



dS+V

Gemeente Rotterdam

Verkeer & Vervoer

Notitie

Van: Gert Jan Polhuijs

E-mail: G.Polhuijs@dsv.rotterdam.nl

Fax: 010 – 489 5580

Telefoon: 010 – 489 7451

Bezoekadres: EP2, 1^e etage

Aan: Deelgemeente Prins Alexander tav dhr. E. Pot

Kopie aan: Archief dS+V

Betreft: Toelichting inrichtingsmaatregelen linten Nesselande

Datum: 7 maart 2007

(EIND)CONCEPT

Inleiding

Deze notitie gaat allereerst in op de mogelijkheden om sluipverkeer over het Zuideinde tegen te gaan. Het Zuideinde loopt parallel aan de provinciale weg N219 en heeft (met name bij stremming op de N219) te maken met verkeer tussen Nesselande en de A12. Dit doorgaande verkeer zou eigenlijk over de daarvoor bedoelde en ingerichte provinciale weg moeten rijden.

In een eerdere fase van het planvormingsproces zijn de voor- en nadelen van selectieve toegang verlening (alleen bestemmingsverkeer) op het Zuideinde onderzocht. Het bestuur van de gemeente Zevenhuizen - Moerkapelle heeft dit advies niet overgenomen maar gevraagd of het mogelijk is het sluipverkeer op een andere manier kan worden voorkomen.

Onderliggende notitie gaat in op de verschillende manieren van afsluiten – inclusief het eerder onderzochte selectieve toegangverlening – en beschrijft het inrichtingsplan tot verblijfsgebied. Daarbij worden ook de komgrenzen in beschouwing genomen.

Naast het Zuideinde komen ook de Groeneweg, Bostelweg, Wollefoppenweg, Bermweg en Onderweg aan bod. Kortom; de linten in Nesselande.

Achtergrond

De N219 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen kent een hoge verkeersdruk. Dit heeft mede te maken met het feit dat de Rotte maar een beperkt aantal oversteekmogelijkheden heeft en er geen directe aansluiting is tussen de A20 en de A12. Verkeer vanuit Rotterdam en omgeving richting Zoetermeer en Den Haag (en vv) maakt gebruik van de N219 of N456.

Zie ook afbeelding 1 op de volgende bladzijde.

In het zuiden zijn er weinig alternatieven. De eerste oversteekmogelijkheid is bij de Prinses Irenebrug in Hillegersberg. Deze brug en in het verlengde daarvan de Molenlaan zijn (zwaar) overbelast. De volgende mogelijkheid is de A20/A13 richting Den Haag waar het ook erg druk is. Door de hoge verkeersdruk op de N219 zoekt het (sluip)verkeer alternatieven door het landelijk gebied over wegen die daar eigenlijk niet voor bedoeld of geschikt zijn.

Eén van die routes is het Zuideinde parallel aan de N219. Voor verkeer vanuit met name Ommoord/Zevenkamp en Nesselande vormt het Zuideinde een alternatief om de A12 te bereiken.

Afbeelding 1, Gebied tussen Rotte, A12 en A20



Invloed regionale ontwikkelingen op Zuideinde

In het gebied spelen een aantal regionale ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeerssituatie. De belangrijkste zijn:

1. Omlegging N219: de afslagen 9 en 10 van de A12 maken plaats voor één nieuwe aansluiting die aantakt op een omgelegde N219 die ten zuiden van Zevenhuizen aantakt op de huidige N219. De planning van RWS is realisatie medio 2008 (www.n219.nl);
2. Eendragtspolder: de polder heeft vooral een natuurbestemming gekregen met een wijzigingsbevoegdheid voor een aantal recreatieve voorzieningen, waaronder een roeibaan;
3. Zuidplaspolder: grootschalige woningbouwplannen. Zie ook afbeelding 2 op de volgende bladzijde. Voor nadere achtergrondinformatie wordt verwezen naar de betreffende websites van de projecten.

Zie ook afbeelding 2 op de volgende bladzijde. Voor nadere achtergrondinformatie wordt verwezen naar de betreffende websites van de projecten.

Afbeelding 2, Regionale ontwikkelingen



De omlegging van de N219 heeft voor Zuideinde tot gevolg dat deze route aanzienlijk minder aantrekkelijk wordt voor sluipverkeer. Wie naar de A12 wil zal gebruik maken van de omlegging N219 en niet meer van op/afrit 9 bij Zevenhuizen omdat deze wordt afgesloten. Voor het Zuideinde heeft deze ontwikkeling dus een positief effect.

De exacte invulling van Eendrachtspolder is nog niet bekend maar wel duidelijk is dat het om een grootschalig natuur- en recreatiegebied gaat. De beoogde functies en met name de verkeersaantrekkende werking ervan worden momenteel afgestemd op de infrastructuur in de omgeving. Duidelijk is wel dat het Zuideinde daar een rol in zal spelen.

