

Verkeersplan

Een visie op Veiligheid, Leefbaarheid en Bereikbaarheid



2016

Inhoud

- 1. Inleiding**
- 2. Ambities**
- 3. Autoverkeer**
- 4. OV en doelgroepenvervoer**
- 5. Fiets**
- 6. Voetgangers (incl. scootmobiel)**
- 7. Ruiter-paardcombinaties**
- 8. Parkeren**
- 9. Maatregelen**

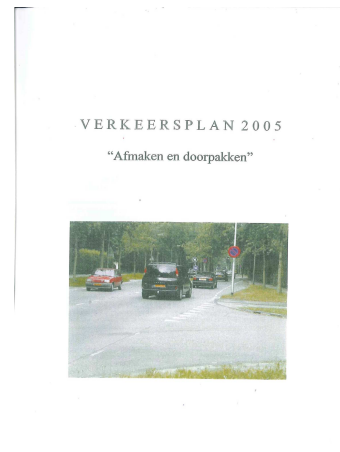
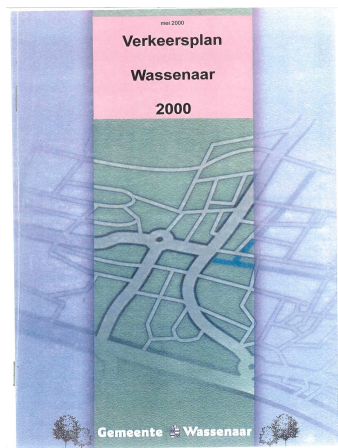
Bijlagen

- A. Relatie met ander beleid**
- B. Uitkomsten Participatie**
- C. Zienswijzen**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Elke gemeente heeft een wettelijke taak om een verkeer- en vervoersbeleid te voeren. Het bestaande verkeer- en vervoersbeleid voor de gemeente Wassenaar is vastgelegd in het Verkeersplan Wassenaar uit 2000, later geactualiseerd in het Verkeersplan 2005 'Afmaken en doorpakken'. De planningshorizon van dit plan is inmiddels verlopen en daarom is dit nieuwe verkeersplan opgesteld om voor de komende vier jaar richting te kunnen geven aan het verkeer- en vervoersbeleid binnen Wassenaar.



Bij het opstellen van dit verkeersplan is rekening gehouden met diverse ontwikkelingen die in de maatschappij spelen, zoals hieronder gekenschetst.

Technologische ontwikkelingen en ICT

Technologische ontwikkelingen en het voortschrijdend gebruik van ICT hebben invloed op het gebruik van de fysieke ruimte. Veel inkopen worden tegenwoordig gedaan via internet en thuis bezorgd; het winkelen wordt steeds meer een beleving, waarbij de auto voor het vervoeren van goederen een minder prominente rol heeft. Technologische ontwikkelingen in de vervoersbranche hebben gezorgd voor elektrische fietsen en auto's, schonere bussen, navigatie als in-car technologie, automatisch inparkeren, snelheidsbegrenzing, etc. Ook zien wij een trend waarbij andere vormen van (elektrisch) fietsen opkomen (zoals bijvoorbeeld speedpedelecs; elektrische fietsen met een maximum snelheid van 45 km/h).

Duurzaamheid en milieu

Duurzaamheid speelt een steeds grotere rol in onze samenleving. Het terugdringen van het gebruik van de schaarse fossiele brandstoffen en het terugdringen van CO₂-uitstoot en fijnstof zijn van grote invloed op de vervoersmiddelen. Met fiscale stimuleringsmaatregelen is de aanschaf van

minder vervuilende en zelfs geheel of gedeeltelijk elektrische auto's gestimuleerd.

Daarnaast wordt er door gewerkt aan het stiller maken van het autoverkeer, door onder andere stiller asfalt, maar ook door invoering van stillere banden om de geluidhinder van het verkeer te verminderen.

Vergrijzing en langer thuis wonen

De vergrijzende bevolking zorgt helaas voor een toenemend aantal verkeersongevallen op de fiets. Vaak zijn dit eenzijdige ongevallen, door het rijden tegen paaltjes, stoepranden en dergelijke, maar vaak wel met forse gevolgen voor de fietser zelf. Ook nemen steeds meer ouderen op een andere wijze deel aan het verkeer, zoals per scootmobiel, bijbus e.d.

Doordat ouderen langer thuis blijven wonen, komt de bereikbaarheid van voorzieningen voor hen onder druk te staan. De combinatie van verzorgingshuis en een bushalte, maakte het in het verleden gemakkelijker om voorzieningen ook voor ouderen goed bereikbaar te maken. Daarvoor moeten nu andere oplossingen worden gezocht.

Beïnvloeden van (verkeers)gedrag

Ook op het gebied van het denken over verkeer en verkeersmaatregelen is de afgelopen jaren een ontwikkeling in gang gezet. Niet langer wordt alleen gedacht aan het treffen van fysieke maatregelen om het verkeer te sturen of te remmen, maar er wordt nadrukkelijk ook veel meer gekeken naar andere manieren om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Het is tenslotte de autobestuurder die zijn gaspedaal bedient, die moet gaan veranderen. Het nadenken over het beïnvloeden van verkeersgedrag heeft een psychologische achtergrond en uit zich onder andere in communicatie (bijv. het plaatsen van elektronische snelheidsdisplays (smileys) langs de weg) en betrokkenheid van burgers (bijv. in de vorm van burgeracties om –te- hard rijden in de eigen wijk tegen te gaan).

