Gemeente Midden-Delfland

Rekenkamercommissie

Verkeersonderzoek Maasland

Eindrapport

Rekenkamercommissie Midden-Delfland

18 Oktober 2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding ... 3

1.1 Achtergrond van het onderzoek ... 3

1.2 Focus van het onderzoek ... 3

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen ... 3

1.4 Opzet en verloop van het onderzoek ... 4

1.5 Leeswijzer ... 4

2. Ontwikkelingen in het verkeersbeleid Maasland 2004 - 2009 ... 5

2.1 Situatieschets problematiek ... 5

2.2 Ontwikkelingen 2004 - 2009 ... 6

3. Besteden middelen aan verkeerssituatie Maasland ... 11

4. Thematische bespreking resultaten interviews ... 12

4.1 Doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid ... 13

4.2 Het afwegen van oplossingen ... 15

4.3 Afstemming in de regio ... 16

4.4 Communicatie met burgers ... 16

4.5 Sturing door de raad ... 17

5. Conclusies ... 19

5.1 Verkeersproblemen kern van Maasland ... 19

5.2 Doelstellingen van het beleid ... 19

5.3 Ingezette maatregelen en onderzoek naar verkeer ... 20

5.4 Doeltreffendheid en doelmatigheid beleid ... 21

5.5 Rol van regionale partijen ... 22

5.6 Betrokkenheid van bewoners ... 22

5.7 Sturing van de raad ... 23

5.8 Slotconclusie ... 23

5.9 Aanbevelingen ... 24

Bijlage 1 Geïnterviewde personen ... 25

1. Inleiding

1.1 Achtergrond van het onderzoek

Conform het onderzoeksprogramma 2009 heeft de Rekenkamercommissie van de gemeente Midden-Delfland een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersituatie in de kern van Maasland. Vanuit de burgers is de verkeersproblematiek als belangrijk aandachtspunt naar voren gekomen.

Doorgaand verkeer door de dorpskern van Maasland is een probleem dat dateert van voor de totstandkoming van de gemeente Midden-Delfland. Sinds, in 1998, een nieuw deel van de A4 is aangelegd, is een sluiproute van de A4 via de N468 naar de A20 ontstaan, langs Schipluiden en door Maasland. Ongeveer in dezelfde periode is gestart met het landelijke programma Duurzaam Veilig Nederland. In dat kader is besloten de kern van Maasland in zijn geheel verblijfsgebied te maken waarmee getracht is de route door Maasland heen zo onaantrekkelijk mogelijk te maken en in ieder geval te zorgen voor een veilige verkeersafwikkeling. Maatregelen om de wegen naar de inzichten van Duurzaam Veilig in te richten leidden op bepaalde routes tot een aanzienlijke daling van de verkeerstromen maar, tegelijkertijd, tot een toename van de verkeersstromen over andere routes. In 2004 is een 'Beleidsevaluatie Duurzaam veilig Maasland (Delft Infra Advies, 21 oktober 2004)' uitgevoerd. Na deze evaluatie zijn verschillende verkeersmaatregelen gerealiseerd, zijn onderzoeken uitgevoerd en heeft veel discussie plaatsgevonden. De evaluatie van DIA vormt het startpunt van ons onderzoek.

Bewoners die de suggestie voor dit onderzoek aandragen, melden de volgende knelpunten in de huidige situatie:
- Als gevolg van de gewijzigde voorrangssituatie op de kruising Oude Veiling/Kerkweg/Koningin Julianaweg is de spreiding verbeterd, maar is ook het verkeer over beide routes toegenomen.
- De geldende maximum snelheid lijkt niet gehandhaafd te worden.
- Er is veel en zwaar verkeer dat schade toebrengt aan de huizen die gesitueerd zijn aan de rondweg en het leefplezier vermindert van de mensen die leven aan deze rondweg.

1.2 Focus van het onderzoek

Centraal in dit onderzoek van de Rekenkamercommissie staat de verkeerssituatie in de kern van Maasland, de maatregelen die de gemeente de afgelopen jaren heeft genomen om de verkeersstromen te beïnvloeden en de effectiviteit van deze maatregelen. Dit onderzoek komt, zoals gezegd, onder andere voort uit reacties van burgers op de oproep van de rekenkamercommissie voor te onderzoeken onderwerpen. Mede om deze reden onderzoeken we ook in hoeverre burgers betrokken zijn in en geïnformeerd zijn over de verkeersmaatregelen. Om, indien dit aan de orde is, te komen tot aanbevelingen die de raad ondersteunen bij het geven van sturing aan het gemeentelijk (verkeers)beleid, wordt ook onderzocht hoe de raad sturing heeft gegeven aan dit beleid.

1.3 Doelstelling en onderzoeksvragen

De doelstelling van dit onderzoek formuleren we als volgt:
Wat zijn de resultaten en wat is de effectiviteit van het beleid van de gemeente Midden-Delfland in de periode 2004 - 2009 om de verkeerstromen in de kern van Maasland te beïnvloeden?

Onderzoeksvragen die hiervoor beantwoord dienen te worden zijn:
- Welke verkeersproblemen spelen in de kern van Maasland?
- Op welke wijze en welke momenten vindt/vond onderzoek naar verkeersstromen (tellingen) plaats?
- Welke rol spelen andere (regionale) partijen in de geconstateerde problematiek en op welke wijze heeft de gemeente getracht hier invloed op uit te oefenen?
- Welke doelstellingen heeft de gemeente Midden-Delfland zich in deze periode gesteld wat betreft de verkeerssituatie in de kern van Maasland?
- Welke maatregelen zijn hiervoor ingezet en wat vormde de basis voor de inzet van deze maatregelen (welke resultaten dacht men te bereiken op grond van welke onderzoeken en veronderstellingen)?

- In hoeverre zijn de betrokken onderzoeken en de daarin gesuggereerde maatregelen (korte en lange termijn) uitgevoerd?
- In hoeverre hebben de maatregelen geleid tot de beoogde resultaten en effecten?
- Zijn onbedoelde effecten opgetreden?
- Zijn er signalen die erop wijzen dat het beleid doelmatiger had kunnen worden uitgevoerd (dezelfde effecten met minder geld of meer effecten met hetzelfde geld)?
- Op welke wijze zijn bewoners betrokken in en geïnformeerd over het verkeersbeleid in de kern van Maasland?
- Op welke wijze heeft de raad in deze periode sturing gegeven aan het verkeersbeleid?

1.4 Opzet en verloop van het onderzoek

Om deze vragen te beantwoorden hebben wij in de periode mei 2009 - september 2009 verschillende activiteiten uitgevoerd. We zijn gestart met een analyse van de relevante beleidsstukken, om zodoende te komen tot een reconstructie van de beleidstheorie: welke problemen werden gesignaleerd, welke oplossingen zijn ingezet met welke achterliggende gedachten. Alle relevante beleidsstukken sinds de evaluatie uit 2004 zijn bestudeerd en de kern van Maasland is enkele malen bezocht om zicht te krijgen op de (huidige) problematiek.

Vervolgens heeft een gesprek plaatsgevonden met twee bij het verkeersbeleid betrokken ambtenaren[1]. Dit gesprek is gevoerd om, ter aanvulling op de deskresearch, een beter beeld te krijgen van de overwegingen, motieven en afwegingen die een rol hebben gespeeld bij het inzetten van de gekozen beleidsinstrumenten. Daarnaast is onderzocht of de mogelijkheden (bijvoorbeeld mensen en middelen) voldoende waren om het beleid op de gewenste manier uit te voeren. In de derde fase is door een gesprek met de raadscommissie Grondgebied in kaart gebracht op welke wijze de raad sturing heeft gegeven aan het beleid rond de verkeerssituatie van de kern van Maasland en of men voldoende informatie ter beschikking had om de kaderstellende rol van de raad in deze te vervullen. Ook heeft een gesprek plaatsgevonden met de wethouder die het verkeersbeleid in zijn portefeuille heeft.

In de vierde fase van het onderzoek is geïnventariseerd in hoeverre burgers betrokken zijn bij het beleid. Om dit te achterhalen zijn de relevante stukken bestudeerd en expliciet gescreend op dit aspect. Vervolgens is een aantal bewoners telefonisch vragen over de informatievoorziening aan en betrokkenheid van de omwonenden.

Tenslotte is alle verkregen informatie geanalyseerd en met elkaar in verband gebracht en is deze rapportage opgesteld.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen in het verkeersbeleid beschreven. In hoofdstuk 3 worden de beschikbare financiële gegevens gepresenteerd. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de resultaten van de interviews aan de hand van een aantal thema's beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies van dit onderzoek.

[1] Bijlage 1 bevat een overzicht van alle geïnterviewde personen.

2. Ontwikkelingen in het verkeersbeleid Maasland 2004 - 2009

In dit hoofdstuk beschrijven we in grote lijnen de (verkeers)beleidsvoornemens en de verkeersmaatregelen die de afgelopen 5 jaar zijn uitgevoerd in de kern van Maasland, grotendeels aan de hand van de informatie uit de verkregen beleidsstukken. We zijn ons er van bewust dat we in dit rapport op geen enkele manier een compleet beeld kunnen geven en we hebben ook niet naar volledigheid gestreefd. Er is in deze periode onderzoek gedaan, er is gediscussieerd en er zijn maatregelen uitgevoerd. We trachten met onderstaande beschrijving een globaal beeld te geven van deze ontwikkelingen.

2.1 Situatieschets problematiek

Dit onderzoek heeft betrekking op de verkeerssituatie in de kern van Maasland. Door deze kern komt verkeer dat Maasland in en uit moet en verkeer dat van de A20 naar de A4 wil (sluipverkeer) en vice versa. In 2004 waren er in grote lijnen drie routes om door Maasland heen te gaan of Maasland in of uit te gaan. In onderstaande plattegrond zijn deze routes weergegeven. In dit rapport zal gesproken worden over de routes over:

A) de Koningin Julianaweg,

B) de 's Herenstraat en

C) de Hofsingel.