Het woningbouwprogramma van Zuidplaspolder heeft een grote toename van het aantal verkeersbewegingen in het gebied tot gevolg. Voor het Zuideinde is met name het recreatieverkeer richting Eendrachtspolder en de Rotte van belang.

Bestaande situatie

Het Zuideinde, Groeneweg, Bostelweg, Bermweg en Onderweg liggen in de huidige situatie buiten de bebouwde kom en kennen een snelheidsregime van 80 km/h. Uitzondering vormt een gedeelte van het noordelijke wegvak van de Groeneweg, waar plaatselijk een snelheidsregime van 50 km/h geldt (de snelheid wordt hier gehandhaafd met een camera).

Het breedteprofiel op het tracé Zuideinde - Groeneweg is niet overal gelijk maar ligt rond de 5,20 meter. Tussen het viaduct met de A20 en de aansluiting met de Wollefoppenweg ligt aan de westkant van de Groeneweg een vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad met een breedte van ca. 2,50 meter. Vanaf de Wollefoppenweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig en worden de fietsers gemengd met het overige verkeer afgewikkeld. Bromfietsers rijden op de rijbaan.

Het Zuideinde en de Groeneweg liggen op een dijk. Aan de oostkant staan op een afstand van 3 à 5 meter woningen en aan de overzijde ligt de Ringvaart. Tussen de Ringvaart en de rijbaan ligt een berm van ca. 1,20 meter. Er ligt een vrijliggend fietspad aan de oostkant van de Bostelweg en (het zuidelijk deel van de) Groeneweg. Aan de westkant van de Groeneweg staan op een afstand van 3 à 5 meter woningen.

Het tracé maakt onderdeel van uit van de fietsverbinding en buslijn 175 maakt ook gebruik van een deel van het tracé.

Sluipverkeer

Om op het tracé de leefbaarheid te verbeteren en de verkeersveiligheid te waarborgen is het noodzakelijk verkeersremmende en/of – werende maatregelen te treffen. Gezien de grote weerstand voor het verkeer op de A20/A12 kan alleen met ingrijpende maatregelen het sluipverkeer geweerd worden, mogelijkheden hiervoor zijn een doseerinstallatie of selectieve toegang.

	Selectieve toegang	Doseren
Doel	Verhogen leefbaarheid	Verhogen leefbaarheid
Middel	Uitsluiten gebiedsoneigen verkeer	Ontmoedigen gebiedsoneigen verkeer
Gebruikers	Alleen geselecteerde doelgroep	Alle motorverkeer
Effect	Autoluw/ beperkte intensiteit	Beperkte intensiteit
Benodigde opstelruimte	Beperkt	Wachtrijvorming
Verkeersbesluit:		
• Nodig	Ja	Nee
• Beroep en bezwaar	Ja	Nee
• Wijziging tijdvenster	Nieuw besluit noodzakelijk	Onbeperkte wijziging mogelijk

Tabel 1. Kenmerken selectieve toegang en doseren

In bijlage 1 is een uitgebreide toelichting op bovenstaande tabel opgenomen.

Problemen als gevolg van het sluipverkeer zijn het grootst in de ochtendspits richting het noorden. In de kern van Zevenhuizen-Moerkapelle geldt gedeeltelijk eenrichtingsverkeer waardoor er minder sluipverkeer in zuidelijke richting rijdt. Omdat er buiten de spits geen problemen zijn met sluipverkeer heeft het de voorkeur de maatregel te voorzien van venstertijden.

Doseren heeft de voorkeur boven het instellen van selectieve toegang omdat:

- als gevolg van het doseren het aandeel sluipverkeer aanzienlijk zal afnemen;
- voor doseren geen (arbeidsintensief) ontheffingenstelsel/ -beleid nodig is in tegenstelling tot selectieve toegang;
- voor doseren geen verkeersbesluit noodzakelijk is.

Locatie

Gezien de regionale uitstraling van Eendrachtspolder en de functie van de Middelweg in de verkeersontsluiting is de meest logische locatie voor de doseerinstallatie ten noorden van de Middelweg. De sluiproute over Zuideinde wordt ontmoedigd terwijl het bestemmingsverkeer

van en naar Eendragtspolder, tussen de N219 en de Middelweg, geen onnodige hinder ondervindt.

Vanuit de wens van de gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel om ongehinderd verbonden te zijn met Oud Verlaat zou ook de locatie tussen de Middelweg en Nesselande een optie zijn maar hiermee wordt het gebruik van de sluiproute niet onmogelijk gemaakt. Alleen direct vanuit Nesselande maar niet via de Middelweg om de plassen heen.

