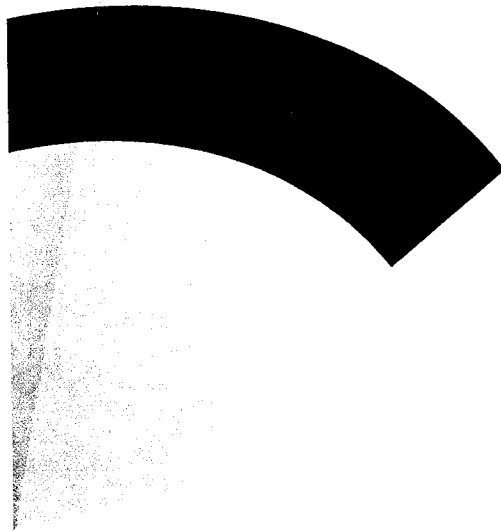


01/025479



Gemeenten Midden-Delfland

**Verkeersdruk polderwegen
Midden-Delfland -
Inspraakrapport**



*Adviesgroep voor
verkeer en vervoer*

Binnenwal 4
Nieuwegein

Postbus 580
3430 AN Nieuwegein

Telefoon 030 604 89 14
Telefax 030 604 52 11
Email agv@agv-advies.nl
www.agv-advies.nl

Lid ONRI
ISO 9001

A D V I E S G E B I E D E N

verkeersplanologie
collectief personenvervoer
dynamisch verkeersmanagement
economie en goederenvervoer
sociaal-wetenschappelijk onderzoek
infrastructuur
verkeers- en vervoermodellen

Gemeenten Midden- Delfland

**Verkeersdruk Midden-Delfland –
Insprakrapport**

INHOUD**blz**

1	Inleiding	1
1.1	Status inspraakrapport	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Achtergrond	3
3	Impressie inspraakbijeenkomsten	5
4	De reacties in vogelvlucht	7
4.1	Voorkeur selectieve toegang	7
4.2	Aanleg A4	7
4.3	Angst voor snelheidsverhoging	8
4.4	Omrij-afstand	8
4.5	Veiligheid langzaam verkeer	9
4.6	Locatie Holyweg	9

Bijlagen

1. Persbericht
2. Verslag inspraakavond Schipluiden
3. Verslag inspraakavond Delft
4. Verslag inspraakavond Vlaardingen
5. Verslag inspraakmiddag en – avond Schiedam
6. Verslag inspraakavond Rotterdam Overschie
7. Gebundelde inspraakreacties en tegenreacties Schipluiden
8. Gebundelde inspraakreacties en tegenreacties Vlaardingen
9. Gebundelde inspraakreacties en tegenreacties Schiedam

1 INLEIDING

1.1 Status inspraakrapport

De gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Schipluiden, Delft, Maasland en de deelgemeente Rotterdam Overschie (verder genoemd de Midden-Delfland-gemeenten) hebben AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer in de zomer van 2000 gevraagd om op basis van een bestuurlijk voortraject de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen in kaart te brengen en advies uit te brengen met betrekking tot de meest wenselijke oplossing ten aanzien van het tegengaan van sluipverkeer op de polderwegen in Midden-Delfland. Dit advies is in april 2001 aan de gemeenten overhandigd.¹ Inmiddels hebben de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de deelnemende gemeenten formeel met het advies ingestemd.

AGV is vervolgens ook gevraagd het inspraaktraject in de genoemde gemeenten te begeleiden. Als onderdeel hiervan heeft AGV in de betrokken gemeenten een inspraakbijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomsten dienden drie doelen:

- op de eerste plaats wordt iedereen in de gelegenheid gesteld zich nader te laten informeren over de totstandkoming van de voorgestelde maatregelen;
- op de tweede plaats wordt aan de inwoners van de gemeenten de mogelijkheid gegeven op de voorstellen te reageren (inspraak);
- op de derde plaats kunnen de avonden worden gebruikt om de inwoners te informeren over het verdere verloop van het traject en het geambieerde tijdspad voor implementatie.

Dit rapport doet verslag van de uitgevoerde activiteiten. In het rapport zijn tevens de verslagen van de inspraakbijeenkomsten opgenomen, alsmede een overzicht van de ingediende inspraakreacties.

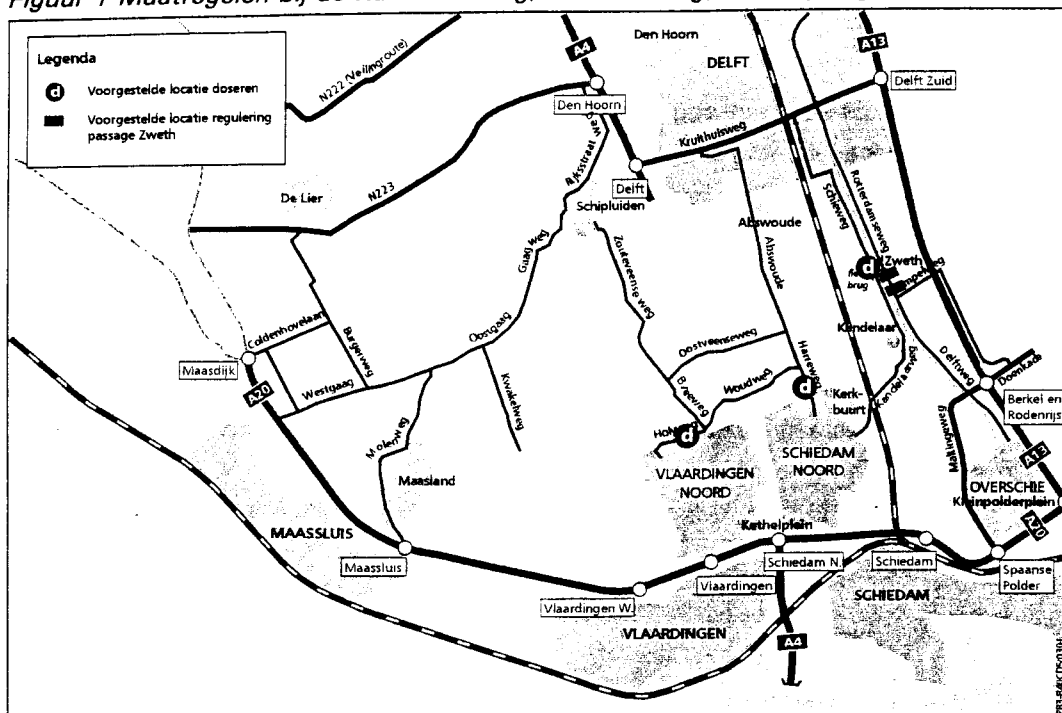
Hiermee heeft het rapport formeel de status van inspraakrapportage en vormt het onderdeel van het besluitvormingsproces, zoals vastgelegd in de gemeentelijke inspraakverordeningen. Dit houdt in, dat de uitkomsten uit het inspraaktraject zullen worden meegewogen in de verdere besluitvorming ten aanzien van de voorgestelde doseermaatregelen.

¹ Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland. AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, 2001. In opdracht van Gemeenten Midden-Delfland.

1.2 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 is de achtergrond van de problematiek toegelicht. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een impressie gegeven van de inspraakbijeenkomsten. Hoofdstuk 4 beschrijft de meest gehoorde inspraakreacties. Speciale aandacht is er voor een voorstel om de voorgestelde locatie op de Holyweg, tussen de Abelendreef en de Woudweg, in westelijke richting te verplaatsen. Hiervoor werkt AGV een apart onderzoeksvoorstel uit. Als bijlage bij dit rapport zijn opgenomen de verslagen van de inspraakbijeenkomsten (bijlage 1), een overzicht van ingediende inspraakreacties, door AGV voorzien van een tegenreactie (advies aan de betreffende gemeenten) en het persbericht waarin bewoners zijn geïnformeerd.

Figuur 1 Maatregelen bij de Kandelaarweg, de Harreweg, de Holyweg en De Zweth



Figuur 2 - Kandelaarweg; Kandelaarbrug



2 ACHTERGROND

Tijdens de spitsperioden leidt de hoeveelheid (sluip)verkeer op de polderwegen in Midden-Delfland tot aanzienlijke problemen. In samenspraak met de bevolking van Midden-Delfland zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend. Er bestaat behoefte op korte termijn maatregelen te nemen die de hoeveelheid sluipverkeer terugdringen. De overlast voor de inwoners dient hierbij zo beperkt mogelijk gehouden te worden.

Geadviseerd is niemand de toegang tot de polderwegen te ontzeggen en het verkeer te doseren. Deze oplossing is naar verwachting al op korte termijn (eerste helft 2002) in te voeren. Ook op lange termijn biedt doseren een effectieve oplossing.

Doseren houdt in, dat de doorstroomsnelheid van het verkeer op de polderwegen wordt verlaagd door middel van het creëren van een opstelrij voor een verkeersregelininstallatie. Hierdoor wordt het voor sluipverkeer onaantrekkelijk om via de polderwegen te rijden. Bij de verkeerslichten komt een fysieke barrière (blokker of paal), die wegklapt bij groen licht en omhoog komt bij rood licht. Het systeem wordt in eerste instantie alleen tijdens de ochtendspits (06.00 - 09.00 uur) en de avondspits (16.00 - 19.00 uur) in werking gesteld en geldt alleen voor het verkeer dat 'met de spits meerijdt'. Het verkeer dat tegen de spits inrijdt, wordt zonder doseren toegelaten. Het systeem is ook geschikt om in de toekomst verkeer tegelijkertijd in beide richtingen te doseren, mocht dit noodzakelijk blijken.