2 of 3 19-09-09 20:31

2.2 Ontwikkelingen 2004 - 2009

Wat vooraf ging...

Op 21 oktober 2004 verschijnt de Beleidsevaluatie Duurzaam Veilig Maasland, opgesteld door DIA. Beschreven wordt dat in Maasland uitwerking gegeven is aan Duurzaam Veilig door de inrichting van een 30-km zone. Februari 2002 heeft de raad besloten hier ook de doorgaande routes in op te nemen. Van 2002 tot 2004 zijn verkeersmaatregelen doorgevoerd ter ondersteuning van de 30-km zone. In deze periode zijn echter ook maatregelen aangepast na klachten van bewoners over trillingsoverlast, vrachtverkeer en verkeersveiligheid op schoolroutes. De communicatie en inspraak hebben, zo meldt deze evaluatie, op correcte wijze plaatsgevonden. Door de maatregelen is een daling van de rijsnelheid opgetreden en is in de verkeersstromen een verschuiving ontstaan. Dit heeft geleid tot vermindering van het verkeer op de Koningin Julianaweg en een toename op de 's Herenstraat/Kerkweg. Meer in het algemeen is het doorgaand verkeer van 2001 tot 2004 met 9% toegenomen. In de ochtendspits rijdt dan 42% van het doorgaand verkeer in noordelijke richting via de 's Herenstraat. Aanbeveling van DIA is maatregelen te treffen om verkeer in 's Herenstraat te beperken. Verder wordt opgemerkt dat het terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer alleen mogelijk is als oplossingen worden gezocht in regionaal verband.

2004

Aantrekkelijker maken Koningin Julianaweg

Het rapport van DIA (oktober 2004) geeft enkele aanbevelingen, zoals het vastleggen van beleidskeuzen in een Lokaal Verkeer- en Vervoerplan en het op regionaal niveau voortzetten van de sluipverkeerdiscussie. De oplossing voor het doorgaand verkeer moet buiten Maasland worden gezocht, bij voorkeur in regionaal samenwerkingsverband.

Om verkeersoverlast op de 's Herenstraat te verminderen wordt geadviseerd de route over de Koningin Julianaweg aantrekkelijker te maken door het verwijderen van verkeersmaatregelen. Verder wordt geadviseerd de 's Herenstraat onaantrekkelijker te maken door het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen of doorgaand verkeer daar onmogelijk te maken. Naast deze maatregelen worden enkele suggesties gedaan betreffende de toegangspoorten 30-km zone, de onderhoudscyclus van drempels, etc.

Bovenstaand rapport is besproken in de commissie Grondgebied, november 2004. Geconcludeerd wordt door de toenmalige wethouder dat terugdringen van het sluipverkeer niet goed gelukt is. De aanleg van de A4 wordt als oplossing voor dit probleem gezien. Door de verschillende partijen, o.a. de VVD, worden verder suggesties voor oplossingen gedaan, zoals een rondweg. Besloten wordt om de gedane suggesties in een notitie te verwerken en die aan de commissie voor te leggen. DIA voert vervolgens een quick scan uit naar aanvullende maatregelen.

2005

Doelstelling volgens de begroting 2005: Dosering van het sluipverkeer en monitoren van effecten (van doseerinstallaties op verschillende polderweg)

Gelijkmatige verdeling

Februari 2005 wordt de quick scan van DIA gepubliceerd. Er wordt ingegaan op maatregelen die leiden tot een meer gelijkmatige verdeling van verkeer over de doorgaande routes, vermindering van doorgaand verkeer door de kern en verbetering van de verkeersveiligheid bij de Oude Veiling en de Maassluiseweg. Er worden twee visies onderscheiden te weten 1) het doorvoeren van de effectief gebleken

maatregelen (op de Hofsingel) en 2) het benadrukken van een eerlijkere verdeling tussen de verschillende routes.

Dit rapport wordt met de voorstellen van het college besproken in de raad. Het college adviseert geen maatregelen te nemen op de Hofsingel, de route over de Koningin Julianaweg aantrekkelijker te maken door bij drie wegversmallingen de drempel te verwijderen, (nog) geen knip toe te passen op de 's Herenstraat, geen flitspaal te plaatsen, geen eenrichtingscircuit in te stellen en een bord aan te passen. Deze voorstellen zijn in lijn met de adviezen van DIA. Enige uitzondering hierop is het verwijderen van drempels op de Koningin Julianaweg, hetgeen, zo stelt DIA, in strijd is met het principe van Duurzaam Veilig.

Wat betreft de vermindering van het doorgaand verkeer stelt het college dat als de geplande doseerinstallaties op de polderwegen in de aangrenzende gemeenten leiden tot toename van sluipverkeer in Maasland, men in overleg treedt met de provincie. Deze afspraak is vastgelegd in een convenant (samenwerkingsconvenant sluipverkeerbeperkende maatregelen in Midden-Delfland, 2 juli 2004).

Samengevat worden april 2005 aan de commissie grondgebied drie maatregelen voorgesteld:

1 bij driewegversmallingen op Koningin Julianaweg de drempels verwijderen

2 bord aanpassen

3 opvallende toegangspoorten op drie inrijpunten

De commissie gaat akkoord met de voorstellen. Opnieuw brengt de VVD, met steun van Mijn Partij, het verzoek in de mogelijkheden van de rondweg verder te bezien, hetgeen geen meerderheid krijgt. Juni 2005 worden nog enkele aanvullende vragen beantwoord en resultaten van snelheidsmetingen gepresenteerd.

Naast bovengenoemde maatregelen is er een rechterlijke uitspraak geweest dat het verhoogde kruisingsvlak Prinses Beatrixlaan/ Prinses Irenelaan verwijderd diende te worden. Er zullen nieuwe snelheidsremmende maatregelen worden onderzocht, waar bewoners van Beatrixlaan bij betrokken worden, zo wordt in de stukken gemeld.

Juli 2005 gaat ook de raad akkoord met de voorgestelde maatregelen en worden bewoners met een brief geïnformeerd over de voornemens. Augustus 2005 kunnen de werkzaamheden straten.

2006

Doelstelling volgens de programmabegroting 2006: Op verkeersgebied het minimaliseren van overlastgevend (sluip)verkeer door de kernen.

Kritische succesfactor: Het beleid is geslaagd wanneer door het nemen van maatregelen op de polderwegen de verkeersdruk op de polderwegen en door de dorpen niet toeneemt ten opzichte van de metingen in 2004, met dien verstande dat de normale autonome groei van de mobiliteit in de regio mag plaatsvinden (3%):

Dorp Maasland 1.715 motorvoertuigen(2004,) beoogde resultaat 2006 1.818 (+6%)

Bewoners roeren zich

Begin 2006 wordt door bewoners aan het college een petitie aangeboden over de verkeersoverlast op de 's Herenstraat. Ook vindt een gesprek over deze problematiek plaats tussen bewoners en college. De bewoners dringen aan op maatregelen om het sluipverkeer in de 's Herenstraat terug te dringen. De betrokken ambtenaren lichten hierover het volgende toe: "De verdeling van het verkeer in de oostelijke en westelijke richting was scheef. De belangrijkste reden voor de bewoners van de 's Herenstraat om een petitie aan te bieden lag in het feit dat er heel veel doorgaand verkeer van zuid naar noord door de 's Herenstraat ging. De petitie van de bewoners van de Hofsingel en 's Herenstraat was de aanleiding om de route via de Julianaweg aantrekkelijker te maken".

Een breed verkeersonderzoek

De commissie Grondgebied blijkt ondertussen (mei 2006) unaniem voor het laten uitvoeren van een breed verkeersonderzoek en september 2006 wordt de raad gevraagd in te stemmen met budget voor een dergelijk onderzoek (uit te voeren door Mobycon).

Ondertussen wordt oktober 2006 door enkele inwoners van Maasland een ideeënschets gemaakt van korte en lange termijn maatregelen tegen het sluipverkeer (Sluipverkeer Maasland: Blokkeren of familietrek). Voorgesteld wordt onder andere een evenredige verdeling van verkeer over de Koningin Julianaweg en de Hofsingel te realiseren door:

- aanpassen van de voorrangsrijrichting vanaf de Oude Veiling naar de Maassluiseweg,
- het instellen van een linksafverbod vanaf de Maassluiseweg naar de Kerkweg,
- het instellen van eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting op de Kerkweg tussen de Hofsingel en de Burgemeester Groot Enzerinksingel en
- een rijtijdverlenging op de Molenweg door een doorgangsregeling met verkeerslichten.

Als lange termijn opties worden voorgesteld het blokkeren van de doorgang met doseersluizen en het faciliteren van een randweg aan de westzijde van Maasland. De voorstellen worden in het rapport van Mobycon aangehaald. Niet duidelijk wordt wat met deze suggesties is gedaan; of en zo ja hoe deze zijn afgewogen.

2007

Programmabegroting 2007: Op verkeersgebied het minimaliseren van het overlastgevend (sluip)verkeer door de kernen.