Bepalen van de exacte locatie (en daarmee de vraag vóór of ná de Middelweg) is onderdeel van het plan- en besluitvormingstraject. Gesteld wordt wel dat situering vóór (ten zuiden) van de Middelweg minder effectief is en dat beide locaties invloed hebben op de bereikbaarheid van de Eendragtspolder.

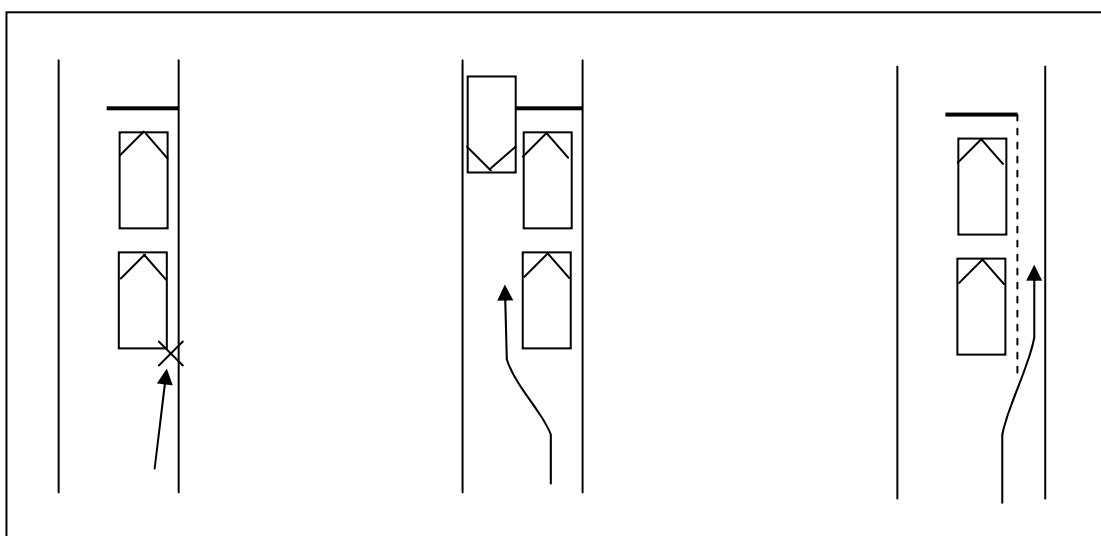
Doseerinstallatie

Opdat de installatie herkenbaar is bij de weggebruiker, moet aangesloten worden op diens verwachtingspatroon. Het streven is daarom naar een zo uniform mogelijke vormgeving en werking van het systeem.

Omdat gebruik gemaakt wordt van een verzinkbare paal of driehoek moet rekening gehouden worden met de ondergrondse infrastructuur. Het Hoogheemraadschap heeft geen bezwaar tegen het plaatsen van de installatie op het dijklichaam.

Bij het aspect paseerbaarheid wordt onderscheid gemaakt in doorrijbreedte en paseerbaarheid voor (brom)fietzers. De doorrijbreedte wordt bepaald door de maximale afstand tussen twee fysieke afsluitingen (max. 1,35 meter). In verzonken toestand bedraagt de doorrijbreedte 3,20 meter zodat tegenliggers elkaar niet kunnen passeren. Hierbij is rekening gehouden met landbouwverkeer. Omdat slechts ruimte is voor één rijstrook ter hoogte van de installatie is het noodzakelijk dat voertuigen op voldoende afstand kunnen stoppen om tegemoetkomend verkeer te kunnen passeren. De opstelplaats wordt gemarkeerd door middel van een stopstreep.

In het huidige breedte profiel is het niet mogelijk fietsers buiten de installatie af te wikkelen. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan.



Omdat het verkeer voor de installatie zich rechts op moet stellen is er geen ruimte voor fietsers om door te rijden tot de stopstreep. Hierdoor zullen fietsers de wachtrij aan de linkerkant passeren, waardoor fietsers in conflict kunnen komen met tegemoet komend verkeer. Door de

rijbaan (en het dijklichaam) ter hoogte van de installatie te verbreden kunnen voor de fietsers aparte voorzieningen worden getroffen. De kosten van de verbreding zijn nog niet inzichtelijk gemaakt.

Om de weggebruikers te attenderen op het gevaar en de aard van de BFA dient deze goed zichtbaar en herkenbaar te zijn. Voor de inpassing in het wegprofiel kan worden volstaan met attenderen door markering in ruitvorm. Om de BFA zelf zichtbaar te maken, moet deze minimaal een hoogte hebben van 60 cm. Om de zichtbaarheid te waarborgen kan de BFA kan worden van reflectiemateriaal (klasse II) of ledverlichting. Om de BFA extra te attenderen wordt aanbevolen een andere kleur openbare verlichting toe te passen. Alle palen af andere obstakels moeten duidelijk zichtbaar zijn. Indien gekozen wordt voor doseren zal hoogst waarschijnlijk wachtrijvorming optreden. Dit mag geen hinder veroorzaken voor verkeer op aansluitende wegen. Het is moeilijk in te schatten hoe groot deze wachtrij wordt. Dit hangt onder andere af van hoeveel weggebruikers hun route aanpassen.