Participatiemaatschappij

Niet langer is de overheid voor alles verantwoordelijk. De overheid is er niet meer één die zelf vooraf alles bepaalt, vastlegt en financiert, maar één die zich richt op uitdagen, inspireren en meedenken. Het initiatief en de verantwoordelijkheid liggen veel meer bij burgers en bedrijfsleven en de overheid faciliteert. Het meedenken van inwoners en ondernemers bij het maken van plannen (co-creatie), het inpassen van burgerinitiatieven en het bevorderen van sociale cohesie in de wijken en het dorp zijn ook bij het inrichten van de verkeersruimte van belang.

1.2 Doel

De gemeente Wassenaar streeft er naar een gemeente te zijn waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid

vormen elementen die hier in belangrijke mate aan bijdragen. Daarbij ligt Wassenaar gunstig ten opzichte van belangrijke bestemmingen als Den Haag, Amsterdam, Schiphol en Leiden.

Het doel van het Verkeersplan is een helder, gedragen beleid waarop voor de komende jaren de maatregelen zijn gebaseerd.

Afbakening

Het Verkeersplan omvat een maatregelenpakket gericht op de komende vier jaar. Op deze wijze heeft de gemeenteraad iedere bestuursperiode de mogelijkheid om zelf sturing te geven aan het beleid en de maatregelen op het gebied van verkeer. Ook de andere sectorale visies hebben dit planperspectief.

1.3 Proces

Vanaf de start van het proces om te komen tot een nieuw gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is nadrukkelijk gevraagd om inbreng vanuit de Wassenaarse samenleving. Na zogenaamde 'droombijeenkomsten' ten behoeve van de structuurvisie is in oktober 2014 in het cultureel centrum De Warenar een avond voor verkeer georganiseerd. Hiervoor zijn alle op dat moment bij de gemeente bekende stakeholders gevraagd de sterke en zwakke punten van, maar ook de kansen en bedreigingen voor de Wassenaarse verkeerssituatie aan te geven. Dit heeft gezorgd voor veel informatie en ook concrete doelstellingen. Deze input hebben wij vertaald in het Verkeersplan zoals dat nu voor u ligt.

1.4 Leeswijzer

Het Verkeersplan begint in hoofdstuk 2 met het schetsen van de algemene ambities voor dit Verkeersplan.

In de volgende hoofdstukken wordt ingezoomd op de verschillende soorten verkeer. Telkens wordt gestart met een analyse van de bestaande situatie. Vervolgens gaan wij in op het wensbeeld voor de betreffende verkeerssoort om te eindigen met voorgestelde acties.

Vanzelfsprekend bestaat er ook een relatie met het landelijk, provinciaal en regionaal beleid. Waar nodig wordt daarop ingegaan in de afzonderlijke hoofdstukken. Bijlage A bevat een overzicht van de belangrijkste landelijke, provinciale en regionale verkeersbeleidsdocumenten. Bijlage B is een weergave van de uitkomsten van de avond voor verkeer in Wassenaar.

2 Ambities

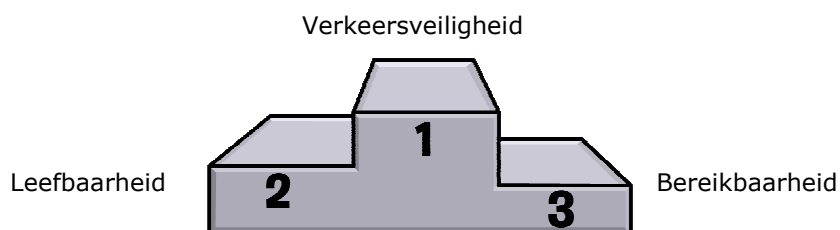
2.1 Uitgangspunten prioritering verkeersmaatregelen

In de afgelopen periode is er in Wassenaar veel gebeurd op het gebied van verkeer. Het wegennet is aanzienlijk op de schop gegaan, De drie assen zijn aangelegd en het centrumverkeersplan is in uitvoering. Het uitgangspunt hierbij is dat alleen het bestemmingsverkeer in het dorp komt en doorgaand verkeer via de 3 assen om het centrum heen wordt geleid. Vanuit de wijken wordt het verkeer via zogenaamde wijkontsluitingswegen aan- en afgevoerd. Vanuit deze situatie gaan we nu de komende vier jaar verder werken. We doen dat tegen de achtergrond van het coalitieprogramma, waarbij we ons laten leiden door een voortdurende belangenafweging tussen de aspecten veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Bij verkeersveiligheid gaat het om het zo veel mogelijk voorkomen van verkeersongevallen en daarbij om het zo veel mogelijk beperken van de ernst ervan. De afgelopen jaren is dit zichtbaar geworden in de wegencategorisering, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (verkeersaders) en erftoegangswegen en een bijpassende inrichting van die wegen. De inrichting van vooral de erftoegangswegen is nog niet overal in overeenstemming met de aanwijzing als 30 km-zone.

Bij leefbaarheid gaat het voornamelijk om het zo veel mogelijk beperken van de hinder die omwonenden ondervinden van het verkeer in de vorm van geluid, zicht of geur. Dit geldt voor zowel rijdende als voor geparkeerde auto's, fietsen e.d.

Bereikbaarheid draait om de mate waarin bestemmingen binnen en buiten Wassenaar bereikbaar zijn via verschillende verkeerswijzen zoals fiets, auto en openbaar vervoer.



