



Rotterdam, 17 mei 2005 V.V.: 29 juni 2005

Onderwerp: Verkeersmaatregelen Agendapuntnr: 22  
Westvlisterdijk

Bijlagen: 1. VV-voorstel Krimpenerwaard  
2. Kaart  
3. Amendement VV-voorstel  
4. Foto doseerinstallatie

## 1. Inleiding

In het bestuurlijk overleg met de gemeente Vlist, begin 2005, is toegezegd dat uiterlijk in juni 2005 door het bestuur van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard een standpunt zal worden ingenomen inzake verkeersmaatregelen op de verkeersroute Westvlisterdijk. De Westvlisterdijk valt – met uitzondering van een klein gedeelte in de bebouwde kom van de kern Vlist - onder de wegenbeheerstaak van het hoogheemraadschap. Op de route is sprake van sluipverkeer. Dit leidt tot risico's voor de verkeersveiligheid en overlast voor de omwonenden. Deze omwonenden hebben daarom – met steun van de gemeente – aan het toenmalige hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard verzocht, maatregelen te nemen om het sluipverkeer te weren.

## 2. Voorgeschiedenis

In de verenigde vergadering van het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard is op 6 oktober 2004 een voorstel (bijlage 1) behandeld over de beschikbaarstelling van een krediet van € 220.000 ter beperking van sluipverkeer en verkeersonveilige situaties op de Westvlisterdijk-route in de gemeente Vlist (zie kaart bijlage 2). De belangrijkste maatregel betrof het plaatsen van een zogenaamde verkeersdoseerinstallatie op het meest zuidelijke deel van deze route, de Franse Kade. De kosten van de installatie waren geraamd op € 200.000. Met zo'n installatie kan de route onaantrekkelijk worden gemaakt voor sluipverkeer, terwijl bestemmingsverkeer – met enige vertraging - wel de mogelijkheid houdt om van de route gebruik te maken. Het voorgestelde maatregelenpakket is gebaseerd op een uitgebreid verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd door het bureau AGV uit Utrecht. De gemeenten Vlist, Schoonhoven en Bergambacht hebben deelgenomen in dit onderzoek. In beginsel is afgesproken dat de gemeente maatregelen binnen de bebouwde kom zou realiseren, het hoogheemraadschap de maatregelen op de Westvlisterdijk inclusief de eventuele doseerinstallatie, en de provincie eventuele maatregelen op de provinciale wegen.

De verenigde vergadering van de Krimpenerwaard heeft het voorstel destijds afgewezen voor wat betreft de doseerinstallatie, met de kanttekening dat naar alternatieve oplossingen zal worden gezocht. Dit naar aanleiding van een amendement (bijlage 3) waarin tevens is verzocht om 'aanvullende snelheidsbelemmerende maatregelen'. Het besluit leverde teleurgestelde reacties op van de gemeente en een aantal belanghebbenden, ondermeer ook via lokale nieuwsbladen. De in het voorstel opgenomen maatregelen wat betreft het plaatsen van wegmeubilair zijn inmiddels gerealiseerd. Gezien de komende fusie heeft het bestuur van de Krimpenerwaard het aan het nieuwe waterschap overgelaten alternatieve voorstellen meer te ontwikkelen.

### 3. Oorzaken en ontwikkelingen

Het sluipverkeer op de Westvlisterdijk wordt ondermeer in de hand gewerkt door de slechte doorstroming van het autoverkeer op de N207 (provinciale weg Bergambacht-Gouda) op de rotonde bij Stolwijkersluis te Gouda. Verkeer vanuit Schoonhoven e.o. van en naar de richting Utrecht en Rotterdam/Den Haag kiest daarom de – kortere en snellere - Westvlisterdijk in plaats van de N207. In combinatie met druk fietsverkeer leidt dit op de bochtige Westvlisterdijk tot overlast en gevaarlijke situaties in de spits. De grootste risico's doen zich voor in de ochtend, omdat dan de spits van auto- en fietsverkeer (in het bijzonder scholieren) samenvallen.

