

Verslag inspraakavond Vlaardingen

bijlage 4

Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland

Verslag inspraakavond 13 juni 2001

Wijkcentrum Holy, Aristide Briandring 90, Vlaardingen

Deelnemers volgens presentielijst: zie bijlage

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

1 INLEIDING

Wethouder Kool 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 Vlaardingen 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 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 Vlaardingen

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 Vlaardingen betekent dit dat zij in de ochtendspits vrij kunnen rijden naar het zuiden en gedoseerd richting Schipluiden, Abtswoude en Delft. Verkeer met een herkomst ten zuiden van de doseerinstallaties dat in de ochtendspits via de Holyweg naar het noorden wil rijden wordt eveneens gedoseerd. Verkeer vanuit Schipluiden, Abtswoude en Delft kan in de ochtendspits vrij doorrijden naar Vlaardingen. In de avondspits kan verkeer vanuit Vlaardingen vrij naar het noorden en het zuiden rijden. Verkeer vanuit Schipluiden, Abtswoude en

Delft richting Vlaardingen wordt gedoseerd. Verkeer met een herkomst ten zuiden van de doseerinstallaties dat in de avondspits via de Holyweg naar het noorden wil rijden wordt niet gedoseerd.

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 sluipverkeerderende 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.

- In april 2000 was sprake van een bestuurlijke voorkeur voor doseren. Was er toen al een besluit genomen? > > Nee, aan AGV is gevraagd samen met de bewoners van Midden-Delfland de wenselijkheid en de haalbaarheid van verschillende oplossingsrichtingen te onderzoeken.
- De bewoners van de Abelendreef zijn in oktober vorig jaar niet uitgenodigd voor de meedenkavonden. Daarom was de opkomst op de avond in Vlaardingen erg laag (17 personen). Ook inwoners van Schipluiden waren slecht op de hoogte. > > De gemeente heeft gezorgd voor publicatie van een persbericht in de lokale media. Het wordt betreurd dat blijkbaar maar weinig mensen de uitnodiging hebben opgemerkt. De gemeente zegt toe in de eerst volgende editie van Groot Vlaardingen het persbericht opnieuw af te drukken, waarbij vermeld wordt tot welke datum inspraakreacties kunnen worden ingediend.
- Aan wie is in november 2000 de enquête verstuurd? > > Om inzicht te krijgen in het reisgedrag is aan de aanwonenden van de polderwegen een enquête gestuurd. In totaal hebben zijn ruim 600 adressen aangeschreven. Ongeveer de helft heeft gereageerd. De locatie van de doseerinstallaties van de polderwegen is mede op het verkregen inzicht gebaseerd. Door de doseerinstallaties aan de zuidkant van Midden-Delfland te situeren, blijft de overlast voor deze bewoners het meest beperkt.
- Wie worden in het onderzoek als 'bewoners' aangeduid? > > De aanwonenden van de polderwegen.
- Welke definitie van sluipverkeer is gehanteerd? > > Er bestaat geen eenduidige definitie van sluipverkeer. In het onderzoek is verkeer dat in de spitsperiodes geen bestemming aan de polderwegen heeft, aangeduid als sluipverkeer.

- Wat is het probleem waarvoor een oplossing is gezocht? >> De te hoge verkeersintensiteit op de polderwegen. Dit werd reeds ten tijde van de Reconstructiewet Midden-Delfland als probleem aangeduid. De verkeersveiligheid is niet primair onderwerp van studie geweest. De Dienst Landelijk Gebied, welke nadrukkelijk bij de totstandkoming van het advies van AGV is betrokken (maakt onderdeel uit van de begeleidingsgroep), houdt zich hier mee bezig. Overigens is het aantal ongevallen op de polderwegen niet opvallend hoog.
- Het niet doortrekken van de A4 is de belangrijkste oorzaak van het probleem van sluipverkeer. De gemeente wordt verweten te weinig druk uit te oefenen teneinde de A4 snel gerealiseerd te krijgen. >> De aanleg is in het verleden mede als gevolg van protesten van bewoners vertraagd. Daarnaast is het vraagstuk A4 Midden-Delfland van een hele andere orde dan de problematiek van het sluipverkeer op de polderwegen. Het aanleggen van de A4 Midden-Delfland (op lange termijn) biedt op korte termijn geen oplossing. Nadrukkelijk wordt echter naar een oplossing gezocht die op korte termijn te realiseren is.
- Wat is het wettelijk kader waarop doseren is gebaseerd? >> Op grond van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) kunnen wegbeheerders maatregelen nemen op hun wegennet. Tegen deze maatregelen kan bezwaar worden aangetekend en staat beroep open.
- Bewoners van Vlaardingen zijn in meerderheid voor een systeem van selectieve toegang. Waarom is een dergelijk systeem niet haalbaar? >> Het opstellen van een rechtvaardig systeem van ontheffingen neemt veel tijd in beslag. Daarnaast zullen veel mensen die aanspraak maken op een ontheffing, hun aanvraag niet gehonoreerd zien. Dit zal aanleiding geven tot bezwaar- en beroepsprocedures, die erg lang kunnen duren. Er wordt dan op korte termijn geen oplossing geboden voor de problematiek van het sluipverkeer, hetgeen juist een nadrukkelijke wens is van de bewoners. Een tweede reden is dat gebleken is dat circa 90% van het verkeer op de polderwegen rijdt tussen Delft enerzijds en Schiedam/Vlaardingen anderzijds. Al deze mensen zijn in principe belanghebbend. Indien deze allemaal een ontheffing krijgen, neemt de verkeersintensiteit derhalve nauwelijks af.
- Voorgesteld wordt alleen een verbodsbord te plaatsen met een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' en de handhaving met behulp van camera's (nummerbordregistratie) te regelen. >> Op de eerste plaats is er geen juridische basis voor het begrip 'bestemmingsverkeer'. Op de tweede plaats is voor plaatsing van een dergelijk bord een verkeersbesluit nodig. Dit kan aanleiding geven tot bezwaar- en beroepsprocedures, die erg lang kunnen duren. Op de derde plaats is voor de handhaving de medewerking van politie en justitie vereist. Gebleken is dat dit bij hen geen prioriteit heeft.
- Worden snelheidsremmende maatregelen genomen om te voorkomen dat men na het passeren van de doseerinstallaties harder gaat rijden om verloren tijd in te halen? Overigens wordt nu al veel te hard gereden, en zijn dus nu al snelheidsremmende maatregelen gewenst. >> Er is niet op voorhand geadviseerd snelheidsremmende maatregelen te nemen. Wel dient de vinger aan de pols gehouden te worden. De Dienst Landelijk Gebied houdt zich ook bezig

met snelheidsremmende maatregelen. Overigens is in Vianen het genoemde 'inhaaleffect' uitgebleven.