Het verkeersbeleid in Wassenaar was en is gericht op het prioriteren van maatregelen met de volgorde:

- 1 Veiligheid
- 2 Leefbaarheid
- 3 Bereikbaarheid

Dat betekent in de praktijk dat wanneer een maatregel de veiligheid bevordert, maar (enigszins) ten koste gaat van de bereikbaarheid, daar vaak toch voor gekozen wordt. Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in Wassenaar is van groot belang.

In het Coalitieakkoord 2014-2018 'Vernieuwen, verbinden, vertrouwen is voor het Verkeersplan ook de prioriteit ten aanzien van veiligheid gesteld: *"Er wordt een nieuw verkeersplan voor heel Wassenaar opgesteld. Hierin is de veiligheid van fietsers, scootmobielen en voetgangers een prioriteit"*.

Het doel van het Verkeersplan is een helder, gedragen beleid waarop voor de komende jaren de maatregelen zijn gebaseerd.

3 Autoverkeer

3.1 Waar staan we

Naar aanleiding van het Verkeersplan 2000 zijn er diverse kruispunten opnieuw vormgegeven of omgebouwd tot rotonde, fietspaden aangepast, dubbele strepen aangebracht op diverse wegen of zijn wegen volledig heringericht om de veiligheid te verbeteren.

Het categoriseringsplan kent verschillende wegcategorieën en bijbehorende snelheden in Wassenaar:

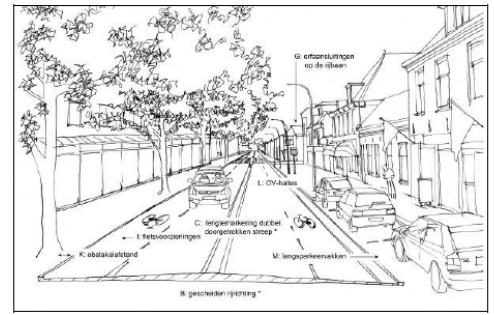
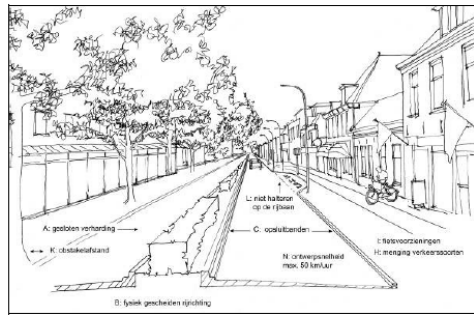
	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Stroomweg	50 en 70 km per uur	120 km per uur
Gebiedsontsluitingsweg	50 km of 70 per uur	80 km per uur
Wijkontsluitingsweg	50 km per uur	60 en 80 km per uur
Erftoegangswegen	30 km per uur	60 km per uur
Woonerf	stapvoets (circa 15 km/h)	N.v.t.

Gebiedsontsluitingswegen zijn zoals de naam al zegt primair gericht op het ontsluiten van gebieden. De belangrijkste kenmerken van dit type wegen zijn als volgt:

- maximumsnelheid 50 of 70 km/uur (binnen de bebouwde kom)
- asfaltverharding
- voorrangskruisingen/- wegen
- rijbaanscheiding bij voorkeur door middel van een middenberm
- fysiek van de hoofdrijbaan gescheiden fietspaden
- veilige oversteekplaatsen, gecombineerd met een middeneiland
- parkeren langs de weg uitsluitend in vakken buiten de rijbaan
- bushaltes in haltekomen buiten de hoofdrijbaan

Wijkontsluitingswegen vormen de schakel tussen erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen. Wijkontsluitingswegen kennen in principe de volgende kenmerken:

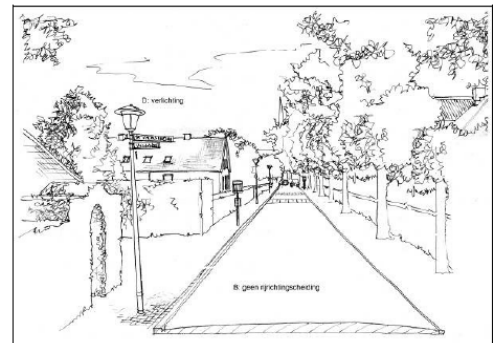
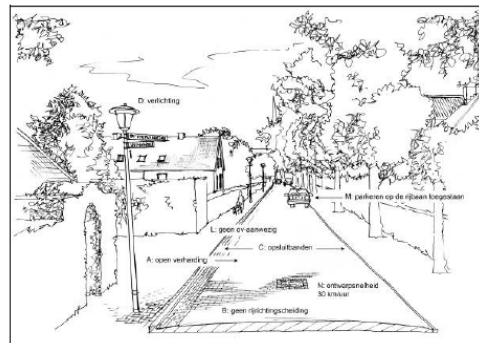
- maximumsnelheid 50 km/uur
- voorrangskruisingen/- wegen
- asfaltverharding
- rijbaanscheiding, minimaal door middel van een asstreep
- (bij voorkeur) vrijliggende fietspaden op basis van maatwerk
- veilige oversteekplaatsen
- parkeren in vakken buiten de rijbaan
- bus halteert op de weg



