



Input Verkeersplan 2021-2024 gemeente Wassenaar

Beste Caroline, beste verkeersdeskundigen van de gemeente Wassenaar,

Hierbij de input van Keer Verkeer Wassenaar voor het aanstaande verkeersplan van de gemeente Wassenaar. Met dit document hebben we van de buurtverenigingen aangesloten aan Keer Verkeer Wassenaar hun opgave gekregen van **hun belangrijkste knelpunten in hun buurt**.

Naast de deelnemers in de Stichting Keer Verkeer hebben **ook BV de Kievit, BV Binnen Klingen, BV Katwijkseweg en BV de Paauw** hun knelpunten aan ons doorgegeven en deze zijn in dit document integraal overgenomen.

Het is duidelijk dat als u al deze knelpunten en oplossingsrichtingen leest, er een diversiteit aan wensen te bespeuren is. We vinden het echter een enorme stap voorwaarts, dat we u vanuit Keer Verkeer deze inzichten kunnen presenteren, ongecensureerd. Graag spreken we er met u over tijdens de klankbord groep of op een ander moment mocht daar aanleiding toe zijn.

Vanuit Keer Verkeer hebben we u al eerder de hoofdknelpunten genoemd ten aanzien van Verkeer tijdens het aanbieden van de petitie. U weet ook dat we u graag willen ondersteunen met het vinden van oplossingen om vooral ook **aan de grenzen van Wassenaar** het **ongewenst** verkeer al te weren. We zien het echter ook onze taak om binnen Wassenaar met u mee te denken om te komen tot de juiste oplossingen die het beste **de veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid** binnen onze gemeente bewerkstelligen. Elementen die u zeker nastreeft gezien de door u gepresenteerde gemeente visie 2030. En gezien **uw nieuwe kijk op verkeer**, geïllustreerd door uw Webinar van 25 November 'Blik van de Weg', waar professor Brommelstroet ons heeft meegenomen in hoe je ook anders kunt omgaan met de Openbare Ruimte.

De inhoudsopgave van onze input voor het verkeersplan. Ons document is opgesplitst in drie onderdelen:

- Algemene introductie van de verkeersaandachtsgebieden in Wassenaar
- Alle individuele verkeersknelpunten en wensen van de buurtverenigingen (vanuit hun verkeerscommissies)
- Slotwoord, samenvatting

We spreken u graag tijdens de aanstaande klankbordgroep en wensen u alvast Fijne Kerstdagen en een Goed Nieuwjaar!

Met vriendelijke groet,

Namens het Stichtingsbestuur,

Robert Jan van Vliet



BELANGRIJKE ELEMENTEN KEER VERKEER VOOR HET VERKEERSPLAN

Tijdens de laatste klankbordgroep in september/oktober heeft Keer Verkeer haar belangrijkste wensen en eisen t.a.v. verbetering van de verkeerssituatie in Wassenaar gepresenteerd. Hierbij vatten we graag nog een en ander samen.

Wat willen we ?

- We willen dat het vooral tijdens de spitsmomenten doordeweeks rustiger zal zijn op de wegen van Wassenaar.
- Minder doorgaand verkeer betekent een verhoging van de **veiligheid** voor wandelaars en fietsers zoals schoolgaande kinderen.
- Minder verkeer betekent bovendien minder geluidsoverlast, minder luchtverontreiniging en derhalve een **leefbaarder en duurzamer** Wassenaar. En dat verhoogt de aantrekkelijkheid van onze woonomgeving!
- Het betekent ook dat de **bereikbaarheid** en verkeerdoorstroming voor de Wassenaarders zelf en voor de mensen die in Wassenaar moeten zijn, **verbeteren**. Voor automobilisten uit Wassenaar die kinderen naar school, de sport of naschoolse opvang brengen en halen of mensen die van of naar hun werk gaan.

Enkele concrete verbeteringen:

- Drastisch verminderen van het sluipverkeer (ongewenst verkeer) door Wassenaar.
- Weren van (Zwaar) Vrachtverkeer over de wegen binnen Wassenaar (E-Bussen).
- Afwaarderen van een substantieel aantal wegen binnen Wassenaar naar 30 km/u (erf toetreding).
- Verkeer aanpassen aan de wegen en niet omgekeerd.
- "Auto te Gast": bepaalde wegen in Wassenaar primair inrichten op de zwakkere verkeersdeelnemer (voetgangers en fietsers).
- Verbeteren Doorstroming N44 of Afwaarderen (Fazant Scenario) maar dan **eerst** maatregelen om het sluipverkeer door Wassenaar drastisch te reduceren.
- Een verbeterde openbaar vervoer verbinding vanuit de Bollenstreek naar Den Haag – dat kan light rail, kunnen ook snelbussen zijn op een speciaal track (al dan niet als onderdeel van het fazant scenario).
- Toerisme dat Duinrell en Wassenaarse Slag bezoekt via de Tjalmaweg begeleiden, niet dwars door het dorp
- De wegen en oversteekplaatsen voor de fietser en voetganger veiliger maken in Wassenaar; goed kijken naar de snelle fietsdeelnemers en de speed pedelec (de snelle elektrische fiets die 45 km/u kan)
- Zorgen dat de gemeente alle gevaarlijke knelpunten voor verkeersdeelnemer in Wassenaar registreert – onder andere door ongevallen registratie. Een app downloaden..
- Wassenaarders ook stimuleren normaal aan verkeer deel te nemen – niet te hard rijden en waar mogelijk ook de fiets nemen naar het dorp



KNELPUNTEN AANGEGEVEN DOOR DE BUURTVERENIGINGEN

IN WILLEKEURIGE VOLGORDE DEELNEMERS KVV:

- DEIJLEROORD
- BACKERSHAGENLAAN
- WILDRUST
- BURGWEY/PRINSENWEG
- SCHOUWWEWEG NOORD
- DORPSKERN DUINRELL

ASPIRANT DEELNEMERS:

- BINNEN KLINGEN
- DE KIEVIT
- KATWIJKSEWEG
- DE PAAUW



BV BACKERSHAGEN

Op de volgende punten wil men vanuit BV Backershagen oplossingen en veranderingen gerealiseerd zien om de Veiligheid en Leefbaarheid van de buurt te verbeteren:

1. Drastische reductie van het aantal verkeersbewegingen per etmaal van de huidige ca 8.000-10.000 naar maximaal 4.000. In steeds meer Gemeenten is max 4.000 verkeersbewegingen per etmaal de bovengrens i.v.m. de overlast (geluid en emissies) voor de aanwonenden. De Backershagenlaan, Papegaaienlaan, Backershagenlaan-Zuid en Rust en Vreugdlaan zijn doorgaande wegen, hoewel ze daar niet voor zijn ingericht, die intensief door ongewenst verkeer gebruikt worden om o.a. de N44 te mijden.
De gevolgen van het drukke verkeer zijn:
 - a. Bewoners hebben grote moeite om hun erf te verlaten
 - b. Oversteken door fietsers en voetgangers is onveilig
 - c. Veel bewoners hebben overlast van het geluid en de uitstoot van fijnstof
2. Reductie van de snelheid naar 30 km/h en afwaardering van in ieder geval de Backershagenlaan (maar ook de Papegaaienlaan) naar een Erftoetredingsweg ETW (verdere toelichting daarover verderop in het stuk).
Met name op de Papegaaienlaan-Backershagenlaan wordt zeer hard gereden omdat het een lange rechte weg is die uitdaagt en faciliteert om veel te hard te rijden. Let wel dat hier regelmatig snelheden van ruim boven de 70 km/u worden gehaald!
3. (Spits)Sluiting van de toerit naar de N44 bij de Rust en Vreugdlaan. Deze toerit trekt veel sluipverkeer aan en de wegen zijn niet ingericht op deze grote aantallen.
De veiligheid van de vele fietsende schoolgaande kinderen is ook ernstig in het gedrang.
4. Verbod op zwaar vrachtverkeer. Het is onvoorstelbaar hoeveel zwaar vrachtverkeer er over deze wegen rijdt en dit komt bovenop de vele busbewegingen. Dit zware verkeer veroorzaakt veel geluidsoverlast!
5. Verdere toelichting van de knelpunten aan de hand van onderstaand kaartje:

1. Kruising Admiraal Helfrichlaan-Backershagenlaan

Het verkeer dat uit de Admiraal Helfrichlaan komt heeft grote moeite om de Backershagenlaan op te komen. Er wordt daar erg hard gereden (ondanks de drempel) en het punt is erg onoverzichtelijk. Er moet ook een druk fietspad (met schoolgaande kinderen) overgestoken worden).

2. Rijnlands Lyceum

Hier komen en gaan veel fietsende kinderen die m.b.v. een verkeerslicht kunnen oversteken. Dit heeft de veiligheid wel vergroot. De buurt constateert echter wel dat er regelmatig auto's en vrachtverkeer door het rode licht rijden. Verder is





50 km/u op de Backershagenlaan te hoog in de buurt van een school, er zou hier zeker over een grote lengte maximaal 30 km/u moeten gelden. Het is nu alleen maar een adviessnelheid.

3. Backershagenlaan

Zoals gezegd is deze weg veel te druk en er wordt ook veel te hard gereden. Ook zorgen de mooie bomen (die onder geen voorwaarde weg mogen!) voor een beperkt zicht op de weg en het met hoge snelheid aankomende verkeer.

De overlast voor de buurt is daardoor groot. Bewoners kunnen hun erf moeilijk verlaten/bereiken en moeten ook nog een fietspad oversteken. Er is ook veel geluidsoverlast. Oversteken van de Backershagenlaan is lastig en gevaarlijk, er zijn ook nergens faciliteiten om veilig te kunnen oversteken. Veel oudere voetgangers doen dit dus dan ook niet.

Het voetpad aan de huizenkant van de Backershagenlaan is zeer smal en wordt er dus, tot grote ergernis van de fietsers, op het fietspad gelopen.

De Backershagenlaan is erg smal waardoor de vele bussen en vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren en moeten uitwijken voor elkaar. Dit kost regelmatig een spiegel omdat de bomen er ook schuin overhangen. Dit brede verkeer rijdt ook op het midden van de weg waardoor tegenliggers moeite hebben om aanrijdingen te voorkomen. Dit leidt de betreffende bestuurders af en hebben daardoor geen aandacht voor de andere weggebruikers.

4.1 Kruising SbN Doormanlaan-Backershagenlaan

Ook hier heeft het verkeer uit de SbN Doormanlaan moeite om op de Backershagenlaan te komen. Idem als bij de Adm. Helfrichlaan.

Hier steken ook veel fietsers over wat lastig is vanwege de drukte en de hoge snelheden. Voetgangers die naar het park willen, ondervinden hier ook veel hinder.

4.2 Bocht Backershagenlaan-Papegaaienlaan en verbinding van/naar Backershagenlaan-Zuid

Vrachtverkeer en bussen kunnen de bocht niet goed nemen en snijden deze dan ook regelmatig af waardoor tegenliggers hard moeten remmen wat vaak met veel getoeter gepaard gaat. Er is hier geen goede en veilige oversteekplaats voor voetgangers en fietsers. Er wordt hier nadrukkelijk gepleit voor een zebrapad en een duidelijk gemarkeerde oversteekplaats voor fietsers.

Er rijdt veel verkeer rechtdoor naar de Backershagenlaan-Zuid om naar de N44 te komen. Dit verkeer kruist een verhoogd en zeer druk fietspad. Als er verkeer over de Papegaaienlaan komt aanrijden, moeten de automobilisten vaak versneld het fietspad oversteken om een aanrijding te vermijden, met grote regelmaat worden er dan fietsers over het hoofd gezien. Tot nu toe gelukkig nog zonder grote ongelukken en gaat het iedere keer maar net goed. Ook hier wordt er regelmatig luidruchtig geclaxonneerd met veel overlast voor de buurt.

5. Backershagenlaan-Zuid

Dit is inmiddels ook een drukke weg geworden i.v.m. het file mijdend verkeer van de N44, dat bij de Rust en Vreugdlaan de N44 oprijdt.

Het is een 30 km/u weg, maar ondanks de drempels wordt er erg hard gereden.



6. Kruising Backershagenlaan-Zuid-Rust en Vreugdlaan

Hier rijden veel fietsers (waarbij een fietspad ontbreekt), komende vanuit de kant van de Schouwweg en moeten de Backershagenlaan-Zuid kruisen om op het fietspad te komen. Dit is een gevaarlijk punt voor de fietsers omdat het verkeer naar de N44 hard doorrijdt. Hetzelfde geldt voor het punt verderop waar het verkeer naar de N44 links-af moet slaan ter hoogte van de Menkenlaan. Dit is een vreemde, onoverzichtelijke en krappe bocht en kruist een druk fietspad. Gevaarlijk punt voor de fietsers.

7. Uitrit van de parallelweg van de Papegaaienlaan

Deze uitrit ligt vlak na een bocht en is erg onoverzichtelijk. Het verkeer dat van de Groot Haesebroekseweg komt, rijdt erg hard en is zeer slecht te zien. Ook moet er een fietspad overgestoken worden.

Conclusies met betrekking tot de wegategorisering (zie toelichting in het grote document):

1. De Backershagenlaan voldoet als GOW op geen enkele wijze aan de richtlijnen voor Duurzaam Veilig.
2. Op basis van de genoemde kenmerken zou de Backershagenlaan maximaal de classificatie ETW moeten krijgen met een maximum snelheid van 30 km/u.
3. De Backershagenlaan-Zuid en Rust en Vreugdlaan zijn weliswaar ETW'en maar wordt oneigenlijk als GOW gebruikt ivm toe- en afrit op de N44.



BV WILDRUST - Jagerslaan als fietsstraat!

Situatieschets Jagerslaan

De Jagerslaan is een onderdeel van de noord-zuid route aan de westzijde van Wassenaar en, naast de Prinsenvweg-Backershagenlaan en de Schouwweg, een van de drie lokale verbindingswegen tussen Wassenaar Noord en Wassenaar Zuid. De Jagerslaan verbindt de Storm van 's Gravesandeweg met de Groot Haesebroekseweg. De Jagerslaan verdeelt zich in Jagerslaan Zuid (vanaf de Groot Haesebroekseweg) en Jagerslaan Noord (tot aan de Storm). Het overgangspunt ligt ter hoogte van de zijstraat Spelderslaan en het tegenovergelegen natuurgebied de Hertenkamp. Een verkeersbord waarschuwt hier voor groot wild.

