



De Raad

Beleidsthema

Verkeer en vervoer

Doel raadsinformatiebrief

Informeren door college

Betreft Vervolg doseersluis Van der Kooijweg / Van Rijnweg Datum 17-03-2026

1. Inleiding

Op 23 september 2023 heeft de gemeenteraad het voorstel om het viaduct over de A4 ter hoogte van de Van Rijnweg aan te duiden als fiets-/bromfietspad, niet aangenomen. Tijdens deze vergadering is wel de motie 'Veilige Van Rijnweg' (25 065) aangenomen. U heeft met deze motie opdracht gegeven om de weg open te houden voor gemotoriseerd verkeer, de route verkeersveilig in te richten voor langzaam verkeer én de route onaantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Het college heeft onderzocht op welke wijze deze opdracht van uw raad kon worden vormgeven. De doseersluis bleek de meest passende maatregel om het vereiste resultaat te realiseren.

Om de verkeersveiligheid op de Van Rijnweg, conform de motie, te verbeteren zijn er reeds verschillende werkzaamheden uitgevoerd. Zo zijn er in 2024 snelheidsremmende maatregelen genomen, door middel van drempels, is er een vrachtwagenverbod ingesteld en is de 30 km/u-zone uitgebreid.

Op 22 januari 2026 is de doseersluis geplaatst op de Van der Kooijweg. Om het effect van de doseersluis op de verkeersveiligheid en leefbaarheid te kunnen meten, is eerder besloten om de sluis minimaal vier maanden te monitoren. Dit mede vanwege de (drukkere) gewenningsperiode die na plaatsing werd verwacht.

U bent op 10 maart jl. reeds geïnformeerd over de beschikbare data van de eerste vier werkweken van de werking van de doseersluis, conform de aangenomen motie tijdens de raadsvergadering van 24 februari jl. Met deze raadsinformatiebrief wordt u geïnformeerd over het door het college vastgestelde vervolg.

2. Doel doseersluis

Voor een juiste duiding van de uitgevoerde evaluatie worden hieronder de oorspronkelijke doelstellingen van de doseersluis kort samengevat.

Met de doseersluis wordt beoogd de verkeersveiligheid op de Van Rijnweg voor langzaam verkeer te verbeteren. Deze doelstelling is vertaald naar de volgende subdoelstellingen:

- Het aantal motorvoertuigen per uur terugbrengen tot maximaal 200 mvt/uur
- Het beperken van sluipverkeer vanuit Delft naar Den Haag en omgekeerd
- Het verbeteren van de veiligheid voor fietsers op de Van Rijnweg door het verminderen van conflicten tussen auto en fiets

3. Tussentijdse evaluatie

Samenvattend kan worden gesteld dat de doseersluis in algemene zin het beoogde effect heeft op de verkeerssituatie. Zo is er een afname zichtbaar van het aantal motorvoertuigen en is het doorgaande verkeer afgenomen. Tegelijkertijd zijn er enkele aandachtspunten die om aanpassingen

vragen. Dit betreft met name de lengte van de wachtrij aan de zijde van de Weidedreef en op het viaduct, omdat dit gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid van fietsers op deze locaties. Daarnaast verdient het aandacht om te onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om het door rood licht rijden bij de doseersluis verder terug te dringen, zodat er gehandhaafd kan worden op verkeersgedrag en het beoogde maximum van 200 mvt/uur beter kan worden geborgd.

Deze conclusies zijn gebaseerd op een tal van constatering uit de data, welke hieronder kort worden benoemd:

Gemotoriseerd verkeer

- Het aantal auto's per etmaal op de Van Rijnweg / Van der Kooijweg is afgenomen. Gemiddeld bedraagt deze afname circa 33%.
- Het gewenste maximum van 200 motorvoertuigen per uur (mvt/uur) op de Van Rijnweg is nog niet bereikt. Bij de doseersluis op de Van der Kooijweg ligt het aantal auto's per uur wel onder de 200 mvt/uur.
- Het aantal auto's per uur tijdens de spitsmomenten is afgenomen.
- De reistijd op de Prinses Beatrixlaan is tijdens de spits toegenomen, met circa 6 minuten extra reistijd voor verkeer dat vanuit het zuiden naar het noorden rijdt.
- Hulpdiensten melden geen problemen bij het passeren van de doseersluis.

