

## **Keer Verkeer Wassenaar**

augustus 2019

### **Startnotitie m.b.t. het verkeersplan 2010**

#### **Samenvatting**

*Het autoverkeer ontwikkelt zich in Nederland in een razend snel tempo. Ook Wassenaar ondervindt hiervan de gevolgen. Het bevindt zich in een dicht bevolkte regio. Aangezien de Rijksweg N44 door Wassenaar het autoverkeer niet meer aan kan, maakt dit intensief gebruik van (sluip)routes door Wassenaar die hiervoor niet bedoeld en geschikt zijn met als gevolg een grote aanslag op de kernwaarden veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid binnen het dorp. Voor de nabije toekomst ziet het beeld er nog somberder uit. De bouwplannen rond Wassenaar nemen steeds vastere vormen aan. In de bollenstreek zullen in de komende jaren ca 30.000 woningen worden gebouwd waarvan een deel (ca 5.000) op de grens met Wassenaar. De verwachting is dat het autoverkeer in Wassenaar zonder maatregelen in de komende jaren volledig zal vastlopen. Hiermee dreigt Wassenaar het slachtoffer te worden van een veel te coulante houding gedurende vele jaren t.o.v. het doorgaande verkeer. De tijd is gekomen om hierin verandering aan te brengen en serieus werk te maken van de ambities om een veilig, leefbaar en bereikbaar dorp aan zee te blijven.*

*Het nieuwe verkeersplan 2020 biedt de gelegenheid tot een kantelmoment in de benadering van het autoverkeer. Een aantal buurtverenigingen (ca 8000 woningen in de kern van het dorp) langs de sluiproutes hebben zich verenigd in de beweging Keer Verkeer Wassenaar met als doel het sluipverkeer terug te dringen. Zij heeft aangeboden actief bij te dragen aan de samenstelling van het nieuwe verkeersplan en hun gebundelde ervaring in te brengen als richtinggevende ondersteuning van het onderzoeks- en besluitvormingsproces. In dit verband stellen zij onder meer voor het aantal 30 km zones in Wassenaar fors uit te breiden, doseerinstallaties te plaatsen op de noord - zuid invalswegen naar Wassenaar tijdens de spitsuren en andere sluipverkeer beperkende maatregelen te treffen. Van Wassenaar wordt verder een sterke bestuurskracht gevraagd. Zij zal actief moeten aandringen bij Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Den Haag op het opnemen van de ondertunneling van (delen van) de N44 in hun planning. De opdracht van de gemeente Wassenaar aan het externe adviesbureau voor het opstellen van het nieuwe verkeersplan moet leiden tot een allesomvattend verkeersplan dat het sluipverkeer een definitief halt toe roept en de veiligheid en leefbaarheid van Wassenaar verbetert onder waarborging van een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Behoud van de leefbaarheid van een van de mooiste dorpen van Zuid Holland, dat is waar het om gaat!*

## Inleiding

### *Algemeen*

Wassenaar is van oudsher een landelijk dorp aan de duinen, geliefd vanwege zijn groene karakter en mooie landschappelijke omgeving. De Gemeente Wassenaar omschrijft haar grondgebied in haar Structuurnota 2015-2025 dan ook als een 'Landgoed aan zee'. Bij een dergelijk profiel hoort naast een groen karakter ook een veilig en gezond woonklimaat, aantrekkelijk voor mensen die op zoek zijn naar rust en een inspirerende omgeving. De Gemeente Wassenaar spreekt zich daarom uit voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Wassenaar en legt de prioriteit bij het langzame (fiets)verkeer. De praktijk biedt echter een geheel ander beeld.