- Hoe wordt omgegaan met fietsers? Het Reconstructieplan van de Dienst Landelijk Gebied voorziet in de aanleg van nieuwe fietspaden door Midden-Delfland. Het advies van AGV beperkt zich tot het bieden van een veilige passeermogelijkheid ter plaatse van de doseerinstallaties. Voor fietsers op de Holyweg bestaan goede alternatieven. 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. Deze fietspaden zijn naar verwachting halverwege 2002 gerealiseerd en bieden goede alternatieven voor het (brom)fietsverkeer op de Holyweg. Ook is er een alternatief via de wijk en de aansluiting bij de kruising Woudweg – Breeweg.
- De aanleg van de A4 door Midden-Delfland is onwenselijk in verband met de geplande recreatievoorzieningen.
- Recente telcijfers (door bewoners) liggen hoger dan de intensiteiten die in het advies worden genoemd (300 à 400 auto's in het drukste uur in de spitsrichting). Bovendien is het onderscheid tussen een spitsrichting en een tegenspitsrichting niet reëel; de tegenspits is tegenwoordig van vergelijkbare drukte als de spits. >> De gebruikte cijfers dateren uit 2001 en geven een beeld over een langere periode. Uit deze cijfers blijkt een duidelijk verschil tussen de spitsrichting en de tegenspitsrichting. Overigens is het technisch realiseerbaar om verkeer in twee richtingen te doseren. Geadviseerd wordt om voorlopig alleen in de spitsrichting te doseren.
- Welke wachttijd bij de doseerinstallaties wordt aangehouden om doorgaand verkeer te weren? >> De wachttijd is afhankelijk van de drukte. In Vianen is gebleken dat een wachttijd van 5 à 15 minuten tot het gewenste effect leidt.
- Welk effect wordt beoogd ten aanzien van de verkeersintensiteit ter plaatse van de doseerinstallaties? >> De doseersnelheid bepaalt het maximum aantal auto's dat binnen een bepaalde tijdseenheid kan passeren. Bij een doseersnelheid van 30 seconden bedraagt de maximale intensiteit 120 auto's per uur.
- Welke compenserende maatregelen worden getroffen om overlast (geluid, stank, emissies) voor bewoners van huizen dichtbij de doseerinstallaties (onder meer de Abelendreef) te beperken? >> Hier is nog niet over gesproken.
- Hoe wordt omgegaan met verkeer uit de tegenspitsrichting? >> Verkeer uit de tegenspitsrichting kan met enkele seconden vertraging passeren door gebruik te maken van de intervallen, wanneer verkeer in de spitsrichting niet mag passeren. Door middel van paaltjes kan voorkomen worden dat verkeer via de berm de doseerinstallaties omzeilt.
- Wat gebeurt er als de wachtrijen vollopen? >> Dan wordt de doseersnelheid tijdelijk verhoogd, waardoor de wachtrij versneld wordt afgewikkeld. Dit is een kwestie van fine-tuning. Er wordt voor gezorgd dat de rij wachtende auto's geen belemmering vormt voor de bewoners van de Abelendreef.

- Doseren biedt geen garantie dat de verkeersintensiteiten zullen afnemen, aangezien de doseersnelheid wordt verhoogd wanneer de buffers vollopen. > > Er zal voor auto's in de wachtrij sprake blijven van een vertraging. Hierdoor wordt voor een deel van het verkeer de route via de polderwegen onaantrekkelijk. Een deel van het verkeer zal terugkeren naar de rijkswegen.
- Welke alternatieve route is er voor inwoners van Holy-Noord die richting Delft rijden? > > Via de A13 of via de route langs De Lier. Het feit dat hier ook vertraging wordt opgelopen is op zich zelf geen reden om op de polderwegen in Midden-Delfland te hoge intensiteiten toe te staan.

Om 21.30 uur wordt gepauzeerd. Er is de mogelijkheid kaarten van het plangebied te bekijken. Ook kunnen schriftelijke reacties worden ingediend. Om 21.45 uur wordt de inspraakavond hervat.

- De doseerinstallatie op de Holyweg ligt precies ter hoogte van de bebouwing van de Hazelaardreef. Dit is onwenselijk. Voorgesteld wordt de doseerinstallatie te verplaatsen in westelijke richting, ter hoogte van de begraafplaats. In dat geval is ook een maatregel nodig op de Abelendreef te hoogte van de aansluiting met de Holyweg, om de ontstane sluiproute via de Abelendreef af te sluiten. > > Deze maatregel zal de vorm moeten krijgen van een algehele of een selectieve afsluiting. Ondanks het feit dat enkele aanwezige bewoners van de Abelendreef aangeven hier geen probleem mee te hebben, dient rekening te worden gehouden met bezwaar- en beroepsprocedures. De voorgestelde oplossing wordt evenwel meegenomen in het inspraakrapport.
- Teneinde beter zicht te krijgen op de verkeersintensiteiten na plaatsing van de doseerinstallatie, is nader modelmatig onderzoek wenselijk. > > Deze suggestie wordt meegenomen. Op voorhand is evenwel duidelijk dat de uitkomsten hiervan beperkt bruikbaar zullen zijn, aangezien wijzigingen in het gedrag van automobilisten in een model moeilijk zijn te voorspellen.
- Wat wordt aangeduid als de spits? > > De tijdvakken dat de installaties operationeel zijn, zijn 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). Voorwaarde is dat voor alle doseerinstallaties in Midden-Delfland dezelfde tijden worden gehanteerd.
- De omrij-afstanden voor inwoners van Holy-Noord bij een alternatieve route zijn veel groter dan voor andere inwoners die met de doseerinstallaties in Midden-Delfland te maken krijgen. > > Onduidelijk is in welke mate omrijafstand een bruikbaar criterium is. Er dient te worden nagegaan hoe hier in Vianen mee om is gegaan.
- Verwacht wordt dat veel mensen ondanks de doseerinstallaties gebruik zullen blijven maken van de polderwegen en de vertraging voor lief nemen, aangezien de vertraging op de A13 van vergelijkbare omvang is. > > Deels zal dit

het geval zijn. Een ander deel van het verkeer zal naar verwachting terugkeren naar de rijkswegen.

- Er wordt vaak gerefereerd aan de doseerinstallaties in Vianen. De situatie daar is anders dan in Midden-Delfland (onder andere de Tweede Beneluxtunnel). De resultaten uit Vianen zijn derhalve niet zondermeer toepasbaar op Midden-Delfland. > > Uitgangspunt is dat per locatie een oplossing op maat wordt gerealiseerd. Dit komt met name tot uitdrukking in de afstelling van de doseersnelheid.
- Wie is verantwoordelijk voor snelheidsremmende maatregelen? > > De gemeente of de Dienst Landelijk Gebied. Overigens dient de organisatiestructuur, waarin ook de verantwoordelijkheden zijn vastgelegd, nog te worden vastgesteld.
- De Breeweg is onlangs opnieuw geasfalteerd. De weg nodigt nu uit om erg hard te rijden. > > Dit wordt beaamd.
- Als alternatief voor de Holyweg wordt een locatie op de Breeweg voorgesteld. In dat geval dient ook een maatregel te worden genomen op de Woudweg om de ontstane sluiproute richting de Harreweg af te sluiten. > > Ook voor deze alternatieve locatie geldt dat het de vorm zal moeten krijgen van een algehele of een selectieve afsluiting. Er dient derhalve rekening te worden gehouden met bezwaar- en beroepsprocedures. Daarnaast is de Breeweg plaatselijk onvoldoende breed om binnen het huidige profiel een doseerinstallatie te realiseren. Plaatselijke verbreding van de weg is dan noodzakelijk. De voorgestelde oplossing wordt evenwel meegenomen in het inspraakrapport.
- Waarom wordt er niet voor gekozen de situatie op zijn beloop te laten? > > De roep om maatregelen op korte termijn om de verkeersintensiteit op de polderwegen terug te dringen is niet te negeren. Dit is ook één van de belangrijkste uitkomsten van de meedenkavonden.
- Voorgesteld wordt de maximum snelheid overal te verlagen naar 30 kilometer per uur en hier veel strenger dan nu op te controleren. In buitengebied is een maximum snelheid van 30 kilometer per uur niet gebruikelijk, maar 60 kilometer per uur. Er wordt evenwel lang niet overal een gemiddelde snelheid van 60 kilometer per uur gehaald. Strengere handhaving heeft geen prioriteit bij politie en justitie. Wegbeheerders dienen zelf snelheidsremmende maatregelen te nemen op hun wegennet, zonder dat politie en justitie hierdoor zwaarder belast worden.
- Om de sinds jaren toenemende verkeersstroom vanuit de richting Schipluiden is het wenselijk verregaande maatregelen te nemen ter hoogte van de aansluiting Delft op de A4.
- Hoe wordt bij doseren omgegaan met de paddentrek? > > Hier dient nog nader naar te worden gekeken.
- Op welke kosten worden de maatregelen geraamd en welke dekking bestaat hiervoor? > > De raming voor het gehele plan bedraagt circa 5 miljoen gulden. In het verleden heeft het stadsgewest Haaglanden zich bereid verklaard bij te dragen aan een oplossing voor het sluipverkeer. Onduidelijk is nog in

welke mate het stadsgewest Rotterdam Rijnmond hiertoe bereid is. Er dient nog nader naar de financiële kant van het verhaal te worden gekeken.