Fietsverkeer

- Het aantal fietsers op de Van Rijnweg is toegenomen, met circa 32% ten opzichte van 2025 en circa 45% ten opzichte van 2024.

Verkeersveiligheid

- De wachtrij aan de zijde van de Van Rijnweg is met name tijdens de avondspits op werkdagen nog te lang. Wachtrijen die voorbij de Weidedreef reiken leiden tot verkeersveiligheidsproblemen, onder andere door passerende fietsers en autoverkeer dat onderweg is naar de sportvelden.
- Tot op heden is op bepaalde momenten de inzet van verkeersregelaars nodig om de lengte van de wachtrij te beperken. Hiervoor wordt de Van Rijnweg ter hoogte van de Laan van Sion tijdelijk afgesloten. Dit is om in deze fase de verkeersveiligheid van de fietsers te borgen .
- De wachtrij die op de Van der Kooijweg ontstaat vanuit de richting Den Haag is beperkt van omvang en leidt niet tot problemen. Op dit wegvak zijn bovendien geen fietsers aanwezig.
- Op de kruising van de Weidedreef met de Van der Kooijweg is de situatie voor fietsers minder veilig wanneer de wachtrij voorbij de Weidedreef reikt en zij daar moeten oversteken.

Verkeersgedrag

- Bij de doseersluis wordt geregeld door rood licht gereden.
- Rondom de doseersluis is ongewenst rijgedrag waargenomen, waaronder het rijden over het fietspad en illegale inhaalmanoeuvres.

4. Verplaatsing doseersluis

Uit de tussentijdse evaluatie blijkt dat de doseersluis het beoogde effect heeft op het verkeer. Tegelijkertijd blijkt dat de wachtrij op de huidige locatie op bepaalde momenten te lang wordt, waardoor de wachtrij zich uitstrekt tot en met de Weidedreef en het viaduct. Dit leidt tot onveilige situaties voor fietsers op deze locaties. Daarom heeft het college besloten om de doseersluis te verplaatsen op de Van der Kooijweg, zodat de wachtrij beter kan worden opgevangen en deze veiligheidsrisico's worden beperkt.

Nieuwe locatie

Voor het bepalen van een nieuwe locatie wordt gekeken naar de maximale wachtrijlengte in de afgelopen vijf weken. Dit geeft inzicht in hoeveel voertuigen er op drukke momenten voor de doseersluis staan te wachten. Daarnaast wordt gekeken naar de beschikbare wachtruimte: de fysieke ruimte op de weg waar deze voertuigen kunnen wachten zonder dat dit gevolgen heeft voor bijvoorbeeld het kruispunt bij de Weidedreef.

Deze wachtruimte wordt vervolgens afgezet tegen de verwachte wachttijd bij de doseersluis. Het doel is om een locatie te kiezen waar de wachtrij binnen de beschikbare ruimte kan worden opgevangen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het alternatief voor doorgaand verkeer, de

Prinses Beatrixlaan. De wachttijd bij de doseersluis moet zodanig zijn dat deze route minder aantrekkelijk blijft dan het gebruik van de Prinses Beatrixlaan.

Op basis van deze afweging wordt gezocht naar een locatie waar de wachttijd en de daarbij behorende wachtrij binnen de beschikbare wachtruimte blijven. Hiermee wordt voorkomen dat wachtrijen zich uitbreiden over het kruispunt bij de Weidedreef, over het viaduct of in sommige gevallen op de fietsstraat. Dit om te zorgen dat de verkeersveiligheid van fietsers op de fietsstraat, het viaduct en het kruispunt geborgd wordt.

De nieuwe locatie wordt in de komende weken definitief vastgesteld en vervolgens verder uitgewerkt in een ontwerp. Daarbij wordt het benodigde verkeersbesluit opgesteld, dat ter besluitvorming aan het college zal worden aangeboden.

