

Organisatieonderdeel Eenheid Rotterdam
District



Behandeld door J.W. Vink
Functie Verkeersadviseur
Postadres Postbus 70023
3000 LD Rotterdam

Bezoekadres
Telefoon 0900 8844
E-mail

Ons kenmerk
Uw kenmerk **20217-23-2150**
In afschrift aan
Datum 7-02-2025
Bijlage(n) geen
Pagina 1

Aan:
College van Burgemeester en wethouders
van de gemeente Vlaardingen

Onderwerp Advies verkeersbesluit tot instellen maximumsnelheid 60 km/u en voorrangregelingen
op de Maassluissedijk – te Vlaardingen

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en gelet op artikel 3, 1e lid van het "Mandaatbesluit permanente verkeersmaatregelen van de politie, Eenheid Rotterdam, vond op er op meerdere momenten overleg plaats tussen de wegbeheerder en de politie, Eenheid Rotterdam, over het verkeersbesluit met betrekking tot:

20217-23-2150, tot instellen maximumsnelheid 60 kilometer per uur en voorrangregelingen op de Maassluissedijk – te Vlaardingen.

Huidige situatie.

De Maassluissedijk is een weg die zowel binnen als buiten de bebouwde kom van Vlaardingen is gelegen. Het betreft hier een oude verbindingsweg tussen de steden Vlaardingen en Maassluis en is grotendeels op een dijklichaam gelegen. Het gedeelte tussen de komgrens Vlaardingen en de grens met Maassluis is qua functie, vorm en gebruik een soort van "grijze weg". De functie van het verbinden van de steden Maassluis en Vlaardingen is sinds 1966 overgenomen door de aanleg van de Rijksweg A20.

Functie, vorm en gebruik

Functie

Zoals al benoemd is de verbindingfunctie van de Maassluissedijk overgenomen door de A20.

Wat rest is het verkeer dat een bestemming heeft bij de percelen aan deze weg en het verkeer dat graag de kortste dan wel toeristische route kiest.

Vorm

De vorm van de weg is een, op sommige plaatsen, smalle dijkweg, opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer in beide richtingen. De rijbaan bestaat uit twee rijstroken, van elkaar gescheiden middels een onderbroken dubbele witte streep. De wegbedekking bestaat uit bitumen. Deze weg kent drie scherpe, haast haakse bochten. Naast de weg is een verplicht bromfietspad gelegen, afgescheiden van de rijbaan middels een brede berm. De maximumsnelheid is 80 kilometer per uur, bij de haakse bochten geldt een adviessnelheid van 50 kilometer per uur.

Gebruik

Het gebruik van deze weg is voor het stroomverkeer is zoals genoemd eigenlijk niet meer relevant gezien de veel snellere verbinding middels de A20. Wel is deze weg opgenomen in de digitale kaart van het Rijksdienst voor het Wegverkeer voor gebruik door langere en zware vrachtautocombinatie (LZV) om het bedrijventerrein Hooze Zeedijk te Maassluis te ontsluiten. Tevens maakt de Maassluissedijk deel uit van de calamiteitenroute van de busdiensten van de RET wanneer de A20 gestremd is.

Nieuwe situatie, besluit afwaardering Maassluissedijk en de genoemde voorrangsregelingen.

Vanuit de wegbeheerder, de gemeente Vlaardingen, is de wens ontstaan om deze weg 'af te waarderen' tot een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, een zogeheten ETW 60, verschijningsvorm ETW 1.

De politie kan zich vinden in deze snelheidsaanpassing, mede gezien het feit dat er regelmatig ongevallen op deze weg hebben plaatsgevonden waarbij motorvoertuigen beneden aan de dijk tot stilstand waren gekomen. Hierbij was de oorzaak vaak een te hoge snelheid, al dan niet gecombineerd met het gebruik van stoffen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

Echter zal de weginrichting dan zodanig moeten zijn dat de gewenste snelheid van 60 kilometer per uur wordt afgedwongen. In het CROW staan richtlijnen waar een ETW 60 aan moet voldoen. Deze staan benoemd in Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen.

De belangrijkste aanbevelingen, van toepassing bij de Maassluissedijk, zijn onder meer:

- Maximum breedte van de rijbaan 4.5 meter;
- Bij een rijbaan breder dan 4.5 meter voldoende snelheid remmende maatregelen;
- Geen rijbaanafscheiding behoudens in krappe of onoverzichtelijke bogen;
- Kruispunten zijn gelijkwaardig aangelegd, bij uitzondering mogen deze in de voorrang;
- Gemengd verkeer.