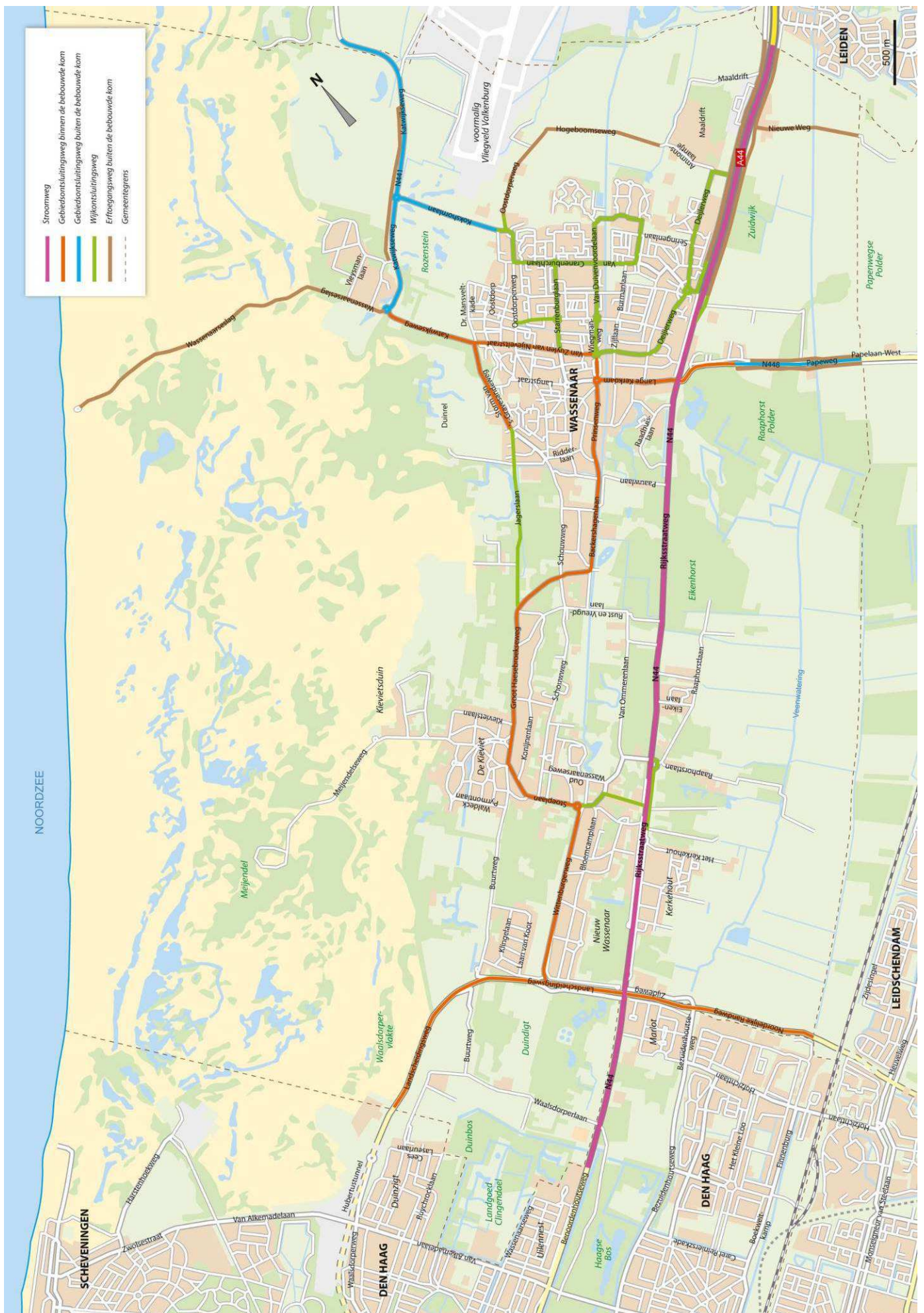
Voorbeeld ideale en minimale inrichting ontsluitingsweg. (Bron: Nationaal Verkeerskundecongres 2011)

Erftoegangswegen zijn de laatste schakel in het wegensysteem, waarbij het primair gaat om het ontsluiten van individuele percelen; het erf.

- primaire woonfunctie
- gelijkwaardige kruisingen
- (bij voorkeur) klinkerbestrating
- parkeren op de rijbaan
- Maximum snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, daarbuiten 60



Voorbeeld ideale en minimale inrichting erftoegangsweg. (Bron: Nationaal Verkeerskundecongres 2011)



Overzicht wegcategorisering Wassenaar

De herinrichting van diverse straten in het centrum is in voorbereiding. Deze herinrichting hangt enerzijds samen met het noodzakelijk onderhoud en anderszijds met herinrichtingskeuzes in het kader van het vastgestelde Centrumverkeersplan (CVP).

Ondanks de installatie van nieuwe verkeersregelininstallaties langs de N44 met hoogwaardige technologie blijft de bereikbaarheid van Wassenaar via de N44 problematisch. Lange files en veel sluipverkeer door Wassenaar zijn helaas nog steeds aan de orde van de dag. Problemen bestaan ook aan de zuidkant van Wassenaar rond het sportcomplex de Roggewoning. De vele activiteiten op het sportcomplex en de komst van het museum Voorlinden leiden tot een hoge verkeersdruk op de wijk Binnenklingen.

De provincie heeft besloten tot de aanleg van de Rijnlandroute. De prognoses wijzen er op dat deze nieuwe verbinding tussen de A44 en de A4 zal leiden tot een vermindering van de verkeersdruk op de N44. De vraag daarbij is echter hoe de bebouwing van Valkenburg hierop zal uitwerken.

Vanuit Wassenaar is bezorgdheid geuit over zowel de hoeveelheid sluipverkeer vanuit Leiden en Katwijk alsmede over de bereikbaarheid van en vanuit Wassenaar. De realisatie van de Rijnlandroute zal hierop invloed hebben. De oostelijke parallelweg van de A44 zal niet langer beschikbaar zijn voor verkeer vanuit de Leidse wijk Stevenshof. In de bestuurlijke overeenkomst met de provincie Zuid-Holland zijn afspraken vastgelegd om de hoeveelheid verkeer over de westelijke parallelweg te monitoren en zo nodig maatregelen te treffen om sluipverkeer vanuit Katwijk en Leiden door Wassenaar te beperken.