De BFA ligt buiten de bebouwde kom waardoor een extra voorwaarschuwing wenselijk is; 75 meter voor de maatregel moet een 'zag/zag' markering op de rijbaan aangebracht worden.

Connexxion is geen voorstander van een doseerinstallatie. Omdat niet inzichtelijk is hoeveel vertraging het OV zal oplopen door de maatregel kan Connexxion de gevolgen nog niet inschatten. Indien ervoor wordt gekozen de maatregel uit te voeren dient nader overleg met Connexxion plaats te vinden om de gevolgen helder te krijgen en om te bekijken of het mogelijk is de bus een hogere prioriteit te geven.

De doseerinstallatie mag voor hulpdiensten geen belemmering opleveren. Bij andere doseerinstallaties in de gemeente is nog geen oplossing gevonden om de hulpdiensten vrije toegang te geven. De hulpdiensten geven de voorkeur aan detectie of een sleutelkast ter hoogte van de installatie, de gemeente wil een knop in de meldkamer waarmee de installatie uitgezet kan worden.

Beheer en onderhoud

Door het doseren in van het verkeer is de wegbeheerder aansprakelijk voor het goed functioneren van het systeem gedurende de werktijden. Om aansprakelijkheid bij ongevallen te voorkomen is goed beheer noodzakelijk.

Voor veilige handbediening dient bij de plaatsing rekening gehouden te worden met de zichtbaarheid van de BFA vanaf het bedieningspaneel.

Tot slot

Kiezen voor een doseerinstallatie houdt in:

Doseerinstallatie	
<i>Voordelen</i>	<i>Nadelen</i>
• Ontmoedigen gebiedsoneigen verkeer • Verbeteren leefbaarheid • Verbeteren verkeersveiligheid	• Verbreding dijklichaam noodzakelijk ten behoeven van fietsersvoorzieningen • Vertraging voor openbaar vervoer • Nadere afstemming met hulpdiensten (en omwonenden)

De oplossing komt daarmee tegemoet aan de gestelde doelstelling maar heeft wel de nodige consequenties.

Inrichting van lintwegen en vaststellen komgrenzen

Naast het weren van het sluipverkeer zijn aanvullende maatregelen nodig om de lintwegen in te richten volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig en de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). De wegcategorisering hangt samen met de vastgestelde komgrenzen, welke in deze notitie opnieuw zijn gezien.

De voorgestelde wegcategorisering in het onderzoeksgebied van lintwegen in Nesselande is opgesteld aan de hand van de uitgangspunten van het stedelijke beleid met betrekking tot de categorisering van wegen binnen en buiten de bebouwde kom (cf. de Duurzaam Veilig-richtlijnen) en de CROW-publicatie 135 (juli 1999), getiteld 'Bebouwdekomgrenzen. Aanbevelingen voor locatie en inrichting' (zie onderstaand kader). Voor de beschrijving van de concrete inrichting is ook aangesloten bij de EHK-richtlijnen.

CROW-stappenplan voor bepalen bebouwde kom

- **Stap 1: Wordt voldaan aan het afstandscriterium?**
Criterium: de afstand van de bebouwing tot de as van de weg bedraagt maximaal drie keer de hoogte van de aangrenzende bebouwing; de genoemde afstand is niet groter dan 25m en er is een zichtrelatie met de bebouwing.
- **Stap 2: Is de lengte van de kom > 400m?**
Criterium: de lengte van de bebouwde kom bedraagt ten minste 400m.
- **Stap 3: Eenzijdige of tweezijdige bebouwing?**
Om de gewenste dichtheid van de bebouwing te kunnen vaststellen, moet eerst bepaald worden of er sprake is van eenzijdige of tweezijdige bebouwing.
- **Stap 4: Wat is de dichtheid van de bebouwing?**
Criteria: bij eenzijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid groter dan of gelijk aan 50 procent; bij tweezijdige bebouwing is de bebouwingsdichtheid groter dan of gelijk aan 30 procent.

De voorgestelde inrichtingsmaatregelen op de verschillende lintwegen staan afgebeeld op de bijgevoegde ontwerptekening (zie bijlage 3). Tevens zijn deze maatregelen, inclusief aanvullende aandachtspunten, nog eens samengevat in bijlage 2.

Zuideinde

Het Zuideinde heeft volgens de bovenstaande CROW-criteria en de beleidsuitgangspunten van Rotterdam de uitstraling van een weg buiten de bebouwde kom. Op deze erftoegangsweg buiten de bebouwde kom zou een snelheidsregime van 60 km/h moeten gelden. De EHK-markering vraagt om een weg zonder middenas, met kantstroken. Als snelheidsremmende maatregelen worden voorgesteld: 1x een dubbele bajonet; 2x een dubbele streep en 60-markering op het wegdek als poort 60 km-zone. Bovendien dienen borden te worden geplaatst met begin en einde 60 km-zone.