Het autoverkeer ontwikkelt zich in Nederland in een snel tempo. Wassenaar wordt omsloten door Den Haag, Leiden en de groeikern Katwijk. Het dorp wordt doorsneden door de Rijksweg N44, een ongemakkelijke situatie die al moeilijk is te rijmen met het landelijk karakter van Wassenaar. De slechte doorstroming op de N44 zorgt bovendien voor een overloopeffect over de wegen van Wassenaar. Verkeersstromen uit de regio maken onterecht gebruik van sluiproutes door Wassenaar. Hierdoor wordt niet alleen het landelijke karakter van Wassenaar aangetast. Het wordt ook als woongebied steeds minder aantrekkelijk omdat de veiligheid en leefbaarheid in Wassenaar onder druk komen te staan. Zonder maatregelen dreigt een onomkeerbare situatie te gaan ontstaan.

### *Verkeersplan 2016*

Het vigerende verkeersplan 2016 dat voor 4 jaren van kracht is, is in grote lijnen gebaseerd op de Structuurnota 2015. In dit verkeersplan wordt al aangegeven, dat het geluidsniveau het maximaal toelaatbare niveau bereikt langs de doorgaande routes waar het sluipverkeer gebruik van maakt (de tekeningen suggereren, dat deze op sommige wegen reeds word overschreden). Het plan verliest zich echter in deelmaatregelen, die als gemene deler hebben, dat ze het doorgaand verkeer zo veel mogelijk faciliteren. Door dit coulante beleid van de Gemeente Wassenaar t.a.v. het doorgaand verkeer is Wassenaar nu in een positie geraakt waarin deelmaatregelen niet meer voldoende zijn maar een allesomvattend plan nodig is om het verkeer weer in goede banen te leiden. In 2020 zal een nieuw verkeersplan van kracht worden. Hiervoor wordt in 2019 de eerste aanzet gegeven.

### *Inspraak*

De inwoners van Wassenaar tonen zich in toenemende mate verontrust door de geschetste ontwikkelingen m.b.t. het verkeer in Wassenaar. Verschillende buurtverenigingen benaderden al het gemeentebestuur en/of schreven brieven aan de gemeenteraad. Ook heeft in het voorjaar de belangengroep Keer Verkeer een petitie tegen het sluipverkeer aangeboden aan de gemeenteraad met het dringende verzoek maatregelen te nemen en de algehele verkeerssituatie in Wassenaar drastisch te herzien. Inmiddels heeft een aantal buurtverenigingen (Wildrust, Backershagen, Burgwey, Dorpskern & Duinrell), die tezamen een groot deel van de bewoners vertegenwoordigt en de negatieve effecten van het sluipverkeer dagelijks ondervindt, zich verenigd onder de naam Keer Verkeer Wassenaar. Het doel is de lokale politiek ervan te overtuigen dat concrete maatregelen noodzakelijk zijn om het sluipverkeer te weren.

De verenigde buurtverenigingen hebben aangeboden actief bij te dragen aan de samenstelling van een nieuw verkeersplan en de besluitvorming hierover. Tijdens een

gesprek op 20 juni j.l. met vertegenwoordigers van de genoemde groep buurtverenigingen gaf de wethouder aan inspraak van de buurtverenigingen bij de totstandkoming van het nieuwe verkeersplan te verwelkomen. Tegen deze achtergrond moet deze startnotitie worden gezien. Het is bedoeld om de gebundelde professionele ervaring van burgers in te brengen als richtinggevende ondersteuning van het onderzoeks- en besluitvormingsproces.