Ook op andere plaatsen ervaren bewoners hinder van sluipverkeer zoals in Groot Deijleroord, op de Waalsdorperlaan, Groenendaal maar ook de Backershagenlaan.

3.2 Wat willen we

Binnen Wassenaar kiezen we voor voortzetting van het ingeslagen beleid. In het Verkeersplan geldt, overeenkomstig het coalitieakkoord, de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers, scootmobielen en voetgangers als een prioriteit. Op gebieds- en wijkontsluitingswegen binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 kilometer per uur en wordt het langzame verkeer zo veel mogelijk gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Waar dit niet mogelijk is, kan verlaging van de maximum snelheid wenselijk zijn. Om hinder voor omwonenden te beperken wordt een gesloten verharding (asfalt) toegepast. Op erftoegangswegen geldt een maximum snelheid van 30 kilometer per uur en vindt menging van verschillende soorten verkeer plaats.

Op bijzondere plekken, zoals in de toekomst het Havengebied, is het daarbij van belang de verblijfskwaliteit te verbeteren en de positie van de auto te beperken.

Het verkeersbeleid is er op gericht dat verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van stroomwegen om de bebouwde kom heen en daar binnen van de zogenaamde gebieds- en wijkontsluitingswegen. Op verschillende plekken in de gemeente ervaren mensen hinder van sluipverkeer. Tegelijkertijd maken anderen zich zorgen over door ons in te voeren belemmeringen die de bereikbaarheid van Wassenaar voor bijvoorbeeld bevoorradend verkeer verslechteren of juist leiden tot een verplaatsing van de verkeershinder. Wij willen hierover met bewoners van buurten waar zich een probleem van sluipverkeer voordoet in gesprek gaan en op basis daarvan komen met voorstellen die we opnieuw aan bewoners, maar ook aan andere belanghebbenden willen voorleggen.

We willen dat Wassenaar ook in de toekomst goed bereikbaar blijft. Wij zien op termijn de ondertunneling van de Rijksstraatweg als enige oplossing. Daarnaast zal voor de ontlasting van de wijk Binnenklingen een extra aansluiting op de Landscheidingsweg noodzakelijk zijn. Hierbij dient ervoor gewaakt te worden dat onderliggende wegen binnen Wassenaar als sluiproute gebruikt gaan worden.

Voor de bereikbaarheid van Wassenaar is het noodzakelijk dat ook de verkeerssituatie op en rond het Rozenplein aangepakt wordt. In 2015 is gestart met een overleg daarover met provincie en Rijkswaterstaat. Daarbij wordt ook het verkeer op de westelijke parallelweg betrokken. Na aanleg van de Rijnlandroute kan het verkeer komende uit de richting van de Stevenshof geen gebruik meer maken van de nu nog bestaande oprit op de A44 en zal ook knooppunt Rozenweg gaan belasten. We streven daarom naar de realisatie van een extra oprit op de A44 ter hoogte van de Maaldrift. Een eerdere snelheidsverlaging op de A44 zou daarbij de mogelijkheid voor een aansluiting verhogen. We zullen deze optie in het onderzoek betrekken, net zoals de functie van het Rozenplein en de Rozenweg zelf.

Onderzoek (SWOV) wijst uit dat een weggebruiker slechts 15% van alle bebording langs de weg kan waarnemen; dus veel van de borden toch niet ziet. Bewegwijzering heeft echter voor het verkeer ook zeker wel nut. Het voorkomt namelijk dat mensen de verkeerde weg kiezen en onnodige zoekbewegingen tot gevolg heeft. De verdergaande ontwikkeling van navigatiesystemen in de auto zorgen echter wel voor het steeds minder worden van deze extra bewegingen. Om de hoeveelheid bebording beperkt te houden is het van belang vooraf keuzes te maken in de te bewegwijzeren doelen. Het gaat daarbij om zogenaamde interlokale doelen (plaatsnamen) en lokale doelen. Voor lokale doelen wordt in ieder geval via de hoofdwegen verwezen naar de belangrijke bestemmingen zoals centrum, de parkeergarages in het centrum en het

bedrijventerrein Maaldrift. Daarnaast wordt er ook verwezen naar specifieke bestemmingen die veel verkeer genereren, zoals het park Duinrell, de Wassenaarse Slag en grootschalige sportaccommodaties.

3.3 Acties

Maatregelen gericht op de korte termijn

- In het kader van het attractief maken van het Havengebied zullen op de Oostdorperweg snelheidsbeperkende maatregelen worden getroffen;
- Invoeren van 60 km/h zones op erftoegangswegen in het buitengebied;
- Gedragsbeïnvloeding door middel van lokale publiekscampagne en bij landelijke en regionale campagnes aan te haken;
- Meer smileys inzetten om bewustwording bij automobilisten te bewerkstelligen t.a.v. het verwachte snelheidsregiem en hun gereden snelheid;
- Inzetten op handhaving (handhaving op snelheid en doorrijden bij zebra's is een bevoegdheid van de politie);
- Maatregelen tegen sluipverkeer in overleg met bewoners maar ook met belanghebbenden;
- Verbeteren ontsluiting sportpark Roggewoning
- Verbeteren ontsluiting sportpark Mansveltkade
- Onderzoek doorstroming kruispunt N44, Rozenweg en Rozenplein;
- Monitoren verkeersdruk op de westelijke parallelweg;
- Uitvoeringsregels bewegwijzering vaststellen;
- Plan verkeerscirculatie Jeruzalem, in samenwerking met bewoners;
- Samen met bewoners Groot-Deijlroord evalueren verkeersmaatregelen rond Violierenweg en Anemonenweg;
- Onderzoek naar (fiets)veiligheid op parallelweg Rijksweg bij Kerkehout.