Wanneer de Zuidwestelijke rondweg bij Gouda wordt gerealiseerd zal het knelpunt bij Stolwijkersluis vermoedelijk tot het verleden behoren. Het zal echter mogelijk nog wel een jaar of vijf duren voordat deze route is gerealiseerd. Bovendien blijft voor een deel van het sluipverkeer gelden dat de Westvlisterdijk de kortste route is. Voorts zijn er plannen om het fietspad op de Oostvlisterdijk door te trekken tot Haastrecht. Dit leidt niet tot vermindering van het sluipverkeer, maar het aantal fietsers op de Westvlisterdijk zou daardoor enigszins kunnen worden beperkt. Fietsverkeer richting Gouda zal in Haastrecht echter de Westvlisterdijkroute blijven gebruiken, omdat het pad via de Oostvlisterdijk daar oostwaarts gaat afbuigen. Hoewel beide ontwikkelingen (de Zuidwestelijke rondweg en doortrekking Oostvlisterdijk) op termijn kunnen leiden tot vermindering van de problematiek, vormen ze geen aanleiding om thans af te zien van maatregelen op de Westvlisterdijk.

### 4. Alternatieven en afweging

In beginsel zijn, mede gelet op de eerdere motie van de verenigde vergadering van de Krimpenerwaard, de volgende alternatieven te overwegen om het sluipverkeer tegen te gaan:

1. Wegversmallingen over delen van het traject, met verkeerslichten om het verkeer afwisselend in één van beide richtingen door te laten.
2. Snelheidsbeperkende maatregelen: as-verspringing en/of drempels
3. Borden met inrijverbod voor de spits, 's morgens richting Haastrecht en 's middags richting Schoonhoven (met uitzondering voor bestemmingsverkeer).
4. Plaatsen van een doseerinstallatie, zoals eerder voorgesteld (zie foto bijlage 4).

De **opties 1 en 2** hinderen ook buiten de spits het verkeer, en zijn niet selectief voor de richting van het sluipverkeer. Optie 1 is voor de hulpdiensten (politie, ambulance, brandweer) en openbaar vervoer (buslijn) onaanvaardbaar, omdat er opstoppingen zullen ontstaan die voor hen niet snel genoeg te passeren zijn. Optie 2 levert te weinig tijdsverlies op, waardoor het sluipverkeer niet voldoende zal worden teruggedrongen. Dergelijke opties zijn daarom eerder afgewezen door de betrokken partijen en instanties.

De opties 3 en 4 zijn beiden opgenomen in het verkeerskundig advies uit 2004. In de volgende paragrafen wordt op beide opties nader ingegaan.

#### 4.1 Optie 3 – inrijverbod in de spits

De benodigde middelen voor optie 3 bestaan uit een aantal verbodsborden, met een onderbord waarop vermeld is op welke tijden het verbod geldt, en de mededeling dat dit niet geldt voor bestemmingsverkeer. Daarbij zou een ontheffingsverordening moeten worden vastgesteld en ontheffingen aan het bestemmingsverkeer moeten worden verleend.

Het door middel van verbodsborden tegengaan van sluipverkeer is alleen effectief als de naleving hiervan frequent genoeg wordt gecontroleerd, waarbij indien nodig verbaliserend wordt opgetreden door de politie. Uit contacten met de politie is gebleken dat de politie en het OM voor dergelijke maatregelen geen tijd (willen) inzetten. Dit geldt zowel voor politiecontrole ter plaatse, als door middel van mobile of vaste flitscamera's. Waterschappen hebben zelf

wettelijk niet de mogelijkheid om handhavend op te treden ten aanzien van verkeersmaatregelen.

