



Fractie Groenlinks Vlaardingen

T.a.v. mevrouw Van Kalken

datum	onderwerp	pagina
13 oktober 2020	Driften op geasfalteerde wegen	1/3
briefnummer	uw kenmerk	bijlage(n)
1814779		

Geachte mevrouw Van Kalken,

Op 2 september 2020 hebben wij uw vragen ontvangen ingevolge artikel 34 van het "reglement van orde gemeente Vlaardingen 2018". Uw vragen betreffen overlast door driften en te hard rijden op geasfalteerde wegen in Vlaardingen.

U geeft aan meldingen te ontvangen over hardrijdende auto's op diverse wegen in Vlaardingen, met name in de Oostwijk. Deze signalen zijn ons ook bekend. Wij delen uw zorg over de snelheidsexcessen die door een deel van de weggebruikers worden veroorzaakt en hinder en overlast opleveren. Wij begrijpen dat hierdoor ook een gevoel van onveiligheid ontstaat, met name bij fietsers en voetgangers. We staan in nauw overleg met de politie om te bezien op welke wijze deze overlast zoveel mogelijk beperkt kan worden.

Hieronder vindt u de beantwoording van uw vragen.

#### Vraag 1

Is bekend op welke plaatsen in Vlaardingen regelmatig te hard gereden wordt en kunt u aan ons verstrekken welke plaatsen dit zijn?

#### Antwoord

Wij houden snelheidsmetingen op diverse wegen in de stad. Dit doen wij zowel structureel, als ad-hoc naar aanleiding van klachten. We ontvangen regelmatig klachten over hard rijdende auto's op verschillende doorgaande 50 km/h-wegen in de stad, zoals de Schiedamseweg, Holysingel, Burg, Heusdenslaan, Marathonweg en Lepelaarsingel.

Op basis van daadwerkelijke metingen blijkt doorgaans dat slechts een zeer beperkt deel van het verkeer de maximumsnelheid (fors) overschrijdt. Als maat voor de snelheidsdiscipline op wegen wordt landelijk het 85-percentiel gebruikt. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en wordt gezien als een goede maatstaf voor de snelheidsdiscipline. Uit metingen blijkt dat op veruit de meeste 50 km/h-wegen in de stad het 85-percentiel op of rond de maximumsnelheid ligt, wat aangeeft dat er sprake is van een goede snelheidsdiscipline. In de metingen is overigens vaak wel terug te zien dat een (zeer) kleine groep weggebruikers de maximumsnelheid (fors) overschrijdt.

Er zijn ook uitzonderingen, waar het 85-percentiel wel hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid. Een voorbeeld hiervan is de Burg, Heusdenslaan tussen de Westlandseweg en de Holysingel.

## Stedelijk Beheer

### Beheer Openbare Ruimte

#### Vraag 2

Bent u op de hoogte van het te hard rijden op de wegen in de Oostwijk?

#### Antwoord

Ja, wij zijn op de hoogte van klachten over te hard rijden in de Oostwijk.

#### Vraag 3

Is in kaart te brengen wat voor gevolgen dit heeft voor voetgangers, fietsers en milieu?

#### Antwoord

Zoals bij vraag 1 aangegeven wordt eerst gekeken naar de hoogte van het 85-percentiel. Als deze waarde op of rond de geldende maximumsnelheid ligt, is er in principe geen aanleiding om te veronderstellen dat er grote gevolgen zijn door snelheidsoverschrijdingen. Naar aanleiding van overlastmeldingen van bewoners uit de Oostwijk zijn er in de afgelopen jaren diverse snelheidsmetingen gedaan. Uit deze metingen blijkt dat het 85-percentiel op of nabij de geldende maximumsnelheid ligt en dat er dus geen sprake is van het op grote schaal overschrijden van de maximumsnelheid.