Groeneweg (noord)

Onder Groeneweg 'noord' wordt het wegvak van de Groeneweg verstaan tussen de aansluitingen met de Wollefoppenweg en de Brandingdijk. Dit wegvak zou de status moeten krijgen van erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (voldoet aan alle CROW-criteria). Hier wordt dan ook een snelheidsregime van 30 km/h voorgesteld. Bij zo'n wegcategorisering is conform de EHK-richtlijnen geen markering noodzakelijk. De volgende snelheidsremmende maatregelen zouden moeten worden aangebracht: 6x eenzijdige wegversmalling; 1x een dubbele streep en 30-markering op de weg als poort 30 km-zone; en 1x een kruispuntplateau

als poort 30 km-zone. Ook hier zullen borden moeten worden geplaatst, te weten begin en einde 30 km-zone.

Een laatste aandachtspunt op dit wegvak is het voetpad langs de Groeneweg ter hoogte van de aansluiting met de Wollefoppenweg: daar ontbreekt een stukje trottoir (zie onderstaande foto).



Een versmalling om snelheid te remmen is op deze specifieke locatie niet wenselijk, met oog op passeermogelijkheden voor voertuigen en de aanwezigheid van water waar fietsers in terecht kunnen komen als ze van de weg gedrukt worden. Voorstel is daarom om het trottoir met een smal stuk te verlengen. De opbouw vanaf het water zou dan moeten als volgt moeten zijn: 1m kantstrook; (min.) 3,5m rijbaan; 1m kantstrook; en vervolgens het trottoir. Hierdoor wordt (weliswaar beperkte) ruimte gecreëerd voor de voetgangers zonder dat er nieuwe damwanden of soortgelijke 'kunstwerken' aangelegd hoeven te worden. Over het grootste deel kan de huidige asfaltbreedte behouden blijven, op het smalste gedeelte zal beperkt uitgeweken moeten worden.

Bostelweg – Groeneweg (zuid)

De Bostelweg en het zuidelijke deel van de Groeneweg (tot aan de Wollefoppenweg) zou de status van erftoegangsweg buiten de bebouwde kom dienen te krijgen. Er geldt dan een snelheidsregime van 60 km/h. Conform EHK zal de weg ingericht moeten worden zonder middenasmarkering en met kantstroken (vanwege het solitair fietspad ter plaatse). Snelheidsremmende maatregelen die op dit wegvak worden voorgesteld zijn: 2x een 60 km/h-plateau (op de rechtstanden); 1x 60 km/h-kruispuntplateau (op de kruising met de Onderweg); waarbij de plateaus aan weerszijden van de weg fungeren als 60 km/h-poorten. De huidige borden begin en einde bebouwde kom zouden moeten worden verplaatst van de Wollefoppenweg naar de Bostelweg en borden begin en einde 60 km/u-zone dienen te worden toegevoegd.

Onderweg – Bermweg

De Onderweg en Bermweg hebben de uitstraling van wegen buiten de bebouwde kom. Voorstel is om op deze erftoegangswegen een snelheidsregime van 60 km/h toe te passen. Het aanbrengen van EHK-markering wordt hier bij uitzondering niet wenselijk, dan wel noodzakelijk geacht. Argumenten voor deze uitzondering op de regel zijn de functie – specifiek voor bestemmingsverkeer – en de uitstraling van de weg – een relatief smalle weg met een scherpe bocht. Deze kenmerken lijken voldoende om een aangepaste snelheid bij de weggebruiker af te kunnen dwingen en daardoor worden eveneens geen aanvullende snelheidsremmende maatregelen voorgesteld. Wel zullen er borden moeten worden geplaatst met begin en einde 60 km-zone.

Wollefoppenweg

De Wollefoppenweg zou de status van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom moeten krijgen, waar overeenkomstig een snelheidsregime van 30 km/h zal gelden. Volgens de EHK-filosofie wordt er geen markering op de weg voorgesteld. Ook fysieke snelheidsremmende maatregelen zijn op deze weg niet noodzakelijk (overigens ook niet gewenst door bewoners van de Wollefoppenweg). Deze uitzondering op de richtlijnen van een Duurzaam Veilige inrichting is mogelijk vanwege de functie van de weg – door het 'knippen' van de weg rijdt hier alleen bestemmingsverkeer – en de uitstraling ter plaatse – relatief korte rechtstanden, een smal profiel en langsgeparkeerde auto's op de rijbaan. Deze karakteristieken zouden voldoende moeten zijn om hier de gewenste snelheid te kunnen afdwingen. Overige maatregelen zijn: het aanbrengen van een in-/uitritconstructie ter hoogte van de aansluiting op de 50 km/h-weg Laan van Avant-Garde; en een kruispuntplateau bij de aansluiting van de Wollefoppenweg met de Laan van Dada, eveneens een 30 km/h-weg.