Optie 3 vergt een investering van slechts enkele duizenden euro's. De maatschappelijke kosten van de ontheffingverlening en handhaving zouden echter naar inschatting hoog zijn.

Voordelen van optie 3:

- de geringe investerings- en onderhoudskosten;
- het ontbreken van fysieke belemmeringen voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten;
- de mogelijkheid om de regeling over groter lengten van toepassing te verklaren, waardoor het sluipverkeer niet deels via andere routes de belemmering kan omzeilen.

Nadelen van optie 3:

- administratieve werklust en kosten voor ontheffingsregeling en ontheffingen;
- het ontbreken van (steun voor) doelmatige handhavingsmogelijkheden.

#### **4.2 Optie 4 - doseerinstallatie**

Een doseerinstallatie bestaat uit beweegbare versperringen die uit het wegdek omhoog komen (zie foto bijlage 2). De installatie wordt ingezet op de tijdstippen dat dit noodzakelijk is. De vertraging (stoptijd per auto) per richting kan volledig worden geprogrammeerd. De stoptijd in één van beide richtingen kan desgewenst op 'nul' worden gezet, zodat de blokkade bij naderend verkeer uit die richting onmiddellijk omlaag gaat. Als de installatie er eenmaal staat vergt dit beperkt toezicht en geen handhaving. Door een systeem van detectielussen kan de blokkade bij nadering van hulpdiensten of bussen direct omlaag gaan, waardoor deze (met het op dat moment wachtende verkeer) vlot kunnen doorrijden. De gemeente Vianen heeft 8 doseerinstallaties in werking sinds 1997. De ervaringen zijn positief. Het draagvlak in de omgeving is groot en de effectiviteit is voldoende (60 à 70% van het sluipverkeer wordt geweerd). De vandalisme- en storinggevoeligheid blijken gering te zijn. De onderhoudskosten voor een installatie bedragen ca. € 2000 per jaar. Wel komen er bij de gemeente Vianen van jaarlijks enkele schadeclaims binnen, gemiddeld ca. 2,5 per installatie per jaar. Meestal betreft dit kop-staart aanrijdingen. In het algemeen ligt de aansprakelijkheid daarvoor bij de achterste automobilist. De claims zijn steeds met succes afgewezen.

In het onderzoeksrapport is geconcludeerd dat de Franse kade de meest geschikte locatie is voor een doseerinstallatie. Deze kade vormt de zuidelijke toegangsweg naar de Westvlisterdijk (zie bijlage 1 situatiekaart).

De installatie komt in aanmerking voor een bijdrage (Gerichte doeluitkering, GDU) van de provincie van € 64.000; zie hiervoor par. 6 Financiële consequenties.

Voordelen van optie 4:

- effectief tegengaan van sluipverkeer;
- draagvlak in de omgeving; positieve reacties te verwachten;
- geen handhaving nodig;
- financiële bijdrage van derden (GDU-bijdrage) waardoor kosten worden gedrukt;
- hulpdiensten en openbaar vervoer kunnen vrijwel direct doorrijden.

Nadelen van optie 4:

- hoge investering (€ 200.000 minus wellicht € 64.000 bijdrage);
- ook bestemmingsverkeer ondervindt hinder, als gevolg van wachttijd.

## **5. Conclusies en vervolgtraject**

De opties 1, 2 en 3 bieden om uiteenlopende redenen geen reële oplossing voor het probleem of ontberen voldoende steun. De optie die direct zicht geeft op een structurele vermindering van het sluijverkeer, en daarmee op verbetering van de verkeersveiligheid, is optie 4, het plaatsen van een doseerinstallatie conform het eerder opgestelde advies. De doseerinstallatie op de Franse Kade is daarom in dit voorstel verder uitgewerkt.