## Feiten en Ontwikkelingen

### *Spitsverkeer*

Eerder onderzoek van de Gemeente Wassenaar wees uit dat 70% van het autoverkeer tijdens de spitsuren wordt gevormd door doorgaand verkeer, d.w.z. verkeer dat niet Wassenaar als eindbestemming heeft maar de drukte (lees stilstand) op o.a. de N44 wil vermijden. Het gebruikmaken van de dorpswegen in Wassenaar biedt tijdswinst. Zolang dit het geval is, zal dit oneigenlijke gebruik van de Wassenaarse wegen voortduren. Opvallend is hier een misverstand in de eerder genoemde Structuurnota 2015. Hierin wordt in het kader van de verkeersdruk vooral gesproken over de oost - west verbindingen (Van Zuylen, Lange Kerckdam, en van Oldenbarneveltweg), maar in de praktijk gaat het doorgaand verkeer tijdens de spits vooral over de noord - zuid verbindingen (Storm van 's Gravesandeweg/Jagerslaan en Prinsenvweg/Backershagenlaan) met congestie en veiligheidsrisico's als gevolg. Deze wegen zijn hier totaal niet op berekend en zijn door hun ligging aan een natuurgebied (Jagerslaan) en bijzondere inrichtingen (resp. Duinrell aan de Storm van 's Gravesandeweg, Rijnlands Lyceum aan Backershagenlaan en Sterrenbad aan de Prinsenvweg) vooral van belang voor het lokale en bestemmingsverkeer. De tijdelijke afsluiting van één van de noord - zuid lopende wegen (de Storm van 's Gravesandeweg) begin 2019 zorgde dagenlang voor lange files en een feitelijke onbereikbaarheid van de dorpskern en belangrijke voorzieningen als het gezondheidscentrum en supermarkten tijdens de spitsuren. Het gevoel van urgentie om naar oplossingen te zoeken om dit sluipverkeer tegen te gaan is er door versterkt. Maar ook zonder een dergelijke afsluiting is sprake van dagelijkse filevorming en overlast op de noord - zuid verbindingswegen.

Doordat andere verkeersknelpunten in Nederland een hogere prioriteit lijken te hebben voor het Rijk en de Provincie, dreigt Wassenaar geleidelijk in een wurggreep terecht te komen en te degraderen van een landelijk dorp tot een drukke randstadgemeente ingeklemd tussen drie bevolkingskernen (Den Haag, Leiden en Katwijk-de Bollenstreek). Dit betekent dat een bescheiden opstelling van Wassenaar niet meer zal helpen en dat van het Wassenaarse gemeentebestuur een sterke bestuurskracht gevraagd wordt. Het nieuwe integrale verkeersplan markeert dus een kantelpunt in de geschiedenis van Wassenaar. Zowel m.b.t. tot verkeersstrategie en de positieve effecten voor de plaatselijke bevolking als voor de positie van Wassenaar in de regio. Deze noodzakelijke koerswijziging kan alleen ontstaan door de bundeling van politieke kracht, burgerparticipatie volgens *het new public governance* principe en ambtelijke creativiteit.

### *Groei*

De bouwplannen rond Wassenaar nemen steeds vastere vormen aan. In de bollenstreek zullen in de komende jaren ca 30.000 woningen worden gebouwd waarvan een deel (ca 5.000) op het voormalige vliegveld Valkenburg, op de grens met Wassenaar dus. Moderne navigatiemiddelen wijzen eenvoudig de weg door Wassenaar, ook voor diegenen die niet bekend zijn met de lokale wegen. De verwachting is dat het autoverkeer in Wassenaar,

dat nu al regelmatig in de ochtend en middag vast staat, zonder maatregelen de komende jaren volledig zal vastlopen. Extra punt van zorg is, dat buiten de spitsuren vaak hard wordt gereden met negatieve consequenties voor veiligheid en geluid. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat het Wassenaars wegensysteem in geen enkel opzicht bedoeld (en geschikt) is voor intensief doorgaand verkeer.

Naast het auto- en vrachtverkeer is ook het openbaar vervoer in Wassenaar verder uitgebreid. Behalve het autoverkeer zal verder ook het langzame verkeer naar verwachting toenemen. Vooral de elektrische fiets is populair en zorgt voor nieuwe risico's op de vaak (over)volle dorpswegen.