Aan de oostkant van de weg ligt een verplicht en verhard fietspad voor verkeer in twee richtingen. Ter hoogte van Jagerslaan Noord ligt aan beide zijden van de weg een verhard trottoir en er is een apart fietspad. Ter hoogte van Jagerslaan Zuid, en vanaf de Spelderslaan tot aan de Groot Haesebroekseweg, wordt het twee-baans fietspad verder doorgetrokken, maar er is geen separaat voetpad meer. Voetgangers maken hier gebruik van het fietspad.

De Jagerslaan wordt vaak als alternatieve route gebruikt voor de N44. De Rijnlandroute die in 2022 voltooid zal zijn, zal misschien iets verlichting geven aan deze situatie, maar het is te verwachten dat het voor vele automobilisten nog steeds sneller is om via de Jagerslaan te rijden en zo de N44 te vermijden.

Knelpunten verkeer:

Ongewenst (sluip)verkeer veroorzaakt onveilige situaties, en geluidshinder.

Het eerste probleem van de Jagerslaan is het ongewenste verkeer (sluipverkeer en toerisme dat van en naar Duinrell of de Wassenaarse Slag gaat via de Jagerslaan). Volgens de stichting Keer Verkeer Wassenaar maken op sommige dagen meer dan 8500 auto's gebruik van de Jagerslaan. 75% daarvan tijdens de spits. Dit veroorzaakt geluidsoverlast en een onveilige situatie voor bewoners, (de zwakkere) weggebruikers en fauna.

De Jagerslaan heeft niet de juiste wegcategory die past bij 'duurzaam veilig'.

Het tweede probleem van de Jagerslaan is de indeling als een wijkontsluitingsweg. Een wijkontsluitingsweg is geen officiële wegcategory binnen de landelijke afspraken van Duurzaam Veilig. De Jagerslaan heeft de maximumsnelheid (50 km per uur, op sommige navigaties staat zelfs 80 km/uur) en de wegverharding van een gebiedsontsluitingsweg, en de vormgeving en de inrichting van een erftoegangsweg. Concreet betekent dit dat de Jagerslaan met haar fysieke kenmerk van maximale breedte van 4.40 meter niet anders kan zijn dan een erf- toegangsweg en de weg wordt door de 'kunstmatige' indeling als wijkontsluiting gebruikt als gebiedsontsluitingsweg. Volgens Duurzaam Veilig behoort een gebiedsontsluitingsweg een minimale breedte te hebben van 6.40 meter. Met de verkeersintensiteit vooral doordeweeks van gemiddeld bijna 8000 autobewegingen



per etmaal kan men de Jagerslaan ook in termen van volume als een druk bezochte gebiedsontsluitingsweg beschouwen.

Niet alleen auto's zorgen voor onveilige situaties, ook in toenemende zorgen fietsers hiervoor.

Het derde probleem van de Jagerslaan is de onveilige indeling voor fietsers en voetgangers en een gebrek aan veilige oversteekplaatsen voor voetgangers bij de kruising Hazelaan/Jagerslaan en de kruising Spelderslaan/Jagerslaan - Hertenkamp. De hoeveelheid elektrische fietsen neemt nog steeds toe en ook wielrenners (zonder fietsbel) maken met hoge snelheid gebruik van het fietspad. Doordat het fietspad ook door voetgangers gebruikt wordt, is er een groot risico voor de voetganger, maar ook voor de fietser. Sommige wielrenners kiezen in de weekenden eieren voor hun geld en rijden op hoge snelheid liever over de straat dan over het fietspad.

Geen veilige oversteekplaatsen op de drukke Jagerslaan

Het vierde probleem is dat er geen oversteekplaatsen voor voetgangers over de Jagerslaan. Voor voetgangers ontbreekt een veilige oversteekplaats van de zijstraat Hazelaan naar het tegenovergelegen fietspad, en ook bij de Spelderslaan ontbreekt een oversteekplaats naar de ingang van de Hertenkamp. Wandelaars en scholieren te fiets staan soms minuten lang te wachten voordat zij over kunnen steken en maken zich zorgen omver gereden te worden door te hard rijdende automobilisten. Kortom de T-kruisingen Hazelaan/Jagerslaan en Spelderslaan/Jagerslaan - Hertenkamp zijn onveilig.

Aanbevelingen

- Net als de Backershagenlaan/Prinsenweg die als belangrijke route van Noord naar Zuid en vice versa wordt gebruikt, zal de Jagerslaan niet meer dan 4000 autobewegingen per dag (doordeweeks) moeten opvangen. Dat is een halvering van de huidige verkeersintensiteit. Om dat te realiseren zal (naast sluipverkeer belemmerende maatregelen aan de randen van Wassenaar) de Jagerslaan moeten worden ingedeeld als erftoegangsweg (ETW). Een rapport van VVN over de Jagerslaan bevestigt deze vereiste maatregel. De Jagerslaan profiteert van de ETW doordat het sluipverkeer zal verminderen, met de snelheidslimiet van 30km/uur het hard rijden zal tegen gaan
- De Jagerslaan moet worden ingedeeld als fietsstraat. We hebben kennis genomen van het onderzoeksrapport van de CROW dat op 28 januari 2019 is gepubliceerd 'Evaluatie discussienota Fietsstraten'. Hierin staan een aantal relevante ontwerpcriteria voor een fietsstraat. Uiteraard zal bij het ontwerp voor de Jagerslaan ook rekening moeten worden gehouden met de veiligheid van/voor de fietser. Wij zien de fietsstraat al starten vanaf de aansluiting met de Storm van 's Gravesandeweg tot de aansluiting met de Groot Haesebroekseweg. De fietsers krijgen meer ruimte dan op het huidige fietspad, ook voor de voetgangers wordt het veiliger omdat er geen fietsers meer op hun pad komen.

Snelheidsbeperkende maatregelen

Op de Jagerslaan is niet alleen het aantal weggebruikers te hoog, maar ook hun snelheid. Naast het advies om de Jagerslaan als ETW in te delen en als fietsstraat moet bij de inrichting vooral ter hoogte



van de Hertenkamp gezorgd worden dat automobilisten daar niet sneller gaan rijden dan 30 km per uur, de max. snelheid voor een ETW.

Uitritconstructie

Het begin van de Jagerslaan Zuid zou net zo ingericht moeten worden als het begin van de Schouwweg vanaf de Groot Haesebroekseweg. Zo ook aan de kant van Jagerslaan Noord in aansluiting met de Storm van 's Gravensandeweg. Dit is een effectieve maatregel, zoals op de Schouwweg al eerder bewezen is.

Separaat voetpad

Voorgesteld wordt het huidige fietspad van Jagerslaan Zuid, dat ook gebruikt wordt door voetgangers, her in te delen als officieel voetpad. Dit geeft voetgangers, met of zonder hond aan de lijn, en hardlopers meer ruimte en meer veiligheid. De boom midden in het huidige fietspad, ter hoogte van Jagerslaan 5, die ook niet gekapt mag worden, vormt geen hinder voor de 'langzamere' voorbijganger. Het fietspad bij Jagerslaan Noord kan worden opgeheven en de 'gewonnen' ruimte kan voor parkeer- en/of wandel gelegenheid worden ingericht.