Gekozen is voor het plaatsen van een doseerinstallatie op een viertal wegen (figuur 1).

Schieweg – Kandelaarweg – Kerkweg

Voor de route Schieweg – Kandelaarweg – Kerkweg is voorgesteld een doseerinstallatie te plaatsen op de Kandelaarweg ten noorden van de kern Kandelaar, ter hoogte van de fietsbrug over de Delftse Schie (figuur 2). Door de beweegbare barrière juist aan het begin van de hellingbaan te realiseren, kunnen fietsers bij omhoog staande barrière veilig de Schieweg - Kandelaarweg oprijden. Tevens zal de doseerinstallatie worden verbonden met een verkeerslicht, zodat fietsers voorrang krijgen op het moment dat zij de oversteek willen maken.

Figuur 3 – Harreweg



Figuur 4 – Holyweg



Figuur 5 – Rotterdamseweg – Delftweg; De Zweth



Abtswoude – Harreweg

De tweede doseerinstallatie zal komen op de Harreweg, direct ten noorden van de komgrens (figuur 3). Het plaatsen van een doseerinstallatie op de Harreweg met een veilige passeer-mogelijkheid voor fietsers is niet mogelijk binnen het bestaande wegprofiel. Daarom wordt voorgesteld de Harreweg ontoegankelijk te maken voor fietsers. Parallel aan de Harreweg wordt momenteel gewerkt aan een vrijliggend fietspad. Fietsers kunnen op een veilige manier gebruik maken van dit fietspad. Bromfietsers zijn hier niet toegestaan. De gemeente zal overwegen hier ook bromfietsers toe te staan wanneer de doseerinstallatie in gebruik wordt genomen.

Zouteveenseweg – Breeweg - Holyweg

De derde doseerinstallatie is gepland op de Holyweg, oostelijk van de Abelendreef (figuur 4). De Holyweg is onvoldoende breed om bij een doseerinstallatie een veilige passage voor fietsers mogelijk te maken. In de nabije toekomst wordt een nieuw fietspad door de Holierhoekse Polder aangelegd. Tot die tijd, en ook daarna kunnen fietsers zonder ver om te moeten rijden gebruik maken van de route door de Drevenbuurt en van het fietspad bij de kruising met de Woudweg en de Breeweg.

Rotterdamseweg – Delftweg

In de kern De Zweth zijn er thans problemen indien tegenliggers elkaar binnen de kern moeten passeren (figuur 5). Dit leidt regelmatig tot opstoppen en agressie. Voorgesteld wordt het verkeer uit beide richtingen tijdens de spits met behulp van een verkeersregelininstallatie om-en-om doorgang te verlenen. Wachtrijen vormen zich zo dus buiten de bebouwde kom, zodat directe overlast voor inwoners van De Zweth tot een minimum wordt beperkt. Overtredingen worden geregistreerd met behulp van een roodlicht-/snelheidscamera. Voor fietsers wordt met gekleurd asfalt een aparte rijstrook aangegeven, waardoor zij zonder hinder en veilig de kern in en uit kunnen rijden. Lijnbussen kunnen de verkeersregeling beïnvloeden, waardoor zij met geringe vertraging kunnen passeren.

De situatie bij Maasland is om een aantal redenen complex. De verkeersintensiteit op deze weg is ook hoger dan op de polderwegen. In samenspraak met de gemeente Maasland, Schipluiden en de Provincie Zuid-Holland zijn verschillende oplossingen onderzocht. Geadviseerd is om voor Maasland maatregelen nader uit te werken aan de zuidzijde van de bebouwde kom. Daarnaast is geadviseerd snelheidsremmende maatregelen in te voeren op het interne wegennet van Maasland.

Andere maatregelen waar belanghebbenden om hebben gevraagd, zoals camera-toezicht waarmee sluipverkeer zou kunnen worden opgespoord en beboet, kunnen niet worden ingevoerd omdat de juridische grondslag ervoor ontbreekt.

3 IMPRESSIE INSPRAAKBIJEENKOMSTEN

AGV heeft ervoor gekozen in elke betrokken gemeente, met uitzondering van Maasland, een aparte inspraakavond te organiseren.² Zoals hiervoor toegelicht is besloten voor Maasland een separaat oplossingstraject in gang te zetten.

Vooraf heeft AGV een persbericht opgesteld. Dit persbericht is als bijlage bij dit rapport gevoegd. In het persbericht zijn bewoners geïnformeerd over de mogelijkheid tot inspreken. De gemeenten hebben het persbericht laten afdrukken in hun lokale krant.

In afwijking van de meedenkavonden is bewust niet gekozen voor het uitnodigen van de inwoners van twee of meer gemeenten op één avond. Op de eerste plaats is het nemen van de benodigde besluiten een lokale aangelegenheid. Daarnaast kan er sprake zijn van tegengestelde belangen tussen de verschillende gemeenten. Ook verwachtte AGV dat het op een aparte inspraakavond voor bewoners van elk van de gemeenten beter mogelijk zou zijn dieper op de lokale kenmerken in te gaan dan wanneer ook inwoners van een andere gemeente de avond zouden bijwonen. Derhalve heeft een vijftal bijeenkomsten plaatsgevonden in de maanden mei, juni en juli 2001. Achteraf kan worden geconstateerd dat de opkomst over het algemeen beduidend lager is geweest dan tijdens de meedenkavonden in oktober 2000.

Tijdens de inspraakbijeenkomsten is een toelichting gegeven op de problematiek, de voorgestelde oplossing (doseren) en de verdere procedure die doorlopen zal worden nadat inspraak heeft plaatsgevonden. Hierna zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld vragen te stellen of hun zienswijze in te dienen. Dat kon zowel mondeling als schriftelijk, met behulp van de aanwezige reactieformulieren.

Op verzoek van de gemeente Schiedam is in deze gemeente voor een afwijkende opzet gekozen. Er is reeds aangevangen om 15.00 uur. Vanaf dat moment was vrije inloop mogelijk. Bezoekers konden zich laten informeren aan de hand van een doorlopende diapresentatie en informatiepanelen. Ook konden vragen worden gesteld aan aanwezigen namens de gemeente Schiedam en AGV.

² Data, locaties en publicatie persbericht

- Schipluiden, 30 mei 2001, De Dorpshoeve. Persbericht afgedrukt in de Schip-Hoorn.
- Delft, 5 juni 2001, Delftstede. Persbericht afgedrukt in de Stadskrant.
- Vlaardingen, 13 juni 2001, Wijkcentrum Holy. Persbericht afgedrukt Groot Vlaardingen.
- Schiedam, 27 juni 2001, Boerderij Landvreugd. Persbericht afgedrukt in het Nieuwe Stadsblad.
- Rotterdam Overschie, 5 juli, Rotterdam Airport Hotel. Persbericht afgedrukt in de Overschiese Krant.

Alle mondelinge reacties zijn opgetekend in het verslag van de inspraakavonden, die als bijlage bij dit rapport zijn gevoegd. De ingediende schriftelijke reacties zijn verzameld en samengevat in de inspraaktabel, die ook als bijlage is opgenomen. Aan het slot van de avond zijn de reacties nog eens kort en bondig samengevat. Aan de bezoekers die de presentielijst hebben getekend, is het verslag van de inspraakavond toegestuurd.

4 DE REACTIES IN VOGELVLUCHT

In dit hoofdstuk is een aantal veelgehoorde reacties opgetekend. Voor een volledig overzicht van de inspraakreacties wordt verwezen naar de bijlagen. Hierbij wordt opgemerkt dat bij de gemeente Delft en de deelgemeente Rotterdam Overschie geen schriftelijke inspraakreacties zijn binnengekomen. Deze gemeenten ontbreken derhalve in het reactieoverzicht in de bijlagen.

4.1 Voorkeur selectieve toegang

Diverse sprekers hebben gewezen op de voorkeur die er tijdens de meedenkavonden is uitgesproken voor een systeem van selectieve toegang. Bij een dergelijk systeem is sprake van afsluiting van de polderwegen en een ontheffingenbeleid. Hierbij krijgen belanghebbenden een pasje waarmee toegang tot de polderwegen kan worden verkregen. Wie geen pasje heeft, heeft geen toegang tot de polderwegen en is op een andere route aangewezen.