Een van de belangrijkste aanbeveling is dat de weg niet het karakter mag krijgen van een doorgaande weg.

In het rapport getiteld 'Functionele eisen voor de categorisering van wegen' van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) staan beschouwingen met betrekking tot het categoriseren van wegen. Bij een ETW 60 weg staat onder meer benoemd:

“verkeersdeelnemers zullen eerder rekening moeten houden met een voortdurende discontinuïteit in de doorstroming dan dat ze uit mogen gaan van een continue doorstroming”.

In het huidige en inmiddels al aangelegde ontwerp is van deze verwachting geen sprake.

Door al de kruispunten in de voorrang te zetten middels de borden B06 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 bijlage 1 en haaiantanden als benoemd in artikel 80 RVV 1990 is er sprake van een ongehinderde doorgang. Ook het feit dat naast de Maassluissedijk een verplicht (brom)fietspad is gelegen betekent dat er voor het gemotoriseerde verkeer sprake is van een continue doorstroming.

Nu is het niet zo dat bij een bestaande inrichting van een vrij liggend verplicht (brom)fietspad deze verwijderd moet worden bij de herinrichting van de weg. De veiligheid van de (brom)fietser staat voorop. Wel zullen er extra maatregelen moeten worden genomen om de snelheid op de weg terug te dringen. Om te voorkomen dat de weg toch een soort van stroomfunctie krijgt is het van belang de kruispunten en uitritten niet in de voorrang te leggen

Bij de totstandkoming van dit verkeersadvies is van politiezijde meegewogen dat:

- De rijbaan van de Maassluissedijk duidelijk breder is dan 4.5 meter;
- Er slechts vier snelheidsremmende maatregelen zijn aangelegd middels een plateau;
- Alle kruispunten in de voorrang zijn gelegd voor het gemotoriseerde verkeer op de Maassluissedijk;
- Extra snelheidsremmende maatregelen, hoewel nadrukkelijk benoemd in het overleg, niet zijn aangelegd;
- de borden E1 RVV 1990 bijlage 1 als op de tekening aangegeven ter hoogte van perceel 175, niet genoemd in het besluit, uitsluitend inhouden dat er niet op de rijbaan mag worden geparkeerd, in de berm is dit wel toegestaan.



- Het plaatsen van bord A1 RVV 1990 bijlage 1 50 kilometer per uur overbodig is daar bord H1 RVV 1990 bijlage 1 er ook staat en dit voldoende is;
- De plaatsing van het bord G12a RVV 1990 bijlage 1 op het Deltapad ter hoogte van de fietsoversteek met de Maassluissedijk te Vlaardingen is correct.

Conclusie:

Voor het plaatsen van borden A1 60 RVV 1990 bijlage 1 adviseert de politie **NEGATIEF**

Voor het plaatsen van de borden A1 50 bij de komgrens adviseert de politie **NEGATIEF**

Voor het plaatsen van de borden B4 RVV 1990 bijlage 1 adviseert de politie **NEGATIEF**

Voor het plaatsen van de borden B5 RVV 1990 bijlage 1 adviseert de politie **NEGATIEF**

Voor het plaatsen van de borden B6 RVV 1990 bijlage 1 adviseert de politie **NEGATIEF**

Voor het plaatsen van de borden G12a RVV 1990 bijlage 1 bij het Deltapad ter hoogte van de fietsoversteek met de Maassluissedijk adviseert de politie **POSITIEF**

Van politiezijde kan toezicht worden gehouden op de naleving van de maatregel bord G12a RVV 1990 bijlage 1 zij het dat het basisteam Waterweg onvoldoende capaciteit heeft om de maatregelen voortdurend te handhaven.

Door de genomen maatregel wordt de vrijheid van het verkeer, op het / de betrokken weggedeelte / weg / straat, welke gelegen is binnen de bebouwde kom, zoveel mogelijk gewaarborgd, voldoende bevorderd, weggebruikers en passagiers voldoende beschermd en wordt de veiligheid op de weg gegarandeerd.

U wordt verzocht om het resultaat van dit overleg op te nemen in het verkeersbesluit.

De Korpschef,
namens deze,

J.W. Vink

vakadviseur verkeer
Eenheid Rotterdam
District Waterweg-Noord