Veilige oversteekplaatsen voor voetgangers

Momenteel zijn er geen officiële oversteekplaatsen voor wandelaars en hardlopers op de Jagerslaan en haar zijstraten. Als de Jagerslaan een erftoegangsweg wordt en een snelheidslimiet van 30km/uur krijgt, volstaat, volgens het verkeersonderzoek van 2019, een verhoogd kruispuntplateau bij de Spelderslaan/Hertenkamp en Hazelaan/Jagerslaan. Voorgesteld wordt, deze plateaus dan ook op te nemen in een herindeling van de Jagerslaan.

Behoud bomenbestand

Het behoud van het bomenbestand heeft niet alleen de prioriteit van de omwonenden die graag in een groene omgeving wonen, maar past ook bij Wassenaar als 'Landschap aan Zee'. Door de indeling van de Jagerslaan als fietsstraat, en het bestaande fietspad als voetpad, kan de bestaande begroeiing blijven zoals het is. Bovendien mogen bomen ook niet gekapt worden en zullen oplossingen gezocht moeten worden binnen de bestaande groene omgevings situatie.



BV BURGWEY (Prinsenweg): van 'Racebaan' naar 'Parklaan'

In de gemeentelijke plannen is het verwijderen van oude leidingen onder de middenberm en herasfaltering van de PW met geluidsarm asfalt in 2021 opgenomen. Het gaat hier om "Achterstallig Onderhoud" die reeds enige tijd in de planning staan. Het huidige wegdek is in een slechte staat en is de laatste ca 30 jaar niet vervangen. Dit leidt tot extra geluidsoverlast en fijnstof. Reeds vele wegen in Wassenaar, waaronder wegen met minder verkeer, zijn voorzien van geluidsarm asfalt. De geplande werkzaamheden in 2021 biedt een unieke gelegenheid deze weg tevens te brengen in een staat passend bij het rustige en groene karakter van het centrum van Wassenaar alsmede deze weg aan te passen aan moderne eisen van veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Beschouwing

Wassenaar pretendeert een 'Landschap aan Zee' te willen zijn met prioriteit voor rust, veiligheid en leefbaarheid. Dit geldt uiteraard onverminderd ook voor de PW. DE werkelijkheid is anders. De PW wordt, zoals de Backershagenlaan (BH) ook misbruikt als alternatief voor de N44. Door haar huidige inrichting (als brede en rechte weg) trekt de PW vooral dit alternatieve sluipverkeer aan en vormen zich regelmatig files als overflow van de N44 tijdens de spitsuren. Uit metingen is gebleken, dat gemiddeld ca 8000 auto's dagelijks gebruik maken van de PW. Evenals voor de BH zou dit aantal terug moeten worden gebracht naar 4000. Tevens nodigt het op rustige momenten uit tot (te) hard rijden, met name door motoren en vrachtverkeer. Dit geeft onacceptabel veel overlast. Ook het aantal fietsers en scooters dat gebruik maakt van de PW neemt toe. De toename van het aantal elektrische fietsen is hierbij opmerkelijk. Deze rijden veelal met een hogere snelheid en vormen op de smalle fietsstrook een steeds groter risico voor de bewoners van de PW, vooral bij het in- en uitstappen van hun geparkeerde auto's. Doordat de fietsstrook en de rijbaan in elkaar overlopen is er ook een groot risico voor de fietsers zelf, vooral scholieren, gedurende de spits. Veel ouders brengen de kinderen zelf naar de basisscholen in de buurt omdat het oversteken van de PW een te groot risico is. Hiervoor nemen zij de auto, het spitsprobleem verergerend. Met de nieuwe inrichting zal het alternatieve gebruik moeten worden ontmoedigd en te hard rijden onmogelijk moeten worden gemaakt. De weg zal voor de zwakkere weggebruikers veiliger moeten worden, minder lawaai overlast, minder luchtverontreiniging en daardoor leefbaarder. De herinrichting van de PW zal uiteraard moeten passen in het gemeentelijke beleid om van Wassenaar een groen en verkeersluwe gemeente te maken.

Situatie N44

De capaciteit van de belangrijkste doorgaande weg in Wassenaar, de N44, is onvoldoende om het huidige en toekomstige verkeersaanbod te verwerken. Naar verwachting zal na de opening van de zgn Rijnlandroute in 2023 deze situatie veranderen maar zal veel autoverkeer blijven kiezen voor het alternatief nl. het rijden door Wassenaar.

Veiligheid

Met de ruime opzet van de rijweg - 3.50 m. per rijstrook - is de PW de breedste rijweg binnen Wassenaar. (Een dergelijke breedte wordt in de ontwerphandboeken gehanteerd voor stroom- en autosnelwegen waar harder dan 100 km/uur mag worden gereden!). Dit nodigt uit om hard te rijden. Dit geldt zowel voor het autoverkeer incl vrachtwagens en motoren, als voor brommers, scooters en



(elektrische) fietsers. In tegenstelling tot de rijweg is het huidige fietspad relatief smal (ca 1.85 m.) en biedt het weinig ruimte voor inhalende snelle elektrische fietsers. Het fietspad en de rijbaan zijn niet gescheiden. Hierdoor staat de veiligheid op de PW onder druk

Leefbaarheid

Op het gebied van de geluidsbelasting gaven metingen in 2016 al aan dat de belasting op de PW op de grens van het toelaatbare of net daarboven verkeert. (Zie rapportage Geluidsbelastingkaarten en tellingen 2016). Inmiddels zullen deze grenswaarden royaal zijn overschreden. Dit is voor een woonwijk niet acceptabel en op zich al een reden de verkeersdruk te verminderen. De uitstoot van fijnstof en stikstof is tot dusver niet gemeten maar ook hier geldt dat een beperking van de snelheid een positief effect heeft.

De PW sluit aan op de Backershagenlaan die vanwege de toegang tot het Rijnlands Lyceum feitelijk een 30 km status vereist. De zijwegen van de PW zoals de Prinses Marielaan en de Burchtlaan zijn erftoegangswegen met een 30 km status. In beginsel is het wenselijk ook de PW gezien haar primaire woonfunctie, het Rijnlands Lyceum en het Sterrenbad, een 30 km status te geven.

Uitgangspunten

Naast de overkoepelende doelstelling van KVV om het sluipverkeer verkeer door Wassenaar reeds bij de grenzen te verminderen zal de herinrichting van de PW in onze opvatting de volgende elementen moeten bevatten:

- snelheidsbeperkende maatregelen voor het autoverkeer (incl motorrijders)
- een veiliger en breder fietspad
- meer oversteekmogelijkheden voor voetgangers
- handhaving van het groen in de middenberm
- onbelemmerde parkeergelegenheid voor de bewoners.