Kritische succesfactor: het beleid is geslaagd wanneer door het nemen van maatregelen op de polderwegen de verkeersdruk op de polderwegen en door de dorpen niet toeneemt ten opzichte van de metingen in 2004, met dien verstande dat we de normale autonome groei van de mobiliteit in de regio mag plaatsvinden (3%):

Dorp Maasland 1.715 motorvoertuigen (2004), beoogde resultaat 2007 +9%

In het in januari 2007 gepubliceerde rapport van Mobycon 'Breed Verkeersonderzoek Maasland, kaderstellende notitie' wordt geconcludeerd dat volgens de vigerende beleidskaders (VCP Maasland en RNM Haaglanden) de route A20-Maasland-N468-A4 een doorgaande of regionale functie heeft. Verder blijkt dat de hoeveelheid autoverkeer in het dorp binnen de richtlijnen voor de maximale toelaatbare hoeveelheid autoverkeer voor erftoegangswegen valt. Op de Burgemeester Groot Enzerinksingel en de Hofsingel benadert de hoeveelheid verkeer deze grens. Het aandeel doorgaand autoverkeer varieert van 14 tot 38% op de N468 en van 13 tot 37% door de kern van Maasland. De aanzienlijke hoeveelheid verkeer leidt volgens Mobycon tot objectieve problemen (ongevallen), subjectieve problemen (hoge snelheid, grote hoeveelheid verkeer) en verminderde leefbaarheid (geluidsoverlast). Men verwacht dat door toekomstige ontwikkelingen de hoeveelheid verkeer toeneemt.

Verder wordt geconstateerd dat het verkeer door Maasland onevenredig verdeeld is, het gebruik van de 's Herenstraat niet in overeenstemming is met het vigerend beleidskader en dat het doorgaand verkeer tot nu toe verdeeld is over de verschillende routes door het nemen van inrichtingsmaatregelen zonder de verkeerscirculatie daarbij dwingend te beïnvloeden. Het dilemma wat geschetst wordt is dat maatregelen op de ene plek steeds leiden tot negatieve effecten elders.

Gemeenten, provincie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben dan inmiddels een convenant gesloten (IODS convenant, 26 juni 2006) voor realisatie van de A4, waardoor effectieve ingrijpende maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan - vanwege de (verwachte) mogelijk korte periode tot realisatie van de A4 - niet voor de hand ligt.

Erkend wordt echter dat de problemen zodanig zijn dat effectieve maatregelen op korte termijn zeer gewenst zijn. Voor de zeer korte en korte termijn wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld zoals een linksafverbod vanaf de Maassluiseweg naar de Kerkweg, het verwijderen van asmarkeringen en het aanbrengen van rode suggestiestroken op verschillende wegen.

Er wordt in het rapport een aanzet gegeven voor een streefbeeld voor de lange termijn. Voorgesteld wordt om gebiedsgewijs met regionale partners het toekomstige streefbeeld voor de lange termijn voor de route A20-Maasland-N468-A4 en de omliggende wegen vast te stellen. Vooruitlopend op het lange termijn streefbeeld kunnen wellicht korte termijn maatregelen worden genomen. Mogelijke korte termijn oplossingen die passen in het lange termijn streefbeeld zijn trajectcontrole (maar: dit is kostbaar en vraagt een voorbereidingstijd van 2 jaar) en doseermaatregelen ter hoogte van Oostgaag/Gaagweg (maar: dit zal naar verwachting op bezwaren sluiten van provincie en duurt waarschijnlijk ook 1 a 2 jaar), zo vermeldt het rapport.

Het rapport wordt januari 2007 aan de raadscommissie gepresenteerd. Februari 2007 zijn er twee avonden voor bewoners om hen te informeren over het rapport. In deze bijeenkomsten worden verschillende aanvullende suggesties gedaan, die deels nog verder onderzocht worden.

Uiteindelijk, zo blijkt uit verslagen van maart 2007, stemmen de commissie Grondgebied en de bewoners in met het voorgestelde proces, de uitgangspunten en de randvoorwaarden.

Discussie over de uitwerking van de maatregelen

Eind maart 2007 stemt de raad in met de voorgestelde lange termijn aanpak, de voorgestelde randvoorwaarden en uitgangspunten voor overleg met regiopartners, het opstarten van het regionaal proces, de voorgestelde zeer korte termijn maatregelen en de voorgestelde korte termijn maatregelen. Verder verleent men opdracht aan Mobycon voor het opstellen van het verkeerstechnische ontwerp van het voorstel.

Hoewel de raad maart 2007 akkoord is gegaan met de verkeerstechnische uitwerking van een aantal maatregelen ontstaat hier in juli 2007, bij de bespreking van deze uitwerking, in de raadscommissie discussie over. Een aantal leden van de raadscommissie vindt een goede motivatie van het college voor de uitvoering van maatregel ontbreken. Een deel van de maatregel wordt gezien als cosmetisch en kostbaar ('het college wil alleen maar verven').

De maatregelen die dan ter bespreking voorliggen zijn:

- linksafverbod naar Kerkweg (afgeraden want weinig effectief)
- ochtendspitsafsluiting Kerkweg (afgeraden want andere maatregel kan beoogde effect realiseren)
- wijziging voorrangsrichting Oude Veiling (uitvoeren: gebruik van Koningin Julianaweg zal worden gestimuleerd)
- suggestiestroken Kerkweg (uitvoeren: duidelijker dat men in verblijfsgebied rijdt)
- tegengesteld eenrichtingsverkeer 's Herenstraat (uitvoeren als Veldesteijn gereed is, tijdens de bouwfase afgesloten)
- suggestiestroken Beatrixlaan (uitvoeren)
- suggestiestroken en klinkerpatroon Burg. Groot Enzerinksingel (deels uitvoeren: alleen suggestiestroken, rest niet ivm bouwverkeer)

Verder wordt een prestatie-indicator voorgesteld, namelijk: de maatregelen zijn succesvol als de verhouding van het doorgaand verkeer is: 39% Julianaweg i.p.v. 23%; 61% Kerkweg i.p.v. 77%. Deze indicatoren zijn opgezet aan de hand van datgene wat mogelijk en haalbaar wordt geacht.

Een deel van de commissie (CDA, OGP, VVD) adviseert een poller te plaatsen op de Kerkweg en vraagt om een specificatie van de geraamde kosten van 290.000 euro. De commissie verwacht dat de voorgestelde maatregelen het sluipverkeer niet verminderen, hetgeen het college beaamt. Het doel is echter een evenredige verdeling te realiseren. Verder vindt de commissie dat het te lang duurt voor maatregelen zijn gerealiseerd en vindt men de motivatie voor overnemen of afwijzen van voorgestelde maatregelen onvoldoende. Bewoners ondersteunen in een brief de voorstellen van het college.

Uiteindelijk wordt, na toelichting door het college, door de raad akkoord gegaan met de voorgestelde maatregelen. December 2007 vindt de aanbesteding van een deel van deze maatregelen plaats.

Regionaal overleg

Juni 2007 vindt het eerste regio-overleg plaats. Deelnemers aan dit overleg zijn de gemeenten Midden-Delfland, Schiedam, Delft, Westland, Vlaardingen, de politie Haaglanden, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Midden-Delfland , Provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam en Mobycon. Het regionaal overleg is niet primair opgezet om de Maaslandse situatie te verbeteren, maar om met een groot aantal verschillende partijen regionale verkeersproblemen op te lossen . Een voorbeeld van een maatregel is de verbetering van het fietspad Vlaardingen/Maasland.

In het regionaal overleg worden verder de mogelijkheden voor trajectcontrole, de kaderstellende notitie van Midden-Delfland en de conceptintentieovereenkomst besproken. De meeste betrokkenen zijn het eens met het lange termijn streefbeeld, hoewel dit beeld afhankelijk is van de realisatie van de A4. De gemeente Westland heeft bedenkingen bij de intentieovereenkomst omdat ze bang zijn dat er verschuiving optreedt naar Westlands grondgebied (N223). September 2007 vindt een tweede overleg plaats waarbij het rapport van Mobycon wordt besproken, de korte termijn maatregelen worden toegelicht en wordt gebrainstormd over alternatieven. Oktober 2007 staat in het derde overleg de bespreking van de lange termijn oplossingen centraal. Bovengenoemde besprekingen hebben niet tot directe oplossingen voor Maasland geleid.

2008 en 2009

Programmabegroting 2008: Een goed werkend lokaal verkeerssysteem. De aanbevelingen uit het breedverkeersonderzoek Maasland uitvoeren.

Kritische succesfactor: Het beleid is geslaagd wanneer op korte termijn het verkeer over de wegen beter wordt verdeeld met de volgende maatregelen:

- *Wijziging voorrangsrichting Kerkweg/Maassluiseweg/Oude Veiling*
- *Suggestiestroken Kerkweg, Prinses Beatrixstraat, Burgemeester Groot Enzerinksingel*
- *Wijziging eenrichtingsverkeer 's Herenstraat*

De voorgestelde maatregelen zijn succesvol wanneer de onderstaande prestatie-indicatoren worden behaald:

39% via Koningin Julianaweg i.p.v. 23% en 61% via Hofsingel i.p.v. 77%

Voorlopige afronding

September 2008 worden de resultaten gepresenteerd van verkeerstellingen. Hieruit blijkt dat het herverdelingsresultaat bereikt is (43% via Koningin Julianaweg en 57% via Hofsingel). De raad besluit dat geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Overigens is de absolute hoeveelheid verkeer, door het terugbrengen van het aantal mogelijke routes van drie naar twee (de 's Herenstraat is immers geen doorgaande route meer) en door een autonome toename van het verkeer, op bijvoorbeeld de Koningin Julianaweg met een kwart toegenomen.

April 2009 vindt in de raadsvergadering de bespreking plaats van de oplossingen voor de lange termijn. De raad neemt kennis van dit 'Breed Verkeersonderzoek Maasland – oplossingen lange termijn –' en stemt in met de daarin vermelde conclusies en aanbevelingen, met dien verstande dat:

1. De in het eindrapport genoemde maatregel van een spitsafsluiting in de ochtend op de Kerkweg, komt te vervallen.
2. Het linksafverbod op de Maassluiseweg naar de Kerkweg, niet wordt ingevoerd.
3. Het besluit van de provincie met betrekking tot de aanleg van een nieuw fietspad Gaagpad – Maasland af te wachten en daarna een voorstel voor het vervolgtraject tegemoet te zien.