Naast de maatregelen die het hoogheemraadschap zou moeten uitvoeren is in het adviesrapport (zie paragraaf 1; het rapport ligt ter inzage op het bestuurssecretariaat) ondermeer ook geadviseerd om de rechtsaf strook op de rotonde bij Stolwijkersluis (zie bijlage 1 situatie) te verlengen. Verkeer vanaf de N207 uit zuidelijke richting naar Haastrecht/Utrecht kan dan sneller doorstromen, waardoor de neiging om van de Westvlisterdijkroute gebruik te maken afneemt. Over deze en een aantal kleinere in het onderzoeksrapport geadviseerde maatregelen wordt overleg gevoerd met provincie, gemeente en politie, om te bewerkstelligen dat de maatregelen in een integraal perspectief worden geplaatst, zodat niet alleen wordt gewerkt aan een beperking van het sluijverkeer maar ook aan het verder verhogen van de verkeersveiligheid. Andere maatregelen moeten zo mogelijk gelijktijdig met de verkeersdoseerinstallatie worden gerealiseerd.

De betrokkenen, waaronder gemeenten, provincie en lokale belangenverenigingen, zijn geïnformeerd over het voorstel inzake de doseerinstallatie. Mede gezien de publiciteit rond de eerdere afwijzing van de doseerinstallatie, eind 2004, is positieve berichtgeving en informatie over de installatie belangrijk indien tot plaatsing wordt besloten. Daartoe is een persbericht opgesteld.

## **6. Financiële consequenties**

De investering voor de doseerinstallatie met alle bijkomende voorzieningen is recent geraamd op € 200.000. Via het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Midden Holland (ISMH) is voor de installatie in principe een provinciale bijdrage (Gerichte doeluitkering, ofwel GDU) gereserveerd van € 64.000. In verband met de vervaldatum van 31 mei 2005 heeft ons college op 17 mei jl. besloten tot plaatsing van de doseerinstallatie, onder voorbehoud van besluitvorming door de verenigde vergadering. De aanvraag is inmiddels ingediend, onder dit voorbehoud.

Na aftrek van de bijdrage vergt dit van het hoogheemraadschap een investering van € 136.000. In de voorjaarsnota is rekening gehouden met een investering van € 86.000, zodat voor een deel (€ 50.000) geen financiële dekking aanwezig is in de begroting. De investering is niet betrokken in de doorlichting van het (bestaande) investeringsprogramma die eveneens voor de verenigde vergadering van juni is geagendeerd. Rekening houdend met de GDU bijdrage en een afschrijvingstermijn van 10 jaar bedragen de jaarlasten (rente en afschrijving) ca. € 16.700 per jaar. Tezamen met de onderhoudskosten van gemiddeld € 2000 komen de totale jaarlijkse kosten daarmee op ca. € 18.700. Zonder de bijdrage zouden de jaarlijkse kosten ca. € 8000 hoger zijn. Wanneer uw vergadering instemt met het voorstel zullen de daaruit voortvloeiende kosten worden verwerkt in de begroting voor de jaren 2006 en later.

## **7. Voorstel**

Wij stellen u voor:

1. In te stemmen met plaatsing van een verkeersdoseerinstallatie op de Franse kade, mits de verkeersveiligheid in integraal perspectief wordt beschouwd en andere betrokkenen

partijen de op hun wegen geadviseerde maatregelen zullen uitvoeren, zoals verwoord in paragraaf 5.

2. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen groot € 136.000 ten laste van de wegen-beheerstaak, en daarnaast in de begroting vanaf het jaar na plaatsing van de doseerinstallatie rekening te houden met een exploitatiepost voor het onderhoud, geraamd op € 2000 per jaar.
3. De provincie Zuid-Holland via het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland te verzoeken, de GDU-bijdrage groot € 64.000 voor deze investering definitief beschikbaar te stellen.

Dijkgraaf en hoogheemraden van Schieland en de Krimpenerwaard,

secretaris,

waarnemend dijkgraaf,

mr. I.C.M. Baltus

drs. J.H.M. Kienhuis



*Foto van een doseerinstallatie in Vianen*