Snelheidsbeperkende maatregelen

De verkeersveiligheid is in belangrijke mate afhankelijk van de inrichting en uitrusting van de weg en het bijbehorende dwarsprofiel. De bedoeling is dat het karakter van de weg 'automatisch' zorgt voor het juiste gedrag van de verkeersdeelnemers. (Studies geven aan dat de overlevingskansen van voetgangers bij een autoaanrijding met 30 km/uur tientallen procenten hoger zijn dan bij een snelheid hoger dan 50 km/uur).

Er wordt voorgesteld een hoge snelheid onmogelijk te maken door:

- de autorijbaan te versmallen.
- slingeringen aan te brengen vóór kruispunten en in de rechte trajecten. (Cfm de Lange Kerkdam)
- het voorgaande te combineren met lichte verhogingen van het wegdek op zodanige plaatsen dat het onmogelijk wordt een hogere dan de toegestane snelheid te bereiken.

Dergelijke aanpassingen hebben reeds eerder plaatsgevonden op b.v. de Lange Kerkdam (eveneens een busroute!) en de Deijlerweg en blijken effectief. Op de genoemde wegen is de rijbaan 2.90 m. De breedte van 2.90 m is in lijn met gehanteerde dimensies in ontwerphandboeken voor wegen binnen de bebouwde kom. Hierover kunnen ook hulpdiensten en bussen rijden. De rijbaan op de PW is thans



3.50 m en biedt dus een ruime mogelijkheid tot versmalling ten gunste van de veiligheid van de fietsers.

Veiliger fietspad

Het aantal fietsers neemt snel toe, vooral de elektrische fiets. Op bepaalde tijdstippen (afhankelijk van het Rijnlands Lyceum) nemen de fietsers zelfs het grootste deel van de weg in beslag. Het verdient aanbeveling de fietsstrook nadrukkelijker te profileren b.v. door deze te verbreden en op een verhoging aan te brengen (cfm b.v. Deijlerweg). De huidige breedte van het fietspad op de PW is 1.85 m. Voorgesteld wordt deze te verbreden naar 2.45 m

Meer overstekmogelijkheden voor voetgangers

De trottoirs langs de PW worden steeds frequenter gebruikt door wandelaars en sporters. We gaan ervan uit dat ook het trottoir wordt vernieuwd. Verder kent de PW ondanks haar lengte van ca 1,2 km slechts enkele zebrapaden. We stellen voor extra zebrapaden aan te leggen ter hoogte van de Burchtlaan.

Handhaving groen in de middenberm

De PW is royaal van groen voorzien en het handhaven daarvan heeft sterke voorkeur. Als de oude leidingen toch moeten worden verwijderd, zal veel van de begroeiing moeten worden weggehaald. De bestaande groenstrook levert niet alleen een rustiek effect op maar biedt ook privacy aan de bewoners aan beide zijden van de weg en dient tevens als geluidswal. Een open middenberm is dus geen optie. Er dient direct een even dichte en hoge beplanting te worden teruggeplaatst. Alternatief is het handhaven van de huidige begroeiing en de leidingen te laten liggen.

Onbelemmerde parkeergelegenheid voor de bewoners

Het parkeren op de PW levert soms hachelijke taferelen op omdat het altijd haastige doorgaande verkeer weinig ruimte geeft voor in- en uitparkeren. Ook in de nieuwe situatie dienen voldoende parkeerstroken beschikbaar te zijn. Het is uit veiligheidsoverwegingen niet gewenst een fietspad aan te leggen tussen de parkeerstrook en het trottoir zoals bij de Van Zuylen van Nijeveltstraat. De snelheid van de elektrische fietsen levert hier een te groot risico op. Ook voor de fietser is dit riskant. Mensen die uit de auto stappen staan pardoos op het fietspad. Bovendien levert dit gevaarlijke situaties op bij het instappen direct naast de rijbaan

Samenvatting

De door de gemeente Wassenaar voorgenomen werkzaamheden, verwijderen leidingen en herasfaltering, biedt een unieke kans de PW in een staat te brengen die past in het streven van Wassenaar een groene en rustige gemeente te zijn. Samen met maatregelen ter ontmoediging van doorgaand verkeer kan een herinrichting ervoor zorgen dat Wassenaar een sieraad rijker en een racebaan armer wordt. De fietser zal veiliger zijn, de auto zal minder snel gaan, het lawaai zal verminderen en de leefbaarheid zal toenemen. Ook de Backershagenlaan profiteert hiervan. Alle voorstellen worden reeds op andere wegen in Wassenaar toegepast en hebben hun effectiviteit bewezen.



GROOT DEIJLEROORD

Vanuit Groot Deijleroord de navolgende voorstellen :

Per direct in te voeren:

Wijzig de voorrangssituatie op het Rozenplein.

Toelichting

Tijdens het in april 2019 door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersonderzoek werd vastgesteld is dat er op de Rozenweg (veel) te weinig opstelruimte is voor de vele voertuigen die naar de A44/N44 toe willen. Zowel op Deijlerweg als op Anemonenweg en Clematisstraat staan daardoor (soms lange) files. Dit belemmert het doorgaand verkeer in hoge mate en leidt tot soms lange wachttijden.

Momenteel hebben fietsers voorrang op de rotonde Rozenplein.

Zeker tijdens de ochtenduren als er veel fietsers naar zowel Adelbert als ASH gaan wordt de doorstroming van verkeer naar de Rozenweg ernstig belemmerd door overstekende fietsers. Dat zijn er soms tientallen op rij. Deze hebben alle voorrang.

Als het stoplicht naar de A44/N44 op groen gaat kan slechts de Rozenweg “leeglopen”.

Directe aanvulling/aansluiting vanuit rotonde, Deijlerweg en andere straten waar verkeer staat te wachten gaat niet tot moeizaam. De toch al vrij korte groen-tijden van het stoplicht richting A44/N44 worden daardoor slecht benut, met onnodig langere files tot gevolg.

Oplossing 1:

Wijzig per direct de voorrangssituatie op de rotonde zodat voertuigen voorrang hebben, ongehinderd kunnen doorstromen bij groen licht en fietsers moeten wachten.

Oplossing 2:

Korte termijn, waarbij de voorrangssituatie niet hoeft te wijzigen.

Plaats een stoplicht voor fietsers op de Deijlerweg, bij de oversteek Rozenweg richting Adelbert / ASH en zet dit licht op rood iets voordat het wachtende verkeer op de Rozenweg groen licht krijgt.

Houdt dit fiets-stoplicht enige tijd rood nadat het verkeer op de Rozenweg weer rood licht heeft gekregen, zodat er voldoende tijd is om op te rijden en de gehele Rozenweg als opstelplaats kan worden gebruikt voor de volgende cyclus.

Misschien zijn deze oplossingen in strijd met het principe “snel-fiets routes”, maar er zijn grenzen aan de overlast.

Oplossing 3:

Middellange termijn (eind 2021)



Het grote probleem bij het Rozenplein is het gebrek aan opstelruimte. Uit het in april 2019 door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersonderzoek bleek dat er ter plekke geen structurele oplossing mogelijk is. Tevens blijkt uit de prognoses dat de overlast (en file lengte) de komende jaren alleen maar toeneemt.