3. Besteden middelen aan verkeerssituatie Maasland

Uit de verkregen stukken zijn de volgende financiële gegevens verzameld:

Datum	Activiteit	Kosten onderzoek	Kosten ontwerp en uitvoering
	2004		
2004 November	Quick scan DIA	2.090	
	2005		
2005 Januari - februari	Snelheid en intensiteitmetingen op 3 locaties	ca. 1.000*	
2005 Juli	Werkzaamheden Beatrixlaan/Irenelaan		29.900
2005 Najaar	Kosten aanpassen 4 kruispuntplateaus		ca. 20.000*
	2006		
2006 Juli	Breed verkeersonderzoek Maasland, Mobycon	22.800	
2006 September: Reservering plankosten verkeersvisie Maasland, 20.000 (2006), 30.000 (2007), 10.000 (2008). Te dekken uit onbestemde middelen.			
2006 September	Onderzoek aanpak sluipverkeer Mobycon	24.225	
	2007		
2007 Februari	Meerkosten Mobycon	8.572	
2007 Maart	Uitwerken zeer korte termijn maatregelen in een verkeerstechnisch ontwerp Mobycon		15.735
2007 Juli Raadsbesluit: 285.996 inzetten voor uitvoering zeer korte termijn maatregelen.			
2007 December	Verkeersmaatregelen Kerkweg/Oude Veiling		91.600
2007	Uitvoeren overige maatregelen		200.000*
	2008		
2008 September	Verslag van 3 verkeerstellingen op 3 locaties (okt. 2007, maart 2008, sept. 2008)	ca. 1.000*	
Totaal		**ca. 59.687**	**ca. 357.235**

* Deze bedragen zijn door de ambtelijke organisatie ingevuld. Hiervan zijn geen officiële stukken ingezien.

4. Thematische bespreking resultaten interviews

In dit hoofdstuk bespreken we aan de hand van enkele thema's de resultaten uit de interviews met de betrokken ambtenaren, de raadscommissie, de wethouder en enkele burgers, deels aangevuld met informatie uit de relevante beleidsstukken. De keuze voor de thema's is door de onderzoekers opgesteld aan de hand van de deskresearch en de interviews. De informatie uit dit hoofdstuk leidt, in combinatie met de informatie uit de beleidsanalyse (hoofdstuk 2) en de financiële gegevens (hoofdstuk3) tot conclusies (hoofdstuk 5).

Achtereenvolgens komen hier de volgende onderwerpen aan de orde:

- doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid
- het afwegen van oplossingen
- afstemming in de regio
- communicatie met burgers
- sturing door de raad

4.1 Doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid

Doeltreffend

Een cruciale vraag bij de evaluatie van beleid is of de beoogde doelen zijn behaald; is het beleid doeltreffend geweest?

De doelstellingen van de gemeente Midden-Delfland zijn wat betreft de verkeerssituatie in Maasland in de verschillende programmabegrotingen als volgt beschreven:

2005

Doelstelling volgens de begroting 2005: Dosering van het sluipverkeer en monitoren van effecten (van doseerinstallaties op verschillende polderweg)

Behaald resultaat (programmajaarrekening 2005): Het uitvoeringsconvenant voor maatregelen tegen het sluipverkeer is in 2004 door alle aan het project deelnemende partijen ondertekend. In 2005 is een start gemaakt met de voorbereiding en de uitvoering van de sluipverkeerremmende maatregelen op verschillende polderwegen. Door een positieve uitspraak van de rechter is het nu mogelijk dat de verschillende doseerinstallaties op 1 juni 2006 in gebruik kunnen worden genomen.

2006

Doelstelling volgens de programmabegroting 2006: Op verkeersgebied het minimaliseren van overlastgevend (sluip)verkeer door de kernen.

Kritische succesfactor: Het beleid is geslaagd wanneer door het nemen van maatregelen op de polderwegen de verkeersdruk op de polderwegen en door de dorpen niet toeneemt ten opzichte van de metingen in 2004, met dien verstande dat de normale autonome groei van de mobiliteit in de regio mag plaatsvinden (3%):

Dorp Maasland 1.715 motorvoertuigen(2004) beoogde resultaat 2006 1.818 (+6%)

Behaald resultaat (programmarekening 2006): 2.188 motorvoertuigen

2007

Programmabegroting 2007: Op verkeersgebied het minimaliseren van het overlastgevend (sluip)verkeer door de kernen.

Kritische succesfactor: het beleid is geslaagd wanneer door het nemen van maatregelen op de polderwegen de verkeersdruk op de polderwegen en door de dorpen niet toeneemt ten opzichte van de metingen in 2004, met dien verstande dat we de normale autonome groei van de mobiliteit in de regio mag plaatsvinden (3%):

Dorp Maasland 1.715 motorvoertuigen (2004) beoogde resultaat 2007 +9%

Behaald resultaat (programmarekening 2007): Korte termijnmaatregelen voor Maasland zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn overleggen gevoerd met regiopartners. (Het is niet mogelijk om, aan de hand van de telresultaten van 2008 te berekenen wat het aantal voertuigen door het dorp van Maasland is (ten opzichte van 2004: Dorp Maasland 1.715 motorvoertuigen))

2008

Programmabegroting 2008: Een goed werkend lokaal verkeerssysteem. De aanbevelingen uit het breedverkeersonderzoek Maasland uitvoeren.

Kritische succesfactor: Het beleid is geslaagd wanneer op korte termijn het verkeer over de wegen beter wordt verdeeld met de volgende maatregelen:

- *Wijziging voorrangsrichting Kerkweg/Maassluiseweg/Oude Veiling*
- *Suggestiestroken Kerkweg, Prinses Beatrixstraat, Burgemeester Groot Enzerinksingel*
- *Wijziging eenrichtingsverkeer 's Herenstraat*

De voorgestelde maatregelen zijn succesvol wanneer de onderstaande prestatie-indicatoren worden behaald:

Uit bovenstaand overzicht blijkt,dat ieder verschillende doelen worden gesteld. Voorts is de weergave van de (jaarlijks) behaalde resultaten niet consistent met de gestelde doelen.

Overigens heeft de betere spreiding van de verkeersstromen niet geleid tot een afname van het verkeer. Integendeel, er is sprake van een autonome toename van het (sluip)verkeer en - mede door het afsluiten van de 's Herenstaart - een forse toename, in absolute aantallen, van verkeer op de twee andere routes. In die zin is het verklaarbaar dat bewoners knelpunten ervaren.

Doelmatig

Een belangrijke vraag bij de uitvoering van het beleid is of, naast het bereiken van de doelen, het beleid ook efficiënt wordt uitgevoerd; is het beleid doelmatig uitgevoerd? Vragen die daarbij spelen zijn of maatregelen effect hebben, adviezen van deskundigen worden nagekomen, maatregelen worden gemonitord, gehandhaafd, etc.

Tot nu toe zijn voornamelijk maatregelen uitgevoerd om de snelheid van het doorgaand verkeer te verminderen en om de verdeling van het verkeer te sturen (duurzaam en veilig). Deze maatregelen lijken het beoogde effect gehaald te hebben. Zo is de gemiddelde snelheid afgenomen. Ook zijn de beoogde doelstelling voor een verbetering van de verdeling van het verkeer gerealiseerd. Echter, aldus een van de raadsleden, de hinderbeleving is met name door de drempels niet verminderd. Volgens enkele raadsleden heeft de gemeente het probleem wel onderkend en de symptomen bestreden. De manier waarop dat gedaan is, is volgens andere raadsleden, en enkele geïnterviewde bewoners, niet altijd voldoende doordacht geweest. Zo wordt in 2005 door het college voorgesteld bij drie wegversmallingen op de Koningin Julianaweg de drempels te verwijderen. De ambtenaren lichten toe dat getracht is de verdeling van de verkeersstromen in proporties te krijgen. Er zijn verschillende visies en inzichten over het verwijderen van de drempels. De Koningin Julianaweg is 30-km gebied, hier zijn speciale pre-fab drempels voor aangelegd. Het weghalen van de drempels ging in tegen het Duurzaam Veilig beleid. (Drempels waren niet wenselijk bij de Hofsingel omdat hier de busroute doorheen loopt.) De drempels op de Koningin Julianaweg en Beatrixlaan zijn toch verwijderd en/of aangepast omdat zo de betere verdeling te bewerkstelligen was. Dit is van doorslaggevend belang geweest. Overigens zijn het (ook) bewoners geweest die de drempels te hoog vonden, aldus een van de raadsleden. Er is door de gemeente gekeken naar diverse varianten. Het is een afweging tussen ergernis door drempels (vooral door mensen met een eigen huis) en snelheidsverminderend (door drempels), aldus de respondenten: In de Beatrixlaan wil de helft van de bewoners wel een drempel en de andere helft niet.

Een aantal geïnterviewde bewoners (route Koningin Julianaweg) bevestigt hinder door de drempels en dan met name het feit dat auto's tussen de drempels door te hard rijden. Een en ander geeft volgens hen gevaarlijke en hinderlijke situaties: Kinderen fietsen op de stoep vanwege het gevaar, auto's kunnen vanuit de eigen oprit de weg niet opkomen, etc. Het handhaven van de snelheid zou voor hen een belangrijke meerwaarde hebben.

De belangrijkste monitoronderzoeken, de tellingen naar het verkeer, zijn volgens de betrokken ambtenaren zoveel mogelijk op dezelfde wijze uitgevoerd, wat betreft telpunten, momenten, variabelen, periode, etc. De tellingen zijn in eigen beheer uitgevoerd en de gegevens zijn verzameld en geanalyseerd, maar niet geautomatiseerd verwerkt. Naast deze tellingen zijn er op verschillende momenten, door verschillende bureaus onderzoeken uitgevoerd naar verkeersmaatregelen, waarvan het breed verkeersonderzoek Maasland van Mobycon het belangrijkste is.