AGV heeft de mogelijkheden voor een dergelijk systeem onderzocht. Geconstateerd is dat de effectiviteit hiervan gering zal zijn, gelet op de samenstelling van het verkeer. Veel verkeer op de polderwegen rijdt tussen Vlaardingen Noord/Schiedam Noord en Delft. Naar verwachting zal een groot deel van dit verkeer in aanmerking komen voor een ontheffing, waardoor de verkeersintensiteit op de polderwegen onvoldoende afneemt. Daarnaast bestaat er een grote kans dat het aanwijzen van doelgroepen die de polderwegen mogen gebruiken, zal leiden tot bezwaar- en beroepsprocedures door de inwoners van Midden-Delfland en overige belanghebbenden die niet in aanmerking komen voor een toegangspasje. Deze procedures kunnen de invoering van de maatregelen ernstig vertragen of zelfs tegenhouden. Ook zijn problemen te verwachten met het beheer van een ontheffingenbeleid. Een oplossing voor de problematiek is derhalve niet op korte termijn te realiseren.

4.2 Aanleg A4

Veel sprekers hebben aangegeven voor een snelle aanleg van de rijksweg A4 door Midden-Delfland te zijn. Een snelle realisering van het ontbrekende deel zou maatregelen op de polderwegen overbodig maken.

Hoewel het grondlichaam voor dit deel van de A4 er al jaren ligt, is er voorlopig nog geen zicht op een snelle realisering. Zelfs wanneer op korte termijn een definitief besluit valt voor doortrekking van de A4, zal het nog lange tijd duren voor de weg gereed is. Tot die tijd zijn maatregelen op de polderwegen noodzakelijk.

4.3 Angst voor snelheidsverhoging

In de huidige situatie klagen bewoners reeds over het feit dat op veel plaatsen op de polderwegen te hard wordt gereden. Veel insprekers hebben verklaard te verwachten dat na realisering van de doseerinstallaties een snelheidsverhogend effect zal optreden, doordat automobilisten die in de rij hebben gestaan, de verloren tijd willen inhalen.

Op plaatsen waar een vergelijkbaar doseersysteem operationeel is, heeft een dergelijk effect zich niet voorgedaan. Het is daarom niet zonder meer te verwachten dat dit effect zich in Midden-Delfland wel zal voordoen. Daarnaast heeft het doseersysteem primair tot doel de verkeersintensiteit op de polderwegen terug te dringen door het voor sluipverkeer onaantrekkelijk te maken van de polderwegen gebruik te maken. De gemeenten zijn vrij om daarnaast snelheidsremmende maatregelen in te voeren. Geadviseerd wordt dit in overleg met de bewoners van de polderwegen te doen, teneinde draagvlak te verkrijgen voor de maatregelen en de maatregelen af te stemmen op de wensen van de bewoners. Daarnaast wordt geadviseerd in de periode na realisering de ontwikkeling van de verkeersintensiteit en snelheid goed te monitoren.

4.4 Omrij-afstand

Veel gehoord onder met name inwoners van Vlaardingen Noord en Schiedam Noord is de opmerking dat zij ook na realisering van de doseerinstallaties van de polderwegen gebruik zullen blijven maken, aangezien dit voor hen de meeste directe route naar hun bestemming is. Bovendien vinden zij het alternatief, omrijden via de A20 en de A13 of via de N223, onaantrekkelijk gezien de omrijafstand en de files op genoemde rijkswegen. De extra reistijd is ook genoemd, maar dit is in beschikbare jurisprudentie geen juridische factor van betekenis gebleken.

De polderwegen blijven evenwel voor alle verkeer toegankelijk. Doel van de maatregel is, zoals gezegd, de verkeersintensiteit op de polderwegen terug te dringen door het voor sluipverkeer onaantrekkelijk te maken van de polderwegen gebruik te maken. De maatregel is dan ook met name gericht op verkeer dat geen herkomst of bestemming in het poldergebied heeft en voor wie de A20 en de A13 de hoofdverbinding vormt tussen herkomst en bestemming. Naar verwachting zal met name dit verkeer als gevolg van de doseerinstallaties in aanzienlijk mindere mate van de polderwegen gebruik maken.

Voor verkeer met een herkomst of bestemming in het poldergebied is het alternatief om via de A20 en de A13 te rijden in veel gevallen minder aantrekkelijk. Zij kunnen evenwel gebruik blijven maken van de polderwegen, al dienen ook zij rekening te houden met vertraging als gevolg van de doseerinstallaties.

4.5 Veiligheid langzaam verkeer

Ook is gewezen op het belang te zorgen voor een verkeersveilige situatie voor met name langzaam verkeer dat de doseerinstallaties wil passeren.

Op de eerste plaats wordt de doseerinstallatie op de **Kandelaarweg** uitgerust met vrijliggende fietssuggestiestroken aan weersijden van de installatie. Fietzers kunnen hierdoor veilig de installaties passeren. Door de beweegbare barrière juist ter hoogte van het begin van de hellingbaan van de fietsbrug over de Delftse Schie te realiseren, kunnen fietsers bij omhoog staande barrière veilig de Schieweg - Kandelaarweg oprijden. Het fietsverkeer van en naar de brug dient in de verkeersregeling van de doseerinstallatie opgenomen te worden. Voor bromfietzers, die op de rijbaan dienen te rijden, dient een verkeersbesluit te worden genomen dat het mogelijk maakt dat zij ter plaatse van de installatie gebruik kunnen maken van het fiets/bromfietspad.

Er zijn geen voorzieningen op de **Harreweg** zelf voorgesteld. Wel is recentelijk parallel aan de Harreweg een nieuw fietspad aangelegd. Bromfietzers zijn hier niet toegestaan. De gemeente zal overwegen hier ook bromfietzers toe te staan wanneer de doseerinstallatie in gebruik wordt genomen.

Ook voor fietsers op de **Holyweg** zijn goede alternatieven voor (brom)fietzers beschikbaar. Ook hier geldt dat fietsers over de weg de wachtrij voorbij kunnen rijden en dat ter hoogte van de doseerinstallatie aan beide kanten passeerstroken worden gerealiseerd. Daarnaast worden in het kader van het Programma Reconstructie Midden-Delfland nieuwe fietspaden aangelegd door de Holier Hoekse Polder (verbinding Vlaardingen - Noord - Breeweg) en langs de Vlaardingse Vaart. Deze fietspaden zijn naar verwachting halverwege 2002 gerealiseerd. Ook is er een alternatief via de wijk en de aansluiting bij de kruising Woudweg - Breeweg.

In **De Zweth** is de weg reeds voorzien van fietsstroken. Aanvullende maatregelen kunnen hier derhalve achterwege blijven.

4.6 Locatie Holyweg

Met name op de inspraakavond in Vlaardingen is door diverse insprekers gewezen op een alternatieve locatie voor de doseerinstallatie op de Holyweg. In het plan is deze voorzien tussen de Abelendreef en de Woudweg, ter hoogte van enkele huizen langs de Hazelaardreef. Bewoners van de Hazelaardreef en de Abelendreef wijzen met name op de toenemende geluid- en stankoverlast en de visuele hinder. Bewoners van de huizen aan de Abelendreef zijn met name bang dat de doseerinstallaties zullen leiden tot files die terug slaan tot aan de Abelendreef, waardoor

de huizen langs deze weg in de spits onbereikbaar worden. Om dit te voorkomen zal het systeem worden uitgerust met een filedetectie.

Het alternatief dat is aangedragen betreft het verplaatsen van de doseerinstallatie in westelijke richting, waardoor deze ter hoogte van de begraafplaats komt te liggen. Om te voorkomen dat de Abelendreef een nieuwe sluiproute gaat vormen, moet deze gedurende de spitsperioden ter hoogte van de aansluiting op de Holyweg worden afgesloten. De aanwezige bewoners hebben op de inspraakavond verklaard hier geen probleem mee te hebben. Geadviseerd wordt daarom een verkeersbesluit te nemen dat afsluiting van de Abelendreef mogelijk maakt.

Daarnaast is geopperd de installatie te verplaatsen richting de Breeweg. Deze oplossing is niet haalbaar in verband met een te beperkt wegprofiel ter plaatse.

SLUIPVERKEER MIDDEN-DELFLAND WORDT AANGEPAKT

Er worden maatregelen getroffen om het sluipverkeer in het poldergebied van Midden-Delfland tegen te gaan. Vanaf het voorjaar van 2002 worden installaties geplaatst, die het verkeer over de polderwegen doseren.

Zes gemeenten in Midden-Delfland nemen hiermee het advies over van AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer uit Nieuwegein. In opdracht van de gemeenten in het gebied heeft AGV een voorstel ontwikkeld om het sluipverkeer in het poldergebied van Midden-Delfland te verminderen door het plaatsen van doseerinstallaties. Dosereren houdt in dat al het autoverkeer in de spits moet wachten voor een verkeerslicht. Het verkeerslicht laat steeds één auto door. Met dit systeem verwacht AGV dat de hoeveelheid verkeer op de polderwegen met ruim de helft afneemt.

Dagelijks maken honderden automobilisten gebruik van de polderwegen in Midden-Delfland, het gebied tussen Rotterdam Overschie, Schiedam, Vlaardingen, Maasland, Schipluiden en Delft. Een deel van het verkeer ontwijkt op die manier de dagelijkse files op de A20 en de A13. Vanwege de toenemende drukte op de snelwegen maakt steeds meer verkeer gebruik van de wegen in het poldergebied. Daardoor loopt het verkeer op de smalle wegen regelmatig vast en ontstaat een verkeersonveilige situatie en overlast voor bewoners in het gebied.