Het Rozenplein dient dus te worden ontlast, zodat er ter plekke weer normale doorstroming mogelijk is, het dorp bereikbaar wordt voor inwoners die niet naar de A44/N44 hoeven en mensen weer gewoon hun straat uit kunnen (bijv. Dahliahof). Het verkeer met bestemming A44/N44 dient dus ergens anders opgesteld te worden. Dat kan op de parallelweg langs de A44.

Randvoorwaarde hierbij is dat er bij Maaldrift op de parallelweg maatregelen worden genomen om het vele sluipverkeer vanuit Leiden (dat de file bij het stoplicht einde A44 wil omzeilen) te weren. Deze maatregelen hebben ook elders in het dorp positieve effecten.

Er is dan ruim voldoende plaats voor verkeer uit Wassenaar dat naar de A44/N44 toe wil. De Rozenweg wordt afgesloten in de richting A44/N44 om het verkeer daar naar toe via Deijlerweg en Ammonslaantje naar de parallelweg te dwingen. Tevens worden maatregelen genomen om mogelijk sluipverkeer van de Deijlerweg via de Narcislaan naar de parallelweg tegen te gaan.

De groen-lichttijd van het stoplicht van de parallelweg (richting A44/N44) dient te worden verlengd met de tijd van de Rozenweg. (daar is immers dan geen verkeer en deze groen-licht tijd komt te vervallen). Voor het verkeer op de A44/N44 en naar Wassenaar toe is er geen impact.

De afsluiting van Rozenweg en Narcislaan hoeft slechts plaats te vinden tijdens spijtstijden en kan door middel van signalering worden geregeld. Omdat de afwikkeling van het verkeer naar de A44/N44 nu veel vlotter zal verlopen is er geen reden om als alternatief de (ook te drukke) Lange Kerkdam te gaan gebruiken.

Oplossing 4:

Lange termijn, medewerking Rijkswaterstaat nodig.

Verplaatsing van de aansluiting Rozenweg op de A44/N44 naar de omgeving Maaldrift. (en laten vervallen aansluiting op huidige positie)

Dat is ook beter voor de bereikbaarheid van het industrieterrein Maaldrift.

American School of The Hague

Reeds voor de bouw van ASH is door omwonenden en de wijkgemeenschap de zorg uitgesproken dat het vele verkeer om de scholieren te halen/brengen tot problemen zou leiden. Door de gemeente is toen de toezegging gedaan dat het verkeer van/naar ASH gebruik zou maken van de parallelweg langs de A44 en de Deijlerweg zou worden ontzien.



Niets van dit alles is realiteit geworden. Het meeste verkeer gaat via de Deijlerweg. De gemeente dient met ASH nader overleg te hebben om de oude afspraken na te laten komen. Dit zal de drukte op de Deijlerweg zeker doen afnemen.

Doorstroming A44/N44, uitstroom Wassenaar

Tijdens spijtijden wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de voetgangers oversteekplaats N44 naar de snelbushalte bij Den Deijl (oostzijde N44).

Alle verkeer komt dan tot stilstand.

De verkeerafwikkeling kan worden verbeterd door deze oversteek te laten vervallen en een fiets/voetgangersbrug te plaatsen, zoals bij Maaldrift.

De totale tijd dat lichten voor verkeer op rood staan wordt daarmee teruggebracht.

Dit kan ten goede komen aan zowel doorstroming A44/N44 als aan uitgaand verkeer uit Wassenaar (verlichting Rozenplein verkeer)

Ontsluiting Dahliahof.

Bewoners van de Dahliahof kunnen op spijtijden van hun straat niet uit. De Deijlerweg staat vol met verkeer richting Rozenplein.

Vaak willen bewoners naar het dorp, maar moeten eerst de gehele (vaststaande) rotonde van het Rozenplein rond.

Oplossing

Maak tegenover de Dahliahof een doorsteek door de middenberm van de Deijlerweg, zodat bewoners van de Dahliahof tijdens de spits hun straat weer uit kunnen.

Aronskelkweg en fietsers Deijlerweg

Verkeer dat tijdens spijtijden vanuit de Aronskelkweg de Deijlerweg probeert op te komen veroorzaakt vaak (onbedoeld) gevaarlijke situaties.

Op het fietspad komt een vrijwel onafgebroken stroom fietsers van Rozenplein richting Adelbert/ASH.

Langs de Deijlerweg kan worden geparkeerd, tot op de hoek van de Aronskelkweg.

Door de geparkeerde auto's is er nauwelijks zicht op het aankomend verkeer. Auto's uit de Aronskelkweg moeten een stukje het fietspad op om zicht te krijgen op wat er aankomt.

Dit levert vrijwel dagelijks gevaarlijke situaties op: fietsers worden net niet aangereden en/of fietsers worden de rijweg op gedwongen. (waar het druk is met auto's en bussen naar de scholen)

Oplossing

Plaats een spiegel op de hoek Deijlerweg/Aronskelkweg, zodat uitrijdend verkeer van de Aronskelkweg zicht krijgt op hetgeen er aankomt vanuit de richting Rozenplein.

Bij de kruising Deijlerweg/Narcislaan speelt iets dergelijks.



SCHOUWWEG NOORD.

Knelpunten:

1. Er wordt met enige regelmaat veel te hard gereden op de Schouwweg.
2. De verkeerssituatie rond de Montessorischool is onveilig en rommelig. Zeker rondom openings- en sluitingstijden van de school. Er wordt geparkeerd op de middenberm.
3. Vrachtverkeer houdt zich niet in aan het inrijverbod Zuid Noord.
4. Voetgangersgebied wordt op sommige plekken regelmatig belemmerd door op stoep geparkeerde auto's. Dit is een bekend knelpunt, want op een bepaald stuk van de Schouwweg zijn geen of onvoldoende parkeerplaatsen, waardoor bewoners hun voertuig op de smalle stoep parkeren, zover mogelijk van de weg af. Dit is een onveilige situatie voor voetgangers.

Hieronder nog een aantal suggesties voor mogelijke oplossingen:

1. Een aantal extra snelheid beperkende drempels of wegversmalling om de snelheid eruit te halen. Additionele (herhaal) 30 km gebied borden (m.n. na kruisingen). Matrix bord plaatsen op plek waar snelheden te hoog zijn, handhaving.
2. Duidelijker indicatie van het schoolgebied en bijpassende maatregelen.
3. Verbod van alle (doorgaand) vrachtverkeer m.u.v. bestemmingsverkeer.
4. Goede afbakening van parkeerhavens op dit deel van de Schouwweg op een dusdanige manier dat bewoners de auto adequaat kunnen parkeren en als gevolg het trottoir beschikbaar blijft voor voetgangers en hier ook handhaving op plaats kan vinden.



DORPSKERN DUINRELL

Voor de Buurtvereniging Dorpskern & Duinrell heeft de terugdringing van het doorgaande verkeer over met name de Storm van 's Gravesandeweg en de Jagerslaan, de hoogste prioriteit om de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. Het terugdringen van het verkeer dat door het attractiepark Duinrell wordt gegenereerd, heeft de 2^{de} prioriteit. Om een waterbed effect te voorkomen moet dan ook aan de randen van Wassenaar, het doorgaande verkeer verplicht buiten om (de dorpskern van) Wassenaar geleid worden.