Een van de raadsleden meent dat de rapporten redelijk 'gekleurd' lijken te zijn. Het is volgens enkele raadsleden niet altijd duidelijk wie er richting geeft aan de onderzoeken en of de vraagstelling door de ambtenaren wel helder genoeg is. Het rapport van Mobycon wordt overigens door de raadsleden wel als kwalitatief goed ervaren.

De betrokken ambtenaren zeggen over de opvolging van adviezen en aanbevelingen dat onderzoeken kritisch zijn gevolgd en bekeken. Zij hebben wel ervaren dat het lastig is om hier externen op te zetten omdat deze minder besef hebben van de historie en gevoerde discussies. Naast verkeerskundige aspecten spelen ook emoties en gevoelens een grote rol (de subjectieve verkeersveiligheid). Een enkele maal is een uitgevoerde maatregel teruggedraaid, zoals bijvoorbeeld de afvlakking van de drempels. Deze terugdraaiing is gedeeltelijk terug te voeren op voortschrijdend inzicht als gevolg van effecten van eerder genomen maatregelen , aldus de ambtenaren. De maatregelen bleken succesvol voor de Koningin Julianaweg maar de verdeling werd te extreem (Op de Hofsingel was het nemen van snelheids-

beperkende maatregelen slechts in beperkte mate mogelijk vanwege de busroute). Achteraf gezien had de voorrangssituatie misschien direct gewijzigd moeten worden. De wethouder beaamt desgevraagd dat de aanleg en vervolgens verwijdering van drempels op de Koningin Julianaweg achteraf gezien doelmatiger had gekund. Men is door schade en schande wijs geworden, waarbij zelfs een rechtzaak heeft plaatsgevonden, aldus de wethouder.

Wat betreft de beheersing van de kosten van de maatregelen merkt een van de raadsleden op dat het rapport opgesteld is conform een model. Hier is voorafgaand een begroting opgesteld, die door de raad is vastgesteld. Er was altijd een budget voor de onderzoeken en de rapportages zijn altijd binnen de begrotingen gebleven.

Per saldo zijn niet alle raadsleden even tevreden over het uitgevoerde verkeersbeleid. Er is veel tijd en geld besteed aan onderzoek. Alle maatregelen lijken met 'de beste bedoelingen' te worden uitgevoerd, maar zoals gezegd, ondanks alles niet altijd even doordacht volgens de enkele raadsleden.
Volgens de betrokken ambtenaren heeft dit te maken met voortschrijdend inzicht. Zo zijn er bijvoorbeeld doseermaatregelen genomen in het buitengebied nadat de doorgaande route in Maasland al duurzaam veilig was ingericht.

4.2 Het afwegen van oplossingen

Het verkeersprobleem in Maasland lijkt niet (gemakkelijk) oplosbaar zolang structurele, lange termijnoplossingen niet zijn genomen (zoals de aanleg van de A4, verbreding van de Woudseweg naar Westerlee, een rondweg, etc, voor zover dat al tot oplossingen leidt). In dit onderzoek hebben we geanalyseerd in hoeverre lange termijnoplossingen zijn overwogen.

Op verschillende momenten, de afgelopen jaren, zijn lange termijnoplossingen aan de orde geweest. Zo wordt april 2005 gesproken over een rondweg rond Maasland. De vraag om een dergelijke rondweg komt vervolgens met de regelmaat van de klok terug in de raadsstukken. Er is echter nooit een (haalbaarheid)studie gedaan naar een rondweg. Volgens de betrokken ambtenaren is de rondweg weldegelijk een serieuze optie die vaak besproken is. Een rondweg vraagt echter een uitgebreid onderzoek naar de financiële consequenties, consequenties voor het gebied, mogelijk aanzuigende werking van een rondweg op sluipverkeer etc. Een rondweg zou dan komen in de dijkpolder, dat is een open gebied. Binnen de toenmalige coalitie was hier geen draagvlak voor. De verwachting was verder dat realisatie van een rondweg jaren zou duren voor alles rond zou zijn. Men was destijds ook nog volop bezig met de uitvoering van een duurzame veilige inrichting. Daarnaast wees een zogenaamde kentekenonderzoek uit, in tegenstelling tot de verwachting van onder meer de politiek, dat veel verkeer geen doorgaand verkeer was, maar gericht was op Maasland. Volgens de betrokken ambtenaren is er inmiddels wel meer doorgaand verkeer, mede door de afsluiting van de polderwegen. Nu (2009) wordt de mogelijkheid voor een rondweg onderzocht. Dit is een coalitieafspraak van de huidige coalitie.

Ook een andere oplossing, trajectcontrole, is niet verder doorgezet. De provincie heeft hier wel een studie naar gedaan, aldus de ambtelijk betrokkenen. De conclusie was dat trajectcontrole op de N468 weinig zinvol is door de vele fietsers, vele bochten en het landbouwverkeer: er zullen weinig automobilisten zijn die over het traject gemiddeld te hard rijden.

De voorgestelde en besproken maatregelen worden onderbouwd door verschillende onderzoeken. In de meeste gevallen wordt dit oordeel van deskundigen gevolgd. Echter in de commissievergadering van juli 2007 stemt de raadscommissie, in tegenspraak met reeds in maart genomen beslissing, niet in met een aantal maatregelen en komt het idee van het plaatsen van een poller op de Kerkweg op, zo blijkt uit de raadsstukken. Volgens de betrokken raadsleden was iedereen tegen omdat de verwachting was dat de verandering van de voorrangssituatie niet zou werken. Er zijn vervolgens nieuwe punten aan het plan toegevoegd en deze nieuwe punten zijn ook onderzocht. Dit heeft geleid tot een nieuw voorstel. Er is volgens de raadsleden een betere analyse gemaakt en argumentatie opgesteld.

Dat het idee van een poller van tafel is gegaan vinden alle betrokkenen, achteraf gezien, overigens zeker terecht.

Een aantal maal is verder gesproken over het plaatsen van een poller op de Gaagweg. Deze weg is echter eigendom van de provincie, waardoor deze mogelijkheid is uitgesloten.

4.3 Afstemming in de regio

Het verminderen van de verkeersoverlast in Maasland lijkt een probleem wat zich verder uitstrekt dan de gemeentegrenzen.Van belang is te onderzoeken welke rol andere (regionale) partijen spelen in de geconstateerde problematiek en op welke wijze de gemeente getracht heeft hier invloed op uit te oefenen. In 2007 heeft Mobycon suggesties opgesteld voor lange termijnoplossingen. Deze suggesties zijn besproken in het regionaal overleg. Uit de verslagen blijkt dat de provincie het eens is met de voorgestelde maatregelen voor de lange termijn. Deze kunnen echter, gezien de regionale en doorgaande functie die de weg heeft volgens de provincie worden uitgevoerd als de weg overgedragen is aan de gemeente (na (de verwachte) realisatie van de A4). Tot die tijd komen er geen verkeersremmende maatregelen op de N468.

De geïnterviewde raadsleden vinden dat de gemeente meer met de provincie had moeten overleggen, hoewel zij beseffen dat de invloed gering is en de provincie niet echt meewerkt. Er had wellicht een betere lobby richting de provincie kunnen zijn. Er zijn afspraken gemaakt dat als er meer verkeer door Maasland komt na de pollers in de omliggende polders, de gemeenten Vlaardingen, Schiedam, Delft meebetalen aan maatregelen. Dit is nu het geval, maar welke maatregelen zijn te nemen? Verder had men meer moeten insteken op samenwerken met de regiogemeenten (o.a. Maassluis), aldus een van de raadsleden. Desgevraagd zegt de wethouder dat er voldoende gesproken is met de provincie en voldoende gedaan is om de provincie te bewerken. Dit heeft echter tot dusverre geen positief resultaat gehad.

4.4 Communicatie met burgers

Verkeer is bij uitstek een onderwerp waar burgers betrokken bij zijn. Dat blijkt ook uit de analyse van de verkeersproblematiek in Maasland. in dit onderzoek hebben we verschillende betrokkenen gevraagd op welke wijze bewoners betrokken en geïnformeerd zijn over het verkeersbeleid in de kern van Maasland, op welke momenten zij betrokken zijn en wat er met hun inbreng is gedaan.

Er is de afgelopen periode op verschillende momenten informatie gegeven aan en informatie gevraagd aan burgers/bewoners, enkele voorbeelden hiervan zijn:

Oktober 2004

In Maasland is uitwerking gegeven aan Duurzaam Veilig door de inrichting van een 30-km zone. Diverse maatregelen zijn aangepast na opmerkingen van bewoners over trillingsoverlast, vrachtverkeer en verkeersveiligheid op schoolroutes.

Februari 2005

Er is een uitspraak van de rechtbank om de verhoogde kruisingsvlak Prinses Beatrixlaan/Prinses Irenelaan te verwijderen. Er zullen nieuwe snelheidsremmende maatregelen worden onderzocht, waar bewoners van Beatrixlaan bij betrokken worden. Het verwijderen van de maatregelen is met de bewoners van de Beatrixlaan besproken. Er zijn geen aanvullende verkeersmaatregelen genomen, omdat dit ten koste zou gaan van de toch al beperkte parkeermogelijkheid.

Februari 2007

Twee bewonersavonden om belanghebbenden te informeren over rapport Breed Verkeersonderzoek Maasland. Vragen en suggesties van bewoners worden schriftelijk zorgvuldig beantwoord. In de meeste gevallen wordt daarbij verduidelijking gegeven, worden argumenten ter verdediging van het plan aangevoerd, wordt toegezegd dat een en ander wordt meegenomen naar het regionaal overleg en in een enkel geval dat suggesties in het verdere plan worden meegenomen.