Werkzaamheden

Bij het verplaatsen van de doseersluis wordt de gehele inrichting verplaatst naar de nieuwe locatie. Dit bestaat uit onder andere de barriers, belijning, bebording en de verkeersregelinstallaties (VRI). Daarnaast worden grasbetonstegels aangebracht om uitwijken mogelijk te maken, zodat de doorgang voor hulpdiensten geborgd blijft.

Ook voor de werkzaamheden zal er een verkeersbesluit worden opgesteld, dat ter besluitvorming aan het college zal worden aangeboden.

Planning

De verplaatsing wordt zo snel mogelijk, maar uiterlijk in mei 2026 uitgevoerd. De doorlooptijd hangt grotendeels samen met de beschikbaarheid en planning van de VRI-leverancier. Voor het verplaatsen en opnieuw inregelen van de verkeersregelinstallatie is inzet van de leverancier noodzakelijk. Deze werkzaamheden kunnen niet volledig door de gemeente zelf worden uitgevoerd.

De overige werkzaamheden, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van de grasbetontegels, worden grotendeels voorafgaand aan de verplaatsing uitgevoerd. Tijdens de daadwerkelijke verplaatsing van de doseersluis zal de Van der Kooijweg tijdelijk volledig moeten worden afgesloten. Voor de overige werkzaamheden kan naar verwachting worden volstaan met een om-en-om regeling voor het verkeer, zodat de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

5. Roodlicht negatie

Uit de data blijkt dat bij de doseersluis regelmatig door rood licht wordt gereden. Dit vormt een aandachtspunt voor zowel de verkeersveiligheid als het borgen van de gewenste verkeersintensiteit van maximaal 200 mvt/uur. Daarom wordt onderzocht op welke wijze dit gedrag kan worden beperkt. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de mogelijkheid van het inzetten van een roodlichtcamera als handhavingsinstrument.

De inzet van een dergelijke maatregel dient in overleg met het Openbaar Ministerie te worden uitgewerkt. De verkenning hiervan zal parallel aan het traject voor de verplaatsing van de doseersluis worden uitgevoerd, zodat deze maatregel mogelijk kan worden meegenomen in de uitvoering of uiteindelijk kan worden opgenomen in het ontwerp van de definitieve herinrichting.

6. Behoud situatie tot verplaatsing

Zoals de tussenevaluatie weergeeft, vraagt de huidige situatie nog om enkele aanpassingen. Om de verkeersveiligheid tot aan de verplaatsing van de doseersluis te borgen, wordt de inzet van verkeersregelaars voortgezet. De inzet van de verkeersregelaars wordt afgestemd op de verkeerssituatie en op het moment zelf beoordeeld. Waar mogelijk kan de inzet worden verminderd wanneer de omstandigheden dit toelaten, bijvoorbeeld bij een structurele afname van de verkeersdruk op bepaalde momenten in de week.

Tegelijkertijd wordt beoordeeld of tijdelijk een beperkte verruiming van de instellingen van de VRI's tijdens de spitsmomenten mogelijk is. Hierbij wordt gezocht naar een zorgvuldige balans: voldoende verruiming om te voorkomen dat de wachtrij zich uitstrekt tot over het kruispunt bij de Weidedreef en het viaduct, maar zonder dat er opnieuw een aanzuigende werking voor verkeer ontstaat. Met een aanzuigende werking wordt bedoeld dat de route weer aantrekkelijker wordt dan de alternatieve

routes, waardoor meer verkeer voor deze route zou kunnen kiezen en de wachtrij vervolgens weer toeneemt.

Daarbij moet worden opgemerkt dat met het verruimen van de instellingen van de VRI's het maximale aantal verkeersbewegingen van 200 mv/uur niet volledig kan worden geborgd. Een langere groentijd leidt namelijk direct tot een hoger aantal motorvoertuigen dat per uur kan passeren. Dit wordt dan ook uitsluitend toegepast tot het moment van de verplaatsing van de doseersluis.

7. Vervolg

Communicatie

De omgeving wordt zo snel mogelijk geïnformeerd over de voorgenomen verplaatsing van de doseersluis. Dit gebeurt via een huis-aan-huisbrief aan de direct omwonenden en andere betrokkenen in de omgeving. In deze brief wordt toegelicht wat de aanleiding is voor de verplaatsing, wat er gaat veranderen en wat dit betekent voor de uitvoering en eventuele hinder tijdens de werkzaamheden. Daarnaast wordt social media ingezet om lokaal gericht te informeren over de werkzaamheden.

