



Aan de leden van de
verenigde vergadering

Rotterdam, 1 november 2005 V.V.: 30 november 2005
Onderwerp: Verkeersveiligheid Agendapuntnr: 11
Westvliesterdijk

In de verenigde vergadering van 29 juni jl. is een voorstel behandeld inzake verkeersmaatregelen op de Westvliesterdijk. Na uitvoerige beraadslagingen in zowel de commissie Waterkeringen en wegen als in de verenigde vergadering heeft uw vergadering ingestemd met een geamendeerd voorstel. Dit voorstel hield in dat door het college overleg zou worden gevoerd met andere betrokken partijen over de problematiek en mogelijke oplossingen. De verwachting is hierbij uitgesproken dat – na bespreking in de commissie Waterkeringen en Wegen – in het najaar een besluit over deze zaak zou kunnen worden genomen.

Inmiddels hebben wij de problematiek en mogelijke oplossingen nader beschouwd, en heeft overleg met overheden en belanghebbenden plaatsgevonden. Op grond hiervan is een maatregelenpakket ontwikkeld dat naar onze overtuiging recht doet aan de situatie en het belang van de verkeersveiligheid, vanuit het perspectief van de taken en verantwoordelijkheden van ons hoogheemraadschap.

1. Aanpak

Met het voorstel zoals dat in juni is voorgelegd werd voortgebouwd op de onderzoeken en adviezen die in de loop van 2003 en 2004 in samenwerking en overleg met de betrokken instanties (gemeenten, politie, provincie en omwonenden) tot stand zijn gekomen. Voor het voorafgaande onderzoek en voor de afweging en advisering inzake maatregelen is hierbij door de gemeenten en het hoogheemraadschap gezamenlijk een extern adviesbureau ingeschakeld.

Gezien de gevoerde discussie in de commissie en de verenigde vergadering hebben wij ervoor gekozen het hele afwegingsproces, met gebruikmaking van zowel eerder bekende als nieuwe informatie, in korte tijd vanaf de basis opnieuw te doorlopen. Wij zijn hierbij gestart met de vraag wat de wettelijke taken en verantwoordelijkheden van HHSK met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn (zie paragraaf 2).

Een belangrijke stap in dit proces was een mondelinge presentatie en discussie in de commissie Waterkeringen en Wegen van 7 september jl. Vervolgens zijn de uitkomsten besproken in ons college, en hebben wij een strategie bepaald op grond waarvan op 7 oktober jl. bestuurlijk overleg met de gemeente Vlist heeft plaatsgevonden. Met andere betrokken instanties (overige gemeenten, de provincie en de politie) is ambtelijk afgestemd. Op 27 oktober heeft een voorlichtingsavond plaatsgevonden waarop de omwonenden ambtelijk zijn geïnformeerd over de nieuwe inzichten en gewijzigde plannen (zie par.4).

De uitkomsten van het doorlopen proces zijn beschreven in paragraaf 2 van stuk. In paragraaf 3 is beschreven tot welk maatregelenpakket dit heeft geleid, en wat de stand van zaken is. Paragraaf 4 gaat kort in op het draagvlak voor het voorstel, inclusief de reacties op de voorlichtingsavond van 27 oktober. Paragraaf 5 belicht de financiële consequenties. In paragraaf 6 zijn de vervolgstappen beschreven.

2. De uitkomsten van het proces

In deze paragraaf komen aan de orde:

- a. Taken van HHSK met betrekking tot de verkeersveiligheid in het algemeen
- b. De verkeersveiligheid op de Westvlisterdijk
- c. De bestaande situatie
- d. Oorzaken van de gesignaleerde veiligheidsproblemen

a. Taken HHSK met betrekking tot de verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op de wegen die in beheer zijn bij HHSK behoort op grond van de Wegenverkeerswet respectievelijk het reglement voor het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard tot de wettelijke taken en verantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap. Bij de praktische uitvoering van deze taak wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat waar de wegbeheerder alle redelijke maatregelen (algemene veiligheidsconcepten zoals 'Duurzaam veilig', dagelijks beheer, etc.) heeft genomen, deze niet aansprakelijk is voor het resterende risico. Dit laatste geldt zeker als dit risico veroorzaakt wordt door te hard rijden of ander onaangepast of roekeloos gedrag. Het terugdringen van sluipverkeer is voor de wegbeheerder derhalve geen doel of taak op zich, maar kan aan de orde zijn als *ten gevolge van* het sluipverkeer de verkeersveiligheid in het geding is.

