



gemeente
Schiedam

Burgemeester en wethouders

Postbus 1501 3100 EA SCHIEDAM
Stadskantoor Stadsarf 1 3112 DZ SCHIEDAM
T 14 010 F 010 473 70 21 W www.schiedam.nl

Aan de gemeenteraad van Schiedam

UW KENMERK

ONS KENMERK

DATUM

13UIT14314

27 juni 2013

UW BRIEF VAN

DOORKIESNUMMER

E-MAIL

14 010

contact@schiedam.nl

ONDERWERP

Werkzaamheden 's-Gravelandseweg

Geachte mevrouw, heer,

In de raadscommissie op 3 juni 2013 is gesproken over het asfalteren van de 's-Gravelandseweg. Hierin is een aantal vragen gesteld en zijn suggesties gedaan en opmerkingen geplaatst. Met deze notitie willen we u hierover informeren. De volgende onderwerpen worden in deze brief behandeld:

1. Bereikbaarheid
2. Brandweer/hulpdiensten
3. Uitvoeringstijd
4. Communicatie

1. Bereikbaarheid

Schiedam-Noord heeft 2 uitvalswegen, de 's-Gravelandseweg en de Churchillweg. De bereikbaarheid van de wijk is daarmee kwetsbaar als er werkzaamheden moeten worden verricht aan een van deze wegen. Het is onvermijdelijk dat dan enige overlast ontstaat. Over de noodzaak van de werkzaamheden bestaat voor zo ver wij hebben begrepen geen discussie. Wel wordt verschillend gedacht over de te nemen verkeersmaatregelen.

Tijdens informatiebijeenkomsten met bewoners en ondernemers en de bespreking van het project in de raadscommissie zijn veel suggesties gedaan om de bereikbaarheid van Schiedam-Noord gedurende de werkzaamheden te verbeteren.

Er zijn in de voorbereiding van dit project verschillende alternatieven besproken met betrekking tot werkfaseringen, afsluitingen en omleidingen. Hierbij is een zorgvuldige afweging gemaakt op basis van veiligheid, werkruimte, kosten en bereikbaarheid. Uit deze afwegingen is één variant gekozen: het instellen van eenrichtingverkeer vanuit Schiedam-Noord richting het centrum van de stad. De keuze voor deze variant lichten wij eerst toe. Daarna zullen wij ingaan op de aangedragen suggesties en kort aangegeven hoe wij denken om te gaan met sluipverkeer.

Afwegingen huidige variant – eenrichting voor autoverkeer vanuit Noord naar het centrum

Algemeen kan worden gesteld dat hoe groter de flexibiliteit/vrijheid is voor de aannemer (met als maximum volledige afsluiting), hoe lager het benodigde projectbudget is. Een volledige afsluiting is met het oog op de bereikbaarheid echter de minst wenselijke variant. Volledige bereikbaarheid (twee richtingen inclusief fietsers) geeft de meeste beperkingen om het werk uit te voeren en leidt tot de hoogste prijs. Er is voor gekozen om het verkeer in één richting doorgang te laten vinden.



Het uitgangspunt is hierbij dat het fietsverkeer op de 's-Gravelandseweg zo min mogelijk hinder ondervindt. Omleidingen voor fietsers leiden tot veel langere reistijden. Voor fietsers liggen afwegingen op dat punt daarom anders dan voor automobilisten.

Om de veiligheid van het fietsverkeer te garanderen is ervoor gekozen om de verkeersstromen te scheiden: fietsers en automobilisten maken gebruik van hun eigen, aparte ruimte.

Bij afsluitingen is de omleiding voor Schiedam-Noord snel bepaald. Omleidingen gaan altijd over andere hoofdroutes. Voor de ontsluiting van Schiedam-Noord zijn slechts twee hoofdwegen beschikbaar: de 's-Gravelandseweg en de Churchillweg. Bij uitval van een van de twee wordt de andere automatisch de omleidingsroute.

De zwaarste verkeersstromen zijn te zien in de ochtendspits, wanneer het woongebied Schiedam-Noord 'leegloopt' in de richting van het rijkswegennet. Juist om aan deze zware stromen tegemoet te komen, is ervoor gekozen de rijrichting richting A20 (vanuit Schiedam-Noord richting centrum) steeds beschikbaar te hebben. Daarnaast is de toerit naar de A20 richting Vlaardingen vanaf de Churchillweg afgesloten. De toerit bij Schieveste is wel beschikbaar in die richting.

Het werk wordt gefaseerd uitgevoerd in de lengterichting. Er zijn drie stroken beschikbaar: het fietspad, de noordelijke rijbaan en de zuidelijke rijbaan. Per fase wordt dan steeds gewerkt op één van deze stroken, over de volledige lengte van het project. De twee andere rijstroken worden gebruikt voor fietsers en eenrichting autoverkeer.