Medio 2007

In de zomer protesteren bewoners geprotesteerd tegen een poller omdat al het verkeer dan over de Koningin Julianaweg zal gaan waar zij wonen. Deze poller wordt uiteindelijk niet geplaatst.

Zowel ambtenaren als raad bevestigen dat er veel gecommuniceerd wordt met bewoners. Er zijn verschillende informatieavonden gehouden, bijvoorbeeld vóór de uitvoering van de duurzaam veilig maatregelen. Ook uit de beschikbare documenten blijkt dat brieven en klachten van bewoners zorgvuldig worden beantwoord.

Bijna alle partijen merken ook op dat de communicatie beter had gekund. Wat opvalt is dat de communicatie overwegend reactief is: er wordt gereageerd op signalen of klachten van bewoners. De wethouder beaamt desgevraagd dat men tracht snel te reageren op dergelijke incidenten en dat ook de raad dat van hen vraagt. Hierdoor zou volgens de betrokken ambtenaren het beeld van een niet standvastig beleid kunnen ontstaan.

Bewoners stellen dat zij wel geïnformeerd zijn over bepaalde maatregelen maar dat zij maar zeer beperkt invloed hebben kunnen uitoefenen. Zij werden geconfronteerd met reeds vaststaande plannen. Ook hebben zij soms het gevoel met een kluitje in het riet te zijn gestuurd als verwezen werd naar nog uit te voeren tellingen, op handen zijnde plannen etc, terwijl de problemen naar hun idee onvoldoende serieus zijn genomen. Zo zijn bewoners niet betrokken bij, maar wel geïnformeerd over de streefcijfers. De streefgetallen zijn afgeleid uit het kentekenonderzoek en de verkeerstellingen. Het is een inschatting geweest op basis van hoe automobilisten naar verwachting gaan rijden. Dit is de doelstelling geworden. De bewoners zijn hier niet bij betrokken. De maatregelen zijn wel tijdens informatieavonden besproken met de bewoners. Tijdens deze avonden is aangegeven te willen komen tot een betere verdeling, aldus de betrokken ambtenaren. De suggesties zijn op haalbaarheid onderzocht en afgewogen. Sommige zijn uitgevoerd (bijvoorbeeld omdraaien voorrangsregeling) en sommige niet, zo lichten de ambtenaren toe. De suggesties zijn voorzien van een ambtelijk advies en middels een inspraaknotitie aan het college voorgelegd. De vastgestelde inspraaknotitie is aan de bezoekers van de infoavonden toegezonden.

In algemene zin lijkt er geen duidelijke visie te zitten op de communicatie met de burgers. Hoewel het feit dat het probleem niet op te lossen lijkt en maatregelen op de ene plek onvermijdelijk leiden tot problemen op een andere plek is de communicatie tot dusverre niet planmatig aangepakt.

Het dossier duurzaam en veilig vraagt, onder meer door reacties van bewoners, veel tijd en inzet die vooraf moeilijk is in te schatten, aldus de ambtenaren: "Op dit moment wordt weer nagedacht hoe de bewoners betrokken moeten worden. De burgerbetrokkenheid is ook voorgelegd aan de VNG. Qua communicatie met de burgers is er voldoende gedaan. Men loopt echter tegen het probleem aan dat als een groep tevreden is, de andere groep dit niet meer is. Op dit moment probeert de gemeente hier een slag mee te maken. Zo wordt er op dit moment een klankbordgroep van bewoners geformeerd met bewoners uit de verschillende betrokken straten."

De geïnterviewde commissieleden verwachten veel van deze zogenaamde klankbordgroep. Deze is, aldus een van de geïnterviewde bewoners, ook ontstaan op initiatief van bewoners hetgeen hij een positieve ontwikkeling vindt.

4.5 Sturing door de raad

In het onderzoek is getracht te achterhalen op welke momenten de raad heeft gestuurd op het verkeersbeleid, op welke wijze zij dit hebben gedaan en in hoeverre de raad mee gegaan is met het beleid van de gemeente.

Uit de analyse van de stukken blijkt dat de raad zeer betrokken is bij het verkeersbeleid: het onderwerp is vaak aan de orde en wordt uitgebreid besproken in de commissie. Er is over veel punten een (terugkerende) discussie. In de meeste gevallen worden adviezen van onderzoeksbureaus overgenomen door het college en vervolgens ook door de raad. Op sommige momenten brengt de raad zelf ideeën in, waarvan het belangrijkste is de suggestie voor het plaatsen van een poller (2007). Op dat moment gaat de raad niet akkoord met (de argumentatie voor) de voorgestelde maatregelen.

De wethouder is van mening dat de raad op sommige momenten te weinig op de grote lijn en teveel op detailniveau stuurt. "Iedereen vindt zichzelf deskundig wat betreft verkeersbeleid: burgers, raadsleden", aldus de wethouder. De sturing van de raad gaat soms over zaken als het plaatsen van een poller,

maar ook suggesties over bijvoorbeeld het realiseren van een zebrapad. Bijna iedere maand komt het verkeersbeleid in de commissie, bij de vaste punten, aan de orde. Regelmatig worden ideeën door de raad aangedragen die in een eerder stadium al eens zijn onderzocht en zijn afgewezen. Uit de analyse en het gesprek met verschillende betrokkenen wordt duidelijk dat ook coalitiebelangen een dominante rol spelen bij het overwegen van maatregelen, zoals een rondweg.

5. Conclusies

In dit hoofdstuk grijpen we terug op de in 1.3 geformuleerde onderzoeksvragen. We beantwoorden de onderzoeksvragen in deze paragraaf zo mogelijk kort en bondig en trachten daarmee overlap met vorige hoofdstukken te vermijden. In de laatste paragrafen komen we tot slotconclusies en formuleren we aanbevelingen.

De focus van dit onderzoek van de Rekenkamercommissie heeft gelegen op de verkeersproblematiek in de kern van Maasland in de periode 2004 tot eind 2008. Dit dossier is ook daarna actueel gebleken: De laatste maanden zijn er tal van ontwikkelingen geweest rond het gemeentelijk verkeersbeleid. Het is daardoor mogelijk dat bepaalde conclusies of aanbevelingen ingehaald zijn door recente ontwikkelingen.

5.1 Verkeersproblemen kern van Maasland

Onderzoeksvraag: Welke verkeersproblemen spelen in de kern van Maasland?

Bewoners van de kern van Maasland, en dan met name bewoners aan de doorgaande routes langs de Hofsingel en de Koningin Julianaweg, ondervinden hinder van verkeer. Deels gaat het hier om lokaal verkeer en deels om doorgaand verkeer, waarvan een deel de route A20-Maasland-N468-A4 gebruikt als sluiproute. De problemen met de hinder door verkeer worden veroorzaakt door:

- de hoeveelheid verkeer: De hoeveelheid verkeer bleek bij een meting in 2004 binnen de richtlijnen voor de maximale toelaatbare hoeveelheid autoverkeer voor erftoegangswegen te vallen. Op bepaalde plaatsen is deze grens dan echter wel bijna bereikt, zo bleek uit onderzoek.
- het rijgedrag: Bewoners ervaren dat auto's tussen de drempels door (te) hard rijden en weinig tolerantie tonen.

Het terugdringen van het doorgaande (sluip)verkeer ligt grotendeels buiten de beïnvloedmogelijkheden van de gemeente Midden-Delfland. De N468 is een provinciale weg, die een doorgaande functie heeft. Verkeersbeperkende maatregelen zoals het plaatsten van een poller staat de provincie niet toe.

De afgelopen jaren is getracht binnen de kern Maasland de verkeersstromen te beïnvloeden en deze gelijkmatiger over beide routes te verdelen. De verkeerstromen gedragen zich hierbij als een waterbed: als je ergens duwt (door verkeersremmende maatregelen) gaat aan de andere kant het niveau omhoog.

5.2 Doelstellingen van het beleid

Onderzoeksvraag: Welke doelstellingen heeft de gemeente Midden-Delfland zich in deze periode gesteld wat betreft de verkeerssituatie in de kern van Maasland?

In 4.1 zijn de doelstellingen en het behaalde resultaat beschreven. Uit de verkregen gegevens wordt duidelijk dat in 2005 een weinig concreet geformuleerd doel is opgenomen voor wat betreft de verkeerssituatie in Maasland (dosering van het sluipverkeer en monitoren van effecten). De gemeente heeft in 2006 en 2007 evenmin doelen geformuleerd die specifiek en concreet zijn (namelijk het minimaliseren van sluipverkeer) maar de gemeente heeft deze doelen wel voorzien van een concrete indi-

cator: er is een maximum aantal voertuigen door de kern van Maasland beoogd, met de verkeerstelling in 2004 als nulmeting en uitgaande van een normale autonome groei van het verkeer met 3% per jaar.

In 2008 wordt niet meer verwezen naar de eerdere indicator (de verkeersintensiteit), maar worden concreet uit te voeren maatregelen genoemd als kritische succesfactor. Als prestatie-indicator is dan opgenomen een specifiek beschreven verdeling van het verkeer in percentages. Deze beoogde verdeling van de verkeersstromen in 2008 is gebaseerd op een schatting aan de hand van de eerder uitgevoerde onderzoeken. Belangrijk nadeel van deze doelstelling is dat uitgegaan wordt van de verdeling en dat voorbij gegaan wordt aan het aantal voertuigen dat 'door de straat' gaat, hetgeen voor burgers van groter belang zal zijn.

Concluderend stellen we dat de met name de indicatoren voor de doelstellingen op verkeersgebied in 2006, 2007 en 2008 specifiek, meetbaar en tijdsgebonden zijn omschreven. Wat niet duidelijk wordt, is in hoeverre en op welke wijze de indicatoren gerelateerd zijn aan de doelstellingen. Zo is niet duidelijk of het doel 'minimaliseren van overlastgevend (sluip)verkeer' bereikt is als het verkeer met maximaal 3% toeneemt. Inspanningen om sluipverkeer te minimaliseren zouden immers ook kunnen leiden tot een minder grote toename (of afname) van het verkeer. Verder is niet duidelijk of het beogen van (slechts) de autonome groei in 2006 en 2007 reëel is en gebaseerd is op feiten of onderzoek of dat dit met name ingegeven is door hoop of wens.

