

Aan de leden van de gemeenteraad



Contactpersoon : dhr. D.P. van Lankeren
Doorkiesnummer : (015) 3804204
Ons kenmerk : 2011-02374
Uw brief van :
Uw kenmerk :
Bijlagen : 1

Verzonden

11 MRT 2011

Onderwerp : Wensbeeld voor de N468 na openstelling van de A4
Datum : 9 maart 2011

Geachte heer/mevrouw,

Het college heeft op 21 december 2010 het wensbeeld vastgesteld voor de inrichting van de provinciale weg N468 na openstelling van de A4 Delft-Schiedam. Hierover zijn door enkele leden van de raad vragen gesteld. Via deze brief informeren wij u over de inhoud van dit besluit.

IODS

Op 2 september 2010 werd door diverse partijen de bestuurlijke overeenkomst IODS vastgesteld. De betrokken partijen hebben hierin afgesproken dat na de openstelling van de A4 Delft – Schiedam de verkeersdruk op de N468 wordt verminderd, doorgaand verkeer wordt tegengegaan en de leefbaarheid van de dorpen Schipluiden en Maasland wordt versterkt. Hiertoe wordt door genoemde partijen een plan van aanpak opgesteld dat 1 juli 2011 gereed is.

Plan van aanpak

Om het plan van aanpak op te kunnen stellen is een werkgroep samengesteld, waarin de gemeente samen met de provincie en het Hoogheemraadschap van Delfland overlegt over de toekomst van de N468. Als gemeentelijk uitgangspunt voor dit overleg is een memo opgesteld waarin alle eerder gemaakte plannen en afspraken over de N468 zijn herhaald en samengevat. De belangrijkste bronnen hiervoor zijn het Landschapontwikkelingsperspectief Midden-Delfland® 2025 en het Breed verkeersonderzoek Maasland uit 2006. Daarnaast zijn de bevindingen uit diverse onderzoeken naar de staat van onderhoud van de boezemkade in de memo meegenomen. Alle passages in de memo zijn zonder noemenswaardige aanpassingen uit de bovengenoemde documenten overgenomen.

Afwaardering en overdracht

Na openstelling van de A4 verliest de N468 zijn functie als regionale verbindingsweg in Midden-Delfland. In de bestuurlijke overeenkomst IODS is afgesproken dat de weg dan verder kan worden afgewaardeerd en overgedragen aan de gemeente. De toegevoegde memo bevat een verdere uitwerking van de voorwaarden waaronder overdracht van de weg voor het college bespreekbaar is. Concrete afspraken over de voorwaarden voor overdracht kunnen pas worden gemaakt, zodra duidelijk is welke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd om de kadeconstructie en de weg weer in goede staat te krijgen en wat deze werkzaamheden gaan kosten.

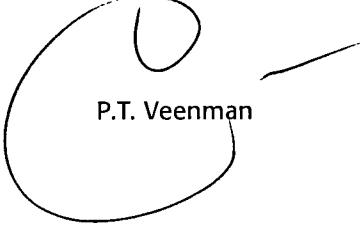
Voortgang

In de periode tot 1 juli 2011 werken de gemeente, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland aan een verdere invulling van de gemaakte afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst IODS. Wanneer het plan van aanpak gereed is, zal het college dit ter vaststelling aan de raad verzenden.

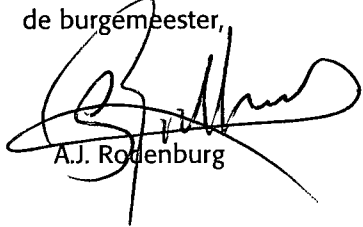
Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Midden-Delfland,
de secretaris,

de burgemeester,



P.T. Veenman



A.J. Rodenburg

Memo

Invulling wensbeeld inrichting N468 bij opstelling van de A4 Delft-Schiedam

Inleiding

In het IODS-convenant is de afspraak gemaakt om uiterlijk 1 juli 2011 een plan van aanpak te presenteren voor de inrichting en overdracht van de N468 bij openstelling van de A4 Delft-Schiedam. Met de Provincie Zuid-Holland is hierover ondertussen een eerste verkennend gesprek gevoerd. Hierin zijn de volgende intenties uitgesproken:

- Het uitgangspunt van de provincie is dat de N468 bij openstelling van de A4 Delft-Schiedam haar functie verliest en aan de gemeente kan worden overgedragen;
- De N468 krijgt de functie van erftoegangsweg.
- Gemeente Midden-Delfland kan de weg alleen onder de juiste randvoorwaarden in beheer en eigendom nemen:
 - De gemeente wordt financieel in staat gesteld om de weg langdurig en op zo goed mogelijke wijze in dagelijks beheer en onderhoud te nemen;
 - De weg verkeert bij overdracht in dusdanig goede technische staat dat er voor een nader af te spreken periode geen groot onderhoud of reconstructie aan de weg dan wel boezemkade nodig is;
 - Er dient bij overdracht duidelijkheid te zijn over juridische aspecten:
 - Eigendomsverhoudingen van gronden op- en rond de huidige N468
 - Vigerende wet- en regelgeving rondom de N468
 - Het verloop van eventuele juridische procedures m.b.t. de N468

Concrete afspraken die verder zijn gemaakt:

- De provincie voert de regie over de totstandkoming van het Plan van Aanpak
- In januari vindt een vervolgoverleg plaats, waarbij ook het Hoogheemraadschap zal aansluiten
- Gemeente Midden-Delfland levert zijn wensbeeld/eindbeeld in december 2010 aan de provincie aan.
- In overleg wordt bepaald welke onderzoeken (nog) benodigd zijn om tot een keuze voor een gezamenlijk eindbeeld en Plan van Aanpak voor de N468 te komen.

Deze memo met wensbeeld vormt de basis voor de verdere gesprekken met Provincie en het Hoogheemraadschap over het plan van aanpak voor de N468.

Het behandelt achtereenvolgens de volgende aspecten:

- De N468 in het LOP (Beeld en inpassing)
- De functie van N468 in relatie tot het Breed Verkeersonderzoek Maasland (verkeersveiligheid en verkeersdruk)
- De N468 als economische ader en recreatieve ruggengraat van Midden-Delfland (bereikbaarheid)

Bij ieder aspect komt een specifieke doelstelling naar voren en wordt het wensbeeld gepresenteerd met de bijbehorende randvoorwaarden en uitgangspunten.

1. De N468 in het LOP

Met het landschapontwikkelingsperspectief Midden-Delfland® 2025 (LOP) zetten de gemeenten Midden-Delfland, Delft, Rotterdam-Overschie, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis en het Hoogheemraadschap van Delfland onze gezamenlijke koers uit voor de ontwikkeling van het Midden-Delflandgebied tot 2025. Hiermee geven deze organisaties een concrete vertaling aan de thema's uit de gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025 dat mede met het Rijk en de Provincie is vormgegeven. Een van de thema's in het LOP is de bereikbaarheid van het gebied en de functie van belangrijke schakels waaronder de Gaag en de Gaagweg.

1.1 De Gaagweg in historisch perspectief

De Gaag is een route voor lokaal verkeer die echter gedurende grote delen van de dag veel door (boven)regionaal verkeer wordt gebruikt. In de loop der jaren is de verkeersintensiteit in en rond het gebied van Midden-Delfland aanzienlijk toegenomen. De Gaagweg heeft zich van een lokale ontsluitingsweg ontwikkeld tot een drukke verkeersader, welke in toenemende mate ook wordt gebruikt door bovenlokaal verkeer. De Gaagweg heeft zich ontpopt tot een aantrekkelijke sluiproute. Om de toegenomen verkeersdruk te bedienen is de Gaagweg herhaaldelijk aangepast. Hierbij is een overmaats profiel ontstaan wat sterk afbreuk doet aan het authentieke karakter van dit historisch boerderijlint. Met de aangepast van de Gaagweg is de aantrekkelijkheid van deze weg als sluiproute alleen maar toegenomen. De Gaagweg wordt steeds drukker. Inmiddels zijn er geen mogelijkheden meer de weg te verbreden. Aan de ene zijde staan de boerderijen, aan de andere zijde ligt de Gaag. De rek is er letterlijk uit.



1.2 Wensbeeld Gaagweg

De oplossing wordt gezocht in de omgekeerde weg:

- Het omliggende wegennet (A4, A20 en N223) wordt beter geschikt gemaakt voor de opvang van het regionale verkeer.
- De Gaagweg wordt weer ingericht als een weg voor lokaal verkeer. Dit betekent dat de Gaag wordt teruggebracht tot een smalle (klinker)straat met beplanting. Bovenlokaal verkeer herkent aan het wegprofiel dat op de Gaag geen tijdwinst valt te behalen. Het bovenlokale verkeer zal weer via het omliggend regionale wegennet worden afgewikkeld.