Alleen een herinrichting van de wegen en een verlaagde max snelheid zal het (doorgaande) verkeer niet terugdringen. Het moet bij de bron worden aangepakt. Herinrichting en verlagen van de max. snelheid van de Storm en de Jagerslaan kan wel bijdragen om de verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid doen toenemen. Het zal duidelijk zijn dat het weren van het doorgaande verkeer operationeel moeten zijn, voordat aan de bouw van de duizenden woningen op voormalig vliegveld Valkenburg wordt begonnen, zodat men van te voren weet dat er niet door Wassenaar gereden mag / kan worden om naar Den Haag of Leidschendam en verder te rijden.

Voor het bestemmingsverkeer naar en van attractiepark Duinrell, met 1.5 miljoen bezoekersequivalent per jaar, zal maximaal gebruik moeten gaan maken van de Katwijkseweg, dus buitenom Wassenaar geleid moeten worden. Een nieuwe ingang voor Duinrell aan de kant van de Klip zou dit mogelijk beter kunnen faciliteren.

Vanuit de landelijke politiek en ook zichtbaar in steden zoals Utrecht, wordt de roep om binnen de stads-/dorpskern in woongebieden de weginrichting aan te passen aan de fietsers en de voetgangers, waarbij het snelverkeer te gast is op deze wegen. Dit houdt in dat, gezien de toename van het fietsverkeer, de fietspaden veel breder worden en er voor de auto een minder brede strook beschikbaar is. Vaak moet een 3-4 meter brede strook voor de auto gedeeld worden met het tegemoetkomende verkeer. Hierdoor ontstaat er ruimte aan beide kanten voor een breed fietspad. Het spreekt voor zich dat de max snelheid voor alle verkeer dan niet hoger dan 30 km/uur mag zijn. Bij verlaging van max snelheid worden ook alle kruispunten een stuk veiliger. Bij een dergelijke benadering kunnen hulpdiensten (met sirene en zwaailicht!) wel sneller over deze wegen, omdat er geen verkeer belemmerde maatregelen, zoals drempels, wegversmallingen etc. aanwezig zijn.



BINNEN KLINGEN

De issues die in onze buurt met betrekking tot het verkeer met name van belang zijn.

Grofweg zijn deze in drie onderwerpen te verdelen:

1. Verkeersdrukte & veiligheid
2. Voorkomen / terugdringen sluipverkeer
3. Parkeerdruk

T.a.v. 1)

De (toegenomen) activiteiten bij sportpark Roggewoning en museum Voorlinden zorgen met regelmaat voor een te grote verkeersdrukte op de Zijdeweg en de Buurtweg. Dit gaat dan vaak samen met een grote parkeerdruk voor de wijk. Deze wegen zijn onderdeel van de woonwijk en dus van de 30km zone, en zijn op deze activiteiten niet berekend en/of daarvoor bedoeld. Het verkeer op deze wegen zou zo veel mogelijk beperkt moeten worden. Niet in de laatste plaats omdat de verkeersdrukte regelmatig leidt tot onveilige situaties, met name op de kruispunten Zijdeweg / Buurtweg en Zijdeweg / Laan van Koot. Daarbij is het relevant te melden dat er in de wijk regelmatig veel jonge kinderen fietsen (van en naar de Roggewoning alsmede wonende in de buurt) die niet altijd even goed opletten in het verkeer. De Gemeente heeft hier een belangrijke rol in en moet maatregelen nemen om dit tegen te gaan.

T.a.v. 2)

Naast de bredere problematiek t.a.v. sluipverkeer in geheel Wassenaar spitst dit voor onze buurt toe op het voorkomen van een (toekomstige) sluipverkeer route via de Buurtweg richting Den Haag/Scheveningen (hetgeen via de oplossing Wittenburgerweg / Landscheidingsweg is voorkomen).

T.a.v. 3)

Parkeerdruk in de wijk ontstaat met name door piekmomenten op de Roggewoning. Breder gesteld zou het binnen de Gemeente gestimuleerd moeten worden om het halen en brengen van kinderen naar sportverenigingen per fiets te doen i.p.v. met de auto.



DE KIEVIT

Namens de buurtvereniging Park de Kieviet geven ik de verkeerssituatie weer zoals die in de wijk wordt ervaren. Vooral in de ochtend - en avondspits wordt er veel sluipverkeer ervaren in de wijk. De Groot Haesebroekseweg staat regelmatig vast en is één stroom van auto's op weg naar een bestemming buiten het dorp. Op drukke dagen wordt er ook door sluipverkeer elders door de wijk gereden om sneller te kunnen rijden dan via De Groot Haesebroekseweg. De wijk wordt ook gebruikt om een doorsteek te maken naar de Buurtweg, Zijdeweg en zo naar de Landscheidingsweg. De automobilisten in de ochtendspits en avondspits rijden dan hard en snel door de wijk. Dit levert onveilige situaties op.

Opvallend is dat na de spitsuren het verkeer normaal en rustig is in de wijk. De spitsuren vormen een belemmering voor buurtgenoten om zelf op pad te kunnen met auto of fiets. Oversteken van de Groot Haesebroekseweg duurt lang ivm het sluipverkeer, kinderen brengen en halen van school (fiets, auto of lopend) wordt belemmerd door het sluipverkeer. Zelfs nu in corona tijd is het in de spitsuren drukker in de wijk met sluipverkeer. Als bestuur van de wijkvereniging Park de Kieviet vinden wij dat het echt tijd wordt dat de gemeente dit probleem aanpakt en oplost en Wassenaar en onze wijk het groene en rustige karakter teruggeeft tijdens de spitsuren.



KATWIJKSEWEG

De aandachtspunten van de buurtvereniging voor de Katwijkseweg:

- Wij vrezen dat er misbruik gemaakt gaat worden van de secundaire weg langs de N441, waar onze huizen en bedrijven aan liggen en onze uitritten op aansluiten. Daar wordt nu al regelmatig tijdens de spits veel harder gereden dan de 60 die is toegestaan. Dit met alle gevaarlijke gevolgen voor de bewoners en weggebruikers aldaar (er lopen en fietsen veel mensen over deze secundaire weg). Bij de rotonde met de Kockshornlaan schiet men dan weer de N441 op om zo (met deze gevaarlijke verkeersmanoeuvre) mogelijk een paar plekje opgeschoten te zijn.
- Als er geen verkeersremmende maatregelen worden genomen (met name ook om te voorkomen dat de nieuwe woonwijk op voormalig vliegveld Valkenburg via de N441 richting Den Haag gaat rijden) dan zal de hoeveelheid verkeer op de Katwijkseweg alleen maar groter worden (filevorming) met alle gevolgen van dien, onder andere:
 - de hierboven genoemde sluiproute via de secundaire weg direct voor onze huizen langs,
 - een veel grotere verkeersdruk in het dorp en daardoor meer opstoppingen en filevorming op de doorgaande route (voor de verkeerslichten nabij Duinrell, op de van Zuijlen van Nijveltstraat, de Storm maar ook op de Oostdorperweg en de van Cranenburchlaan)
- Met betrekking tot de verkeersremmende maatregelen willen wij graag de volgende opmerkingen maken:
 - Deze moeten o.i. al genomen worden vóór het verkeer de secundaire weg kan inslaan.
 - Een maatregel zou kunnen zijn, zoals jullie voorstellen, een camerasysteem dat op kenteken registreert wie er wel en niet in Wassenaar mag zijn (met ontheffingen).