5.3 Ingezette maatregelen en onderzoek naar verkeer

Onderzoeksvraag: Welke maatregelen zijn hiervoor ingezet en wat vormde de basis voor de inzet van deze maatregelen? In hoeverre zijn de betrokken onderzoeken en de daarin gesuggereerde maatregelen (korte en lange termijn) uitgevoerd? Op welke wijze en welke momenten vindt/vond onderzoek naar verkeersstromen (tellingen) plaats?

Maatregelen
Er zijn de afgelopen vijf jaar verschillende maatregelen ingezet om de doelstellingen te bereiken. Met het Duurzaam Veilig maken van Maasland (voor 2004) is getracht de verkeersveiligheid te vergroten door te zorgen voor lagere snelheden én is getracht het (sluip)verkeer te verminderen. Uit de evaluatie in 2004 blijkt dat de verkeersveiligheid inderdaad is toegenomen (er wordt minder hard gereden en er zijn ook minder ongevallen) maar dat het sluipverkeer is toegenomen. Verder leidden de maatregelen tot een verdeling van verkeersstromen die scheef was. Er was meer verkeer over de 's Herenstraat en minder over de Koningin Julianaweg. Om de Koningin Julianaweg aantrekkelijker te maken worden eind 2005 een aantal wegversmallingen verwijderd.

Vanaf 2007 is uitdrukkelijk getracht de verkeersstromen over de koningin Julianaweg en de Hofsingel verder te beïnvloeden en daar een minder scheve verdeling te realiseren. Men wilde dit bereiken door de voorrangssituatie bij de Kerkweg/Maassluiseweg/Oude Veiling te veranderen, op een aantal plekken suggestiestroken aan te brengen en het eenrichtingsverkeer op de 's Herenstraat te wijzigen.

Opvolging maatregelen
Wat betreft de opvolging van maatregelen concluderen we dat de maatregelen die in de verschillende onderzoeken worden gesuggereerd, bijvoorbeeld van DIA en Mobycon, goed worden gevolgd. De raad merkt hier echter over op dat de onderzoeken gekleurd lijken te zijn en dat niet duidelijk is wie richting geeft aan de onderzoeken. Ambtenaren bevestigen dat het soms lastig is externe adviseurs voldoende inzicht te geven in de locale situatie.
Op een aantal momenten heeft de raad andere oplossingen voorgesteld, die niet direct voortkomen uit de onderzoeken. Deze voorstellen lijken, voor zover dit op grond van dit onderzoek duidelijk is geworden, niet echt te leiden tot aanvullend onderzoek of nieuwe afwegingen.

Het verkeersbeleid in Maasland lijkt hiermee, zo concluderen we, enerzijds doordacht en onderbouwd door onderzoek maar lijkt anderzijds een sterk pragmatisch karakter te hebben gehad: Er zijn maatregelen uitgevoerd en - afhankelijk van eventuele knelpunten die hierna optraden - zijn aanvullende maatregelen ingezet. De genomen maatregelen zijn gebaseerd op onderzoek en in die zin onderbouwd en beargumenteerd. Er lijkt echter geen sprake te zijn van een 'masterplan' waarbij vooraf verschillende alternatieven integraal beoordeeld zijn op de effecten en voor- en nadelen. Dit had er wellicht toe

geleid dat geen maatregelen teruggedraaid had hoeven te worden en dat bijvoorbeeld de voorrangssituatie al eerder was gewijzigd.

Verkeerstellingen

De afgelopen jaren hebben verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar de verkeerssituatie in Maasland. Er zijn, voor zover bekend, verkeerstellingen uitgevoerd (metingen van de etmaalintensiteit) in de jaren 2000, 2001 en 2004. Verder is zowel in 2001 als in 2004 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek (2004) komt het getal van 1.715 auto's door de kern van Maasland. Dit getal vormt een indicator van de destijds gestelde doelen. In 2006 is er (blijkbaar) een herhalingsmeting uitgevoerd. Hier zijn geen achterliggende gegevens van gevonden, behalve de uitkomst in de programmarekening van 2006.

In 2007 en 2008 zijn vervolgens drie metingen uitgevoerd op vergelijkbare wijze, vergelijkbare tijdstippen en telpunten. Deze tellingen zijn gebruikt als indicatoren voor de doelstellingen van het verkeersbeleid. Samengevat hebben wij over de verkeerstellingen de volgende gegevens:

2000-2001-2004	etmaalintensiteit vergelijkbaar gemeten, 7 telpunten
2001-2004	kentekenonderzoek, vergelijkbaar gemeten
2006	herhalingsonderzoek naar aantal voertuigen door de kern
2007 - maart 2008 - okt. 2008	etmaalintensiteit vergelijkbaar gemeten, 4 telpunten

De twee metingen van de etmaalintensiteit (2004 en 2008) blijken niet vergelijkbaar zijn. Derhalve concluderen wij dat de gemeente Midden-Delfland tracht metingen op dezelfde wijze uit te voeren, voor zover zij samenhangen met bepaalde termijnen waarbinnen doelstellingen zijn gesteld of waarbinnen oplossingen zijn toegezegd. Dit lukt niet altijd: er zijn geen gegevens beschikbaar over de etmaalintensiteit van 2007, terwijl daar nog wel doelstellingen voor waren opgenomen. Verder zijn de verschillende 'series' van metingen niet op vergelijkbare wijze gerapporteerd, zodat een vergelijking over langere termijn niet of in ieder geval niet eenvoudig te maken is.

5.4 Doeltreffendheid en doelmatigheid beleid

Onderzoeksvraag: In hoeverre hebben de maatregelen geleid tot de beoogde resultaten en effecten? Zijn onbedoelde effecten opgetreden? Zijn er signalen die erop wijzen dat het beleid doelmatiger had kunnen worden uitgevoerd (dezelfde effecten met minder geld of meer effecten met hetzelfde geld)?

De maatregelen die voor 2004 zijn genomen in het kader van Duurzaam Veilig hebben geleid tot grotere verkeersveiligheid maar niet tot terugdringen van het ‘sluipverkeer’. De maatregelen die in 2005 zijn genomen om de route over de Koningin Julianaweg aantrekkelijker te maken hebben inderdaad geleid tot meer verkeer over deze route.

De maatregelen om een betere verdeling van het verkeer te realiseren, uitgevoerd in 2007, hebben eveneens het beoogde effect gehad: de verkeersstroom is dan volgens de beoogde verdeling. Deze verdeling leidde tot minder verkeer op de Hofsingel en daarmee onherroepelijk tot meer verkeer op de Koningin Julianaweg. Dit kan beschouwd worden als een verwacht effect. Echter in combinatie met de inmiddels afgesloten derde route door de 's Herenstraat, heeft een en ander wel geleid tot een, in absolute termen, toename van het aantal voertuigen op met name de Koningin Julianaweg.

We concluderen dat er in minimaal twee gevallen sprake is van verminderde doelmatigheid:

- in 2005 werden vier eerder geplaatste verkeersdrempels op de Koningin Julianaweg aangepast
- het verhoogde kruisingsvlak Prinsen Beatrixlaan/ Prinses Irenelaan is in 2005 na een gerechtelijke uitspraak verwijderd.

Verder constateren wij dat er relatief veel onderzoek heeft plaatsgevonden naar de verkeersproblematiek en naar mogelijke oplossingen. Deze onderzoeken lijken op zich echter niet onnodig te zijn geweest; ze hebben geleid tot (effectieve) maatregelen bij vooral de spreiding van het verkeer.

Uit de financiële informatie die in dit onderzoek beschikbaar is gekomen blijkt dat de afgelopen jaren ongeveer 60.000 euro aan verkeerskundig onderzoek is besteed en ongeveer 360.000 aan het ontwerp en uitvoeren van verkeersmaatregelen[2]. De kosten van onderzoek zijn onder meer beperkt gehouden door in eigen beheer uitgevoerde tellingen. De maatregelen die zijn uitgevoerd en later teruggedraaid en die daarmee te bestempelen zijn als 'niet doelmatig', bedragen ongeveer 50.000 euro.

5.5 Rol van regionale partijen

Onderzoeksvraag: Welke rol spelen andere (regionale) partijen in de geconstateerde problematiek en op welke wijze heeft de gemeente getracht hier invloed op uit te oefenen?

Het verminderen van het verkeersprobleem in Maasland lijkt bij uitstek een regionale zaak. Zo worden verkeersstromen door het dorp beïnvloed door verkeersremmende maatregelen (bijvoorbeeld pollers) op de polderwegen van aangrenzende gemeenten. De provinciale status van de N468 beperkt de mogelijkheden voor snelheidsremmende maatregelen op de weg zelf. Verkeersstromen en de afwikkeling daarvan worden beïnvloed door regiogemeenten, bijvoorbeeld Maassluis.