De huidige variant is in de afweging tussen met name budget en bereikbaarheid gekozen als de optimale oplossing. Er zal tijdens de avondspits op de Churchillweg sprake zijn van extra hinder voor het verkeer, maar deze wordt acceptabel geacht.

Bij deze variant moet worden opgemerkt dat Schiedam-Noord enige tijd onbereikbaar kan zijn voor inkomend verkeer in geval van een ernstige calamiteit op de Churchillweg. Dit gebeurt als er zich een calamiteit voordoet op de inkomende rijbaan (richting noord) op de Churchillweg tussen de Laan van Bol'es en de Zwaluwlaan. Verkeer de wijk uit blijft wel altijd mogelijk en hulpdiensten kunnen wel altijd de wijk inkomen.

Alternatief 1: tijdelijke noodweg

De bereikbaarheid van Schiedam-Noord - en daarmee de verkeersoverlast - zou kunnen worden beperkt door het aanleggen van een tijdelijke extra rijbaan. Hierdoor kan verkeer in twee richtingen op de 's-Gravelandseweg gehandhaafd blijven. Deze oplossing is in principe mogelijk, maar er is wel een aantal zaken die deze optie lastig maken. Op de locatie waar deze noodweg zou kunnen liggen (de huidige tramreservering) wordt in het project een riolering aangelegd voor de afwatering van de 's-Gravelandseweg. Dit moet gelijktijdig gebeuren anders bestaat het gevaar dat tijdens de uitvoering de weg bij regen onder water komt te staan.

Een groot knelpunt ontstaat bij de aansluiting van een tijdelijke rijbaan op de rotonde. Daar moeten veel werkzaamheden op een krappe locatie worden uitgevoerd. Het is daar al lastig om in één richting de verbinding in stand te houden. Aansluitingen in stand houden voor verkeer in twee richtingen is daar niet mogelijk zonder grote en kostbare ingrepen.

De ondergrond waar deze baan wordt geprojecteerd zal moeten worden verbeterd. Op dit moment is de ondergrond naar verwachting niet geschikt om zonder meer een rijbaan op aan te leggen.

Belangrijk is dat een tijdelijke rijbaan veilig uitgevoerd moeten worden, zeker omdat het hier over een behoorlijke lengte en een langere periode gaat. Ook zal de rijbaan moeten worden voorzien van bijvoorbeeld verlichting. Verder moet worden opgemerkt dat de tunnelbak en de (tram)brug niet zonder meer geschikt zijn voor deze hoeveelheid verkeer.

De maximale vorm is om 24 uur per dag, 7 dagen per week, verkeersregelaars in te zetten om de rijrichting te handhaven en twee maal per dag te wisselen. De kosten hiervoor komen op ongeveer € 500.000,-.

Er zijn allerlei tussenvarianten mogelijk, waarbij een optie zou zijn om bijvoorbeeld overdag verkeersregelaars in te zetten om te handhaven en 's nachts de risico's te accepteren. Bij deze varianten blijven de nadelen van de minimale variant bestaan voor ongeveer de helft van de kosten voor de maximale variant (€ 250.000,-).

Omdat wij dit alternatief afwijzen op veiligheidsgronden, is dit niet verder uitgewerkt. In het overleg met de bewonersverenigingen van 19 juni jl. is dit alternatief gezien als een realistische optie en is gevraagd om dit meer uit te werken en financieel te kwantificeren. De vraag is concreet: "hoe kan deze optie wel veilig worden uitgevoerd?". In onze optiek kan dit alternatief niet op een veilige en verantwoorde manier worden uitgevoerd. De veiligheid op het werkvak zelf kan worden ondervangen door de inzet van verkeersregelaars, maar de veiligheid in de omgeving door 'laatrijders' en dergelijke wordt hierdoor niet ondervangen.

Alternatief 3: verkeerslichten

Werken met verkeerslichten over de lengte van het werkvak is niet mogelijk. De opstelruimte in het aansluitende wegennet ontbreekt. Er is onvoldoende capaciteit om het wachtende verkeer kwijt te kunnen zonder dat daardoor de rest van de stad ernstige verkeersproblemen ondervindt.

Alternatief 4: 2 richtingen op 1 rijbaan

De rijbanen zijn te smal om dit op een veilige manier te kunnen doen.