- Indien er iets aan snelheidsremming wordt gedaan, zijn drempels onwenselijk in verband met de trillingshinder. > > Er is een breed scala aan snelheidsremmende maatregelen. Gezien de beperkte breedte van de polderwegen zijn oplossingen als Asverspringingen en dergelijke niet toepasbaar. Als er dus besloten wordt snelheidsremmende maatregelen in te voeren, liggen drempels het meest voor de hand. Door Gumathec-drempels toe te passen, blijft de trillingsoverlast beperkt. In verblijfsgebieden kunnen ook kruispuntplateaus worden toegepast.

Om 22.40 uur dankt wethouder Kool 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.	A. Kool	Vlaardingen
Ambt.	M. Baars	Vlaardingen
1	P. van der Hoek	Schipluiden
2	A. van Montfoort	Vlaardingen
3	B.H. Janssen	Vlaardingen
4	A.M. Molenaar	Vlaardingen
5	A.M. Bohnen	Vlaardingen
6	L. Klomp	Vlaardingen
7	L.C. Zoutendijk	Vlaardingen
8	G. Benard	Vlaardingen
9	J.B. Holster	Vlaardingen
10	P. Langelaan	Vlaardingen
11	Langelaan	Vlaardingen
12	D.A. van de Snoek	Vlaardingen
13	J.T. Bonhof	Vlaardingen
14	D. van Schouwen	Vlaardingen
15	J. van Deursen	Vlaardingen
16	R. Drost	Vlaardingen
17	A. van Dijk	Vlaardingen
18	R.M. Dukel	Vlaardingen
19	M. van Dorp	Vlaardingen
20	van der Haagen	Vlaardingen
21	van der Haagen	Vlaardingen
22	L.A. Droog	Vlaardingen
23	G. Ververs	Vlaardingen
24	A.J. List	Vlaardingen
25	P.H. Snoek	Vlaardingen
26	F. Fontijne	Vlaardingen
27	G. Rosman Castricum	Vlaardingen
28	W. de Witte	Vlaardingen
29	L. Moerman van de Grift	Vlaardingen
30	R. Eppenga	Vlaardingen
31	Vollering	Vlaardingen
32	J.C. Stolk	Vlaardingen
33	G.J.A. van Vliet	Vlaardingen
34	P.M. Quakkustein	Vlaardingen
35	J. van Rijn	Vlaardingen
36	W. Bal	Vlaardingen
37	P. van Dam	Vlaardingen
38	C. Saarloos	Vlaardingen
39	K.M. van de Giessen	Vlaardingen
40	A. de Winter	Vlaardingen

(zie volgende pagina voor vervolg presentielijst)

41	J. Bot	Vlaardingen
42	A. van Bommel	Schipluiden
43	W.J. Suijker	Vlaardingen
44	J.H.R. Madern	Vlaardingen
45	L. Vermeer	Vlaardingen
46	R. Clausing	Vlaardingen
47	M. van de Bosch	Vlaardingen

Verslag inspraakmiddag en -avond Schiedam

bijlage 5

Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland

Verslag inspraakbijeenkomst 27 juni 2001

Boerderij Landvreugd, Sweelincksingel 7, Schiedam

Deelnemers volgens presentielijst: zie bijlage

Begeleiding AGV: Ing. P. Eilander

Drs. N.G. Nijhof

Er is in Schiedam gekozen voor een opzet die afwijkt van de inspraakavonden in Schipluiden, Delft, Vlaardingen en Rotterdam Overschie. Er is een inspraakmiddag plus -avond belegd, waarbij geïnteresseerden tussen 15.00 en 21.00 uur binnen konden lopen. Gedurende deze periode is onafgebroken een diavoorstelling gepresenteerd (hand-out is als bijlage toegevoegd) en zijn diverse borden met informatie en kaartbeelden opgehangen. Twee mensen van AGV en twee vertegenwoordigers van de gemeente Schiedam waren aanwezig om vragen van mensen te beantwoorden.

Daarnaast zijn de aanwezigen in de gelegenheid gesteld een hand-out van de diapresentatie mee te nemen. Ook is hen gewezen op de mogelijkheid een schriftelijke inspraakreactie in te dienen.

Gedurende de gehele periode hebben circa 10 mensen de bijeenkomst bezocht. Op de bijeenkomst zelf zijn twee schriftelijke reacties ingediend.

Bijlage: Deelnemers volgens presentielijst

	Naam deelnemer	Woonplaats
Ambt.	T. Braam	Schiedam
	L. Boersma	Schiedam
1	J. Verkade	Schiedam
2	L. van de Koppel	Schiedam
3	T. Biesbroek	Schiedam
4	M. Nagel	Schiedam
5	P. Langelaan	Schiedam
6	R. van de Pol	Schiedam
7	W. de Schepper	Schiedam
8	J. van Broekhoven	Schiedam

/IGI/

Verslag inspraakavond Rotterdam Overschie

bijlage 6

Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland

Verslag inspraakavond 5 juli 2001

Rotterdam Airport Hotel, Vliegveldweg 59/61, Rotterdam

Deelnemers volgens presentielijst: zie bijlage

Begeleiding AGV: ing. P. Eilander
 drs. N.G. Nijhof

1 INLEIDING

Portefeuillehouder Buitenruimte de heer Sonneveld heet iedereen om 19.40 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, de voorgestelde oplossing voor Maasland en de enigszins afwijkende oplossing in De Zweth.

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:

- oktober 2001: raadsbesluiten;
- november 2001: start aanbesteding;
- januari 2002: 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 verplaatsing 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.

Voor De Zweth en Maasland zijn afwijkende maatregelen voorgesteld. Deze komen later aan de orde.

Het advies is door de betrokken gemeenten overgenomen en ligt thans ter inspraak voor.

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.

gen 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. Bussen worden versneld afgewikkeld, zodat de wachttijd voor het openbaar vervoer tot een minimum wordt 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. Bij de keuze voor de locaties is rekening gehouden met de inpassing van de wachtrijen.

2.6 Oplossing in De Zweth

In de kern De Zweth zijn er thans problemen indien tegenliggers elkaar binnen de kern moeten passeren. Dit leidt regelmatig tot opstoppingen en agressie. In overleg met de deelgemeente Rotterdam Overschie wordt gekozen voor stabilisering van de huidige verkeersintensiteit op de route Rotterdamseweg – Delftweg. Er wordt primair niet gestreefd naar een afname van de intensiteit, maar een toename (als gevolg van de ingebruikname van doseerinstallaties elders in Midden-Delfland) dient voorkomen te worden.

Voorgesteld wordt het verkeer uit beide richtingen tijdens de spits met behulp van een verkeersregelininstallatie in kleine groepjes tegelijk 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.

Separaat wordt door de deelgemeente Rotterdam Overschie een inrichtingsplan voor De Zweth voorbereid. Dit inrichtingsplan is gebaseerd op een verkeersluwere dorpskern. Dit plan hangt samen met het doseerplan dat thans voorligt, maar doorloopt een eigen procedure.

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.

- Waarom is er voor gekozen de huidige verkeersintensiteiten op de route Rotterdamseweg – Delftweg te handhaven? Het wordt nu op bepaalde momenten al als te druk ervaren. > > Dit uitgangspunt is in overleg met de deelgemeente Rotterdam Overschie bepaald, en heeft er mee te maken dat de Rotterdamseweg – Delftweg breder is dan de overige polderwegen waar maatregelen worden voorgesteld. Overigens is de drukte wel te beïnvloeden met betrekking tot de verkeerslichtdosering in De Zweth.
- Waarom wordt in De Zweth niet gedoseerd met behulp van een blokker? > > Blokkers zijn hier niet wenselijk in verband met de kans op aanrijding, waardoor de toegang tot De Zweth volledig geblokkeerd kan raken.
- Thans passeren bussen elkaar midden in De Zweth. Dit leidt geregeld tot opstoppen. Hoe is dat nadat de verkeerslichtdosering operationeel is? > > Hier zal bij de technische specificatie van het systeem rekening mee moeten worden gehouden. Voorkomen dient te worden dat twee bussen van tegengestelde richting elkaar in de kern passeren.
- Wordt de weg in De Zweth straks uitgerust met één of twee rijstroken? > > De precieze vormgeving binnen De Zweth maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan en zal in dat kader worden bepaald.
- Tijdens de meedenkavonden is meerdere malen geopperd de problematiek aan te pakken met behulp van snelheidstrajectcontroles, waarbij aan de hand van video-opnamen aan het begin en aan het eind van de polderwegen de verblijfstijd van voertuigen kan worden bepaald. > > Er is geen wettelijk vastgestelde bepaling van het begrip verblijfstijd. Bestemmingsverkeer is in het RVV gerelateerd aan het reisdoel. De kans dat op korte termijn oplossingen in deze trant juridisch haalbaar zijn, is dan ook klein. Daarnaast is medewerking van politie en justitie vereist om vervolging op basis van de geconstateerde overtredingen mogelijk te maken. Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar om deze oplossingen op een effectieve manier in te zetten.