Eventuele overlast die omwonenden ondervinden door verkeersdrukke (geluid, onrust) wordt aangemerkt als een probleem voor de leefomgeving, en valt daarmee niet onder de primaire taken van de wegbeheerder c.q. het hoogheemraadschap.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid op de Westvlisterdijk is van belang dat deze samenhangt met de situatie op wegen in de omgeving, die voor een belangrijk deel in beheer zijn bij andere instanties. Dit zijn in de eerste plaats de gemeente Vlist (bebouwde kom Vlist en Haastrecht) en de provincie Zuid Holland (provinciale wegen N210 en N207). De situatie moet daarom nadrukkelijk vanuit de gezamenlijke verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen worden gezien.

b. Veiligheidsproblemen Westvlisterdijk

Gezien de hoeveelheid en aard/ernst van de ongevallen in vergelijking met andere wegen is sprake van een relatief verkeersonveilige situatie op de Westvlisterdijk. Feiten:

- in tien jaar (1994-2003) vonden ca. 125 ongevallen plaats;
- over deze jaren is het totale aantal ongevallen per jaar vrij stabiel (maximaal ca. 15 p/jr.; bijlage 1);
- in 1994 -2003 waren er 30 letselslachtoffers (18 auto; 5 brommer; 4 motor en 3 fiets);
- het aantal letselongevallen is in tien jaar toegenomen van ca. 2 naar ca. 4 per jaar;
- alleen in 2001 zijn er twee dodelijke ongevallen geweest (auto, fiets) beiden buiten de spits.
- bij 20% van alle ongevallen zijn fietsers direct betrokken (waarvan 3 met letsel en 1 dodelijk);
- in 1994-2003 vonden de meeste ongevallen plaats tussen 12 en 16 uur (bijlage 2);
- in de jaren 2000-2003 valt de piek zelfs nadrukkelijk tussen 18 en 22 uur (bijlage 3);

Ter vergelijking met andere wegen de volgende cijfers uit de periode 2000-2002:

- Westvlisterdijk: 42 ongevallen, waarvan 1 met letsel en 2 dodelijk;
- andere wegen in de omgeving: per weg 1 à 4 ongevallen, uitsluitend met materiele schade;
- een aantal polderwegen in Midden Delfland: 1 à 13 ongevallen (één met 27 ongevallen); per weg 0 tot maximaal 2 letselgevallen; geen dodelijke slachtoffers.

c. Situatie

De Westvlisterdijk is ingericht conform het landelijke veiligheidsconcept 'Duurzaam veilig'. Er zijn smalle fiets-suggestiestroken, waarop geen twee fietsers naast elkaar kunnen rijden. De breedte tussen de stroken is te gering voor auto's om elkaar te passeren. De kade waarop de weg ligt en de bebouwing etc. laat een verbreding niet toe. Aan de noordzijde sluit de Westvlisterdijk aan op de Brede weg in de bebouwde kom van Haastrecht. Deze is, evenals het gedeelte van de Westvlisterdijk binnen de bebouwde kom van Vlist, in beheer bij de gemeente Vlist. Aan de

zuidzijde sluit de Westvlisterdijk aan op de Franse Kade. Dit is een rechte weg met een vrijliggend fietspad. Deze weg is in beheer bij HHSK.

d. Oorzaken veiligheidsproblemen

De veiligheidsproblemen hangen samen met een combinatie van factoren. Deze zijn samen te vatten onder de noemers zicht, inrichting, verkeerssamenstelling, snelheid en gedrag. Onderstaand zijn deze kort omschreven.

Zicht: Op een groot deel van de Westvlisterdijk is de overzichtelijkheid voor de weggebruikers erg beperkt. Dit wordt veroorzaakt door het bochtige verloop langs het riviertje De Vlist en de aanwezige – grotendeels karakteristieke - bebouwing en beplanting. Afgezien van eventuele plaatselijke verbeteringen door het verwijderen van obstakels en het aanbrengen van attentieverhogende voorzieningen is de zichtsituatie inherent aan het beloop en de situatie van de weg.

Inrichting: De Westvlisterdijk is een vrij smalle kade met veelal steile taluds, ingeklemd tussen de Vlist (oostzijde) en de bebouwing (westzijde). De vele uitritten van de bebouwing en landbouwpercelen, en de bruggen over de Vlist komen rechtstreeks uit op de Westvlisterdijk. Ruimte voor in- of uitvoegplaatsen is niet of nauwelijks aanwezig. Ook ontbreekt de ruimte om de bestaande fietssuggestiestroken te verbreden tot volwaardige (vrijliggende) fietspaden.