Geo-technische aspecten

Verticale snelheidsremmers (drempels e.d.) zijn op de dijklichamen van de verschillende lintwegen moeilijk toepasbaar, gezien de kans op trillingshinder en de aanwezigheid van niet onderheide woningen. Daarom is gekozen om horizontale snelheidsremmende maatregelen aan te brengen. Om te kunnen bepalen of dergelijke snelheidsremmende maatregelen op bovenstaande lintwegen wél te realiseren zijn, wordt het uitvoeren van aanvullend geo-technisch onderzoek door Gemeentewerken geadviseerd. Daarin kan, in overleg met het risico op eventuele schade aan de dijklichamen worden ingeschat. Afhankelijk van de uitkomsten van het geo-technisch onderzoek, zouden de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen eventueel opnieuw moeten worden gezien.

Procedure wijzigen komgrenzen

Voor het wijzigen van de komgrenzen van de gemeente Rotterdam dient een procedure te worden gestart bij de gemeenteraad. De verschillende stappen die moeten worden doorlopen, zijn in bijlage 4. De dS+V (afdeling juridische zaken) kan de deelgemeente desgewenst ondersteunen en de procedure voeren.

Bijlage 1 – Mogelijkheden voor weren sluiptverkeer

Sluipverkeer kan op verschillende manieren worden geweerd:

1. een totale afsluiting (fysiek of met een verkeersbord)
2. een beweegbare afsluitingen met gedoseerde doorlating (doseersysteem)
3. een beweegbare afsluiting met doorgang voor ontheffinghouders (selectieve toegang)

Alle maatregelen kunnen worden voorzien van een tijdvenster waarbinnen de maatregel van kracht is

1 totale afsluiting

Bij een totale afsluiting wordt een wegvak en eventueel achterliggend gebied in principe voor alle verkeer afgesloten. Het is mogelijk om voor bepaalde verkeersdeelnemers uitzonderingen te maken (bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten), maar de basis van het systeem is het ontoegankelijk maken voor alle verkeer. Voorbeelden van totale afsluiting zijn:

- een vaste fysieke afsluiting in de vorm van vaste paaltjes, bloembakken of dergelijke;
- een fysieke afsluitingen gedurende vastgestelde venstertijden, bijvoorbeeld door een beweegbare fysieke afsluiting (BFA);
- een algehele geslotenverklaring (verkeersbord), eventueel binnen een vastgesteld tijdvenster.

De effectiviteit van vaste fysieke maatregelen is in het algemeen erg groot: alle verkeersdeelnemers en daarmee ook alle sluiptverkeer wordt het fysiek onmogelijk gemaakt de afsluiting te passeren.

Bij een geslotenverklaring door middel van een verkeersbord is handhaving noodzakelijk. Uit ervaring blijkt anders de geslotenverklaring genegeerd wordt.

Voor het instellen van een geslotenverklaring is een verkeersbesluit vereist.

2 doseersysteem

Bij het aanbrengen van een doseersysteem wordt druppelgewijs verkeer toegelaten. Hierbij loopt het verkeer een instelbare vertraging op. Doel van deze maatregel is het verhogen van de reistijd voor de gekozen route waardoor verkeer een andere route zal kiezen. Het doseersysteem kan worden voorzien van een tijdvenster waarin het systeem in werking is. Buiten het tijdvenster heeft het verkeer vrije doorgang.

Voor de uitvoering van het doseersysteem wordt gebruik gemaakt van een verkeersregelininstallatie. Aangezien de wachttijden behoorlijk kunnen oplopen is het noodzakelijk bijzondere aandacht te besteden aan het negeren van rood licht.

Eventueel kan onderscheid worden gemaakt per rijrichting. Hulpdiensten kunnen vrije doorgang krijgen. Hoewel het openbaar vervoer een hogere prioriteit kan krijgen, zal het niet mogelijk vrije doorgang te garanderen.

Voor een doseersysteem is geen verkeersbesluit vereist.

3 selectieve toegang

Voorbeelden van selectieve toegang zijn:

- Een geslotenverklaring (verkeersbord) met uitzondering van doelgroepen;
- Verwijderbare objecten (zoals paaltjes met een toegangssleutel);
- Bussluizen;
- Beweegbare fysieke afsluiting met een kaartlezer of een zend- en ontvangsysteem voor ontheffinghouders.

Met uitzondering van de bussluis kunnen voorgaande systeem worden voorzien van een tijdvenster.

De organisatorische aspecten bij selectieve toegang vergen veel tijd en energie, dus hoge kosten. Het opzetten van een ontheffingenbeleid is hierbij de meest intensieve activiteit.