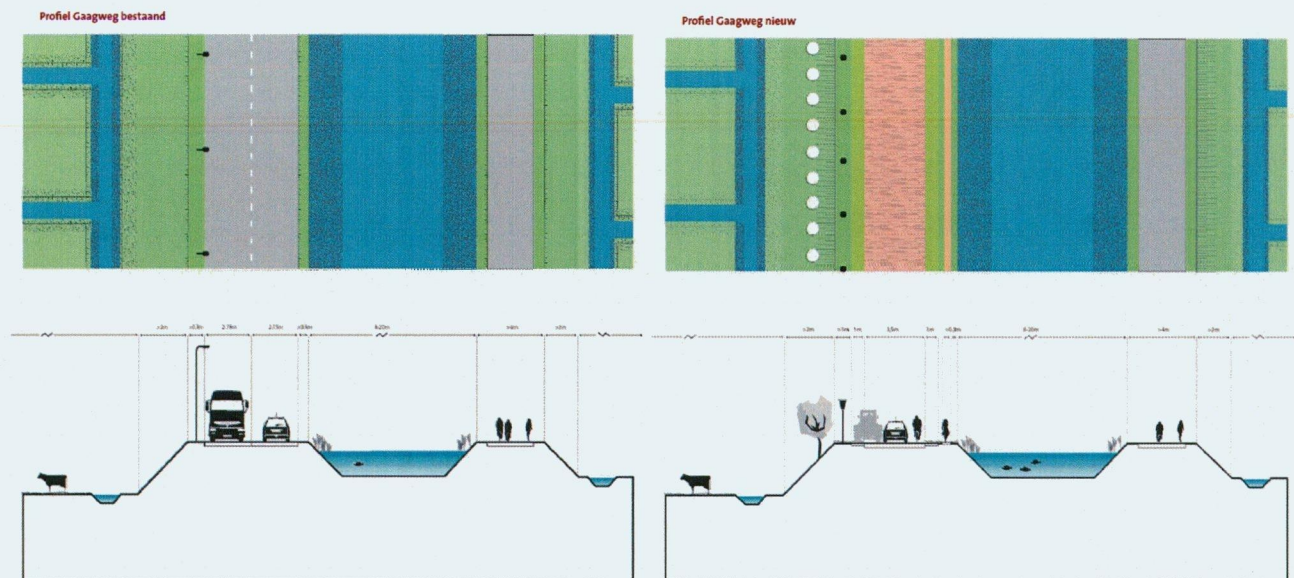


Door deze herprofilering herkrijgt de Gaag de ruimte zich te ontwikkelen tot recreatieve ruggengraat van het Midden-Delflandgebied. Aan de Gaag zijn nu al toeristische trekkers als Op Hodenpijl en de Lickebaertshoeve te vinden.

- Gekoppeld aan deze recreatieve ruggengraat wordt ingezet op een uitbreiding van de verkoop van streekproducten en agrarische dienstverlening, waardoor het lint van de Gaag zich daadwerkelijk als een 'streekboulevard' kan manifesteren.
- Deze trekkers kunnen worden voorzien van aanlegplaatsen, zodat deze voorzieningen ook over het water zijn te bereiken.

De herprofilering van de Gaagweg zal zodanig gebeuren dat de bereikbaarheid van de aangelegen (agrarische) bedrijven en de gewenste verkeersveiligheid is gegarandeerd. Herprofileren zal overigens alleen aan de orde zijn als het omliggende verkeersnetwerk op orde is.

- Door de Gaagweg te versmallen ontstaat er ruimte voor groene bermen, voorzien van beplanting en nieuwe lichtarmaturen die passen in de geest van het landschap.
- De wegbreedte is weer in balans met het totale profiel.
- De streekbus die over de Gaagweg rijdt krijgt een eigen kleur zodat deze goed in de stad te herkennen is als de bus naar Midden-Delfland.
- De haltes aan de Gaagweg krijgen een eigen karakter. Daar waar de haltes aan de Gaag liggen, wordt een dubbele functie gezocht als aanlegsteiger en bushalte. De weg wint met al deze aanpassingen aan ruimtelijke kwaliteit en wordt weer aantrekkelijk als route om te fietsen en te wandelen.