- In Amsterdam wordt wel gebruik gemaakt van een dergelijk systeem? > > Dit is een selectief toegangssysteem met cameratoezicht en dus niet vergelijkbaar.
- Is het mogelijk het aantal zebrapaden en busvriendelijke drempels uit te breiden? Ook bestaat behoefte aan een dialoog over de verkeersveiligheid op de Delftweg in het algemeen. > > Portefeuillehouder Sonneveld zegt toe dat een dialoog hierover mogelijk is.
- Kan een automobilist aan de staart van de wachtrij voor een doseerinstallatie zien hoe lang de wachttijd is? > > Nee. De verwachting is dat automobilisten die een aantal keren een wat langere wachttijd hebben ervaren, zullen besluiten op een ander moment of via een andere route te rijden.
- Is het mogelijk dat overleg plaatsvindt met Rijkswaterstaat om langs de rijkswegen borden te plaatsen waarop staat dat sluipen via de polderwegen niet meer mogelijk is? > > De gemeenten wordt geadviseerd hierover afspraken te maken met Rijkswaterstaat.
- Wordt verkeer één voor één om-en-om doorgang verleend? > > Nee, groepsgewijs. Het aantal auto's dat tegelijk doorgang wordt verleend vanuit één richting is afhankelijk van de drukte en de spitsrichting.
- Wie is verantwoordelijk voor de afstelling van de verkeerslichtdosering in de beginfase? > > De organisatiestructuur, waarin ook de verantwoordelijkheden zijn vastgelegd, dient nog te worden vastgesteld.
- Is de deelgemeente Rotterdam Overschie bereid om extra parkeerplaatsen aan te leggen langs de Delftweg? Door deze plaatsen ten koste te laten gaan van de wegbreedte wordt een snelheidsremmend effect bereikt. > > De deelgemeente Rotterdam Overschie heeft hier nog geen plannen voor. In het kader van het inrichtingsplan kan hier nader over gesproken worden.
- Waarom worden geen maatregelen genomen op de oostelijke parallelweg van de A13? > > Deze weg behoort niet tot Midden-Delfland, zoals dat in het Programma Reconstructie Midden-Delfland is afgebakend. Derhalve is deze weg niet in het plangebied opgenomen. Er zijn echter aanwijzingen dat ook op deze weg sluipverkeer zit. De gemeente Delft beraadt zich thans of een onderzoek gewenst is.
- Hoe wordt voorkomen dat het onveiliger wordt voor fietsers op de Kandelaarweg, aangezien automobilisten harder zullen gaan rijden als zij de doseerinstallaties zijn gepasseerd? > > Door te doseren zal de verkeersintensiteit naar verwachting afnemen. Ter hoogte van de doseerinstallaties worden bovendien vrijliggende fietsstroken gerealiseerd. Ook kunnen fietsers komend vanaf de Kandelaarbrug met een druk op de knop de doseerinstallatie beïnvloeden, zodat zij vanaf de Kandelaarbrug veilig de Kandelaarweg op kunnen fietsen.
- Tijden de meedenkavonden bestond reeds een voorkeur voor doseren. Hebben andere oplossingen dan doseren nog ter discussie gestaan? > > In oktober hadden de gemeenten nog geen besluit genomen over een oplossingsrichting. Wel hadden de gemeenten een voorkeur voor doseren. Alternatieve oplossin-

gen als afsluiten, selectieve toegang en snelheidstrajectcontrole zijn onderzocht, maar niet of niet op korte termijn haalbaar gebleken.

- Tijdens de meedenkavonden is gebleken dat een meerderheid van de bewoners een voorkeur heeft voor een systeem van selectieve toegang. Waarom is een dergelijk systeem niet haalbaar? > > Het opstellen van een rechtvaardig systeem van ontheffingen neemt veel tijd in beslag. Daarnaast zullen veel mensen die aanspraak maken op een ontheffing, hun aanvraag niet gehonoreerd zien. Dit zal aanleiding geven tot bezwaar- en beroepsprocedures, die erg lang kunnen duren. Er wordt dan op korte termijn geen oplossing geboden voor de problematiek van het sluipverkeer, hetgeen juist een nadrukkelijke wens is van de bewoners.

Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de verkeersdrukte onvoldoende afneemt, kan worden overwogen de installaties te gebruiken om een systeem van selectieve toegang in te voeren. Dit is een radicalere en onzekerder maatregel, aangezien hierbij een bepaalde groep mensen de toegang tot de polderwegen wordt ontzegd. Er wordt evenwel gestart met doseren.

- Voorgesteld wordt een pasje ter beschikking te stellen aan iedereen die daarom vraagt. Er zal naar verwachting een grote groep automobilisten zijn die deze moeite niet neemt, waardoor de verkeersintensiteit zal afnemen. > > Naar verwachting zal deze aanpak tot problemen leiden met betrekking tot de beheersbaarheid van het uitgiftebeleid. Er zal evenwel nog nader naar worden gekeken.
- Wanneer wordt het effect van de doseerinstallaties als voldoende beschouwd? > > Ongeveer bij een afname van de verkeersintensiteit met de helft. Dit geldt niet voor de verkeersintensiteit op de route Rotterdamseweg – Delftweg (zie eerder). Het effect zal moeten worden geëvalueerd en eventueel kan de doseersnelheid worden aangepast. Op welke wijze deze evaluatie wordt aangepakt is nog niet bekend.
- De enquête die in november 2000 aan bewoners van Midden-Delfland is gestuurd, bevatte veel onduidelijkheden. > > Dit is bekend. Bij de interpretatie van de antwoorden is hier rekening mee gehouden.
- Hoe kan er voor gezorgd worden dat automobilisten in de spitsperioden de afslag Delft Zuid vermijden? > > In het plan zijn hier geen maatregelen voor voorgesteld. Wel kunnen de gemeenten Rijkswaterstaat verzoeken borden te plaatsen met 'sluipen via de polderwegen niet meer mogelijk'.
- Wat wordt gedaan met de ingediende inspraakreacties? > > Deze worden gebundeld en door AGV voorzien van een tegenreactie. Deze worden aan de gemeente aangeboden. De gemeenten besluiten of zij het plan op bepaalde punten nog zullen aanpassen.
- Met het oog op de continuïteit wordt het op prijs gesteld als AGV als ook aanwezig is als intermediair bij de dialoog tussen bewoners en de deelgemeente Rotterdam Overschie over de verkeersveiligheid op de polderwegen. > > Dit is niet gebruikelijk.
- Een aantal polderwegen in recentelijk opgeknapt. Deze wegen nodigen thans uit tot veel te hard rijden. Is het een oplossing de wegen in minder goede

kwaliteit te houden, zodat dit wordt voorkomen? > > Dit is met het oog op de verkeersveiligheid geen reële oplossing.