Alternatief 5: auto's over het fietspad

Vanuit het oogpunt van veiligheid is gekozen om het fiets- en autoverkeer te scheiden. Daarnaast is gekozen om fietsers niet om te leiden. Als fietsers wel omgeleid zouden worden via bijvoorbeeld het Beatrixpark, zou het fietspad kunnen worden gebruikt voor autoverkeer. Dit levert echter problemen op bij de tunnel onder de spoorbaan. Deze is niet hoog genoeg voor het verkeer op. Een hoogtebegrenzing aan het begin van de weg zou dit kunnen verhelpen. Eventuele foutrijders leveren in de tunnelbak echter een dusdanig groot probleem op, dat het risico te groot is. Deze variant wordt sterk afgeraden.

Alternatief 6: Verkeerssplitsing

Er kan voor worden gekozen om het verkeer in Schiedam-Noord te splitsen in twee verkeersstromen door het dichtzetten van een aantal wegen op strategische punten. Dit is een zeer rigoureuze maatregel die veel vraagt qua handhaving. Of deze optie voldoet aan de eis van de hulpdiensten is niet onderzocht. Een groot risico is dat het verkeer zeer onwenselijke sluiptwegen zal gaan zoeken (zoals fiets- en voetpaden). Deze optie wordt afgeraden.

Conclusie

Van de aangedragen alternatieven zien wij alleen alternatief 1c of 1d (tijdelijke noodweg) als een haalbare optie. Dit is ook de uitdrukkelijke wens van de bewoners van Schiedam-Noord. De maatregelen worden vanuit verkeerstechnisch oogpunt echter niet noodzakelijk geacht en kunnen ook niet worden bekostigd vanuit het beschikbare projectbudget. Alternatief 2 (heen en weer rijden) wordt door de bewoners van Schiedam-Noord gezien als een goed compromis. Hierover blijven wij negatief. De alternatieven overwegend blijven wij dus van mening dat de eerder gekozen oplossing van eenrichtingverkeer op de 's-Gravelandseweg de beste haalbare optie is.

Openbaar vervoer

Buslijn 53 rijdt tijdens de werkzaamheden tot aan de Algerastraat en keert dan weer om. Gevraagd is om deze buslijn heen een andere (lus)route te laten rijden dan terug. Dit levert forse extra kosten op, die moeten worden gefinancierd uit het projectbudget. Ook zou deze route in één richting bijna helemaal overlappen met de route van buslijn 51. De RET heeft afwijzend gereageerd op dit voorstel.

De groep bezoekers op de informatiemiddag van 16 mei 2013 (ca. 20 mensen) bestond voornamelijk uit ondernemers uit het bedrijventerrein, bewoners/ondernemers van de Polderweg en een aantal geïnteresseerden uit Schiedam-Noord en de lokale politiek. Verder was er een verslaggeefster van het AD aanwezig. De sfeer was overwegend rustig. Een aantal ondernemers was zeer nadrukkelijk aanwezig, maar over het algemeen was er begrip voor de werkzaamheden en faseringen. Via de zeven ingevulde reactieformulieren wordt met name zorg uitgesproken over de bereikbaarheid van de diverse individuele bedrijven en de problemen die worden verwacht op de smalle Polderweg.

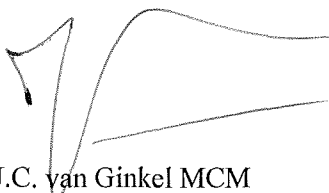
Op 23 mei jl. was de avond heel rustig en bestond het publiek (16 mensen) vooral uit vertegenwoordigers van bewonersverenigingen en de lokale politiek. De negen reactieformulieren gaan vooral over de vraag om tweerichtingverkeer mogelijk te houden (alternatief 1 en 2) en om aandacht te vragen voor mogelijk sluipverkeer.

Conclusie

Wij begrijpen de vragen die leven rond de uitvoering van dit project. Een project van deze omvang vraagt om goede maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid en veiligheid. Oplossingen en alternatieven, onder andere ingebracht door bewoners en ondernemers, hebben we beoordeeld op haalbaarheid en financiële consequenties. In deze brief hebben we u deelgenoot gemaakt van onze overwegingen. De eerder gekozen werkwijze blijkt de best haalbare. Wij zullen dan ook overgaan tot opdrachtverstrekking op basis van de eerder gehouden aanbesteding. In overleg met de aannemer zal een uitvoeringsplanning worden opgesteld waarbij het uitgangspunt is eind augustus 2013 te starten met de werkzaamheden.

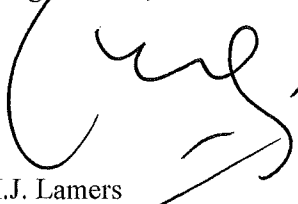
Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Actuele informatie over de uitvoering van de werkzaamheden aan de 's-Gravelandseweg vindt u op projectpagina www.schiedam.nl/sgravelandseweg.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris,



ir. J.C. van Ginkel MCM

de burgemeester,



C.H.J. Lamers