Maatregelen gericht op de langere termijn

- Vasthouden aan afspraken met de provincie over verkeerswerende maatregelen vanuit Katwijk na realisatie Rijnlandroute
- Verbeteren ontsluiting Maaldrift
- Ontwikkeling van een strategisch plan voor de ondertunneling N44, waarbij we steun zoeken bij omliggende gemeenten en de MRDH

Maatregel	Beleidsdoelstelling
Snelheidsbeperkende maatregelen Oostdorperweg	Veiligheid/leefbaarheid
Invoeren van 60 zones op erftoegangswegen in buitengebied	Veiligheid/leefbaarheid
Opstellen plan Gedragsbeïnvloeding	Veiligheid/leefbaarheid
Meer smileys inzetten om bewustwording te bewerkstelligen	Veiligheid/leefbaarheid
Inzetten op handhaving	Veiligheid/leefbaarheid
Maatregelen tegen sluipverkeer	Veiligheid/leefbaarheid
Verbeteren ontsluiting Roggewoning	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Verbeteren ontsluiting sportpark Mansveltkade	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Onderzoek doorstoming kruispunt N44 Rozenweg/Rozenplein	Bereikbaarheid
Monitoren verkeersdruk op de westelijke parallelweg	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Uitvoeringsregels bewegwijzering vaststellen	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Plan verkeerscirculatie Jeruzalem, in samenwerking met bewoners	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Evalueren verkeersmaatregelen rond Violierenweg en Anemonenweg	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Onderzoek naar (fiets)veiligheid op parallelweg Kerkehout.	Veiligheid
Vasthouden aan afspraken verkeerswerende maatregelen	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Verbeteren ontsluiting Maaldrift	Veiligheid/bereikbaarheid
Ontwikkeling strategisch plan voor ondertunneling N44	Leefbaarheid/bereikbaarheid

4 OV en doelgroepenvervoer

4.1 Waar staan we



Het openbaar vervoernetwerk van en naar Wassenaar functioneert overdag redelijk. De stations Leiden Centraal en Den Haag Centraal zijn overdag goed bereikbaar met de bus. Als de plannen gerealiseerd worden van Veolia om de tijden aan te passen van de buslijnen 43 en 44, ontstaat er een kwartierverbinding met station Den Haag Centraal en een half uursverbinding met station Leiden Centraal. In de avonden en de weekends is de frequentie van lijnen minder of rijden ze zelfs helemaal niet.

Tijdens het toeristenseizoen rijdt er een sneldienst tussen Attractiepark Duinrell en Den Haag Centraal. Deze heeft alleen de Van Oldenbarneveltweg als tussenliggende halte om een overstap op lijn 43 te bieden. Deze lijn rijdt het hele jaar door in het weekend.

Het dichtstbijzijnde treinstation Voorschoten is niet met openbaar vervoer bereikbaar. Bij wijze van voortransport wordt zowel van de fiets als de auto gebruik gemaakt. Voorschoten breidt op dit moment het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingsmogelijkheden bij het station fors uit.

Op zomerse topdagen rijdt een 'treintje' naar het strand bij de Wassenaarse Slag. Als de parkeerplaatsen De Kuil en die langs de Wassenaarseslag vol zijn, dienen autobezitters op ca. 2 kilometer van het strand te parkeren en kunnen van daar uit verder met het strandtreintje. Het betreft hier een particulier initiatief waar wij als gemeente graag onze medewerking aan hebben verleend.



Doelgroepenvervoer is het vervoer specifiek gericht op een bepaalde doelgroep, zoals scholieren, ouderen en gehandicapten.

Een voorbeeld van doelgroepenvervoer is **de Bij-bus**, die zich specifiek op het vervoer van ouderen in Wassenaar richt. Daarnaast beschikt een aantal zorgcentra in Wassenaar over eigen bussen om hun cliënten te kunnen vervoeren.

Onder verantwoordelijkheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in Wassenaar ook nog de Regiotaxi Haaglanden actief. Het betreft een voorziening vergelijkbaar met de Bijbus en is voor iedereen beschikbaar. Het is echter speciaal ingericht voor reizigers met een mobiliteitsbeperking en is dan ook toegankelijk voor rolstoelen, scootmobielen, kinderwagens en rollators

4.2 Wat willen we

Zeker gezien het langzaam dichtslippen van de Rijksweg heeft Wassenaar behoefte aan aansluiting aan hoogwaardig openbaar vervoer. De plannen voor bebouwing van Valkenburg vergroten de kans op een hoogwaardige OV-verbinding tussen Leiden/Katwijk/Valkenburg en Den Haag. Wassenaar wil daarop in haken.

In de avonduren is de OV-verbinding met de stations in Leiden en Den Haag slecht. Via de MRDH zal naar verbetering gestreefd worden.

Een mogelijkheid daarbij is het opnemen van de verbinding tussen Wassenaar en Station Voorschoten als innovatief pilotproject 'first and last mile' vanuit de concept Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025

Het scheiden van wonen en zorg en dus het langer thuis blijven wonen van mensen, vraagt om nieuwe vormen van vervoer. Dat vraagt bijvoorbeeld om een intensivering van het doelgroepenvervoer, samenwerking tussen Bijbus en de zorgcentra, met name bij het rolstoelvervoer.