Verkeersintensiteit en –samenstelling: Er is sprake van een druk fiets- en autoverkeer, zowel lokaal als min of meer doorgaand, tussen ruwweg Gouda en Schoonhoven. Hierbij zijn veel scholieren van en naar Gouda. Daarnaast maakt landbouwverkeer gebruik van de weg. Per dag passeren ca. 2800 auto's de Westvlisterdijk, waarvan zo'n 500 per spitsperiode van 2 uur. Van dit spitsverkeer bestaat ongeveer 50% uit doorgaand verkeer. In principe is de opzet dat dit verkeer de provinciale wegen N210/N207 gebruikt, maar wegens een iets langere rijafstand en grote drukte (vertraging bij o.a. Stolwijkersluis) kiest een aantal automobilisten toch voor de Westvlisterdijk.

Snelheid: Van het autoverkeer op de Westvlisterdijk (max. 60km/uur) en de Franse Kade (max. 80km/uur) houdt 85% zich aan de snelheid. De maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom van Vlist wordt frequent overschreden. De toegestane maximumsnelheid op de Westvlisterdijk komt overeen met de geadviseerde snelheid volgens het concept Duurzaam veilig. Dit neemt niet weg dat dit in bochten en andere onoverzichtelijke situaties best hard is. Volgens het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) kan echter op dergelijke wegen geen andere snelheid worden vastgesteld dan 60 of 30 km/uur. Bij gevaarpunten is evt. 50km/uur te overwegen. Bij een lagere maximumsnelheid dan 60 km/uur moet de inrichting van de weg zodanig zijn dat deze snelheid fysiek wordt afgedwongen, bijvoorbeeld met drempels.

Gedrag Voor autoverkeer en nog sterker voor fietsers geldt, dat deze in de praktijk kiezen voor de in hun beleving kortste en vlotste route. Zo is voor fietsverkeer richting Haastrecht aan het begin van de Westvlisterdijk de route via de Oostvlisterdijk aangegeven op de wegwijzers; veruit de meesten kiezen echter voor de Westvlisterdijk omdat dit net iets korter is. Ander gesignaleerd gedrag dat mogelijk van invloed is op de verkeersveiligheid is: het 3-of-meer breed fietsen in konvoien (inclusief autootje pesten), inhaal- en bochtgedrag van automobilisten, 'sportief' hardrijden in de bochten, en onvoorzichtig in- en uitvoegen bij opritten en bruggen. Daarnaast kan de hogere snelheid op de (veilige) Franse Kade van invloed zijn op de snelheid en het verkeersgedrag op de Westvlisterdijk. De mate waarin al deze factoren een rol spelen is niet te kwantificeren.

Conclusies ten aanzien van veiligheidsproblematiek

Op basis van de ongevallenstatistiek is er geen relatie te leggen tussen de spitsdrukke (sluipverkeer) en het aantal of de ernst van de ongevallen. Het aantal ongevallen in de spitsuren, gemeten over meer dan tien jaar, ligt aanzienlijk lager dan in bepaalde uren buiten de spits. Hieruit zou kunnen worden afgeleid dat de lagere snelheid bij grote drukte per saldo gunstig is voor de veiligheid. We merken hierbij op, dat de cijfers van het verleden helaas niet kunnen

uitsluiten, dat in toekomst in de spits ernstige ongevallen kunnen plaatsvinden. Ook is van belang dat naast de bovengenoemde 'objectieve' veiligheidssituatie ook de subjectieve veiligheidsbeleving van omwonenden en weggebruikers een rol speelt, en van invloed is geweest op de eerder voorgestelde aanpak met ondermeer een verkeersdoseerinstallatie. Daarnaast kan bij omwonenden ook de drukte op de dijk als zodanig (verkeersgeluid) een rol hebben gespeeld in de beeldvorming en de nadrukkelijke wens om sluipverkeer te beperken.

