

Doseerinstallaties Midden-Delfland

Minder sluipverkeer

De verkeerseffecten van de doseerinstallaties in Midden-Delfland zijn in oktober 2006 geëvalueerd. Conclusie: het sluipverkeer is afgenomen, maar er staan nog wel lange wachtrijen. Er waren 19 aanrijdingen op de vier locaties. De instellingen van de installaties blijven zoals ze nu zijn en in de loop van dit jaar wordt er opnieuw gemeten.

De wegen tussen de gemeentes Delft en Midden-Delfland enerzijds en Vlaardingen, Schiedam en Overschie anderzijds hebben in toenemende mate te maken met sluipverkeer. Daarom zijn er in juni 2006 op de Holyweg (Vlaardingen), de Harreweg (Schiedam), de Kandelaarweg (Rotterdam-Overschie) en de Rotterdamseweg (Midden-Delfland) installaties geplaatst die het verkeer gedoseerd door laten. De installaties doseren tussen half zeven en half tien in de ochtend en tussen drie en zeven uur in de middag.

De verkeerskundige effecten van het systeem zijn geëvalueerd door middel van een kentekenonderzoek. Het rapport *Monitoring maatregelen sluipverkeer Midden-Delfland (naming 1)* beschrijft de werkwijze en de conclusies van de evaluatie. Het onderzoek is uitgevoerd op 10 en 12 oktober jl. en de uitkomsten zijn vergeleken met de voormeting in januari 2006.

Verkeerskundige analyse

Op achttien plaatsen in het plangebied zijn de kentekens genoteerd waardoor het aandeel sluipverkeer kan worden vastgesteld. Daarnaast zijn ook de wachtrijlengtes gemeten en is de intensiteit van het verkeer ter plekke van de installaties over een langere periode gemeten. Het sluipverkeer op de Kandelaarweg en op de Rotterdamseweg is met meer dan 30% afgenomen. Ook bij de installaties op de Harreweg en de Holyweg is de intensiteit van het verkeer sterk verminderd; in de

avondspits zelfs met 40-50%. Op de N468 (Schipluiden-Maasland) is de intensiteit toegenomen. Deze toename is echter niet volledig toe te schrijven aan de daling op de Harreweg en de Holyweg. In de tabel staat het aantal doorgaande automobilisten (sluipverkeer) dat bij de installaties is gemeten tijdens de onderzoeken in januari 2006 en oktober 2006 en de afname van het sluipverkeer in procenten. De volledige resultaten van het verkeerskundige onderzoek zijn weergegeven in het Monitoring-rapport dat te vinden is op de website www.sluipverkeermiddendelfland.nl.

Verkeersveiligheid

Sinds de inwerkingstelling van de installaties in juni 2006 is er sprake geweest van in totaal 19 aanrijdingen. Op de Rotterdamseweg zijn er 14 aanrijdingen geweest; op de Kandelaarweg 3, de Harreweg 1 en de Holyweg ook 1. De aanrijdingen zijn veroorzaakt door automobilisten die door rood reden en zijn allemaal gefilmd.

Neveneffecten

Naast de afname van het sluipverkeer door Midden-Delfland zijn er ook negatieve effecten. Bij de introductie van het systeem was de verwachting dat er in het begin lange wachtrijen voor de doseerinstallaties zouden staan, die gaandeweg zouden afnemen door gewenning bij de automobilisten. Uiteindelijk is gebleken dat er ook tijdens het onderzoek in oktober

nog lange wachtrijen voor de installaties voorkwamen. Bij de installaties op de Kandelaarweg en de Harreweg komt het voor dat de wachtrij regelmatig tot voorbij het gecreëerde buffervak staat.

Het verloop van de wachtrijen blijkt nogal grillig. Op sommige dagen staan er geen wachtrijen, terwijl er op andere dagen wel eens 50 auto's achter de installatie staan. Door aanrijdingen, storingen en technische problemen komt het voor dat de installaties niet werken. Als dat enkele dagen aanhoudt, ontstaan er terugkeereffecten.

Een ander ongewenst neveneffect is dat (geïrriteerde) automobilisten, die de installaties passeren, met hoge snelheid verder rijden. Dit verschijnsel wordt bevestigd door omwonenden. Hierover zijn in het verleden afspraken gemaakt met de politie. Deze afspraken zullen binnenkort weer opnieuw onder de aandacht worden gebracht.

Bij het plaatsen van de installaties is sluipverkeer gedefinieerd als elk voertuig dat geen herkomst of bestemming in het poldergebied van Midden-Delfland. Bij bewoners van de stedelijke gebieden aan de noordrand van Vlaardingen en Schiedam leeft er een gevoel van onrecht, omdat ze zichzelf niet als sluipverkeer zien. Helaas is het technisch niet haalbaar hierin een onderscheid te maken

Aanbevelingen

Aanbevolen is om de instellingen vooralsnog gelijk te laten tot na een herhalingsmeting. Dit tweede vervolgonderzoek zal dit jaar plaatsvinden, afhankelijk van een storingsvrije werking van elke installatie in de voorafgaande weken.

In het convenant van juli 2004 is afgesproken dat de situatie in Maasland onderdeel is van dit project. Uit de resultaten van het onderzoek van oktober 2006 blijkt dat het in Maasland drukker is geworden en dat dit voor een deel wordt veroorzaakt door de doseerinstallaties in Midden-Delfland. Pas na een tweede herhalingsmeting kan hierover meer duidelijkheid worden gegeven. Dan zijn ook de resultaten bekend van onderzoeken die Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Midden-Delfland zelf hebben uitgevoerd.

Etiënne van der Horst

Projectleider sluipverkeerwerende maatregelen Midden-Delfland

Sluipverkeer (in aantal motorvoertuigen)

| | Ochtendspits | | Avondspits | |
|----------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| | Januari '06 | Oktober '06 | Januari '06 | Oktober '06 |
| Holyweg | 403 | 293 (-27%) | 707 | 369 (-48%) |
| Harreweg | 337 | 277 (-18%) | 501 | 282 (-44%) |
| Kandelaarweg | 341 | 234 (-31%) | 497 | 340 (-32%) |
| Rotterdamseweg | 338 | 215 (-36%) | 710 | 464 (-35%) |