Om 21.00 uur dankt portefeuillehouder Sonneveld 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.	H. Sonneveld	Rotterdam
Ambt.	A. Koffijberg	Rotterdam
	T. Hoets	Rotterdam
1	L. Keijzer	Rotterdam
2	B. de Koning	Rotterdam
3	H. Kroon	Rotterdam
4	Van de Berg	Rotterdam
5	C. de Hoog	Rotterdam
6	W.H. de Hoog	Rotterdam
7	A. Akkermans	Rotterdam
8	Werkgroep Kandelaar	Rotterdam
9	K. Molenaar	Rotterdam
10	K. Sjerp	Rotterdam
11	A. Lindeijer	Rotterdam
12	N. Keijzer	Rotterdam
13	R. Hoogerbrugge	Rotterdam
14	N. Lansbergen	Rotterdam
15	H.D. Kruithof	Rotterdam
16	A. de Gouw	Rotterdam
17	C.F. Teunissen	Rotterdam
18	A. van Ee	Rotterdam
19	M. en R. Ruijtenberg	Rotterdam
20	E. Meijer – van de Zanden	Rotterdam
21	D. de Waard	Rotterdam
22	P.A. Deurloo	Rotterdam

Inspraakreacties Schipluiden

bijlage 7

Schipluiden

Tegenreactie				
Nr.	Indiener	Datum	Inhoud reactie	Tegenreactie
1	A. van Schie	30-5-01	Zorgen voor voldoende breedte Holyweg, zodat vrachtwagens kunnen passeren.	Uitgaande van een standaardbreedte van een vrachtwagen (2.60 meter) is de Holyweg met circa 4.50 meter niet breed genoeg. Door gebruik te maken van de berm is passeren in de huidige situatie wel mogelijk.
			Verkeersdrempels niet effectief en ongewenst voor landbouwverkeer.	Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Indien gekozen wordt voor het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen, zijn verkeersdrempels gezien de beperkte wegbreedte de enige mogelijkheid. Uit ervaring is bekend dat drempels een effectieve oplossing zijn. Vorm afstemmen op gebruik door landbouwverkeer.
2	M.C.M. Dukker	30-5-01	Doseren meest voor de hand liggende oplossing vanwege de korte termijn waarop dit ingevoerd kan worden.	Ter kennisgeving aangenomen.
3	H.T.G. Bakker (reactie ook ingediend in de andere gemeenten)	10-4-01	Opmerkingen hebben betrekking op Schieweg / Kandelaarweg. Wachtrijen blokkeren de doseerinstallatie als gevolg van het feit dat er maar één rijbaan beschikbaar is. Hierdoor wordt het gebied tevens onbereikbaar voor hulpdiensten en landbouwverkeer. Ook kunnen bewoners hun huis niet meer bereiken.	Verkeer uit de tegenspitsrichting krijgt voorrang doordat gebruik wordt gemaakt van de intervallen tussen het doorlaten van verkeer in de spitsrichting. Hierdoor wordt verkeer in de spitsrichting slechts zeer beperkt vertraagd en wordt de rijbaan niet geblokkeerd. Het gebied blijft bereikbaar voor hulpdiensten. Dit vormt een randvoorwaarde bij het opstellen van een beheersplan.
			Passeren installaties door fietsers gevaarlijk.	Er worden voorzieningen getroffen voor fietsers in de vorm van fietssuggestiestroken (Kandelaarweg), vrijliggende fietspaden (De Zweth) of alternatieve routes (Holyweg, Harreweg). Ter plaatse van de installaties wordt voorzien in passeerstroken.
			Voorstel: Spitsafsluiting op gemeentegrens tussen Rotterdam en Delft, ontheffing voor bewoners.	Voorstel betreft selectieve toegang. Met het oog op de verwachte bezwaren hiertegen is invoering op korte termijn niet mogelijk.
			Verkeersdrempels leveren trillingsoverlast.	Verkeersdrempels zijn gezien de beperkte wegbreedte de enige mogelijkheid. Locatie afstemmen op ligging woningen.

R.M.O. en melkveehouders houden toegang tot de polderwegen, maar worden in de spitsperiodes in een aantal gevallen vertraagd. R.M.O. moet logistiek aanpassen.

Uitgaande van een standaardbreedte van een vrachtwagen (2.60 meter) is de Holyweg met circa 4.50 meter niet breed genoeg. Door gebruik te maken van de berm is passeren in de huidige situatie wel mogelijk.

Dit wordt technisch ondervangen door fysieke maatregelen.

Ter kennisgeving aangenomen.

Rekening mee houden bij keuze type snelheidsremmende maatregelen.

Doseren vertraagt ook de R.M.O. (Rijdende Melk Ontvangst) en bedreigt de melkveehouderij.

Onvoldoende breedte Holyweg, zodat vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren.

Voorkom dat twee auto's tegelijk langs de installatie rijden.

Doseren is goede oplossing.

Drempels hinderlijk voor landbouwverkeer

13-6-01

7-6-01

30-5-01

4 M. van Vliet

5 A. van Schie

6 M. Hofstede

Inspraakreacties Vlaardingen

bijlage 8

7	H.A. Bergwerff	18-7-01	Is bang dat doseren leidt tot hogere snelheden autoverkeer om verlopen tijd in te halen; dit leidt weer tot verkeersonveiligheid.	Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren.
8	H. de Man	16-7-01	Weerstand polderwegen verhogen door aanleg verkeersdrempels; maar geen nadelige gevolgen voor fietsers! Er is geen sprake van sluipverkeer, want er is geen alternatief voor dat verkeer. Er is dus sprake van bestemmingsverkeer.	Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in redelijkheid een alternatief heeft.
9	P. van Dam	16-7-01	Realisatie van extra veilige fietsverbinding is van belang om een alternatief te bieden.	Hier wordt in voorzien in het kader van de reconstructiewerkzaamheden, onder regie van de Dienst Landelijk Gebied.
10	P. van der Does en T.M. van der Does	16-7-01	Het meeste verkeer heeft geen alternatief (A13 is vol en er is een behoorlijke omweg). Maatregel pas invoeren na voltooiën van A4.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Daarnaast is reistijd in beschikbare jurisprudentie geen juridische factor van betekenis gebleken. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Aanleg A4 is lange termijnkwestie. Ook op korte termijn zijn maatregelen wenselijk.
11	B.H. Janssen	16-7-01	Bezwaar tegen procedure; doel van de maatregel is onduidelijk; er zijn geen problemen in het gebied. Er is geen zekerheid over het effect van de maatregel; gebruikers hebben namelijk geen alternatief (er is nog geen doorgetrokken A4).	Bevolking roept al jaren om maatregelen. Er is sprake van consensus met betrekking tot de noodzaak van maatregelen. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Aanleg A4 is lange termijnkwestie. Ook op korte termijn zijn maatregelen wenselijk.
12	W. de Witte	16-7-01	Verplaatsen doseermaatregel thv de begraafplaats. Abeldreef afsluiten op tijden dat doseerinstallatie werkt	Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht. Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.
13	Mevr. Wijzenbroek	16-7-01	Er is geen alternatieve route richting Rijswijk.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223.
14	J. Moerkerken	16-7-01	Verplaatsen doseermaatregel naar het westen en afsluiten Abeldreef (ivm geluidsoverlast).	Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.

15	A.M. Molenaar	16-7-01	Geen besluit nemen, er zijn namelijk geen alternatieven.	Bevolking roept al jaren om maatregelen. Er is sprake van consensus met betrekking tot de noodzaak van maatregelen. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223.
16	Dhr. Keus	16-7-01	Er is geen alternatief in de vorm van fiets of OV in de richting van Den Haag. Eerst A4 doortrekken en dan pas doseren!	Fiets: afstanden te groot. Openbaar vervoer: beperkt oplossend vermogen. Maatregelen zijn op korte termijn gewenst; A4 is lange termijn.
17	Dhr. Maat	16-7-01	Is het voor bromfietzers mogelijk om langs de maatregel te rijden? Ze mogen namelijk niet op het fietspad.	Aan beide zijden van de doseerinstallatie op de Kandelaarweg worden vrijliggende fietsstroken gerealiseerd, waar ook bromfietzers over mogen. Hiertoe dient een verkeersbesluit te worden genomen dat dit mogelijk maakt. Op de andere locaties zijn ofwel passeerstroken aanwezig ofwel alternatieve routes beschikbaar. E73
18	G.C. van der Graaf	25-7-01	Veiligheid polderwegen kan afnemen omdat automobilisten verloren tijd in willen halen.	Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren.
			Voorstander lagere maximum snelheid.	De wegen zijn ingericht als 60 kilometer-weg conform de Duurzaam Veilig-norm buitengebied.
19	I. Dijkstra-Vink	25-7-01	Gebruik polderweg is meest logische woon-werk route; waarom heet dat sluipverkeer?	De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in redelijkheid een alternatief heeft.
			Wordt de omrijafstand (100 km per week) vergoed door de gemeen-te?	Nee.
			Waarom noord / zuid afsluiting; bewoners Schipluiden geen last van maatregel, mensen uit Vlaardingen wel. Meten met twee maten.	In eerste instantie alleen doseren in de spitsrichting, later mogelijk ook in de tegenspitsrichting. Op dit moment zijn inwoners van Schipluiden niet de voornaamste veroorzakers van het sluipverkeer.
20	M. van Dorp / G. Ververs	25-7-01	Aanleg doseerinstallatie zorgt voor overlast (file), milieuaantasting (geluid, stank).	Deze aspecten worden minder zwaar gewogen dan de bijdrage aan de afname van de verkeersintensiteit en de negatieve effecten die daarvan het gevolg zijn.