Als gevolg van de invoering van spitsheffing op de A13 zal naar verwachting de druk op de polderwegen nog verder toenemen. De doseersysteem zoals dat nu wordt voorgesteld is geschikt om ook de toename van het sluipverkeer als gevolg van spitsheffing op te vangen.

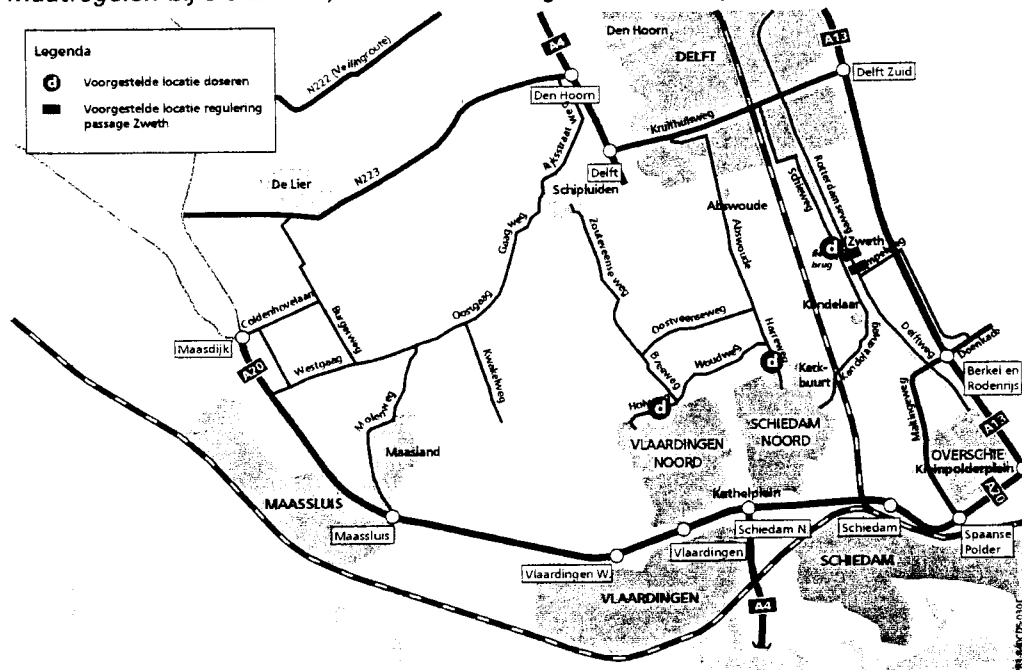
De bewoners en het bedrijfsleven in Midden-Delfland hebben in het najaar van 2000 hun mening kunnen geven over de verkeersproblemen in het gebied en de gewenste oplossingen. Daaruit is gebleken dat de bevolking op korte termijn een aanpak van het sluipverkeer wenst.

Naast doseren hebben veel belanghebbenden de voorkeur uitgesproken voor invoering van selectieve toegang. Daarbij worden de polderwegen in de spits afgesloten voor het autoverkeer, maar krijgen belanghebbenden een toegangspas. Belangrijkste nadeel van dit systeem is dat het niet op korte termijn kan worden ingevoerd, omdat het vaststellen wie wel en wie niet in aanmerking komt voor een toegangspas een lange proceduredtijd vergt.

Het belangrijkste argument om te kiezen voor doseren is dat het systeem wel binnen enkele maanden kan worden geïnstalleerd. Verder is de maatregel effectief gebleken in de strijd tegen het sluipverkeer rondom Vianen. Om de vertragingen voor de belanghebbenden uit het poldergebied te beperken adviseert AGV de in-

stallaties zo veel mogelijk aan de zuidzijde van het poldergebied te plaatsen. In de ochtendspits wordt alleen het autoverkeer vanuit het zuiden gedoseerd en in de avondspits alleen het verkeer vanuit het noorden. Overdag blijft het poldergebied vrij toegankelijk.

Maatregelen bij De Zweth, de Kandelaarweg, de Harreweg en de Holyweg



Andere maatregelen waar belanghebbenden om hebben gevraagd, zoals camera-toezicht waarmee sluipverkeer zou kunnen worden opgespoord en beboet, kunnen niet worden ingevoerd omdat de juridische grondslag ervoor ontbreekt.

Om te voorkomen dat verkeer uit het poldergebied gaat omrijden via Maasland zal nog voor de zomer een plan worden opgesteld voor de in die gemeente te nemen maatregelen om ook het sluipverkeer aldaar te beperken.

Nadat de gemeentebesturen formeel hebben ingestemd met het advies van AGV zal in het voorjaar in iedere gemeente een inspraakavond worden gehouden, waarop het plan wordt toegelicht. Gedurende een periode van vier weken kan door iedereen op het plan worden gereageerd. Naar verwachting kunnen de gemeenteraden nog voor de zomervakantie een definitief besluit nemen tot invoering van doseren op de polderwegen in Midden-Delfland.

Verslag inspraakavond Schipluiden

bijlage 2

Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland

Verslag inspraakavond 30 mei 2001

De Dorpshoeve, Keenenburgweg 10, Schipluiden

Deelnemers volgens presentielijst: zie bijlage

Begeleiding AGV: ing. P.M.N. Stienstra

drs. N.G. Nijhof

1 INLEIDING

Wethouder Van der Berg heet iedereen om 20.20 uur van harte welkom op de inspraakavond. AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer is door de gemeenten Schiedam, Rotterdam Overschie, Vlaardingen, Maasland, Schipluiden en Delft gevraagd advies uit te brengen over de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen ten aanzien van sluipverkeer op de polderwegen in Midden-Delfland. Geadviseerd wordt op een aantal locaties op de polderwegen een doseerinstallatie te plaatsen. Het eindrapport van AGV is onlangs afgerond. Het advies dat hierin is verwoord is overgenomen door de gemeenten. Inmiddels is in de gemeenten Schiedam, Rotterdam Overschie, Vlaardingen, Schipluiden en Delft de inspraakprocedure gestart.

Voor Maasland zal een aparte oplossing worden gezocht. Deze inspraakavond is op de eerste plaats bedoeld om de aanwezigen te informeren over het advies. Op de tweede plaats kunnen vragen worden gesteld en kan worden gereageerd op het advies. De opgetekende reacties worden samen met de nadien ingediende schriftelijke reacties gebundeld tot een inspraakrapport. De afzonderlijke gemeenteraden zullen op basis van het advies en het inspraakrapport een definitief besluit nemen.

2 PRESENTATIE ADVIES

De heer Nijhof gaat in een presentatie achtereenvolgens in op het reeds doorlopen en nog te doorlopen proces, de resultaten uit de meedenkavonden in oktober 2000, de afgewogen oplossingsrichtingen, de locatie van de doseerinstallaties, de kenmerken van het systeem en de effecten voor inwoners van Schipluiden en de voorgestelde oplossing voor Maasland.

2.1 Proces

Het proces tot nu toe is als volgt verlopen:

- april 2000: bestuurlijke voorkeur voor doseren;
- juli 2000: opdracht onderzoek AGV;
- oktober 2000: 6 meedenkavonden;
- november 2000: aanvullende enquête;
- februari 2001: bestuurlijk overleg: definitieve keuze voor doseren;
- maart 2001: overleg situatie Maasland (zie verder);
- april 2001: eindrapport gereed.

Momenteel is de inspraak gestart. In de zomer zullen de ingediende reacties worden verwerkt. De volgende planning wordt nagestreefd:

- september 2001: raadsbesluiten;
- oktober 2001: start aanbesteding;
- december 2001: start realisering;
- zomer 2002: realisering gereed.

2.2 Resultaten meedenkavonden

In oktober 2000 heeft AGV een zestal meedenkavonden georganiseerd in Midden-Delfland. De belangrijkste uitkomsten van deze avonden waren:

- Bewoners zien zichzelf niet als veroorzaker van het probleem.
- Bewoners hebben een voorkeur voor selectieve toegang, waarbij zij een ontheffing krijgen om van de polderwegen gebruik te kunnen blijven maken.
- Er dienen voorzieningen te worden getroffen voor het aanwezige landbouwverkeer.
- Bewoners wijzen op het gevaar van hoge snelheden na het passeren van de doseerinstallaties. Om dit tegen te gaan zijn snelheidsremmende maatregelen gewenst.

2.3 Afgewogen oplossingsrichtingen

Bij het opstellen van het advies zijn verschillende oplossingsrichtingen afgewogen:

▪ Afsluiten

Volledige afsluiting van de polderwegen en *afsluiting in de spitsperioden* leiden tot een maximale reductie van de verkeersintensiteit op de polderwegen. Beide oplossingen hebben echter als nadeel dat de bereikbaarheid van inwoners en bestemmingsverkeer ernstig wordt belemmerd. Daarbij is er een reële kans op ver-

plaatsing van het probleem indien de maatregel niet op alle parallelle routes van de A13 wordt ingevoerd. Ook bestaat een grote kans op langdurige procedures, aangezien er veel belanghebbenden zijn die bezwaar kunnen aantekenen tegen de maatregel en hiertegen in beroep kunnen gaan.