Samenvattend concluderen wij, dat het hoge aantal en de ernst van de ongevallen op de Westvlisterdijk in de eerste plaats is te wijten aan de specifieke situatie (bochten, zicht, beperkte breedte) van de weg. Gezien het feit dat de meeste ongevallen op relatief rustige uren plaatsvinden gaan wij ervan uit dat het gedrag van de weggebruikers (verkeerde inschatting van de situatie en/of roekeloosheid) hierbij een rol speelt. Maatregelen om de veiligheid te verbeteren zoeken wij daarom in de eerste plaats in het verbeteren/verduidelijken van de situatie en het beïnvloeden van het rijgedrag. Voor zover daarnaast de verkeersdruk met beperkte extra middelen kan worden beperkt of verkeersstromen (fietsers, auto's) meer kunnen worden gescheiden, is dit zeker te overwegen, ondermeer vanwege de veiligheidsbeleving. Het nemen van ingrijpende en/of dure maatregelen om de spits-verkeersdrukke ('sluipverkeer') terug te dringen ligt echter niet voor de hand.

3. Maatregelen

Afwegingsfactoren

In de loop van de tijd is van binnen en buiten de organisatie een groot aantal maatregelen geopperd om de verkeersveiligheid op de Westvlisterdijk te verbeteren. Hierbij gaat het zowel om maatregelen op de Westvlisterdijk zelf, als om maatregelen in de omgeving zoals verkeerstromen (auto's/fietsers) meer van elkaar te scheiden. Voor de selectie en keuze van de maatregelen zijn de volgende factoren van belang:

- effectiviteit: het effect op de veiligheidsfactoren die in paragraaf 2 onder d. zijn genoemd;
- flexibiliteit: is de maatregel aan te passen aan variërende omstandigheden (wisselende verkeersdrukke, calamiteiten, etc)
- juridische haalbaarheid (is de maatregel legaal; aansprakelijkheidsrisico)
- handhaafbaarheid (technisch en organisatorisch/beleidsmatig)
- kosten (investeringen en onderhoud)
- inpasbaarheid: fysieke uitvoerbaarheid, o.a. gezien de beschikbare ruimte, en acceptatie vanuit bijvoorbeeld landschappelijk oogpunt
- organisatie: bijvoorbeeld administratieve inspanningen zoals vergunningverlening en beheersinspanningen
- draagvlak bij verkeersdeelnemers, omwonenden en overheden.

Voorgestelde maatregelen

Uit een lijst van ca. 30 potentiële maatregelen is op grond van de bovenstaande factoren een pakket maatregelen geselecteerd dat op korte termijn kan worden uitgevoerd danwel waarvoor op korte termijn kan worden gestreefd naar afspraken met de desbetreffende instanties. Dit betreft de volgende maatregelen (tussen haakjes de verantwoordelijke instanties of personen) :

1. Intensiveren maaibeheer bermen (HHSK)
2. Belijning waar nodig vernieuwen (HHSK)
3. Bochtschilden completeren (HHSK)
4. Verwijderen beplanting binnenbochten (HHSK/eigenaren)
5. Aanleg fiets-oversteekplateau Haastrecht (gem. Vlist)
6. Maatregelen kom Vlist 30km/h (gem. Vlist)
7. Linksaf-stoplicht aan de overzijde van de IJssel in Gouda langer groen in ochtendspits en andersom in de avondspits (gem. Gouda)
8. Busstrook Stolwijkersluisplein in de ochtendspits openstellen voor rechtsaf-verkeer richting Haastrecht (provincie)
9. Toezicht en handhaving van o.a. maatregel 6 (politie)
10. Voorlichting (gezamenlijk; nader in te vullen).

Opmerking: met de maatregelen 7 en 8 wordt beoogd de doorstroming van het verkeer op de provinciale weg N207 bij Gouda te bevorderen. Hierdoor zullen mogelijk minder automobilisten geneigd zijn de Westvlisterdijk als sluiproute te kiezen.

De stand van zaken met betrekking tot deze maatregelen is als volgt:

- de maatregelen 1 t/m 3 kunnen door HHSK worden opgepakt;
- dit geldt ook voor maatregel 4, zij het dat hiervoor overleg met de eigenaren en de gemeente (kapvergunningen) nodig zal zijn;
- de maatregelen 5 en 6 zijn opgenomen in de begroting van de gemeente voor 2006, en zullen in dat jaar worden gerealiseerd;
- de gemeente Gouda heeft zich bij monde van de wethouder positief uitgesproken over maatregel 7;
- de provincie heeft van ambtelijke zijde aangegeven bereid te zijn om bij wijze van proef maatregel 8 uit te voeren, mits ook HHSK en de gemeente Vlist de maatregelen op de Westvlisterdijk uitvoeren. Bestuurlijke instemming is niet nodig. Na een half jaar wordt geëvalueerd of maatregel 8 geen nadelige bijwerkingen heeft voor de doorstroming van het verkeer richting Gouda.
- over de handhaving (maatregel 9) zal overlegd worden met de politie, in samenhang met de controle en het toezicht op de wegen van het hoogheemraadschap in het algemeen;
- in overleg met voornamelijk politie en gemeente wordt nagedacht over een eventuele voorlichtingscampagne (maatregel 10) voor omwonenden en/of weggebruikers.

