

Advies politie

De verkeersadviseur van de politie heeft op 18 mei 2026 geadviseerd op het verkeersbesluit diverse verkeersmaatregelen aan het Valeriusrondeel en P.C. Boutenssingel. De verkeersadviseur van de politie heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen dit verkeersbesluit.

Conclusie

Het college van gemeente Capelle aan den IJssel is van mening dat het bezwaar van mevrouw [REDACTED] ongegrond is. Een uitritconstructie verhoogt de verkeersveiligheid op het kruispunt P.C. Boutenssingel – Valeriusrondeel. Ook een snelheidsverhoging op de P.C. Boutenssingel is niet ter sprake met een uitritconstructie. Er is zelfs sprake van een snelheidsverlaging, omdat de maximum toegestane snelheid naar 30 km/h gaat. Gemeente Capelle aan den IJssel vraagt de commissie bezwaarschriften om het bezwaar van mevrouw [REDACTED] ongegrond te verklaren.

Voorpagina

Nieuws

Kijk

Luister

Meer <



RIJNMOND



Eerste 30 km-flitser in Rotterdam grijpt hard in, bijna 34.000 boetes in drie maanden



Marion Keete 17 april, 17:56 • Aangepast 18 april, 00:08 • 3 minuten leestijd



Deze flitser handhaaft bij 30 km per uur.



Voorpagina



Nieuws



Kijk



Luister



Meer

Voor het eerst stond er in Rotterdam een flitspaal in een straat waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur is toegestaan. En die heeft in korte tijd veel automobilisten geflitst: in drie maanden tijd was het 33.971 keer raak.

Het is voor het eerst dat de gemeente op deze manier handhaaft op 30 km/u. Dat bleek nodig, want ook vier jaar na de snelheidsverlaging van 50 naar 30 werd er nog altijd structureel te hard gereden op de Walenburgerweg in Rotterdam-Noord. Daar werd de 30 km-zone al in 2022 ingevoerd. Er hangen borden en de snelheid staat op het asfalt. Toch bleven er klachten van bewoners en ondernemers over hardrijders.

Verrassing

Daarom werd hier een mobiele flitspaal geplaatst. Voor veel automobilisten kwam die als een verrassing: duizenden kregen een boete van minimaal 70 euro, vaak meer.



De Walenburgerweg in Rotterdam-Noord

© Rijnmond

'Harde les' werkt

Bijna 34 duizend overtredingen in drie maanden is veel. Dat vindt ook verkeerswethouder Pascal Lansink-Bastemeijer, al noemt hij het tegelijk een succes. "Het waren ontzettend veel boetes, maar de cijfers laten ook zien dat automobilisten ervan hebben geleerd. Dat zie je aan de sterke daling in korte tijd."

In januari, de eerste maand, werden nog zo'n 16 duizend automobilisten geflitst - ongeveer één op de dertien. In maart waren dat er nog 5600: één op de 45.



Voorpagina



Nieuws



Kijk



Luister



Meer



Flexflitser Walenburgerweg

aantal geregistreerde sancties		
januari	 16033	1 op 13
februari	 12364	1 op 26
maart	 5574	1 op 45
opgeteld	 33971	

Verkeersboetes van de flexflitser Walenburgerweg

© CJIB/CVOM

“Dit is de ontwikkeling die we willen zien”, zegt Ivo van der Bruggen van het Openbaar Ministerie (CVOM). “De dalende trend laat zien dat automobilisten hun rijgedrag aanpassen. Dat is precies het doel van de flexflitser.”

Vanaf 37 km/u kregen automobilisten een boete van ruim 70 euro. Alleen al op basis van dat bedrag leverde de flitspaal ruim 2 miljoen euro op. In werkelijkheid ligt dat hoger, omdat de boete oploopt naarmate de snelheid stijgt. Wie nog rond de 50 km/u rijdt, is al snel bijna 300 euro kwijt.

Overtredingen op een 30 km-weg worden zwaarder beboet dan op een 50 km-weg. Dat komt doordat fietsers en voetgangers zich dichterbij het autoverkeer bewegen. Als automobilisten daar de regels overtreden, levert dat direct gevaar op voor kwetsbare weggebruikers.

Waarom 30 km/u nodig is

Volgens het Openbaar Ministerie is de inzet van de flitser dan ook niet bedoeld om geld op te halen, maar om gedrag te veranderen. “In een drukke stad is het belangrijk dat weggebruikers rekening houden met elkaar en er samen voor zorgen dat iedereen veilig thuiskomt.”

Rotterdam verlaagt in steeds meer straten de maximumsnelheid naar 30 km/u. Alleen al vorig jaar gebeurde dat in 115 straten. Dat heeft te maken met de verkeersveiligheid: het aantal gewonden in het verkeer stijgt en er vallen jaarlijks ook doden.



Voorpagina



Nieuws



Kijk



Luister



Meer

Aantal verkeersongevallen Rotterdam

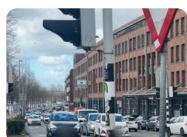
	verkeersgewonden*	verkeersdoden*
2021	1157	9
2022	1460	11
2023	1472	14
2024	1537	11

* op basis van politieregistratie

Het aantal gewonden in het verkeer stijgt

© Rijnmond

De meeste ongelukken gebeuren nog altijd op 50 km-wegen, vaak bij botsingen tussen auto's en fietsers, e-bikers, scooters of voetgangers. Bij 30 km/u is de kans op ernstig letsel of overlijden veel kleiner.



LEES OOK

115 extra straten in Rotterdam gaan vanaf 2025 naar 30 kilometer per uur: dit betekent het voor jou

30 voelt nog niet als 30

Dat automobilisten nog moeten wennen aan die lagere snelheid, blijkt wel uit het hoge aantal boetes. De gemeente probeert het rijden op 30 km/u ook 'logischer' te maken, bijvoorbeeld door aanpassingen aan de weg.

De verwachting is dat het uiteindelijk normaal wordt, naarmate meer straten een 30 km-zone worden.

De flexflitser op de Walenburgerweg is na drie maanden weer weggehaald. De gemeente onderzoekt of het effect blijvend is. De flitspaal wordt op termijn op andere 30 km-wegen ingezet, maar waar precies is nog niet bekend.



LEES OOK



Voorpagina



Nieuws



Kijk



Luister



Meer