4.3 Acties

- Het blijven inzetten op rerouting van de huidige buslijnen, zodat ook een oost-westverbinding (onder andere met station Voorschoten) tot stand komt.
- Inzetten op het opnemen van de verbinding Wassenaar – Station Voorschoten als innovatief pilotproject vanuit de concept Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025
- Nadat helderheid ontstaat over het realiseren van de locatie Valkenburg, een lobbytraject richting vervoerautoriteit opstarten, om medestanders te krijgen voor realisatie op termijn voor een Hoogwaardig Openbaar vervoerbinding (bijv. in de vorm van het (her)introduceren van een lightrailverbinding)
- Ondersteunen van het vervoer door de Bijbus en in samenwerking met vervoer van de zorgcentra, o.a. investeren in het uitbreiden van rolstoelvervoer
- Continueren strandtreintje.

Maatregel	Beleidsdoelstelling
Blijven pleiten voor OV verbinding station Voorschoten	Bereikbaarheid
Inzetten op verbinding Wassenaar – Station Voorschoten als innovatief pilotproject vanuit de concept Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025	Bereikbaarheid
Lobby HOV/lightrail	Bereikbaarheid
Ondersteunen Bijbus plus, continueren financiële ondersteuning	Bereikbaarheid
Continueren strandtreintje	Bereikbaarheid

5 Fietsverkeer

5.1 Waar staan we

Een belangrijke voorwaarde voor het bevorderen van het fietsgebruik is een goede fietsinfrastructuur. De afgelopen jaren is er door de gemeente Wassenaar veel aan gedaan om het gebruik van de fiets te stimuleren en te faciliteren. Er is gekozen voor het realiseren van een goed onderhouden, veilig, comfortabel en direct fietsroutenetwerk. Daar waar mogelijk is gekozen voor een asfaltverharding of anderszins voor een zo goed mogelijk aaneensluitende tegelverharding. Wassenaar kent vele fraai gelegen fietspaden door duinen en bossen waarvan ook in de weekenden veel gebruik gemaakt wordt door recreatieve fietsers.

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de omliggende gemeenten is de snelfietsroute VIA44 aangelegd tussen Den Haag en Leiden. Daarnaast is in regionaal verband (Haaglanden) in 2007 het regionaal fietsroutenetwerk vastgesteld, met belangrijke doorgaande verbindingen.



De tunnels onder de N44 faciliteren oost-west fietsverkeer. Deze fietsverbindingen worden veelvuldig gebruikt voor woon-werkfietsverkeer en door scholieren. Bijzondere aandacht is nodig voor de verouderde fietstunnel tussen de Raaphorstlaan en de Houtlaan. Rijkswaterstaat, de eigenaar van deze tunnel, zal samen met de gemeente verbeteringen in de tunnel aanbrengen om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren.

Door de opkomst van het elektrisch fietsen zijn de drukte op de fietspaden en met name ook de onderlinge snelheidsverschillen

toegenomen. Hetzelfde geldt voor de peletons racefietsers die gebruik maken van de fietsverbindingen op het grondgebied van Wassenaar.

Het fietsparkeren in centrum geldt als knelpunt. Dit wordt ondersteund door cijfers uit het parkeeronderzoek. Op het drukste moment op een zaterdag in november stonden er in totaal 517 fietsen geparkeerd, waarvoor in totaal 364 officieel plaatsen beschikbaar waren. Daarbij moet worden opgemerkt dat er 170 fietsen daadwerkelijk in een stalling waren geplaatst en 294 er buiten. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de locaties van fietsparkeervoorzieningen niet aansluiten bij de wensen, maar ook doordat bestaande fietsenrekken (zogenaamde Tulips) niet voor ieder type fiets te gebruiken zijn.