In het algemeen zijn weinig gegevens beschikbaar over de wijze waarop de gemeente Midden-Delfland de regionale partijen tracht te beïnvloeden. De gemeente neemt deel aan regionaal overleg en tracht daarmee draagvlak te creëren voor lange termijn oplossingen. Er zijn afspraken gemaakt met omliggende gemeenten zoals Delft, Vlaardingen en Schiedam over verkeerstoename in Maasland ten gevolge van de plaatsing van pollers op de polderwegen. Het is in het onderzoek echter niet duidelijk geworden wat de mogelijkheden voor de gemeente zijn nu het verkeer is toegenomen.
Verder is getracht de provincie te betrekken bij het zoeken naar oplossingen. Raadsleden zijn van mening dat een meer gerichte lobby van de gemeente richting de provincie had moeten plaatsvinden. Er is hiervoor weinig gehoor gevonden en alle hoop lijkt gevestigd te zijn op de realisatie van de A4. Op dat moment zou de provincie de N468 overdragen aan de gemeente Midden-Delfland waardoor meer maatregelen op deze weg mogelijk zijn. Overigens is nog onduidelijk wat de directe gevolgen van de realisatie van de A4 zouden zijn op het doorgaand verkeer door Maasland; evenmin is duidelijk wat de gemeente Midden-Delfland zal doen zodra de N468 door de provincie is overgedragen aan de gemeente Midden-Delfland.
Op grond van bovenstaande gegevens concluderen we dat de gemeente zeker tracht invloed uit te oefenen op partners in de regio maar dat niet duidelijk is hoe sterk deze lobby is geweest.

5.6 Betrokkenheid van bewoners

Onderzoeksvraag: Op welke wijze zijn bewoners betrokken in en geïnformeerd over het verkeersbeleid in de kern van Maasland?

De bewoners van de gemeenten Midden-Delfland zijn op verschillende momenten en op verschillende manieren betrokken bij het verkeersbeleid (zie 4.4). Er zijn informatieavonden georganiseerd, presentaties geweest en brieven verstuurd. Ook hebben burgers die klachten of brieven over de verkeerssituatie naar de gemeente hebben gestuurd - voor zover wij op grond van de beschikbare informatie kunnen zeggen - op redelijke termijn antwoord ontvangen.
Wat betreft de communicatie met de burgers valt echter een aantal zaken op: Een deel van deze communicatie is als reactief te karakteriseren: op het moment dat de burgers van zich laten horen, bijvoorbeeld door het sturen van een petitie, onderneemt het college actie. De communicatie met de bur-

[2] Van niet alle uitgaven zijn de formele stukken gezien.

gers is, ondanks dat duidelijk is dat dit een niet eenvoudig oplosbaar probleem is waar bewoners zeer bij betrokken zijn, niet planmatig opgezet. Communicatiebeleid ten aanzien van verkeer ontbreekt en er ligt geen communicatieplan ten grondslag aan de activiteiten. Een en ander leidt er logischerwijs toe dat incidenten en de daarop volgende acties door met name de ambtenaren als belastend worden gezien.

Burgers zijn verder gevraagd door de gemeente, bijvoorbeeld naar aanleiding van het Breed Verkeersonderzoek Maasland, suggesties te geven over oplossingen. Zij hebben echter zelf het idee bij dergelijke bijeenkomsten geconfronteerd te worden met reeds uitgewerkte en kant en klare plannen. De gemeente geeft aan de suggesties wel degelijk serieus te hebben overwogen.

Wat betreft de communicatie met de burgers concluderen wij dat er veel en intensief contact is geweest met burgers over de verkeerssituatie. Ondanks de door de gemeente gecreëerde mogelijkheden van burgers om direct invloed uit te oefenen op verkeersmaatregelen, heeft de gemeente hen niet het gevoel kunnen geven dat zij een serieuze inbreng hebben. Er is geen planmatige aanpak van communicatie op dit lastige dossier.

5.7 Sturing van de raad

Onderzoeksvraag: Op welke wijze heeft de raad in deze periode sturing gegeven aan het verkeersbeleid?

Zoals in 4.5 aangehaald toont de raad zich zeer betrokken bij het verkeersbeleid. De raad heeft op een gegeven moment kaders gesteld en financiering voor bepaalde activiteiten vastgelegd. Verder lijkt er in mindere mate daadwerkelijk sprake te zijn van 'sturing'. Op een aantal momenten heeft de raad gestuurd op de details (de invulling van de uit te voeren maatregelen) en teveel zelf opgetreden als expert. Anderzijds heeft de raad ook op bepaalde momenten, passend bij hun rol, gevraagd om een goede argumentatie bij maatregelen. Concluderend stellen wij dat de raad zich minder met de details had kunnen bezig houden en meer had kunnen sturen op een betere invulling van de grote lijnen (formulering van probleem, keuze indicatoren, vergelijkbaarheid informatie, regelmatige terugkoppeling volgens vast format e.d.)

5.8 Slotconclusie

Doel van het onderzoek: Wat zijn de resultaten en wat is de effectiviteit van het beleid van de gemeente Midden-Delfland in de periode 2004 - 2009 om de verkeerstromen in de kern van Maasland te beïnvloeden?

De analyse van het verkeersbeleid van de afgelopen jaren, dat wil zeggen van de doelstellingen, maatregelen, beoogde en daadwerkelijke resultaten en effecten leidt voor ons tot een aantal conclusies.

De eerste conclusie is dat de gemeente Midden-Delfland, wat betreft de verkeersproblematiek van de kern van Maasland, voor een vrijwel onmogelijke opgave staat: Het daadwerkelijk terugdringen van de hoeveelheid doorgaand verkeer ligt niet binnen de beinvloedingssfeer van de gemeente. Met name de provincie heeft hiervoor een (betere) sleutel in handen. De gemeente tracht, door het beïnvloeden van de verkeersstromen door verkeersmaatregelen, het leed te verdelen. De maatregelen die de gemeente hiervoor genomen heeft lijken tot dusverre effectief. Dit leidt echter voor bewoners niet, en wellicht nooit, tot bevredigende oplossingen: Verbeteringen in de ene straat leiden tot verslechteringen in een andere. Wat echter, ondanks verschillende grote onderzoeken in het beleid lijkt te ontbreken is een consistente reeks van beleid, doelstelling en indicatoren, gebaseerd op realistische verwachtingen en prognoses. Het beleid is op een aantal punten ad hoc te noemen.

Een tweede conclusie is dat meer structurele oplossingen die wellicht wel tot de mogelijkheid zouden behoren, zoals een nieuwe rondweg ten westen van Maasland, nooit echt lijken te zijn overwogen. Dit

voorstel is een aantal keer geopperd maar door de voormalige coalitie (CDA-OGP 2006-2008) niet afgewogen en beoordeeld, bijvoorbeeld door het laten uitvoeren van een haalbaarheidsstudie. Gevoeligheden van politieke aard, bijvoorbeeld het niet willen ingrijpen in het groene karakter van Midden-Delfland, financiële aspecten en positieve verwachtingen ten aanzien van de realisatie van de A4 hebben hier wellicht aan bijgedragen. Wat overigens opvalt is dat, voor zover wij in de beleidsstukken hebben kunnen vinden, minder expliciet gekeken is naar de mogelijkheden om het lokale verkeer te verminderen door bijvoorbeeld: stimuleren van fietsgebruik en lopen, realisatie van veilige fietsroutes van en naar scholen of ontmoedigen van autogebruik binnen de bebouwde kom.

Een derde conclusie is dat, wetende dat het verkeersprobleem op korte termijn niet oplosbaar is, de communicatie naar de burger wel frequent maar weinig planmatig heeft plaatsgevonden. Mede hierdoor voelen burgers zich geconfronteerd met plannen die al gereed zijn, is er weinig inzicht in en begrip voor de situatie van Maasland als geheel en zijn er zeer regelmatig acties van burgers richting de politiek. Het in de arm nemen van communicatiedeskundigen en het opzetten van een klankbordgroep, zoals onlangs heeft plaatsgevonden, kan leiden tot verbetering.

5.9 Aanbevelingen

Op grond van de resultaten van dit onderzoek formuleren we in deze paragraaf enkele aanbevelingen voor het college en voor de raad.

Aanbevelingen voor het college:

- Zorg in het formuleren van beleid voor een consistente relatie tussen beleidsprobleem, doel, indicatoren en effect. Zorg dat beoogde effecten SMART geformuleerd worden en ook daadwerkelijk gemeten kunnen worden en gaan worden.
- Toets de beoogde effecten op realiteit. Ga uit van realistische prognoses en goede voorspellende modellen.
- Verdedig het beleid consistent en voorkom zo mogelijk dat het verkeersbeleid een 'never ending story' wordt: bewoners, raadsleden, deskundigen kunnen blijven komen met nieuwe ideeën, wellicht rijp en groen door elkaar, die uiteindelijk niets wezenlijks bijdragen aan het probleem en waarbij de gemeente alleen maar verliezende partij kan worden.
- Maak van de verkeersproblematiek een gezamenlijk probleem van burgers en gemeente. Betrek bewoners beter bij de aanpak van verkeersproblemen.
- Zorg voor planmatige, professionele communicatie over het verkeersbeleid, voorgenomen verkeersmaatregelen, alternatieven en mogelijkheden van de burger om hier invloed op uit te oefenen.

Aanbevelingen voor de raad:

- Houd u als raad bij het stellen van kaders en blijf zoveel mogelijk weg van de details
- Stuur op de consistentie van het beleid, de vergelijkbaarheid van beleidsinformatie en de beoogde maatschappelijke effecten.
- Werk samen (wellicht ook met burgers) als het gaat om het (laten) uitwerken van alternatieve ideeën. Goede informatie is een eerste vereiste om voor of tegen specifieke maatregelen of plannen te zijn (bv wat betreft een rondweg).

Bijlage 1 Geïnterviewde personen

Ambtenaren:
dhr. A. Hoppenbrouwers
dhr. T. Helderman

Commissieleden:
dhr. J. van Dam (CDA)
mw. A. de Goede (CDA)
dhr. P. van Geest (VVD)
mw M. Hoogendijk (Fractie De Jong)
dhr. G.J. van Dooremaal (VVD)
mw. E. Snethlage (Mijn Partij)
dhr. E. Roeling (Mijn Partij)

Wethouder:
dhr. P. van den Berg

Bewoners:
mw. J. Boumeester
dhr. R. van Es
dhr. H. Vonkeman