▪ **Selectieve toegangsverlening**

Bij een systeem van *selectieve toegangsverlening* is de selectie van de doelgroep die voor een ontheffing in aanmerking komt, een zeer complex proces. Ook dit zal naar verwachting leiden tot langdurige procedures.

▪ **Doseren**

Bij *verkeersdosering* op de polderwegen worden geen wegen fysiek afgesloten voor verkeer. Doseren maakt sluiproutes wel minder aantrekkelijk voor verkeer. Dit gebeurt door verkeerslichten te plaatsen die het verkeer gedoseerd toegang bieden. Handhaving is gegarandeerd door middel van een fysieke beweegbare afsluiting. Door het verkeer gedoseerd te laten passeren, ontstaan wachtrijen. Naar verwachting zal een deel van het doorgaand verkeer hierdoor terugkeren naar de rijkswegen.

2.4 Ligging van de doseerinstallaties

Na afweging van alle oplossingsrichtingen, rekening houdend met de uitkomsten van de meedenkavonden, rekening houdend met beperken van de nadelen voor bewoners, en rekening houdend met de wens op korte termijn iets aan het sluipt-verkeer te doen, heeft AGV de stuurgroep (bestaande uit de wethouders van de deelnemende gemeenten en de Gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland) geadviseerd te kiezen voor het plaatsen van doseerinstallaties aan de zuidkant van Midden-Delfland. Er worden doseerinstallaties geplaatst op de volgende wegen:

- Holyweg, tussen Abelendreef en Breeweg.
- Harreweg, tussen Woudweg en de komgrens van Schiedam.
- Kandelaarweg, ter hoogte van de Kandelaarbrug.

Daarnaast wordt geadviseerd verkeer op de Rotterdamseweg – Delftweg ter hoogte van de passage door De Zweth altemeerend de kern te laten passeren. Handhaving vindt hier plaats door middel van verkeerslichten en camera's. Blokkers zijn hier niet wenselijk in verband met de kans op aanrijding, waardoor bussen de toegang tot De Zweth volledig kunnen blokkeren.

Dit advies is door de betrokken gemeenten overgenomen.

2.5 Kenmerken systeem

Bij doseren kan al het verkeer gebruik blijven maken van de polderwegen. Naar verwachting zal dit tot minder bezwaar- en beroepsprocedures leiden dan de overige oplossingsrichtingen. Hierdoor is de maatregel op korte termijn in te voeren.

Alle passerende automobilisten krijgen te maken met een bepaalde wachttijd. De duur hiervan is instelbaar en onder meer afhankelijk van de drukte op de rijkswegen A4, A13 en A20. Ook bewoners en overig bestemmingsverkeer krijgen te maken met een wachttijd.

Fietsers kunnen zonder vertraging langs de doseerinstallaties rijden via een vrijliggende fietsstrook aan weerszijden van de doseerinstallaties. Op de route door De Zweth zal de bus door middel van beïnvloeding van de verkeersinstallatie een eventuele wachtrij voor zich uit duwen, zodat de bus met minimale vertraging kan passeren. Hierdoor wordt de wachttijd voor het openbaar vervoer tot een minimum beperkt. Bij calamiteiten worden de installaties uitgeschakeld, zodat hulpdiensten te allen tijde zonder vertraging in en uit het gebied kunnen rijden.

Alleen verkeer in de spitsperioden en in de spitsrichting ('s ochtend naar het noorden, 's avonds naar het zuiden) zal worden gedoseerd. Verkeer in de tegengestelde richting wordt niet gedoseerd. Voor inwoners van Schipluiden betekent dit dat zij in de ochtendspits zonder vertraging in zowel naar het noorden als naar het zuiden kunnen rijden. Alleen als zij in de ochtendspits eerst naar Schiedam of Vlaardingen rijden, en daarna weer terug, krijgen zij te maken met vertraging. In de avondspits krijgen inwoners alleen te maken met vertraging wanneer zij vanuit Schipluiden naar Schiedam of Vlaardingen rijden.

Bij de keuze voor de locaties is rekening gehouden met de inpassing van de wachtrijen.

2.6 Effecten voor inwoners Schipluiden

De doseerinstallaties zijn alleen in de spitsperioden in werking. Alleen verkeer in de spitsrichting ('s ochtends naar het noorden, 's avonds naar het zuiden) wordt gedoseerd. Verkeer in de tegengestelde richting wordt niet gedoseerd. Dit verkeer krijgt voorrang bij de doseerinstallaties boven het verkeer dat in de spitsrichting rijdt. Voor inwoners van Schipluiden betekent dit dat zij in de ochtendspits zonder vertraging zowel naar het noorden (doseerinstallaties worden niet gepasseerd) als naar het zuiden (tegenspitsrichting) kunnen rijden. Alleen wanneer zij in de ochtendspits eerst naar het zuiden rijden, en daarna (ook in de ochtendspits) weer terug waarbij een doseerinstallatie wordt gepasseerd, krijgen zij te maken met vertraging. In de avondspits kan ook zonder vertraging naar het noorden worden gereden (doseerinstallaties worden niet gepasseerd). In de avondspits krijgen be-

woners van Schipluiden alleen te maken met vertraging wanneer zij vanuit Schipluiden richting het zuiden rijden en hierbij een doseerinstallatie passeren. Rijden zij vanuit Schipluiden naar een bestemming in Midden-Delfland noordelijk van de doseerinstallaties, is geen sprake van vertraging.

2.7 Oplossing Maasland

Het advies om tevens een doseerinstallatie te plaatsen op de Oostgaag of op de Molenweg ten noorden van Maasland is niet door het bestuurlijk overleg overgenomen. De betreffende wegen zijn in beheer bij de Provincie Zuid-Holland. Deze is niet voornemens sluipverkeerwerende maatregelen toe te staan op provinciale wegen. Er wordt nog gezocht naar een alternatieve oplossing in Maasland in de vorm van een verkeerscirculatieplan, waardoor omrijden via Maasland eveneens onaantrekkelijk wordt.

3 VRAGEN EN OPMERKINGEN

Naar aanleiding van de presentatie is de mogelijkheid gegeven vragen te stellen of alternatieve zienswijzen kenbaar te maken.

- Is er ter hoogte van de doseerinstallaties sprake van één of twee rijstroken?
> > Eén. De wegen zullen niet worden verbreed.
- Het is de bedoeling dat sluipverkeer terugkeert naar de A13. Deze zit echter reeds vol. > > De drukte op de A4, A13 en A20 is ook de oorzaak van het sluipverkeer op de polderwegen. Evenwel is de verwachting dat een deel van het sluipverkeer zal terugkeren naar de rijkswegen. Om weglekken van verkeer naar alternatieve routes langs via de polderwegen te voorkomen, wordt een samenhangend plan voorgesteld met sluipverkeerwerende maatregelen op alle polderwegen in Midden-Delfland.
- Het plaatsen van doseerinstallaties op de polderwegen zal een toename van de verkeersdruk op de wegen rond Maasland veroorzaken, aangezien daar geen doseerinstallatie wordt geplaatst. > > Het beleid van de Provincie Zuid-Holland is erop gericht geen verkeersbelemmerende maatregelen te nemen op provinciale wegen. Van maatregelen op de Molenweg zou een precedent kunnen uitgaan naar andere provinciale wegen. De Provincie Zuid-Holland is daarom niet bereid mee te werken aan een dergelijke oplossing. Overname van de Molenweg door de gemeente Maasland, waardoor op de Molenweg alsnog maatregelen mogelijk zouden worden, is voor de provincie wel bespreekbaar, doch voor de gemeente Maasland niet. Wel is een verkeerscirculatieplan voor Maasland gemaakt. Hierin is ondermeer een reconstructie van het kruispunt aan de zuidzijde van Maasland bij de afrit van de A20 voorzien. Binnenkort start de inspraak voor dit plan. Sluipen via Maasland (Westgaag en Gaagweg) wordt onaantrekkelijk door de voorgestelde maatregelen.