2. De functie van N468 in relatie tot het Breed Verkeersonderzoek Maasland

In 2006 heeft de Gemeente Midden-Delfland door Mobycon onderzoek laten doen naar de verkeerssituatie in Maasland, het zogenaamde Breed Verkeersonderzoek Maasland. Aanleiding hiervoor was dat er al jaren sprake was van relatief veel autoverkeer over de routes door het dorp Maasland en over de N468 (tussen A20 en A4). Binnen het dorp Maasland zijn de problemen door dit autoverkeer het duidelijkst voelbaar. De Duurzaam Veilige herinrichting van Maasland heeft wel een positief effect gehad, maar de groei van het autoverkeer is groter dan de afname van het autoverkeer ten gevolge van de herinrichtingsmaatregelen. Recent zijn op de polderwegen tussen Vlaardingen/Schiedam en Schipluiden/Delft doseermaatregelen genomen, waardoor de verkeersdruk op de route A20 – Maasland - N468 – A4 (en dus ook binnen het dorp Maasland) weer iets groter is geworden. De problematiek in het dorp Maasland kan niet los worden gezien van de problematiek op de gehele route A20 – Maasland - N468 - A4. Waarschijnlijk wordt rond 2014 de A4 Midden-Delfland geopend met een verkeersontlastend effect op de route A20-Maasland-N468-A4. Het ontlastend effect van de A4 is naar alle waarschijnlijkheid niet zodanig, dat aan het streefbeeld uit de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025 kan worden voldaan. Aanvullende maatregelen zijn dus op lange termijn nodig. Daarnaast is de huidige verkeersbelasting op de route A20-Maasland- N468-A4 zodanig, dat ook op korte termijn al maatregelen gewenst zijn.

2.1 Conclusies m.b.t. Route A20-Maasland-N468-A4:

1. De vigerende verkeerskundige beleidskaders (VCP Maasland en RNM Haaglanden) geven aan dat de route A20-Maasland-N468-A4 een doorgaande of regionale functie heeft.
2. Er is sprake van een aanzienlijke hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer tussen A20 en A4 op de route A20-Maasland-N468-A4. De intensiteit op de Molenweg bedraagt ca 7900 vtg/etmaal. De intensiteit op de Oostgaag bedraagt ca. 9000 vtg/etmaal.
3. Het aandeel doorgaand autoverkeer verschilt per wegvak en varieert tussen de 14% en 38% voor de N468 en tussen de 13% en 37% voor de routes door het dorp Maasland.
4. De hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer leidt tot problemen wat betreft verkeersveiligheid (objectief in de vorm van ongevallen, subjectief door hoge snelheid en grote hoeveelheid autoverkeer) en leefbaarheid (geluidoverlast).
5. Door alle te verwachten toekomstige ontwikkelingen (verdere groei autoverkeer in het algemeen door woningbouw / groeiend autobezit / groeiend autogebruik, aanleg verlengde Veilingroute, opwaardering knooppunt Westerlee en realisatie A4 Delft-Schiedam) neemt de hoeveelheid autoverkeer op de route A20-Maasland-N468-A4 toe. Alleen op de Molenweg en in het dorp Maasland is sprake van een minieme afname.
6. Mogelijke toekomstige ontwikkelingen (verbeteren doorstroming op aansluitingen op de A20 en de A4, verbeteren doorstroming kruispunt Oude Veiling, doortrekking Reinier de Graafweg naar aansluiting A4, doortrekking Kruithuisweg naar Rijksweg of een randweg Maasland) lossen lokale knelpunten (in Maasland dorp) op, maar zullen leiden tot een ongewenste toename van het doorgaande autoverkeer op de gehele route A20-N468-A4.