Zo'n camera zou dus wat ons betreft al direct na het Panbos neergezet moeten worden (dus zo ongeveer bij het Pannenkoekenhuis), maar in ieder geval vóór Hotel Wassenaar (als men vanuit Katwijk richting Wassenaar rijdt).



DE PAAUW

1. Een maximum snelheid van 30 km/u is voor onze woonwijk van groot belang en sluit ook goed aan bij de landelijke trend. Maar minstens even belangrijk is de handhaving van deze snelheidslimiet met het oog op veiligheid van de diverse weggebruikers (automobilisten, scooterrijders, fietsers en voetgangers).
2. Met name is dit cruciaal voor de verkeersveiligheid in de Prinses Marielaan sinds het opheffen van de gescheiden fietspaden aldaar (onderdeel van de recente Renovatie Prinsenvijk), de Victorialaan en de Raadhuislaan. Een speciaal aspect hierbij is, dat er in de Raadhuislaan over een grote lengte geen trottoirs aanwezig zijn, terwijl juist daar de 30 km/u soms fors wordt overschreden. Dit levert geregeld gevaarlijke situaties op wanneer bewoners vanaf hun perceel de weg op willen.
3. Wij hechten eraan dat er geen besluiten zullen worden genomen die de verkeersdruk in onze verkeersluwe wijk doen toenemen.
4. De hardnekkige, dagelijkse ochtend- en middagfiles met sluipverkeer (ongewenst verkeer) hindert de bewoners van de wijk bij het bereiken van het dorpscentrum en de N44, maar ook om thuis te komen. Effectieve verkeersmaatregelen ter voorkoming van files op de Lange Kerkdam zijn hard nodig om de bereikbaarheid en de ontsluiting van de wijk te bevorderen. Wellicht kan het degraderen van de N44 tot secundaire weg met een snelheidslimiet van 50 km/u hieraan op termijn bijdragen.



SLOTWOORD – SAMENVATTING

Keer Verkeer Wassenaar heeft de afgelopen twee jaar nauwgezet contact gehad met Veilig Verkeer Nederland. VVN verkeersdeskundige Rien Visser heeft twee rapporten ook uitgebracht voor de situatie aan de Jagerslaan en voor de situatie aan de Backershagenlaan. De adviezen van VVN zijn in lijn met hetgeen ook in dit document wordt voorgesteld door de BVs.

VVN heeft los van beide lanen ook een algemeen advies verwerkt voor de gemeente Wassenaar. Graag noemen we dit advies, omdat deze verkeersdeskundige de situatie in Wassenaar en haar omgeving erg goed kent. Het algemeen advies is opgesplitst in een langere termijn advies en een middellang termijn advies.

Strategisch, lange termijn oplossingen

1. De gemeente Wassenaar moet zich regionaal er voor inzetten om het sluipverkeer regionaal op te lossen. De gemeente moet binnen de regio meer regionale oplossingen aandragen om sluipverkeer tegen te gaan.
 - a. Keer Verkeer zal goed blijven volgen hoe de ontwikkelingen rond het gemeente plan tot de afwaardering van de N44 zullen uitpakken. Het dient in ieder geval niet tot meer verkeersdruk in ons dorp te leiden.
 - b. Het Rijk lijkt budget te hebben ook voor Light Rail verbindingen, een onderdeel van de voorstellen rond de N44. Onlangs is 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor dergelijke verbindingen vanuit Den Haag met Zoetermeer, Rijswijk, Nootdorp.. Wassenaar zou in ieder geval moeten (laten) onderzoeken of een light rail vanaf Den Haag Centrum via Wassenaar naar Katwijk een optie is.
 - c. De Rijnlandroute kan verlichting opleveren van de verkeersdruk op de N44. De Rijnlandroute loopt van Katwijk naar de A4 bij Vlietland. De A44 wordt ter hoogte van Leiden 2 x 4 rijstroken en gaat dan met behulp van een geboorde tunnel via de nieuwe weg N434 naar de A4. De A4 wordt tussen de N434 en de N14 verbreed. De Rijnlandroute moet in 2022 gereed zijn. Via bewegwijzering moet zoveel mogelijk doorgaand verkeer via deze nieuwe route geleid worden.

Op middellange termijn is het VVN advies:

1. Maak als gemeente een nieuw verkeerscirculatieplan. Het huidige verkeersplan is van 2015.
2. Maak als onderdeel van het verkeersplan een nieuw wegcategoryeringsplan, waarbij de wegen ingedeeld zijn in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, zoals in 1997 met alle wegbeheerders is afgesproken. Dus geen hybride vormen meer zoals wijkontsluiting.
3. Maak een keuze via welke routes en wegen men het verkeer binnen de gemeente Wassenaar wil laten doorstromen en deel deze wegen in als stroomweg of gebiedsontsluitingsweg. Als een weg niet als een stroomweg of als een gebiedsontsluitingsweg is in te richten, neem deze weg dan niet op in een doorgaande route en deel deze weg in als erftoegangsweg.
4. Communiceer met (vertel aan en luister naar) bewoners van Wassenaar.



Het verkeersonderzoek dat wordt uitgevoerd, zal input worden voor het nieuwe verkeersplan. Wij zijn van mening dat de adviezen van de VVN zeer waardevol kunnen zijn bij het vormgeven van het nieuwe verkeersplan. De gemeente Wassenaar zou deel kunnen nemen aan het Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV) initiatief van VVN dat voor weginrichtingen voortborduurde op de principes van Duurzaam Veilig.

Afsluitend:

Afgelopen 25 november heeft de gemeente een webinar gehouden voor de inwoners over (ongewenst) verkeer. Tijdens dat webinar werd duidelijk dat de gemeente eerst moet gaan vaststellen wat ze met Wassenaar wil bereiken op de langere termijn. In het plan/visie 2030 wordt natuurlijk al een voorzet gegeven van een groene, veilige gemeente. Een gemeente die aantrekkelijk is voor jong en oud om te verblijven, te genieten van de rust en de natuur.

De wensen en de knelpunten die alle BVs hier in dit document hebben aangegeven zijn te veel uiteraard om binnen een paar jaar allemaal uit te voeren. Er dient dan ook een priorisering aangebracht te worden. Deze wordt bepaald door een aantal criteria wat ons betreft:

1. Welke impact gaat een maatregel hebben t.o.v. het hoger doel dat de gemeente nastreeft – het doel dat dus nog iets scherper dient te worden gesteld.
2. Hoe eenvoudig zal het zijn om deze maatregel in te voeren (in termen van kosten, van weginrichting)

Bij deze tweede dimensie zou de gemeente moeten kijken of er voor bepaalde wegen natuurlijke momenten zijn waar al een onderhoud of renovatie van de weg staat gepland.

Keuze van uitvoering van verkeersmaatregelen, o.a. gebruikmakend van de verkeersmodellen, gaan dan eenvoudig door de volgende matrix een prioriteit krijgen.