- De toename van de verkeersdruk op de polderwegen kan er aan bijdragen dat de A4 sneller wordt aangelegd. >> De aanleg van de A4 is nog onzeker. Wanneer hierover positief wordt besloten, zal de weg er niet op korte termijn liggen. De voorgestelde sluipverkeerwerende maatregelen bieden juist een oplossing voor de korte termijn.
- Langs de wegen in Schipluiden liggen gootjes. Door de drukte op de wegen worden fietsers aan de kant gedrukt, wat tot gevaarlijke situaties leidt. >> Dit probleem is ook tijdens de meedenkavonden gemeld. Door de hoeveelheid sluipverkeer terug te dringen, zal ook de verkeersveiligheid verbeteren.
- Als de doseerinstallaties buiten gebruik zijn, leidt dat op heel korte termijn weer tot sluipverkeer. Automobilisten lichten elkaar razendsnel in met behulp van mobiele telefoons. >> Wanneer de installaties weer in gebruik zijn, zal een deel van dit verkeer toch weer terugkeren naar de rijkswegen. Wanneer iemand een paar keer vertraging heeft opgelopen voor een doseerinstallatie, zal hij naar verwachting een alternatieve route kiezen.
- Waarom is er niet voor gekozen bijvoorbeeld 5 auto's tegelijk te doseren, en vervolgens het verkeerslicht iets langer op rood te laten? >> Dit heeft te maken met de veiligheid. Als er vijf auto's kunnen doorrijden, is de kans groot dat de zesde auto niet zal wachten en vervolgens op de blokker rijdt.
- Wat gebeurt er wanneer twee auto's elkaar moeten passeren? >> Door te doseren wordt de afstand tussen twee auto's in de spitsrichting groter. Er is dan voldoende tijd om bij nadering van een tegenligger een passeerhaven te bereiken.
- Hoe is de situatie momenteel in Vianen, waar een vergelijkbaar doseersysteem operationeel is? >> Er is sprake van een forse daling van de hoeveelheid sluipverkeer. De Hoge Raad heeft toestemming gegevens het systeem op termijn om te bouwen tot een selectief toegangstelsysteem. Het effect van de doseerinstallaties is dusdanig positief dat hier nog geen aanleiding toe is. Maandelijks wordt het effect van het systeem bekeken.
- De files op het Prins Clausplein zijn ook merkbaar in de vorm van een toename van het sluipverkeer op de polderwegen in Midden-Delfland. >> Dit onderstreept nogmaals de noodzaak van het nemen van sluipverkeerwerende maatregelen.
- Wat wordt gedaan om te voorkomen dat verkeer na het passeren van de doseerinstallaties de snelheid verhoogt om verloren tijd in te halen? >> Geadviseerd is om snelheidsremmende maatregelen te nemen. De Dienst Landelijk Gebied, ook deel uitmakend van de begeleidingsgroep voor het onderzoek naar de verkeersdruk op de polderwegen, is hier al enige tijd mee bezig.

Om 21.15 uur wordt gepauzeerd. Er is de mogelijkheid kaarten van het plangebied te bekijken. Ook kunnen schriftelijke reacties worden ingediend. Om 21.25 uur wordt de inspraakavond hervat.

- Kunnen twee vrachtwagens elkaar straks passeren op de Holyweg? >> Dat kan nu ook. De weg wordt in principe verbreed. De situatie is straks in zoverre anders dan nu, dat vrachtwagens ook moeten wachten in een wachtrij voor de doseerinstallatie en dus niet aan de kant kunnen gaan om een tegemoetkomende vrachtwagen te laten passeren. Hier zal nog goed naar worden gekeken.
- Kan de Holyweg ter plaatse van de doseerinstallatie worden verbreed? >> Gebleken is dat dit zowel civieltechnisch als bestemmingsplantechnisch niet mogelijk is.
- Kunnen fietsers gebruik blijven maken van de Holyweg? >> Het wegprofiel van de Holyweg is onvoldoende breed om ook een onbelemmerde doorgang voor fietsers langs de wachtrij voor de doseerinstallatie mogelijk te maken. (Brom)fietsers zullen naar verwachting de wachtrij links passeren, hetgeen tot conflictsituaties kan leiden. In het kader van het Programma Reconstructie Midden-Delfland worden nieuwe fietspaden aangelegd door de Holier Hoekse Polder (verbinding Vlaardingen-Noord – Breeweg) en langs de Vlaardingse Vaart. Ook is er een alternatief via de wijk en de aansluiting bij de kruising Woudweg – Breeweg. Er zullen derhalve naar verwachting weinig (brom)fietsers gebruik blijven maken van de Holyweg. In de periode nadat de doseerinstallaties in gebruik zijn genomen, zal de verkeersveiligheid ter plekke goed in de gaten worden houden. Indien blijkt dat toch veel (brom)fietsers gebruik blijven maken van de Holyweg en dit tot conflictsituaties leidt, kan wellicht een besluit worden genomen dat het fietsen en brommen op de Holyweg verbiedt.
- Bedrijven aan de polderwegen dienen in de ochtendspits bereikbaar te zijn voor bezoekers en leveranciers. Hoe is dit in het advies betrokken? >> Dit aspect is nadrukkelijk in de afweging betrokken. Evenwel is gemeend dat dit niet dient op te wegen tegen de voordelen van doseren zoals dat nu wordt voorgesteld en de nadelen van een selectief toegangssysteem, dat mogelijk pas op lange termijn kan worden ingevoerd.
- Bedraagt de minimale wachttijd voor een doseerinstallatie altijd 5 minuten? >> Een richtsnelheid is circa 1 auto per 30 seconden. Bij een wachtrij van 60 auto's staat de laatste auto dan circa een kwartier in de wachtrij. De wachttijd is echter volledig instelbaar en kan afhangen van ondermeer de drukte op de rijkswegen en de lengte van de wachtrij voor de doseerinstallaties. Uitgangspunt is doseren gedurende de spitsperioden. De tijdvakken dat de installaties operationeel zijn, zijn evenwel nog niet definitief vastgesteld. Voorlopig wordt uitgegaan van de ochtendspits tussen 06.00 – 09.00 uur en de avondspits tussen 16.00 en 19.00 uur. Indien dat nodig is, kan de werkingsduur van de doseerinstallaties ook worden verlengd (bijvoorbeeld tot 10.00 uur 's ochtends).
- Hoe wordt voorkomen dat de staart van de wachtrij andere straten en in- en uitritten blokkeert? >> Bij de inpassing wordt rekening gehouden met wachtrijen van 200 à 300 meter. Wanneer deze vollopen, zal de doseersnelheid tij-

delijk worden verhoogd zodat de wachtrij geen straten en in- en uitritten blokkeert.

- Het is raadzaam automobilisten door middel van publicatieborden op de maatregelen te wijzen (bijvoorbeeld tekst 'sluipen via polderwegen niet mogelijk'). Met name wanneer de doseerinstallaties net zijn geplaatst, moet rekening worden gehouden met een gewenningsperiode voor automobilisten.
- Wie beheert de doseerinstallatie op de Holyweg? > > De gemeente Vlaardingen, aangezien deze wegbeheerder is. De beheersorganisatie wordt nog nader uitgewerkt.
- Hoe wordt omgegaan met motorfietsen die de doseerinstallaties willen passeren? > > Volgens de wet dienen deze in de wachtrij aan te sluiten. De kans is groot dat zij net als fietsers de wachtrij zullen passeren. Dit is in het plan echter niet voorzien.

Om 22.00 uur dankt wethouder Van der Berg alle aanwezigen voor hun inbreng en wordt de inspraakavond afgesloten. De aanwezigen kunnen een presentielijst tekenen. Zij krijgen dan het verslag van deze avond thuisgestuurd.

Deelnemers volgens presentielijst

bijlage 1

Naam deelnemer		Woonplaats
Weth.	P. v.d. Berg	Schipluiden
Ambt.	P. v.d. Hoek	Schipluiden
1	G. v. Winden	Schipluiden
2	W. v.d. Plas	Schipluiden
3	M.C.M. Dukker	Schipluiden
4	G. v.d. Kooij	Schipluiden
5	A. v. Schie	Schipluiden
6	M. Hofstede	Schipluiden
7	C.E. 't Hoog - Noordam	Schipluiden
8	C. v. Dijk	Schipluiden
9	S.M. v. Staalduynen	Schipluiden
10	A. Kemps	Delft
11	De heer F. v.d. Ark	Schipluiden

/IGI/

Verslag inspraakavond Delft

bijlage 3

Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland

Verslag inspraakavond 5 juni 2001

Delftstede, Phoenixstraat 66, Delft

Deelnemers volgens presentielijst: zie bijlage

Begeleiding AGV: ing. P.M.N. Stienstra
 drs. N.G. Nijhof

1 INLEIDING

Wethouder Torenstra vervangt wethouder Grashoff en heet iedereen om 20.15 uur van harte welkom op de inspraakavond. AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer is door de gemeenten Schiedam, Rotterdam Overschie, Vlaardingen, Maasland, Schipluiden en Delft gevraagd advies uit te brengen over de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen ten aanzien van sluipverkeer op de polderwegen in Midden-Delfland. Geadviseerd wordt op een aantal locaties op de polderwegen een doseerinstallatie te plaatsen. Het eindrapport van AGV is onlangs afgerond. Het advies dat hierin is verwoord is overgenomen door de gemeenten. Inmiddels is in de gemeenten Schiedam, Rotterdam Overschie, Vlaardingen, Schipluiden en Delft de inspraakprocedure gestart.

Voor Maasland zal een aparte oplossing worden gezocht. Deze inspraakavond is op de eerste plaats bedoeld om de aanwezigen te informeren over het advies. Op de tweede plaats kunnen vragen worden gesteld en kan worden gereageerd op het advies. De opgetekende reacties worden samen met de nadien ingediende schriftelijke reacties gebundeld tot een inspraakrapport. De afzonderlijke gemeenteraden zullen op basis van het advies en het inspraakrapport een definitief besluit nemen.

2 PRESENTATIE ADVIES

De heer Nijhof gaat in een presentatie achtereenvolgens in op het reeds doorlopen en nog te doorlopen proces, de resultaten uit de meedenkavonden in oktober 2000, de afgewogen oplossingsrichtingen, de locatie van de doseerinstallaties, de kenmerken van het systeem en de effecten voor inwoners van Delft en Abtswoude en de voorgestelde oplossing voor Maasland.