## Kernwaarden uitgewerkt

### *Veiligheid*

Wassenaar hanteert als kernwaarden: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Op het gebied van de verkeersveiligheid voldoet Wassenaar momenteel op vele punten niet aan de eisen. Vele dorpswegen zijn niet geschikt voor de verwerking van het huidige verkeersaanbod. In een recent opgesteld rapport van Veilig Verkeer Nederland wordt onder meer gesteld:

- De A44/N44 is een zgn stroomweg maar mist een aantal belangrijk kenmerken daarvan. Er zijn (te) veel gelijkvloerse kruisingen.
- Er zijn binnen de gemeente Wassenaar over een afstand van acht kilometer zes (!) aansluitingen op de A44. Dit is erg veel voor een stroomweg. Het is onder verkeersdeskundigen (en ook bij overige weggebruikers) bekend dat uit- en invoegend verkeer een negatief effect heeft op de snelheid en daarmee op de doorstroming.
- In een aantal gevallen komen zgn erftoegangswegen rechtstreeks uit op de stroomweg A44/N44 (De Rust en Vreugdlaan en de Houtlaan/Raaphorstlaan).
- In een aantal gevallen komen zgn wijkontsluitingswegen rechtstreeks uit op de stroomweg A44/N44 (het Ammonslaantje, de Rozenweg en de Van der oudermeulenlaan).<sup>1</sup>

Aan de kernwaarden en het uitgangspunt in de Structuurnota 2015 dat veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid voorop staat en langzaam verkeer de hoogste prioriteit heeft, wordt dus geen inhoud gegeven. Integendeel, verschillende maatregelen hebben het autoverkeer vergemakkelijkt en hiermee het veiligheidsprobleem verergerd. Het is in de praktijk juist het langzame (m.n. fiets)verkeer dat door de toenemende drukte in de knel komt. Dit verkeer ontwikkelt zich echter - m.n. door de sterke toename van het aantal elektrische fietsen - tot een serieuze verkeersdeelnemer.

### *Leefbaarheid*

De leefbaarheid van het landelijke Wassenaar wordt mede bepaald door de intensiteit van het verkeer. Behalve de overlast door de overbelasting van de dorpswegen zijn er ook risico's als gevolg van de geluidsbelasting en de uitstoot van fijnstof en stikstof. Het verkeersplan van 2016 geeft al aan dat de geluidsbelasting op verschillende plaatsen de kritische grens benadert of al overschrijdt. Naar verwachting zal deze belasting de komende jaren breed in Wassenaar worden overschreden<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Rapport Veilig Verkeer Nederland, juli 2019

<sup>2</sup> Zie Geluidsactieplan 2016. Hierin worden op verschillende wegen (o.m. op de Prinsenweg en de Lange Kerkdam) nu al een overschrijding van de geluidsgrenzen aangegeven, blz 1.

Van de fijnstof weten we nog te weinig maar het ligt in de lijn der verwachting dat ook deze kritische grenzen gaat overschrijden bij ongewijzigd beleid. De GGD Haaglanden geeft de luchtkwaliteit in Wassenaar gebaseerd op gegevens van de RIVM een score van 5,5 een matige luchtkwaliteit<sup>3</sup>. Het behoeft geen betoog dat de luchtkwaliteit bij de geschetste toename van het autoverkeer een gevaar voor de gezondheid van de Wassenaarse bevolking gaat inhouden. Opgemerkt moet worden dat de luchtkwaliteit nu al niet overeenkomt met het predicaat van 'Landgoed aan zee'. Alle landelijke dorpen scoren aanmerkelijk beter.

Bereikbaarheid staat soms op gespannen voet met de leefbaarheid. Een voorbeeld is het openbaar (bus)vervoer. De huidige bussen rijden op gas en produceren veel geluid. Door de grote intensiteit (op de Prinsenweg en Backershagenlaan 8 bussen per uur!) dragen zij op de betrokken routes ernstig bij aan de geluidsoverlast en luchtvervuiling. Onduidelijk is of de nieuwe vervoeronderneming, die in het najaar van 2019 de licentie overneemt minder luidruchtige en (lucht)vervuilende bussen ter beschikking heeft. Hier kan de Gemeente Wassenaar haar invloed laten gelden. In dit verband vinden wij dat bij het kijken naar een nieuwe wegcategorysering niet alleen gekeken moet worden naar de huidige dimensionering en condities van de wegen (daar is de wegenwetgeving voor en de VVN kan hierop toetsen), maar ook wat de bewoners langs die wegen aan kunnen qua veiligheid, leefbaarheid/woongenot (geluid en luchtkwaliteit), nu en in de toekomst.