21	Fam. J.C. Stolk	25-7-01	Snelheid verkeer door maatregel gaat omhoog (inhaaleffect). Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Installatie levert geen bijdrage aan beoogd effect (geldverspilling). Op basis van analyse van de problematiek in Midden Delfland en eerdere ervaringen met doseren wordt verwacht dat de maatregel zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit in de spitsperiodes op de polderwegen. Voorstel voor wijziging kruising Abelendreef / Holyweg, inhoudend het onmogelijk maken van het afslaan op de Abelendreef richting de Holyweg (rechtsaf). Doseren is alleen bedoeld tijdens de spitsperiodes; voorstel inspreker heeft permanent karakter. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Primair doel is verminderen hoeveelheid verkeer op de polderwegen. Verkeer dat gebruik maakt van de polderwegen heeft geen goed alternatief, A13 is omrijden en er staat file. Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Toename snelheid vanwege inhaaleffect en het feit dat er weinig autoverkeer op de weg is (gevolg van doseren). Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Snelheid verkeer is nu hoog, dus snelheidsbeperkende maatregelen nemen. Indien er zich speedgevalen (bezoek EHBO) voordoen, hoe wordt dat dan geregeld?	Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Op basis van analyse van de problematiek in Midden Delfland en eerdere ervaringen met doseren wordt verwacht dat de maatregel zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit in de spitsperiodes op de polderwegen. Doseren is alleen bedoeld tijdens de spitsperiodes; voorstel inspreker heeft permanent karakter. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Primair doel is verminderen hoeveelheid verkeer op de polderwegen. Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Het gebied blijft bereikbaar voor hulpdiensten, doordat deze de doseerinstallaties kunnen uitschakelen. Dit vormt een randvoorwaarde bij het opstellen van een beheersplan. Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.
22	Fam. Bakker	26-7-01	Maatregel zorgt voor toename stank en geluidsoverlast voor bewoners Hazelaarsdreef.	

		Maatregel zorgt voor onveiligheid langzaam verkeer.	Aan beide zijden van de doseerinstallatie op de Kandelaarweg worden vrijliggende fietsstroken gerealiseerd, waar ook bromfietzers over mogen. Hiertoe dient een verkeersbesluit te worden genomen dat dit mogelijk maakt. Op de andere locaties zijn ofwel passeerstroken aanwezig ofwel alternatieve routes beschikbaar. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren.
		Voetpad IJsselhoeve zal, door toename langzaam verkeer Hazelaarsdreef - Breeweg, onveiliger worden voor voetgangers. Voetpad moet afgesloten worden voor langzaam verkeer, met uitzondering van voetgangers.	Geadviseerd wordt de mogelijkheden voor verbreding van het voetpad nader te onderzoeken.
		De stenen langs de weg richting Schipluiden zijn gevaarlijk voor fietsers.	Geadviseerd wordt aandacht te besteden aan het onderhoud van de weg.
23	Mevr. Janssen	Doseermaatregel is gevaarlijk voor fietsers.	Aan beide zijden van de doseerinstallatie op de Kandelaarweg worden vrijliggende fietsstroken gerealiseerd, waar ook bromfietzers over mogen. Hiertoe dient een verkeersbesluit te worden genomen dat dit mogelijk maakt. Op de andere locaties zijn ofwel passeerstroken aanwezig ofwel alternatieve routes beschikbaar. Recentelijk is 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.
		Vreest lange wachtrij voor installatie; er is namelijk geen alternatief.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Primair doel is verminderen hoeveelheid verkeer op de polderwegen. Op basis van analyse van de problematiek in Midden Delfland en eerdere ervaringen met doseren kan worden verwacht dat de maatregel zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit in de spitsperiodes op de polderwegen.
		Geen alternatieve route naar Rijswijk beschikbaar.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223.

- | | | | | |
|----|--------------------------------------|---------|--|---|
| 24 | Dhr. Struijs | 30-7-01 | Het probleem zit in de snelheid; er wordt dus meer effect gescoord met snelheidsremmende maatregelen | Doel is het doen afnemen van de verkeersintensiteit door het tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat op wegen rijdt waar het niet gewenst is, vanuit oogpunt van veiligheid, leefbaarheid en milieu- / landschappelijke overwegingen. |
| 25 | Drs. D.J. van Schouwen | 30-7-01 | Verslaggeving en onderzoek AGV is "onwetenschappelijk" met als juridische omschrijving "misleiding".

Doserings dient in beide richtingen uitgevoerd te worden, dit vanwege de verhouding in noord-zuid richting (ca 7/3).

Veiligheid neemt af omdat: 1) auto's "vol gas" geven zodra de weg vrij is. 2) auto's uit tegenovergestelde richting worden minder gehinderd dus snelheid neemt toe. 3) De Vlaardingers niet via het Klein-polderplein gaan rijden. | Avis AGV is gebaseerd op bestaande onderzoeksgegevens. Aandeel doorgaand verkeer is een schatting.

Thans duidelijke spitsrichting, vormt de basis voor doseren in één richting. Het systeem kan evenwel worden aangepast zodat doseren in beide richtingen mogelijk is.

Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in redelijkheid een alternatief heeft. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. |
| 26 | J.W. Maltha | 3-8-01 | Is voorstander van selectieve afsluiting omdat de verkeersveiligheid door toename snelheid op de wegen afneemt.

Indien toch doseren; verplaatsing installatie in westelijke richting thv de begraafplaats. | Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223.

Oplossing is op grond van verkeersveiligheidsoverwegingen en de bereikbaarheid in geval van calamiteiten niet wenselijk.

Naar verwachting is het effect (afname intensiteit) van selectieve toegang beperkt. Selectieve toegang in ieder geval niet mogelijk op korte termijn. Ook op lange termijn uiterst onzeker. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. |
| 27 | E.S. van der Ploeg, J.F. Rutgers e.a | 3-8-01 | Bouw de installatie naast de begraafplaats en sluit de Abelandreef af. | Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.

Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht. |

28	Fam. Treffers	7-8-01	Er is geen goed alternatief beschikbaar; de reistijden nemen te fors toe. Vertraging leidt tot knellingen in sociale leven.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Daarnaast is reistijd in beschikbare jurisprudentie geen juridische factor van betekenis gebleken. Afweging individueel - algemeen belang.
29	Dhr. Van Vliet	25-7-01	Tegen doseren, bereikbaarheid van het gebied neemt voor dierenarts af. Dit geldt ook voor melkwagens.	Voor (dieren)arts wordt een aparte procedure ontwikkeld. R.M.O. en melkveehouders houden toegang tot de polderwegen, maar worden in de spitsperiodes in een aantal gevallen vertraagd. R.M.O. moet logistiek aanpassen.
			Er is geen alternatief zolang de A4 niet is aangelegd.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Alternatieve oplossingen zijn afgewogen en onwenselijk geacht. Aanleg A4 is lange termijn kwestie. Ook op korte termijn zijn maatregelen wenselijk.
30	R. Drost e.a.	25-7-01	Locatie doseerinstallatie aan de Breeweg (met aanpassing van de Woudweg of op de Holyweg achter de begraafplaats (inclusief een oplossing voor de Abelendreef).	Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.
31	C. Saarloos		Maatregel biedt geen oplossing voor hoge snelheid verkeer op Holyweg. Snelheid verkeer door maatregel gaat omhoog (inhaal-effect).	Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Naar verwachting zal genoemd effect zich niet of beperkt voordoen. Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren.
			Aanleg recreatiegebied ter hoogte van Holyweg leidt tot extra toename verkeer en afname verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer.	Veiligheid fietsers bezien in relatie tot ontsluiting en openstelling recreatiegebied. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren.
			Enquête niet representatief.	Doel van de enquête was het in beeld brengen van het verplaatsingspatroon van bewoners van het poldergebied. Deze bewoners zijn allemaal aangeschreven.

Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Camerabewaking niet haalbaar in verband met beperkte capaciteiten bij politie en justitie. Controle op naleving maximum snelheid heeft geen prioriteit. Enquête heeft voldoende informatie opgeleverd om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

Voorstel alternatieve locatie Holyweg wordt nader onderzocht.

Verkeer uit de tegenspitsrichting krijgt voorrang doordat gebruik wordt gemaakt van de intervallen tussen het doorlaten van verkeer in de spitsrichting. Hierdoor wordt verkeer in de spitsrichting slechts zeer beperkt vertraagd en wordt de rijbaan niet geblokkeerd. Het gebied blijft bereikbaar voor hulpdiensten. Dit vormt een randvoorwaarde bij het opstellen van een beheersplan.

Voorstel: verlagen maximumsnelheid, camerabewaking en de gemeente laten delen in de kosten die hieraan zijn verbonden. Daarnaast nieuwe enquête houden onder belanghebbenden.

Indien toch doseren; verplaatsing installatie in westelijke richting thv de begraafplaats.

Opmerkingen hebben betrekking op Schieweg / Kandelaarweg. Wachtrijen blokkeren de doseerinstallatie als gevolg van het feit dat er maar één rijbaan beschikbaar is. Hierdoor wordt het gebied tevens onbereikbaar voor hulpdiensten en landbouwverkeer. Ook kunnen bewoners hun huis niet meer bereiken.

H.T.G. Bakker (reactie ook ingediend in de andere gemeenten)

32 10-4-01

Inspraakreacties Schiedam

bijlage 9

Schiedam

Nr.	Indiener	Datum	Inhoud reactie	Tegenreactie
1	J. van Broekhoven	27-6-01	Tijdens de instelperiode is terugkoppeling met de bewoners wenselijk. Er dient een centraal aanspreekpunt te komen voor bewoners.	Maaht onderdeel uit van het beheersplan en communicatieplan. Maaht onderdeel uit van het beheersplan en communicatieplan.
2	W. de Schepper	27-6-01	Naast doseren ook snelheidsremmende maatregelen wenselijk in de vorm van controle en boetesysteem. Bij voorkeur gaan de opbrengsten hiervan naar de gemeente. Drempels alleen in overleg met de bevolking.	Wenselijkheid snelheidsremmende maatregelen moet blijken uit evaluatie, vorm nader te bepalen in overleg met de bewoners. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Opbrengst boetes voor snelheidsovertredingen gaan naar Rijk.
3	T. Biesbroek-Knoester	13-7-01	Verzoek om uitstel voorgenomen maatregel totdat andere oplossingen (aanleg A4) bespreekbaar zijn.	Aanleg A4 is lange termijnkwestie. Ook op korte termijn zijn maatregelen wenselijk.
4	J.D. Wiersma	13-7-01	Dosering mogelijk in strijd met bestaande regelgeving en beginselen van behoorlijk bestuur.	Voor zover bekend is doseren wettelijk gezien mogelijk. Met betrekking tot het inspraaktraject zijn de vereiste procedures gevolgd. In verband met de vakantieperiode is de inspraaktermijn met enkele weken verlengd. Visies die zijn ingediend tot enkele weken nadat de officiële inspraaktermijn was afgelopen, zijn ook in behandeling genomen.
5	Fam. J. Baars	13-7-01	Is er in de afgelopen periode onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor invoering van selectieve toegang? Er zijn geen goede alternatieven voor het gebruik van de Harreweg. Het bestuur van de gemeente heeft verplichtingen jegens de bewoners die in jaren '80 zijn binnengehaald uit die regio.	Diverse oplossingen zijn afgewogen, waaronder selectieve toegang. Op basis van inhoudelijke argumenten en jurisprudentie is er voor gekozen selectieve toegang niet nader uit te werken. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Groei autoverkeer deels autonoom, deels het gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Voorliggend plan bestrijdt uitwassen.

6	M. van der Nagel	11-7-01	Waarom haast om doseren in te voeren terwijl selectieve toegang meer draagvlak heeft? Inspraaktermijn te kort en -procedure onvoldoende bekend gemaakt. Polderwegen voor bewoners Schiedam Noord geen sluipwegen. Verzoek om uitsstel van de voorgenomen besluiten en dit weer ter tafel brengen als het meest voor de hand liggend alternatief (A4 Schiedam-Delft) wordt gerealiseerd. Verzoek om strengere controle op naleving maximum snelheid.	Naar verwachting is het effect (afname intensiteit) van selectieve toegang beperkt. Selectieve toegang in ieder geval niet mogelijk op korte termijn. Ook op lange termijn uiterst onzeker. Roep bevolking om op korte termijn maatregelen te nemen. Wettelijke procedures zijn in acht genomen. In verband met de vakantieperiode is de inspraaktermijn met enkele weken verlengd. Visies die zijn ingediend tot enkele weken nadat de officiële inspraaktermijn was afgelopen, zijn ook in behandeling genomen. Gebruik van de polderwegen wordt deze bewoners niet ontzegd. Aanleg A4 is lange termijnkwestie. Ook op korte termijn zijn maatregelen wenselijk. Geadviseerd wordt de intensiteit en de snelheid goed te monitoren. Controle op naleving maximum snelheid heeft geen prioriteit als fysieke maatregelen mogelijk zijn.
7	Mv. I. Moerer	25-7-01	Invoeren maatregel zonder andere alternatieven is onaanvaardbaar. Waarom haast om doseren in te voeren terwijl selectieve toegang meer draagvlak heeft? Het toepassen van spitsbeperkende maatregelen kan niet, omdat er mensen zijn die een aanmerkelijk belang in die weg hebben (woon-werk verkeer). Inspraaktermijn te kort en -procedure onvoldoende bekend gemaakt.	Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Alternatieve oplossingen zijn afgewogen en onwenselijk geacht. Naar verwachting is het effect (afname intensiteit) van selectieve toegang beperkt. Selectieve toegang in ieder geval niet mogelijk op korte termijn. Ook op lange termijn uiterst onzeker. Roep bevolking om op korte termijn maatregelen te nemen. Bestemmingsverkeer blijft mogelijk. Wettelijke procedures zijn in acht genomen. In verband met de vakantieperiode is de inspraaktermijn met enkele weken verlengd. Visies die zijn ingediend tot enkele weken nadat de officiële inspraaktermijn was afgelopen, zijn ook in behandeling genomen.

ciële inspraaktermijn was afgelopen, zijn ook in behandeling genomen.

Bepaling doseersnelheid is instelbaar en afhankelijk van effect dat wordt bereikt. Zeker in beginstadium is overleg en afstemming noodzakelijk.

Per geval dient gezien te worden wat het probleem is en wat de meest wenselijke oplossing is.

De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in alle redelijkheid een alternatief heeft.

Hier is in het plan in voorzien.

Bevolking roept al jaren om maatregelen. Er is sprake van consensus met betrekking tot de noodzaak van maatregelen. Doel is het doen afnemen van de verkeersintensiteit door het tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat op wegen rijdt waar het niet gewenst is, vanuit oogpunt van veiligheid, leefbaarheid en milieu- / landschappelijke overwegingen.

Primair doel is verminderen hoeveelheid verkeer op de polderwegen. Hiervoor is doseren de meest wenselijke maatregel. Ontwikkeling verkeer en vervoer moet worden gemonitord aan de hand van snelheidsmetingen en ongevalstatistieken. Geadviseerd wordt de ongevallencijfers goed te monitoren.