2.1 Proces

Het proces tot nu toe is als volgt verlopen:

- april 2000: bestuurlijke voorkeur voor doseren;
- juli 2000: opdracht onderzoek AGV;
- oktober 2000: 6 meedenkavonden;
- november 2000: aanvullende enquête;
- februari 2001: bestuurlijk overleg: definitieve keuze voor doseren;
- maart 2001: overleg situatie Maasland (zie verder);
- april 2001: eindrapport gereed.

Momenteel is de inspraak gestart. In de zomer zullen de ingediende reacties worden verwerkt. De volgende planning wordt nagestreefd:

- september 2001: raadsbesluiten;
- oktober 2001: start aanbesteding;
- december 2001: start realisering;
- zomer 2002: realisering gereed.

2.2 Resultaten meedenkavonden

In oktober 2000 heeft AGV een zestal meedenkavonden georganiseerd in Midden-Delfland. De belangrijkste uitkomsten van deze avonden waren:

- Bewoners zien zichzelf niet als veroorzaker van het probleem.
- Bewoners hebben een voorkeur voor selectieve toegang, waarbij zij een ontheffing krijgen om van de polderwegen gebruik te kunnen blijven maken.
- Er dienen voorzieningen te worden getroffen voor het aanwezige landbouwverkeer.
- Bewoners wijzen op het gevaar van hoge snelheden na het passeren van de doseerinstallaties. Om dit tegen te gaan zijn snelheidsremmende maatregelen gewenst.

2.3 Afgewogen oplossingsrichtingen

Bij het opstellen van het advies zijn verschillende oplossingsrichtingen afgewogen:

▪ Afsluiten

Volledige afsluiting van de polderwegen en *afsluiting in de spitsperioden* leiden tot een maximale reductie van de verkeersintensiteit op de polderwegen. Beide oplossingen hebben echter als nadeel dat de bereikbaarheid van inwoners en bestemmingsverkeer ernstig wordt belemmerd. Daarbij is er een reële kans op ver-

plaatsing van het probleem indien de maatregel niet op alle parallelle routes van de A13 wordt ingevoerd. Ook bestaat een grote kans op langdurige procedures, aangezien er veel belanghebbenden zijn die bezwaar kunnen aantekenen tegen de maatregel en hiertegen in beroep kunnen gaan.

- **Selectieve toegangsverlening**

Bij een systeem van *selectieve toegangsverlening* is de selectie van de doelgroep die voor een ontheffing in aanmerking komt, een zeer complex proces. Ook dit zal naar verwachting leiden tot langdurige procedures.

- **Doseren**

Bij *verkeersdosering* op de polderwegen worden geen wegen fysiek afgesloten voor verkeer. Doseren maakt sluiproutes wel minder aantrekkelijk voor verkeer. Dit gebeurt door verkeerslichten te plaatsen die het verkeer gedoseerd toegang bieden. Handhaving is gegarandeerd door middel van een fysieke beweegbare afsluiting. Door het verkeer gedoseerd te laten passeren, ontstaan wachtrijen. Naar verwachting zal een deel van het doorgaand verkeer hierdoor terugkeren naar de rijkswegen.

2.4 Ligging van de doseerinstallaties

Na afweging van alle oplossingsrichtingen, rekening houdend met de uitkomsten van de meedenkavonden, rekening houdend met beperken van de nadelen voor bewoners, en rekening houdend met de wens op korte termijn iets aan het sluipverkeer te doen, heeft AGV de stuurgroep (bestaande uit de wethouders van de deelnemende gemeenten en de Gedeputeerde van de Provincie Zuid-Holland) geadviseerd te kiezen voor het plaatsen van doseerinstallaties aan de zuidkant van Midden-Delfland. Er worden doseerinstallaties geplaatst op de volgende wegen:

- Holyweg, tussen Abelendreef en Breeweg.
- Harreweg, tussen Woudweg en de komgrens van Schiedam.
- Kandelaarweg, ter hoogte van de Kandelaarbrug.

Daarnaast wordt geadviseerd verkeer op de Rotterdamseweg – Delftweg ter hoogte van de passage door De Zweth altemeer de kern te laten passeren. Handhaving vindt hier plaats door middel van verkeerslichten en camera's. Blokkers zijn hier niet wenselijk in verband met de kans op aanrijding, waardoor bus- en de toegang tot De Zweth volledig kunnen blokkeren.

Dit advies is door de betrokken gemeenten overgenomen.

2.5 Kenmerken systeem

Bij doseren kan al het verkeer gebruik blijven maken van de polderwegen. Naar verwachting zal dit tot minder bezwaar- en beroepsprocedures leiden dan de overige oplossingsrichtingen. Hierdoor is de maatregel op korte termijn in te voeren.

Alle passerende automobilisten krijgen te maken met een bepaalde wachttijd. De duur hiervan is instelbaar en onder meer afhankelijk van de drukte op de rijkswegen A4, A13 en A20. Ook bewoners en overig bestemmingsverkeer krijgen te maken met een wachttijd.

Fietsers kunnen zonder vertraging langs de doseerinstallaties rijden via een vrijliggende fietsstrook aan weerszijden van de doseerinstallaties. Op de route door De Zweth zal de bus door middel van beïnvloeding van de verkeersinstallatie een eventuele wachtrij voor zich uit duwen, zodat de bus met minimale vertraging kan passeren. Hierdoor wordt de wachttijd voor het openbaar vervoer tot een minimum beperkt. Bij calamiteiten worden de installaties uitgeschakeld, zodat hulpdiensten te allen tijde zonder vertraging in en uit het gebied kunnen rijden.

Alleen verkeer in de spitsperioden en in de spitsrichting ('s ochtend naar het noorden, 's avonds naar het zuiden) zal worden gedoseerd. Verkeer in de tegenovergestelde richting wordt niet gedoseerd. Voor inwoners van Schipluiden betekent dit dat zij in de ochtendspits zonder vertraging in zowel naar het noorden als naar het zuiden kunnen rijden. Alleen als zij in de ochtendspits eerst naar Schiedam of Vlaardingen rijden, en daarna weer terug, krijgen zij te maken met vertraging. In de avondspits krijgen inwoners alleen te maken met vertraging wanneer zij vanuit Schipluiden naar Schiedam of Vlaardingen rijden.

Bij de keuze voor de locaties is rekening gehouden met de inpassing van de wachtrijen.

2.6 Effecten voor inwoners Delft en Abtswoude

De doseerinstallaties zijn alleen in de spitsperioden in werking. Alleen verkeer in de spitsrichting ('s ochtends naar het noorden, 's avonds naar het zuiden) wordt gedoseerd. Verkeer in de tegengestelde richting wordt niet gedoseerd. Dit verkeer krijgt voorrang bij de doseerinstallaties boven het verkeer dat in de spitsrichting rijdt. Voor inwoners van Delft en Abtswoude betekent dit dat zij in de ochtendspits zonder vertraging zowel naar het noorden (doseerinstallaties worden niet gepasseerd) als naar het zuiden (tegenspitsrichting) kunnen rijden. Alleen wanneer zij in de ochtendspits eerst naar het zuiden rijden, en daarna (ook in de ochtendspits) weer terug waarbij een doseerinstallatie wordt gepasseerd, krijgen zij te maken met vertraging. In de avondspits kan ook zonder vertraging naar het noorden worden gereden (doseerinstallaties worden niet gepasseerd). In de

avondspits krijgen bewoners van Delft en Abtswoude alleen te maken met vertraging wanneer zij vanuit Delft of Abtswoude richting het zuiden rijden en hierbij een doseerinstallatie passeren. Rijden zij vanuit Delft of Abtswoude naar een bestemming in Midden-Delfland noordelijk van de doseerinstallaties, is geen sprake van vertraging.

2.7 Oplossing Maasland

Het advies om tevens een doseerinstallatie te plaatsen op de Oostgaag of op de Molenweg ten noorden van Maasland is niet door het bestuurlijk overleg overgenomen. De betreffende wegen zijn in beheer bij de Provincie Zuid-Holland. Deze is niet voornemens sluipverkeerwerende maatregelen toe te staan op provinciale wegen. Er wordt nog gezocht naar een alternatieve oplossing in Maasland in de vorm van een verkeerscirculatieplan, waardoor omrijden via Maasland eveneens onaantrekkelijk wordt.

3 VRAGEN EN OPMERKINGEN

Naar aanleiding van de presentatie is de mogelijkheid gegeven vragen te stellen of alternatieve zienswijzen kenbaar te maken.