Naast deze korte-termijn maatregelen zien wij op termijn het doortrekken van het pad op de OOSTvlisterdijk als een maatregel die mogelijk een positief effect kan hebben op de verkeerssituatie op de Westvlisterdijk, indien een belangrijk deel van de fietsers daarvan gebruik zou gaan maken. In de huidige situatie eindigt de verharding van de Oostvlisterdijk op ongeveer 1.5 km ten zuidoosten van Haastrecht. Als de verharding (als fietspad) wordt doorgetrokken zou aan de zuidzijde van Haastrecht een brug over de Vlist moeten worden aangelegd. De Oostvlisterdijk ligt buiten de grenzen van ons hoogheemraadschap. Doortrekken van de verharding en aanleg van de brug moet daarom worden gezien als een zaak die nauw overleg met ondermeer de gemeente Vlist en de provincie Zuid Holland. Dit laatste vanwege de subsidiemogelijkheden voor de aanleg van het pad en de brug vanuit het provinciaal fietspadenplan.

4. Reacties instanties en omwonenden; nadere maatregelen

De gemeente Vlist kan zich vinden in de conclusies ten aanzien van de verkeerssituatie en in voorgestelde maatregelen, zij het dat men twijfels heeft bij het effect van het eventueel doortrekken van de Oostvlisterdijk.

De politie kan zich (eveneens) vinden in de conclusies ten aanzien van de verkeerssituatie en in voorgestelde maatregelen, waarbij wordt opgemerkt dat het effect van een voorlichtingscampagne in het algemeen gering of zeer tijdelijk is.

De gemeenten Bergambacht en Schoonhoven zijn betrokken geweest bij het eerdere traject (2004) en ambtelijk geïnformeerd over de nu voorgestelde maatregelen. Omdat deze maatregelen geen noemenswaardige effecten zullen hebben binnen deze gemeenten resp. op wegen die bij de gemeenten in beheer zijn, zullen zij hierover geen standpunt innemen.

Op 27 oktober heeft een voorlichtingsavond plaatsgevonden in de Vlisterstee. Hierbij zijn de voorgaande inzichten en overwegingen gepresenteerd, evenals de voorgestelde maatregelen. Een verslag van de avond is vanaf 1 november geplaatst op www.schielandendekrimpenwaard.nl/ nieuwsberichten. Kort samengevat leverde de voorlichtingsavond de volgende reacties op:

- Er werd door een aantal mensen zeer teleurgesteld gereageerd op het voornemen om geen doseerinstallatie te plaatsen. Veel aanwezigen onderkenden echter dat de werkelijke

veiligheidsproblemen niet of slechts in beperkte mate het gevolg zijn van de spitsdrukke, maar veeleer door de situatie (bochten, smalle weg) en het verkeersgedrag. De problemen zouden dus niet of slechts den dele worden opgelost door het plaatsen van een verkeersdoseerinstallatie.

- In verband met de verkeersdrukke en veiligheidsbeleving ('veel bijna-ongevallen') zou men graag zien dat borden worden geplaatst met een inrijverbod voor niet-bestemmingsverkeer tijdens de spits. De kosten hiervan zijn gering, maar handhaving van een dergelijk verbod door politie en OM is naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk. Ook zonder handhaving verwacht men een positief effect op de drukke, mede gezien ervaringen op de Bonrepas (gemeente Schoonhoven).
- Bij de korte-termijn maatregelen is er een sterke behoefte aan meer toezicht en handhaving door de politie (zie par.3 maatregel 9).
- Er is bij de omwonenden veel draagvlak voor het (zo spoedig mogelijk) doortrekken van de Oostvlisterdijk (zie de voorgestelde maatregel in par 3 van dit v.v. voorstel).
- Als aanvullende maatregel is gevraagd om plaatselijk verkeersremmende maatregelen te nemen (max. 30km/h; drempels; dwarsribbels; wegversmallingen; flitspalen).
- Op het (laten) snoeien of rooien van beplanting langs de weg werd wisselend gereageerd, omdat men vreesde dat een beter zicht tot hogere snelheden zou kunnen leiden.
- Men vindt het wenselijk om het effect van de maatregelen (zo mogelijk) te monitoren en na verloop van tijd te evalueren.