2.2 Wensbeeld verkeersdruk Gaagweg

De Gemeente Midden-Delfland geeft randvoorwaarden (harde eisen) en uitgangspunten (wensen) mee bij het opstellen van het Plan van aanpak voor de N468. Als randvoorwaarden vanuit de gemeente Midden-Delfland worden voorgesteld:

- De verkeerskundige functie van de route A20–Maasland–N468–A4 in het lange termijn eindbeeld, moet passen binnen de Gebiedsvisie Midden-Delfland® 2025;
- De landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig zoals opgenomen in de richtlijnen van het CROW worden gehanteerd;
- De hoeveelheid autoverkeer moet passen bij de vastgelegde Duurzaam Veilig functie van de wegen op de route A20–Maasland–N468–A4 (maximaal 6.000 vtg/etmaal);
- Op de N468 wordt tijdens de herinrichting op een nader te bepalen locatie een voorziening (bijvoorbeeld een doseerinstallatie conform CROW 268) gecreëerd waarmee de verkeersintensiteit tijdens spitsuren kan worden beïnvloed conform het ‘convenant sluipverkeer Midden-Delfland’ uit 2004;
- Busbediening op de route A20–Maasland–N468–Delft moet mogelijk blijven.

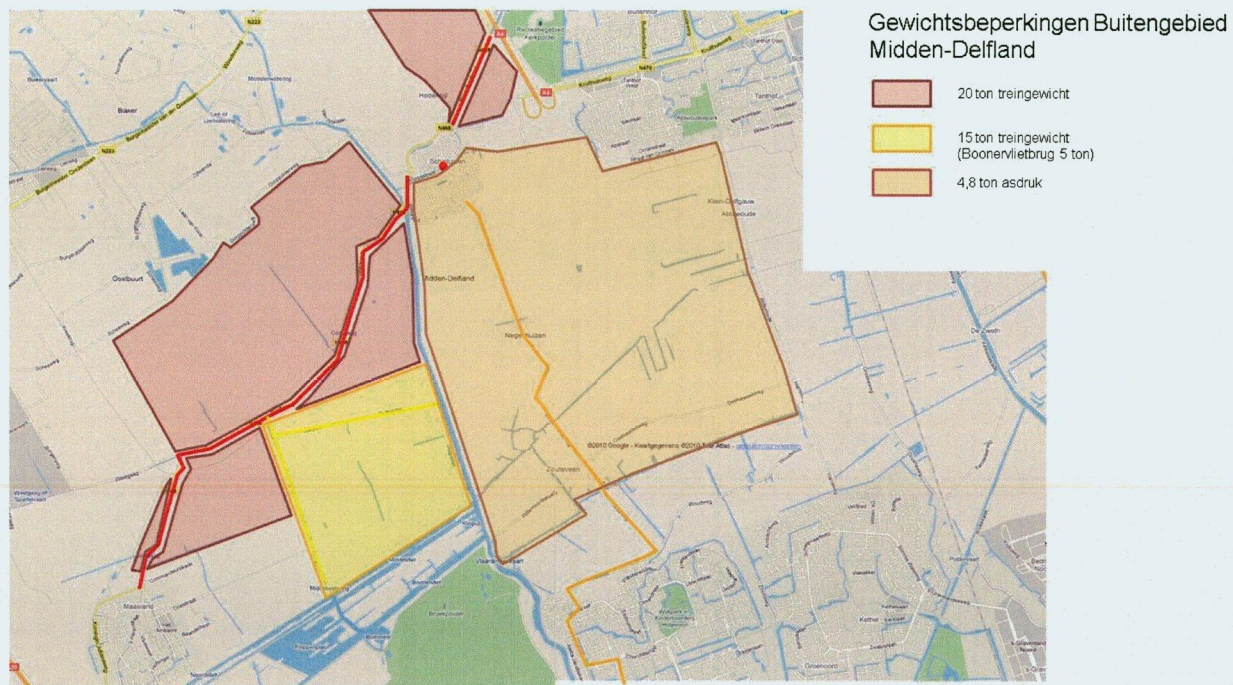
Uitgangspunten vanuit de gemeente Midden-Delfland zijn:

- Verkeersveiligheid en leefbaarheid moet voor de route A20–Maasland–N468–A4 als geheel gelijk blijven of verbeteren;
- De bereikbaarheid van Midden-Delfland moet voldoende zijn om de ambities uit de Gebiedsvisie Midden-Delfland®2025 waar te kunnen maken;
- Wegbeeld en wegomgeving moeten meer met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

3. De N468 als economische ader en recreatieve ruggengraat van Midden-Delfland

3.1 Inleiding

De N468 maakt voor het grootste deel onderdeel uit van de boezemkade van de Gaag en de Zuidgaag. Om de boezemkade te beschermen zijn er diverse verkeersbesluiten genomen om de hoeveelheid zwaar verkeer op de N468 te beperken. Van 1966 tot 1995 was de N468 een zogenaamde B-weg. Nadat het begrip B-weg in de RVV 1990 werd opgeheven, is hiervoor op de N468 een gewichtbeperking van 20 ton in de plaats gekomen. Uitzonderingen hierop vormen de Klaas Engelbrechtsweg en de rondweg Schipluiden. Omdat de N468 hier geen onderdeel uitmaakt van een dijklichaam gelden er ook geen geslotenverklaringen.