- Is het mogelijk dat (vracht)wagens de doseerinstallaties zullen omzeilen door er langs te rijden? >> Ten eerste is de doorgang ook breed genoeg voor vrachtverkeer. Ten tweede kan de wegbeheerder paaltjes plaatsen waardoor passeren door de berm niet mogelijk is.
- Welke wettelijke basis bestaat er om een weg aan te duiden als sluipweg? >> Er bestaat geen wettelijke basis voor het begrip sluipverkeer of sluiproute. Bepalend is of er redenen zijn waarom bepaald verkeer op een bepaalde route als onwenselijk kan worden betiteld. Overigens zal in de besluitvorming niet van sluipverkeer worden gesproken, maar van onwenselijk verkeer.
- De wegenstructuur in Midden-Delfland is niet meer toegerust op het afwijken van de huidige verkeersstromen. In de toekomst zal de hoeveelheid verkeer verder toenemen. Lapmiddelen zijn daarom niet gewenst, maar zal een structurele oplossing moeten worden gevonden.
- Doserende is een vrij draconische maatregel. >> Alle verkeer kan in principe gebruik blijven maken van de polderwegen. Doserende is derhalve minder draconisch dan afsluiten of selectieve toegang.
- Elders, bijvoorbeeld in Pijnacker, is het wel mogelijk selectieve toegang in te voeren. Wat is het verschil met de situatie in Midden-Delfland? >> De omstandigheden in Midden-Delfland zijn niet te vergelijken met Pijnacker. Circa 90% van het verkeer op de polderwegen rijdt tussen Delft enerzijds en Schiedam / Vlaardingse anderzijds. Al deze mensen zijn in principe belanghebbend. Indien deze allemaal een pasje krijgen, wordt de verkeersintensiteit derhalve

nauwelijks kleiner. Daarnaast is het aantal belanghebbenden in Midden-Delfland veel groter dan in Pijnacker, hetgeen de kans op vertragende procedures groter maakt.

- Hoe zet de oplossing bij De Zweth er uit? >> In de kern De Zweth zijn er thans problemen indien tegenliggers elkaar binnen de kern moeten passeren. Dit leidt regelmatig tot opstoppen en agressie. Voorgesteld wordt het verkeer uit beide richtingen tijdens de spits met behulp van een verkeersregeling om-en-om doorgang te verlenen. Wachtrijen vormen zich zo dus buiten de bebouwde kom, zodat directe overlast voor inwoners van De Zweth tot een minimum wordt beperkt. Overtredingen worden geregistreerd met behulp van een roodlicht- / snelheidscamera. Voor fietsers wordt met gekleurd asfalt een aparte rijstrook aangegeven, waardoor zij zonder hinder en veilig de kern in en uit kunnen rijden. Lijnbussen kunnen de verkeersregeling beïnvloeden, waardoor zij met geringe vertraging kunnen passeren.
- Er is tijdens de meedenkavonden door veel aanwezigen met nadruk gewezen op de veiligheids- en leefbaarheidsproblemen op de polderwegen. Met name op de weg Abtswoude, die de woonwijken Tanthof-Oost en -West doorsnijdt, wordt veel te hard gereden. De verkeersveiligheid van met name het langzame verkeer is hierdoor in het geding. De kans is groot dat automobilisten na het passeren van de doseerinstallaties de snelheid zullen opvoeren om verloren tijd in te halen ('inhaaleffect'). Snelheidsremmende maatregelen zijn daarom gewenst. Dit is ook al vaak aan de gemeente Delft kenbaar gemaakt. Er zijn nu alleen enkele drempels aangelegd. >> Verkeersveiligheid is geen primair aandachtspunt in het onderzoek naar de verkeersdruk op de polderwegen in Midden-Delfland. Het onderzoek heeft zich gericht op maatregelen die tot doel hebben de hoeveelheid verkeer op de polderwegen terug te dringen. Als gevolg hiervan zal de verkeersveiligheid ook kunnen verbeteren. Daarnaast houdt de Dienst Landelijk Gebied zich bezig met het verbeteren van de verkeersveiligheid op de polderwegen.
- De aanwezigen benadrukken de wens om snelheidsremmende maatregelen te nemen wanneer de doseerinstallaties worden geplaatst. >> In Vianen, waar ook een doseerinstallatie is geplaatst op een aantal polderwegen, heeft zich dit effect niet voorgedaan.
- Wethouder Torenstra geeft aan dat doseren de enige oplossing is die op korte termijn kan worden ingevoerd. Met betrekking tot de wens om snelheidsremmende maatregelen te nemen geeft hij aan dat dit bespreekbaar is en wijst hij op de mogelijkheid deze wens ook tijdens de Commissievergaderingen nog eens te uiten.
- De Rotterdamseweg is onlangs opnieuw geasfalteerd. De weg nodigt nu uit om erg hard te rijden. Tijdens de meedenkavonden is de idee geopperd door middel van het toepassen van gekleurde asfaltstroken een smaller wegprofiel te suggereren, waardoor minder hard zal worden gereden. Daarnaast is destijds een alternatieve oplossing aangedragen in de vorm van een tijdsregistratiesysteem. >> Er is geen juridische grondslag voor een dergelijk systeem. Het is onmogelijk een minimale tijdslimiet voor het verkeer in te stellen. Wan-

AGV

neer het systeem wordt gebruikt om de maximum snelheid te registreren, ontstaat een handhavingprobleem in verband met de beperkte capaciteit bij politie en justitie. Bovendien wordt dan geen oplossing geboden voor de hoeveelheid verkeer op de polderwegen.

Om 21.15 uur wordt gepauzeerd. Er is de mogelijkheid kaarten van het plangebied te bekijken. Ook kunnen schriftelijke reacties worden ingediend. Om 21.30 uur wordt de inspraakavond hervat.

- Het verslag van deze avond vermeldt bij de vragen en opmerkingen geen naam. Is het dan wel mogelijk een eventueel beroep te baseren op de gemaakte opmerking? >> Er is nu nog geen sprake van bezwaar maken, er worden alleen zienswijzen opgetekend.
- Is het mogelijk de doseerinstallatie gedurende de gehele spits het verkeer te laten blokkeren en alleen buiten de spits verkeer door te laten? >> In dat geval is er feitelijk sprake van afsluiten van de wegen. Dit zal worden gezien als een onrechtmatig maatregel. Er is evenwel geen wettelijk vastgelegd criterium dat het onderscheid tussen afsluiten en doseren afbakt door middel van een minimale doseersnelheid.
- Wat is de orde van grootte van verkeersreductie bij doseren? De huidige verkeersintensiteit is circa 500 auto's per uur in de spits. Bij een doseersnelheid van 1 auto per halve minuut zullen 120 auto's per uur in de spits worden doorgelaten. De doseersnelheid is aanpasbaar en kan mede afhangen van de drukte op de rijkswegen. Er is echter geen directe koppeling. De gemeente als wegbeheerder kan de doseersnelheid aanpassen. In Vianen bedraagt de wachttijd circa 5 - 15 minuten. Gebleken is dat veel verkeer na verloop van tijd weer terugkeert naar de rijkswegen.
- Welke oplossingen zijn mogelijk wanneer het reeds genoemde 'inhaaleffect' toch zal optreden? >> Er is een breed scala aan snelheidsremmende maatregelen. Gezien de beperkte breedte van de polderwegen zijn oplossingen als asverspringingen en dergelijke niet toepasbaar. Er zal een oplossing moeten worden gezocht in de vorm van drempels. Door Gumatec-drempels toe te passen, blijft de trillingsoverlast beperkt. In verblijfsgebieden kunnen ook kruispuntplateaus worden toegepast.
- In De Zweth zijn op enkele plaatsen passeerplaatsen waar het verkeer alternerend voorrang heeft aangelegd. Is het mogelijk dit overal toe te passen en de voorrang af te laten hangen van de spitsrichting? >> Gezien de drukte in de spits zal verkeer in de tegenspitsrichting naar verwachting moeite hebben de passeerplaatsen te passeren. Automobilisten zullen hen naar verwachting niet of nauwelijks voorrang verlenen.
- Aan de Rotterdamseweg is een begraafplaats gelegen. Wordt een begrafenisstoet ook gedoseerd? >> Ja, aangezien er geen wettelijke grond is voor een begrafenisstoet een uitzondering te maken. Dit geldt ook voor de huisarts en de veearts. Overigens wordt alleen in de spitsperioden gedoseerd. In de ochtendspits zal er waarschijnlijk geen begrafenisstoet willen passeren, in de

avondspits kan dit wel eens voorkomen. Overigens worden ook motorrijders gedoseerd.

- Aan hulpdiensten wordt wel vrije doorgang verleend. Is hierop controle mogelijk? > > Het uitschakelen van de doseerinstallaties bij calamiteiten gebeurt centraal en geldt voor alle doseerinstallaties, zodat hulpdiensten van alle kanten zonder vertraging het gebied kunnen bereiken. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de doseerinstallatie. De beheersstructuur wordt nog nader uitgewerkt. Hierin worden ook de verantwoordelijkheden vastgelegd.

Om 22.00 uur dankt wethouder Torenstra alle aanwezigen voor hun inbreng en wordt de inspraakavond afgesloten. De aanwezigen kunnen een presentielijst tekenen. Zij krijgen dan het verslag van de avond thuisgestuurd.

Deelnemers volgens presentielijst

bijlage 1

	Naam deelnemer	Woonplaats
Weth.	J. Torenstra	Delft
Ambt.	J. Hutten	Delft
1	R. Aarts	Rotterdam
2	H. Klootwijk	Delft
3	J. Salden	Delft
4	A. van der Kooij	Delft
5	B. Slee	Delft
6	J.L. Tetteroo	Delft
7	G.W. Stegehuis	Delft
8	H. Kuizenga	Delft