### *Bereikbaarheid*

Het waarborgen van de bereikbaarheid is voor alle inwoners van belang, maar vooral ook voor de Wassenaarse ondernemers en instellingen als het gezondheidscentrum. Deze wordt primair bereikt via de zgn 'drie assen': Lange Kerkdam, Van Oldenbarneveltweg en de Van Zuylen van Nijeveltstraat, d.w.z. via de oost - west verbindingswegen. Dit zijn de primaire ontsluitingswegen. Deze kruisen echter de noord- zuid wegen die vooral (maar niet alleen) tijdens de spitsuren door sluipverkeer worden gebruikt. Het recente verleden heeft aangetoond, dat reeds een kleine verstoring hierop tot een grote verkeerschaos kan leiden met vergaande consequenties voor de bereikbaarheid binnen het dorp. Het ligt in de lijn der verwachting dat een drastische vermindering van het sluipverkeer de bereikbaarheid van Wassenaar zal verbeteren.

Speciale aandacht vergt in dit verband het verkeer naar de Wassenaarse Slag en het pretpark/camping Duinrell<sup>4</sup>. Deze voorzieningen trekken veel en vaak ongemakkelijk (campers en caravans) verkeer aan, dat zich thans door het centrum van Wassenaar (zowel O-W als N-Z) worstelt (vaak geleid door Google Maps/Navigatie). Het moet mogelijk zijn dit verkeer langs een andere route naar haar bestemming te leiden.

De noord - zuid verbindingswegen (m.n. Katwijkse weg/Kokshornlaan/Storm van 's Gravesandeweg/Jagerslaan/Prinsenweg/Backershagenlaan) behoren niet tot de zgn 'drie assen' maar worden wel intensief gebruikt door het sluipverkeer. De structuurnota zegt dit sluipverkeer te willen voorkomen maar geeft niet aan hoe. Buiten de spitsuren dienen de Jagerslaan en de route Prinsenweg/Backershagenlaan voor veel automobilisten bovendien als "racebaan". Wel wordt er in de nota als een van de streefdoelen benoemd: 'Er geldt binnen de bebouwde kom een kindvriendelijke

<sup>3</sup> Gezondheidsmonitor GGD Haaglanden. Dit betreft metingen van zowel fijnstof als stikstofdioxide.

<sup>4</sup> Duinrell verwerkt 1.349.000 bezoekers per jaar. Bron: Verkeersmodel 2.0, MRDH, 29/10/2018, Bijlage B1-2.

snelheidslimiet van maximaal 30 km per uur<sup>5</sup>. De bebouwde kom is echter niet gedefinieerd. In onze beleving behoren de genoemde noord - zuid wegen alle tot de bebouwde kom van Wassenaar. De structuurnota zal dus in het nieuwe verkeersplan haar concrete invulling moeten krijgen.

## Conclusie

Vanzelfsprekend is de hiervoor geschetste verkeersontwikkeling voor de Wassenaarse bevolking volstrekt onacceptabel. Het druist rechtstreeks in tegen het door het Wassenaarse gemeentebestuur reeds in 2015 vastgestelde beleid in de nota 'Landgoed aan zee' en de breed levende wens van de Wassenaarse bevolking om het landelijke karakter van Wassenaar te behouden. Wassenaar is het slachtoffer geworden van haar veel te coulante houding gedurende vele jaren t.o.v. het doorgaande verkeer. De tijd is gekomen om hierin verandering aan te brengen en serieus werk te maken van de ambities om een veilig, leefbaar en bereikbaar dorp aan zee te blijven.