Zodra de definitieve verplaatsingsdatum bekend is, zal de omgeving opnieuw een brief ontvangen waarin deze datum wordt aangekondigd.

Verlengen monitoringstermijn

De oorspronkelijke monitoringstermijn van vier maanden zal moeten worden verlengd, omdat deze in principe loopt tot 22 mei 2026. Dit is nodig om na de geplande verplaatsing, uiterlijk in mei 2026 opnieuw gedurende minimaal vier weken goed te kunnen meten wat de effecten van de nieuwe locatie zijn op de verkeerssituatie, alsook op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hiervoor zullen onder meer de tellussen deels worden verlegd, zodat de verkeerssituatie op de nieuwe locatie op vergelijkbare wijze kan worden gemonitord. Hiermee wordt een betrouwbaar beeld verkregen van het functioneren van de doseersluis op de nieuwe locatie. Dit vormt de basis voor het ontwerp van de definitieve herinrichting van de Van Rijnweg / Van der Kooijweg.

Verkeersbesluiten

De benodigde verkeersbesluiten voor de verplaatsing van de doseersluis worden zo spoedig mogelijk aan het college ter vaststelling voorgelegd. Deze zijn op dit moment nog niet gereed, omdat de nieuwe locatie van de doseersluis nog wordt vastgesteld en de uitvoeringsplanning voldoende inzichtelijk moet zijn om in het verkeersbesluit te kunnen worden opgenomen.

Uitstel definitieve herinrichting

Door de verplaatsing van de doseersluis en het verlengen van de monitoringstermijn schuift de planning voor de definitieve herinrichting van de Van Rijnweg / Van der Kooijweg op. De resultaten van de monitoring zijn noodzakelijk om een goed onderbouwd ontwerp te maken dat rekening houdt met de effecten van de doseersluis op de verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast is deze informatie essentieel voor het participatieproces met betrokkenen, zodat het ontwerp van de herinrichting breed kan worden afgestemd.

8. Aangedragen oplossingen gemeenteraad

Tijdens de raadsvergaderingen in januari en februari jl. is de doseersluis uitgebreid besproken. Verschillende partijen hebben daarbij oplossingen en suggesties aangedragen. Hieronder treft u hierop een korte terugkoppeling.

- **Aanpassen instelling verkeersregelinstallaties van de doseersluis:** Zoals in paragraaf 6 is beschreven, wordt onderzocht of de instellingen van de verkeersregelinstallaties tijdelijk tijdens piekmomenten kunnen worden verruimd. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging: de verruiming moet groot genoeg zijn om te voorkomen dat de wachtrij zich uitstrekt tot over het kruispunt bij de Weidedreef en het viaduct, maar mag niet zo groot zijn dat er opnieuw een aanzuigende werking voor verkeer ontstaat. Met aanzuigende werking wordt bedoeld dat de route weer aantrekkelijker wordt dan de alternatieve routes, waardoor meer verkeer voor deze route kiest en de wachtrij vervolgens weer toeneemt.

Het is belangrijk te vermelden dat met het verruimen van de VRI-instellingen het aantal motorvoertuigen niet beperkt blijft tot 200 mvt/uur. Een langere groentijd zorgt namelijk direct voor meer voertuigen per uur. Dit wordt dan ook enkel toegepast tot aan de verplaatsing van de doseersluis.

- **Gebruik derde strook op de Prinses Beatrixlaan:** Ook is aangedragen om de derde strook op de Prinses Beatrixlaan, vanaf de A4 richting Den Haag, in te zetten als extra verkeersstrook om de doorstroming te verbeteren. Dit zal minder effect hebben op de doorstroming van het autoverkeer, omdat de verbreding alleen reikt tot de eerste kruising bij de Admiraal Helfrichsingel. De strook wordt binnenkort wél ingericht en ingezet als busbaan om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Dit draagt aanzienlijk bij, omdat de bus op deze plek afslaat bij de Admiraal Helfrichsingel.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin

Bijlage(n):
Geen