Camerabewaking niet haalbaar in verband met beperkte capaciteiten bij politie en justitie. Handhaving met fysieke middelen heeft de voorkeur.

Advies AGV is gebaseerd op modelanalyse en de meest recente telgegevens.

Bepaling doseersnelheid op onduidelijke grond (drukke op rijksweg).

Wijst op precedentwerking: ook andere bewoners recht op verkeersbelemmerende maatregelen.

De polderwegen zijn belangrijke ontsluiting voor Schiedam Noord; alleen ontsloten op A20.

Het openhouden van deze wegen is van belang bij calamiteiten.

Er is geen zwaarwegend verkeersbelang dat noopt tot het treffen van maatregelen (geen toptien notering in de ongevalstatistieken).

Maatregel is disproportioneel, lichtere maatregelen volstaan om de gewenste verkeersveiligheid te bereiken.

In de huidige situatie wordt er niets gedaan aan handhaving.

Gemeente geeft geen inzicht in meetgegevens; zijn deze niet valide, wordt besluit genomen op basis van verkeerde gegevens?

Bewoners dichtbij maatregel worden onevenredig benadeeld. De omrijafstand wordt groot.		
Maatregel leidt tot filevorming op Scheepvaartweg en Slimme Watering.		
Voorbereiding van maatregel is slordig, er is geen aandacht besteed aan de opvatting over selectieve toegang.		
De polderwegen zijn belangrijke ontsluiting voor Schiedam Noord; alleen ontsloten op A20.	16-7-01	A.A. Kuyt
Het openhouden van deze wegen is van belang bij calamiteiten.		9
Er is geen zwaarwegend verkeersbelang dat noopt tot het treffen van maatregelen (geen toptien notering in de ongeval- lenstatistieken).		
Maatregel is disproportioneel, lichtere maatregelen volstaan om de gewenste verkeersveiligheid te bereiken.		
In de huidige situatie wordt er niets gedaan aan handhaving.		
Gemeente geeft geen inzicht in meetgegevens; zijn deze niet valide, wordt besluit genomen op basis van verkeerde gegevens?		
De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in alle redelijkheid een alternatief heeft.		
Systeem wordt uitgerust met filedetectie. Uitgangspunt is evenwel het verminderen van de hoeveelheid verkeer, kans op files is hierdoor klein.		
Diverse oplossingen zijn afgewogen, waaronder selectieve toegang. Op basis van inhoudelijke argumenten en jurisprudentie is ervoor gekozen selectieve toegang niet nader uit te werken.		
De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in alle redelijkheid een alternatief heeft.		
Hier is in het plan in voorzien.		
Bevolking roept al jaren om maatregelen. Er is sprake van consensus met betrekking tot de noodzaak van maatregelen. Doel is het doen afnemen van de verkeersintensiteit door het tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat op wegen rijdt waar het niet gewenst is, vanuit oogpunt van veiligheid, leefbaarheid en milieu / landschappelijke overwegingen.		
Primair doel is verminderen hoeveelheid verkeer op de polderwegen. Hiervoor is doseren de meest wenselijke maatregel. Geadviseerd wordt de ongevallencijfers goed te monitoren.		
Camerabewaking niet haalbaar in verband met beperkte capaciteiten bij politie en justitie. Handhaving met fysieke middelen heeft de voorkeur.		
Advies AGV is gebaseerd op modelanalyse en de meest recente telgegevens.		

10	W.A. Mak	13-7-01	Bewoners dichtbij maatregel worden onevenredig benadeeld. De omrijafstand wordt groot. Maatregel leidt tot filevorming op Scheepvaartweg en Slimme Watering. Voorbereiding van maatregel is stordig, er is geen aandacht besteed aan de opvatting over selectieve toegang. Polderwegen voor bewoners Schiedam Noord geen sluipwegen. Omrijden leidt tot extra kosten. Openbaar vervoer geen reëel alternatief. Aansluitingen Spaland op A13 bieden onvoldoende capaciteit. Maatregelen leiden tot toename hinder op Slimme Watering en Scheepvaartweg. Is voorstander van geslotenverklaring Harreweg voor (brom)fietzers. Voorkeur voor reconstructie Harreweg (snelheidsremmende maatregelen, bermtegels, uitwijkplaatsen).	De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in alle redelijkheid een alternatief heeft. Systeem wordt uitgerust met filedetectie. Uitgangspunt is evenwel het verminderen van de hoeveelheid verkeer, kans op files is hierdoor klein. Diverse oplossingen zijn afgewogen, waaronder selectieve toegang. Op basis van inhoudelijke argumenten en jurisprudentie is ervoor gekozen selectieve toegang niet nader uit te werken. De polderwegen worden niet afgesloten voor bestemmingsverkeer. Doel is tegengaan van sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat in alle redelijkheid een alternatief heeft. Afweging individueel - algemeen nut. Advies AGV gaat uit van oplossing voor hoeveelheid autoverkeer op de polderwegen. Openbaar vervoer hiervoor onvoldoende de oplossend vermogen. Dit neemt de noodzaak voor een oplossing niet weg. Waar mogelijk verkeersregelinstantie optimaliseren. Systeem wordt uitgerust met filedetectie. Uitgangspunt is evenwel het verminderen van de hoeveelheid verkeer, kans op files is hierdoor klein. Geslotenverklaring niet nodig, er is een vrijliggend (brom)fietspad beschikbaar. Naar verwachting zijn deze maatregelen onvoldoende effectief ten aanzien van het terugdringen van de hoeveelheid verkeer.
----	----------	---------	---	---

11	Wijzenbroek	7-8-01	Ziet geen aanleiding maatregelen te nemen op de Harreweg.	Bevolking vraagt al jaren om maatregelen. Er is sprake van consensus met betrekking tot de noodzaak van maatregelen. Alternatieven zijn beschikbaar in de vorm van de route A20 - A13 en de route A20 - N223. Alternatieve oplossingen zijn afgewogen en onwenselijk geacht. Openbaar vervoer heeft beperkt oplossend vermogen. Aanleg A4 lange termijn kwestie, ook op korte termijn maatregelen nodig.
12	T.L.M. Verdoes	14-8-01	Invoeren maatregel zonder andere alternatieven is onaanvaardbaar (openbaar vervoer, doortrekken A4).	
13	H.T.G. Bakker (reactie ook ingediend in de andere gemeenten)	10-4-01	Opmerkingen hebben betrekking op Schieweg / Kandelaarweg. Wachtrijen blokkeren de doseerinstallatie als gevolg van het feit dat er maar één rijbaan beschikbaar is. Hierdoor wordt het gebied tevens onbereikbaar voor hulpdiensten en landbouwverkeer. Ook kunnen bewoners hun huis niet meer bereiken.	Verkeer uit de tegenspitsrichting krijgt voorrang doordat gebruik wordt gemaakt van de intervallen tussen het doorlaten van verkeer in de spitsrichting. Hierdoor wordt verkeer in de spitsrichting slechts zeer beperkt vertraagd en wordt de rijbaan niet geblokkeerd. Het gebied blijft bereikbaar voor hulpdiensten. Dit vormt een randvoorwaarde bij het opstellen van een beheersplan.

DOCUMENTATIEPAGINA

Opdrachtgever	Gemeenten Midden-Delfland Postbus 1501 3100 EA SCHIEDAM
Contactpersoon opdrachtgever	ir. A.M. Boersma
Titel	Verkeersdruk polderwegen Midden-Delfland – Inspraakrapport
Datum	21 september 2001
Rapportnummer	20010037/2408
Contactpersoon AGV	ing. P.M.N. Stienstra drs. N.G. Nijhof
Beknopte inhoud	Verslaglegging van de inspraakbijeenkomsten en ingediende inspraakreacties met betrekking tot het advies Verkeersdruk polderwegen Midden- Delfland, waarin wordt voorgesteld op een aan- tal plaatsen op de polderwegen in Midden- Delfland verkeer tijdens de spitsperioden te do- seren.
Trefwoorden	Midden-Delfland, polderwegen, inspraak, ver- keersdruk, sluipverkeer, fysieke afsluiting, dose- ren, doseerinstallatie, selectieve toegang.