## Uitgangspunten voor een nieuwe verkeersvisie in Wassenaar

De gemeente Wassenaar zal bij het opstellen van haar nieuwe verkeersvisie de volgende uitgangspunten hanteren:

- Wassenaar hanteert bij zijn verkeersfilosofie een inside-out benadering waarbij het de veiligheid en leefbaarheid van zijn eigen bewoners stelt boven de regionale wensen op het gebied van verkeersstromen. De Wassenaarse politiek en het bestuur van Wassenaar zijn er primair voor de lokale burger.
- Wassenaar stelt zich ten doel een significante vermindering van het sluipverkeer te bereiken, gecombineerd met een vermindering van de rijsnelheid en een evenwichtige verdeling van de verkeersbelasting. Uitgangspunt moet hierbij niet zijn hoeveel verkeer de huidige wegen qua dimensies aan kunnen, maar wat de bewoners 'aan kunnen' als het gaat om de leefbaarheid.
- Het nieuwe verkeersplan moet onder meer gebaseerd zijn op nieuwe metingen (hoeveelheid verkeer, geluid, luchtkwaliteit, fijn- en stikstof) *binnen* Wassenaar langs de drukke routes. Hierop moet de toekomstige verkeersontwikkeling worden geprojecteerd. Alleen op basis van feiten en getallen zal aangetoond kunnen worden dat niet voldaan wordt (of gaat worden) aan (wettelijke) normen, zoals overschrijden van het geluidsniveau en de normen voor luchtkwaliteit<sup>6</sup>.
- Op basis van de veiligheid en de leefbaarheid en toepassing van de wegenwetgeving kan een nieuwe categorisering van de belangrijkste wegen oost-west en noord-zuid binnen Wassenaar worden ontworpen. De VVN rapportages en de nieuwe metingen leveren hierbij een essentiële richtinggevende input.
- Wassenaar zal blijvend op de verschillende dimensies meten, startend met 0 metingen om reducties te monitoren op het gebied van het aantal verkeersbewegingen, geluid en fijnstof.
- De bereikbaarheid van Wassenaar voor bestemmingsverkeer moet gewaarborgd blijven.
- Inspraak van de burgers van Wassenaar wordt geregeld volgens maatstaven van het *new public governance* principe, dat wil zeggen dat sprake is van duidelijke en gedeelde processen en transparante besluitvormingsprocedures en besluiten.

<sup>5</sup> Structuurnota 2015, blz 27.

<sup>6</sup> Huidige modellen zijn gebaseerd op metingen *buiten* Wassenaar.

## Oplossingsrichtingen

Op basis van het voorgaande mogen in de nieuwe strategische verkeersvisie in ieder geval de volgende aspecten niet ontbreken:

Voor de korte termijn:

- Om de aantrekkelijkheid om door Wassenaar te rijden te verminderen, het uitbreiden van de 30 km zones in de bebouwde kom van Wassenaar (met in ieder geval de noord-zuid verbindingswegen).
- Op basis van een aantal scenario's uitgewerkt in verkeersmodellen, de meest effectieve maatregelen treffen om de snelheid op de dorpswegen te verminderen. Dit kan betekenen: drempels, verhoogde en verbrede fietspaden, zebra's met waarschuwingslichten, minder rechte wegen die tot hard rijden uitdagen en eenrichtingsverkeer in spitsuren.
- Het aan de grenzen van Wassenaar installeren van doseer-installaties, actief tijdens de spitsuren. Dit om te voorkomen dat tijdens de spitsuren voor het verkeer op de noordelijke en zuidelijke invalswegen tijdswinst valt te behalen. Door deze maatregel zal het doorgaand verkeer Wassenaar mijden en resteert alleen het bestemmingsverkeer. Hierdoor blijft ook de bereikbaarheid van Wassenaar gewaarborgd.
- Hecategorisering van de wegen op de wijze zoals bij de uitgangspunten besproken.