Ervan uitgaande dat een selectieve maatregel zodanig uitgewerkt wordt, dat de juiste doelgroepen toegang krijgen en de juiste doelgroepen de afsluiting niet kunnen passeren, is de maatregel zeer effectief.

Voor het instellen van selectieve toegang is een verkeersbesluit vereist.

Bijlage 2 – Inrichtingsmaatregelen linten

Zuideinde

- Status: buiten bebouwde kom
- Erftoegangsweg: 60 km/h
- EHK-markering: zonder middenas, met kantstroken
- Snelheidsremmende maatregelen: 1x dubbele bajonet, 2x poort 60 km-zone dmv dubbele streep en 60-markering op weg
- Borden (ver)plaatsen: begin / einde 60 km-zone

Groeneweg (noord)

- Status: binnen bebouwde kom
- Erftoegangsweg: 30 km/h (alternatief wanneer maatregelen geo-technisch onmogelijk te realiseren blijken: 50 km/h)
- EHK-markering: geen (bij 50 km/h: dubbele asmarkering)
- Snelheidsremmende maatregelen: 6x eenzijdige wegversmalling, 1x poort 30 km-zone dmv dubbele streep en 30-markering op weg, 1x poort 30 km-zone dmv kruispuntplateau (bij 50 km/h: geen)
- Borden (ver)plaatsen: begin / einde 30 km-zone

Bostelweg – Groeneweg (zuid)

- Status: buiten bebouwde kom
- Erftoegangsweg: 60 km/h
- EHK-markering: zonder middenas, met kantstroken (vanwege solitair fietspad)
- Snelheidsremmende maatregelen: 2x 60 km/h-plateau (op rechtstanden), 1x 60 km/h-kruispuntplateau (op kruising met Onderweg), plateaus aan weerszijden weg fungeren als 60 km/h-poorten
- Borden (ver)plaatsen: begin / einde bebouwde kom (van Wollefoppenweg naar Bostelweg) + begin / einde 60 km-zone

Onderweg – Bermweg

- Status: buiten bebouwde kom
- Erftoegangsweg: 60 km/h
- EHK-markering: geen (uitzondering: functie – specifiek voor bestemmingsverkeer – en uitstraling – smalle weg met scherpe bocht – zorgen voor aangepaste snelheid)
- Snelheidsremmende maatregelen: geen (zie argumentatie vorig punt)
- Borden (ver)plaatsen: begin / einde 60 km-zone

Wollefoppenweg

- Status: binnen bebouwde kom
- Erftoegangsweg: 30 km/h
- EHK-markering: geen
- Snelheidsremmende maatregelen: geen (uitzondering: functie – vanwege 'knippen' specifiek voor bestemmingsverkeer – en uitstraling – relatief korte rechtstanden, smal profiel en langgeparkeerde auto's op de weg – zorgen voor aangepaste snelheid)
- Overige maatregelen: in-/uitritconstructie bij aansluiting op 50 km/h-wegen (Laan van Avant-Garde) kruispuntplateau bij onderlinge aansluiting van 30 km/h-wegen (Laan van Dada)

Aanvullende aandachtspunten

Fysieke maatregelen op dijken / linten (geo-technische aspecten)

Om te kunnen bepalen of snelheidsremmende maatregelen (horizontale snelheidsremmers) op bovenstaande lintwegen te realiseren zijn, zonder het risico te lopen van schade aan het dijklichaam, wordt het uitvoeren van nieuw geo-technisch onderzoek door Gemeentewerken

geadviseerd. Afhankelijk van de uitkomsten van zo'n onderzoek, zouden de voorgestelde snelheidsremmende maatregelen eventueel opnieuw moeten worden bezien.

Voorgeschiedenis snelheidscamera Groeneweg (noord)

De huidige snelheidscamera op dit wegvak is ca. vier jaar geleden geplaatst, na aanleiding van discussie over te hoge snelheden aldaar. De camera is uiteindelijk gefinancierd door de deelgemeente. De politie heeft te kennen gegeven dat in principe alleen gehandhaafd zal worden bij instandhouding van een 50 km/h-regime; aangezien op 30 en 60 km/h-wegen niet structureel door de politie en openbaar ministerie wordt gehandhaafd, dan wel vervolgd. Zodra de weg wordt getransformeerd naar een 30 km-zone, zal de snelheidscamera dan ook moeten worden verwijderd.

Verkeerspolitie is akkoord met een snelheidsregime van 30 km/h op de Groeneweg 'noord', mits de weg afdoende is ingericht om deze snelheid te kunnen afdwingen bij de weggebruiker. Mocht uit het geo-technisch advies van Gemeentewerken blijken dat dergelijke infrastructurele maatregelen niet te realiseren zijn, dan zou een 30 km/h-regime (zonder voldoende snelheidsremmende maatregelen) mogelijk kunnen leiden tot te hoge snelheden op dit wegvak. Dat gegeven dient in de uiteindelijke keuze van de wegcategorisering door de deelgemeente te worden meegewogen.