Dat neemt niet weg dat een klein deel van automobilisten de maximumsnelheid wel degelijk (in ernstige mate) overschrijdt. Zo blijkt uit een meting op het oostelijk deel van de Schiedamseweg uit september vorig jaar dat het 85-percentiel op 49 km/h ligt, maar dat een kleine groep automobilisten (2% van het totaal) harder rijdt dan 60 km/h. Deze kleine groep automobilisten levert wel de grootste hinder op en geven bewoners, voetgangers en fietsers een gevoel van onveiligheid.

De wegen in de Oostwijk zijn zoveel mogelijk ingericht conform de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Ook zijn er geen grote ongevalsconcentraties te zien op de wegen in de Oostwijk. Hard rijdende automobilisten zorgen dan ook met name voor een gevoel van onveiligheid, maar de daadwerkelijke gevolgen voor verkeersdeelnemers zijn beperkt. Dat neemt niet weg dat we ons binnen de mogelijkheden inzetten om snelheidsexcessen te voorkomen.

Ook de milieueffecten van de hardrijdende auto's zijn beperkt. De extra uitstoot die deze automobilisten verzorgen vertaalt zich niet in een meetbare of berekenbare toename van concentraties luchtverontreiniging of geluidbelasting of in een overschrijding van grens- of richtwaarden. Als structureel door alle voertuigen op een bepaalde weg te hard gereden zou worden, zou het effect daarvan in beeld gebracht kunnen worden. Zoals aangegeven blijkt dat dit op basis van snelheidsmetingen in de Oostwijk niet het geval is.

#### Vraag 4

Wordt er gehandhaafd? Is het eventueel mogelijk om flitspalen te plaatsen?

#### Antwoord

Ja, er wordt door de politie gehandhaafd op de maximumsnelheid. Op basis van de klachten van de bewoners worden eerst snelheidsinformatiedisplays (zogenaamde "smiley's") geplaatst op de wegen waar overlast wordt ervaren. Deze verplaatsbare displays herinneren de automobilisten aan hun snelheid en verzamelen snelheidsdata. Daarnaast voeren wij gedetailleerde snelheidsmetingen uit met wegkantraders. Als uit data naar voren komt dat op een weg te hard wordt gereden, wordt de politie gevraagd om te handhaven. Zo heeft de politie de afgelopen tijd verschillende handhavingsacties uitgevoerd op wegen in de Rivierzone, Westwijk, Centrum en Holy-Zuid. Met de politie wordt ook overlegd over mogelijke handhavingsacties in de Oostwijk. Het plaatsen van een vaste flitspaal is alleen mogelijk als voldaan wordt aan de criteria van het Openbaar Ministerie (OM). Het OM geeft daarbij prioriteit aan ongevalslocaties en kijkt naar het aantal voertuigen dat de maximumsnelheid overschrijdt. De betreffende wegen in de Oostwijk komen op basis van deze criteria niet in aanmerking voor een flitspaal.

## Stedelijk Beheer

Beheer Openbare Ruimte

### Vraag 5


Is het mogelijk om de Schiedamseweg minder aantrekkelijk te maken door strenger te handhaven, hogere verkeersdrempels met korte afstand ertussen, of bijvoorbeeld gedeeltelijk autoluw?

### Antwoord

Met betrekking tot handhaving verwijzen we u naar de beantwoording op vraag 4. Het realiseren van aanvullende en/of hogere verkeersdrempels is niet wenselijk in verband met trillingshinder en de effecten op overige verkeer, met name het openbaar vervoer.

In het Actieplan Mobiliteit is echter wel aangegeven dat het westelijke deel van de Schiedamseweg bij voorkeur een maximumsnelheid van 30 km/h krijgt om op die manier het verblijfsklimaat te verbeteren. In de Mobiliteitsagenda die momenteel wordt opgesteld, wordt duidelijk in hoeverre deze ambitie binnen enkele jaren haalbaar is, ook gelet op de financiën. Verder kijken we of kleinere ingrepen mogelijk zijn die bijdragen aan de verkeersveiligheid, zoals het wijzigen van de wegmarkering of het verbreden van fietspaden.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,



de secretaris,  
Erwin Stolk



de burgemeester,  
Bas Eenhoorn

*Wilt u bij beantwoording van deze brief het briefnummer 1814779 vermelden.*