Voor de langere termijn:

- Verbeterde doorstroming op de N44 en adequate omleiding van het verkeer van de bollenstreek ten noorden van Wassenaar naar de N44. Dit vergt een actief en versterkt aandringen bij Rijkswaterstaat, de provincie Zuid Holland en de gemeente Den Haag op het opnemen van de ondertunneling van (delen van) de N44 in hun planning. De lokale politiek dient zich hier actief in op te stellen.

Andere maatregelen:

- het verbieden van zwaar doorgaand verkeer door Wassenaar.
- Het leiden van recreatief verkeer naar en van de Wassenaarse Slag en Duinrell over de N44, N206 en de Katwijkse weg v.v.
- Het invoeren van geluidsarme bussen.
- Geluidsarm asphalt, op de sluiproutes, waar dat nog niet is aangebracht.
- De Wassenaarder aanmoedigen om, indien hij naar het Centrum moet, niet altijd de auto te gebruiken als het niet nodig is

## Opdracht

De opdracht van de gemeente Wassenaar aan het externe adviesbureau voor het opstellen van het nieuwe verkeersplan 2020 moet leiden tot een allesomvattend verkeersplan dat het sluihverkeer een definitief halt toe roept en de veiligheid en leefbaarheid van Wassenaar verbetert. Dit onder waarborging van een goede bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. Hierin zullen de voornoemde maatregelen opgenomen moeten worden.

Door bovengenoemde maatregelen zal de druk op de regio toenemen. In het belang van de bewoners van Wassenaar en met het oog op de lange termijn zal de Gemeente Wassenaar zich sterk moeten inspannen het probleem van de congestie buiten Wassenaar zoals op de N44 op de agenda te zetten van de instanties, waar het hoort (Rijk, Provincie en Den Haag) aangezien Wassenaar niet langer de overloopfunctie kan en wil vervullen. Van de inwoners van Wassenaar mag niet worden verwacht dat zij blijven inleveren op hun veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid ter wille van de problemen van anderen. De regio is verantwoordelijk voor het oplossen van de regionale mobiliteitsproblemen en kan dat niet langer afwentelen op Wassenaar. Behoud van de leefbaarheid van een van de mooiste dorpen van Zuid Holland, dat is waar het om gaat!

De samenwerkende buurtverenigingen in Keer Verkeer Wassenaar (KVV) vertegenwoordigen een derde deel van de bevolking en dit aantal neemt iedere week toe. Zij vertegenwoordigen de bewoners die het meeste hinder van het verkeer ondervinden. KVV wil actief meewerken aan het ontwikkelen van de nieuwe verkeersvisie en eerder dan de participatieronde betrokken worden bij het onderzoek en de samenstelling van het verkeersplan.

Voor het onderzoeks- en adviesproject kunt u de naam Keer Verkeer Wassenaar (KVV) 2020 gebruiken. De naam van de beweging KVV is ook de doelstelling voor Wassenaar!

### Voorstel tijdschema

augustus 2019	Opstellen startnotitie
september 2019	Opstellen Plan van Aanpak
oktober/november 2019	Participatieronde
december 2019/maart 2020	Opstellen verkeersplan door extern bureau
april/mei 2020	Instemmen College B & W
juni/juli 2020	Instemmen Raad
augustus 2020 e.v.	Uitvoering nieuw verkeersplan

### Referenties

- a. Structuurnota 2015 - 2025 Gemeente Wassenaar, d.d. 22/3/2017.
- b. Geluidsactieplan, d.d. 31/10/2018.
- c. Gezondheidsmonitor GGD Haaglanden/ RIVM Rapport 2017-0156.
- d. Rapport Veilig Verkeer Nederland, d.d. juli 2019
- e. Website Gemeente Wassenaar.
- f. PlanMER Locatie Valkenburg, .d.d. 13/8/2008.
- g. Deltaplan Mobiliteit, Mobiliteitsalliantie, d.d. juni 2019.
- h. Verkeersmodel 2.0 MRDH, 29/10/2018.