3.2 Problematiek

Sinds jaar en dag wordt er met voertuigen zwaarder dan 20 ton over de N468 gereden. Vroeger gebeurde dat incidenteel en was er geen noodzaak en mogelijkheid tot handhaving. Tegenwoordig wordt de N468 veel intensiever door zwaardere voertuigen bereden, tot ca. 100 vrachtwagens per etmaal. Belangrijke redenen voor de toename van zwaar verkeer zijn:

- De toenemende filedruk op de A13 en de zoektocht naar alternatieve routes;
- Schaalvergroting van (landbouw)bedrijven en transporten in Midden-Delfland;
- (Bouw)projecten en ontwikkelingen in de regio.

De wegbeheerder van de N468 (Provincie Zuid-Holland) heeft bepaald dat er geen ontheffingen worden afgegeven om met incidentele transporten de 20 ton gewichtbeperking te mogen overschrijden. De 20 ton is namelijk een grenswaarde voor de zwakste schakel in de boezemkade. De provincie hecht ook waarde aan een duidelijk, consequent en eenduidig verkeersbeeld.

Voor veel (landbouw)bedrijven langs de N468 in de Duifpolder, Commandeurspolder en Kralingerpolder zijn op dit moment geen mogelijkheden om deze met transporten zwaarder dan 20 ton te bereiken. Vooral de melkveehouderij is gebaat bij bundeling van vervoersstromen om de concurrentiepositie vast te kunnen houden. Behoud van een gezonde melkveehouderij is tevens essentieel voor de Gemeente Midden-Delfland om de doelstellingen in ruimtelijk beleid, welke vanuit het rijk zijn toebedeeld en in de Gebiedsvisie Midden-Delfland 2025 zijn verwoord, te kunnen realiseren.

3.3 Wensbeeld N468 als economische ader en recreatieve ruggengraat

Het veenweidegebied Midden-Delfland is er bij gebaat als het gebied economisch zelfstandig kan functioneren en de veiligheid voor alle inwoners is gegarandeerd. Het streefbeeld met betrekking tot de N468 in combinatie met zijn functie als waterkering is er dan ook op gericht om de bereikbaarheid van het Midden-Delflandgebied te optimaliseren en tegelijkertijd het veiligheidsniveau voor de inwoners te vergroten.

- De boezemkade van de Gaag ligt niet overal op de vereiste hoogte. De hoogte van de Boezemkade dient over de gehele lengte op een vereist niveau van tenminste NAP +0,10m te worden gebracht;
- Daar waar technisch mogelijk wordt de ophoging van de kade gecombineerd met een kadeversterking, zodat het mogelijk wordt om de huidige gewichtsbepierking te verhogen (met of zonder ontheffingsbeleid).

Conform de afspraken in het LOP ontwikkelt de Gaagweg zich tot de recreatieve ruggengraat van Midden-Delfland, onder de voorwaarde van behoud van de authenticiteit en doorzichten op het achterland. De agrarische ondernemers aan de Gaagweg kunnen door verbreding van de bedrijfsvoering op deze recreatieve ontwikkeling inspelen. Daarbij is het mogelijk dat de opstallen, behorende bij vrijkomende bedrijven, een recreatieve herbestemming krijgen.

- De toekomstige inrichting van de Gaagweg is zodanig dat deze de functie van recreatieve ruggengraat kan dragen;
- De bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen langs de gehele N468 moet gegarandeerd blijven. Toekomstige ontwikkelingen langs de N468 (binnen het kader van het LOP) moeten door de herinrichting niet worden tegengegaan maar gestimuleerd;
- Bij het nemen van besluiten of advisering met betrekking tot de N468 (bijvoorbeeld verkeersbesluiten of omgevingsvergunningen) houdt de provincie rekening met de wensen uit het LOP. Onomkeerbare besluiten worden tot een minimum beperkt en in ieder geval getoetst aan de doelstellingen van het LOP.