Op grond van de reacties uit de voorlichtingsavond constateren wij het volgende:

- Het te verwachten effect en de juridische en praktische uitvoerbaarheid van verkeersremmende maatregelen dienen in overleg met de gemeente en de politie nader te worden onderzocht, Dit geldt ook voor een spits-inrijverbod voor niet-bestemmingsverkeer. Een aandachtspunt is, of de eerder voor de doseerinstallatie toegezegde GDU-subsidie (deels) voor alternatieve voorzieningen (drempels, flitspalen) kan worden ingezet.
- Het snoeien of rooien van beplanting is ondanks de uiteenlopende reacties aan te bevelen, mede gezien de eventuele aansprakelijkheid van HHSK en de bepalingen in de keur.
- Er is toegezegd dat de effecten van de maatregelen zullen worden gemonitord en na verloop van tijd geëvalueerd.

Gezien het feit dat deze zaak in de beleving van de omwonenden al erg lang loopt hebben wij het initiatief genomen om een aantal concrete maatregelen op heel korte termijn uit te voeren. Het gaat hierbij om het plaatsen van bochtschilden, het herplaatsen omgevallen borden, het aanvullen van de belijning en eventueel enkele dwarsribbels voor bochten. Wij zullen de provincie vragen om gelijktijdig met de bovengenoemde maatregelen de proef met de rechtsafstrook te starten.

Zie verder de aanvullingen bij punt 5, 6 en 7 van dit voorstel aan de verenigde vergadering.

5. Financiële consequenties voor HHSK

Voor aanvullende advisering en de voorlichtingsavond zijn, vooruitlopend op de kosten van eventuele maatregelen, kosten gemaakt tot een totaal van ca. € 5.000. Deze kosten en de éénmalige kosten van de maatregelen 2 t/m 4 en eventueel maatregel 10 komen ten laste van het bestaande investeringsbudget voor de Westvlisterdijk (718201). Hierop is nog een bedrag beschikbaar van ca. € 35.000. Voor structurele kosten (m.n. maatregel 1) zullen de desbetreffende exploitatiebudgetten indien nodig worden aangepast in de begroting.

Voor de verkeersdoseerinstallatie is door de provincie een bijdrage (gerichte doeluitkering GDU) gereserveerd van € 64.000. Gezien de beperkte aard en omvang van de thans voorgestelde maatregelen zal deze bijdrage komen te vervallen. Naar aanleiding van de voorlichtingsavond zal getracht worden deze bijdrage voor eventuele alternatieve veiligheidverhogende maatregelen (drempels, flitspalen e.d.) te mogen inzetten.

6. Vervolgacties

1. De maatregelen 1 t/m 8 worden in overleg met de betrokken instanties en personen nader uitgewerkt en uitgevoerd, waarbij deze maatregelen nadrukkelijk als samenhangend pakket worden beschouwd; naar aanleiding van de voorlichtingsavond (zie par.4) worden hier aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen en een spits-inrijverbod aan toegevoegd
2. het college voert nader overleg met de politie over het intensiveren van toezicht en handhaving (maatregel 9);
3. in overleg met de gemeente Vlist en de politie zal worden bezien welke voorlichtingsactiviteiten (maatregel 10) kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid;
4. in overleg met de betrokken instanties wordt nader bezien of de Oostvlisterdijk een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, en hoe deze maatregel kan worden gerealiseerd.

Voor zover geen definitieve besluitvorming kan plaatsvinden in de november v.v. streven wij ernaar aanvullende voorstellen voor te leggen aan de v.v. van maart 2006.

7. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten:

- a. dat ten aanzien van de verkeersveiligheid op de Westvlisterdijk kan worden geconcludeerd dat het aantal ongevallen in de eerste plaats te wijten is aan de specifieke situatie van de weg;
- b. tot het uitvoeren van het onder punt 3 genoemde maatregelenpakket en het zetten van de onder punt 6 genoemde vervolgstappen;
- c. tot het doen van nader onderzoek naar de in paragraaf 4 genoemde aanvullende maatregelen (spits-inrijverbod en verkeersremmende maatregelen);
- d. dat ten aanzien van de subsidiemogelijkheden voor de verkeersdoseerinstallatie overleg zal worden gevoerd met de provincie.

Dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland en de Krimpenerwaard,

secretaris,

dijkgraaf,

mr. I.C.M. Baltus

mr. J.H. Oosters