Fietspad bij Bostelweg – Groeneweg (zuid)

Bij de voorgestelde transformatie van de huidige 80 km/h-weg naar een 60 km/h-weg vormt de maatvoering van het huidige fietspad (bord G11) tussen het water en de weg een bijkomend aandachtspunt. Volgens de bestaande bebording aan de zijde van de Wollefoffenweg moet de fietser oversteken naar het vrijliggende verplichte fietspad. Bekeken zou kunnen worden of het profiel van het fietspad – volgens de huidige ontwerpcriteria – breed genoeg is om het ook in de nieuwe situatie als tweerichtingenfietspad te kunnen laten functioneren. De keuze voor de toekomstige functie van het fietspad kan namelijk consequenties hebben voor het totale ontwerp van de weg. De deelgemeente wordt geadviseerd om dit aandachtspunt in de afweging mee te nemen bij de bepaling van de functie van het fietspad langs dit weggedeelte.

Inrichting Wollefoffenweg

In overleg met politie wordt voorgesteld om op de Wollefoffenweg geen snelheidsremmende maatregelen toe te passen voor het afdwingen van de gewenste 30 km/h. Door de (nieuwe) functie en uitstraling van deze weg zouden, conform de wens van bewoners, investeringen in aanvullende fysieke maatregelen achterwege kunnen blijven. Benadrukt moet worden dat het hier maatwerk betreft; deze aanpak dient geen precedentwerking te hebben voor de inrichting van andere 30 km-zones in Nesseland (en Prins Alexander). Uitgangspunt blijft een fysieke inrichting die het gewenste snelheidsregime afdwingt.

Bussluis Wollefoffenweg

Op het oostelijk deel van de Wollefoffenweg, richting de aansluiting met de Bermweg, bevindt zich in de huidige situatie een bussluis. In de huidige situatie loopt er geen busverbinding over dit wegvak. Om het nieuwe verkeersluwe karakter van de Wollefoffenweg te benadrukken, wordt voorgesteld wordt om de bestaande bussluis te verwijderen en de weg op deze plaats middels fysieke maatregelen af te sluiten voor autoverkeer van en naar de Groenewegbrug. Het ontwerp dient de doorgang voor (brom)fietsers en ruiters wel te waarborgen. Voorwaarde voor realisatie van dit voorstel is allereerst een akkoord van de hulpdiensten. Verder zal ook moeten worden nagegaan of, en zo ja welke, afspraken er zijn gemaakt tussen Connexxion en deelgemeente, dan wel stadsregio Rotterdam, over deze busroute. Centrale vraag is of deze verbinding moet worden opengehouden voor busverkeer in de nabije toekomst.

Bijlage 3 – Ontwerptekening inrichtingsmaatregelen linten

PM

Bijlage 4 – Procedure wijzigen komgrenzen

Globaal stappenplan / werkwijze

1. De gemeenteraad van Rotterdam stelt de grenzen van de bebouwde kom vast. Artikel 20a Wegenverkeerswet. De bevoegdheid is niet gedelegeerd aan de deelgemeenteraad. De raad neemt een besluit op voorstel van B&W. Dat gaat via een agendapost.
2. De wegbeheerder wordt 'gehoord', oftewel om advies gevraagd. Artikel 23 jo. artikel 48 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.
3. Verplicht is ook het overleg met de korpschef (verkeerspolitie). Artikel 24 jo. artikel 48 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.
4. B&W zorgen voor de aanduiding van de grenzen van de bebouwde kom. Dit gebeurt op kosten van de (deel)gemeente (artikel 156a Wegenverkeerswet).
5. Er is geen verplichting om afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure) te volgen, maar het mag wel. De Inspraakverordening Rotterdam legt die verplichting ook niet op. Als de deelgemeente op grond van de Inspraakverordening wil werken, moet het bestuursorgaan (lees: de raad) formeel eerst besluiten om inspraak te verlenen. Voor de te volgen voorbereidingsprocedure is wel van belang dat deze zorgvuldig is. Dat wil zeggen, bij een besluit zoals de vaststelling van de bebouwde kom is het voor de hand liggend om het voornemen te publiceren en ter inzage te leggen; en in ieder geval belanghebbenden de gelegenheid te geven te reageren.
6. Bekendmaking van algemeen verbindende voorschriften gebeurt door uitgifte van het Gemeenteblad (artikel 139 Gemeentewet). Gezien de strekking van de vaststelling van bebouwde komgrenzen, ligt het voor de hand om t.z.t. het besluit in ieder geval ook via het Gemeenteblad bekend te maken, naast publicatie in de desbetreffende 'Maasstadeditie(s)'.