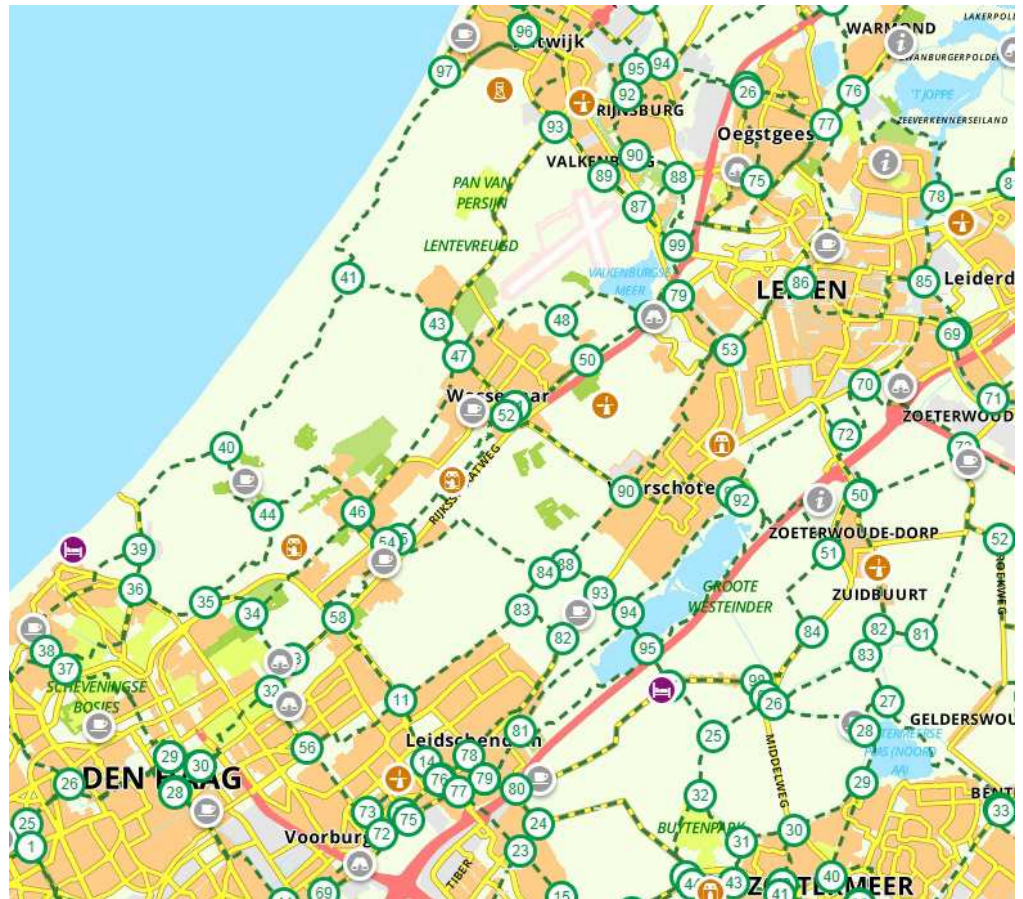
5.2 Wat willen we

De bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen voor fietsers willen we verbeteren, onder andere door het uitbreiden van de fietsparkeermogelijkheden. Bij de uitvoering van het Centrumverkeersplan wordt hieraan al gevolg gegeven. De capaciteit wordt daar waar nodig uitgebreid en de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen wordt verbeterd zodat het gebruik ervan wordt bevorderd.

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren zal een fietsveiligheidsplan worden opgesteld. Hierbij zal een inventarisatie worden gemaakt van alle fietspaden, waarbij gekeken wordt naar objecten die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Het gaat daarbij vaak om paaltjes, daar neergezet om autoverkeer te weren, maar ook bijvoorbeeld om trottoirbanden. Wij zullen hierbij graag gebruik maken van de uitgebreide kennis en ervaring van de Wassenaarse afdeling van de Fietsersbond.

Een van de op te lossen knelpunten vormt de verkeersveiligheid op de kruising Papelaantje-Burgemeester Staablaan. Door het fietspad enigszins te verleggen verbetert het zicht op het kruisende (fiets)verkeer, zowel vanuit de tunnel als op het Papelaantje.

Vanuit de visie Toerisme Wassenaar wordt geconcludeerd dat een aanvullende recreatieve fietsroute wenselijk is naar het centrum van Wassenaar vanaf het hoofdfietsnetwerk. Zo kan de recreant of toerist ook fietsen langs de historische Dorpskerk en het Plein voor een bezoek aan het centrum. Ook is het wenselijk vanuit deze visie de aansluiting vervolgens te maken op de Haven, als schakel in het waternetwerk.



De toename van het aantal elektrische fietsen vraagt om meer oplaadpunten. Een aantal Wassenaaarse horecabedrijven, maar ook zorginstellingen en andere bedrijven hebben hier al op ingespeeld en een fietsoplaadpunt gecreëerd. Behalve fietsen kunnen hier desgewenst ook scootmobielen worden opgeladen, waarmee de actieradius voor deze verkeersdeelnemers ook toe kan nemen.

Zoals vermeld wordt het fietsparkeren in het centrum als knelpunt benoemd. Wij willen hier zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin een slag in maken. Om het gebruik van de fiets en fietsenrekken te stimuleren is het van belang dat de fietsenrekken gebruiksvriendelijk zijn en diefstal bemoeilijken. Als gebruiksonvriendelijke fietsenrekken worden toegepast, zoals in het verleden wel eens het geval is geweest, dan worden de fietsen elders geplaatst en ontstaat er verrommeling van de openbare ruimte. Ook zijn er fietsenrekken in de openbare ruimte geplaatst, die op onlogische plekken blijken te staan en zorgen voor een verrommeling van het beeld van de openbare ruimte. Met name in het centrum, waar een mooie uitstraling voor winkelend publiek en toeristen gewenst is, doet dit afbreuk aan de aantrekkelijkheid.

5.3 Acties

- Afronding van de Via44
- Onderdoorgang Rijnlandroute (laten) realiseren i.c.m. faunapassage
- Fietsveiligheid bij kruispunt Buurtweg-Zijdeweg;
- Waar mogelijk zal de kwaliteit van de verharding worden verbeterd door toepassing van rood asfalt of anders van nauw aansluitende rode tegels.
- De recreatieve fietsroute doortrekken vanuit het centrum, langs de Haven over de Oostdorperweg en bij de Zonneveldweg weer aantakken op het al bestaande fietsroutenetwerk
- Het vervangen van minder gebruiksvriendelijke fietsklemmen en Tulips door zogenaamde nietjes;
- Het plaatsen van aanvullende nietjes, waar daar behoefte aan is;
- Het weghalen van overbodige fietsenbeugels in het centrum op plaatsen waar deze niet worden gebruikt;
- Zoeken naar uitbreiding fietsenstallingsmogelijkheden Wassenaarse Slag;
- Uitvoeringsregels opstellen om wildparkeren fietsen alsmede weesfietsen tegen te gaan;
- Uitvoeringsregels elektrische (fiets) oplaadpunten;
- Opstellen plan van aanpak fietsveiligheid met daarbij in het bijzonder aandacht voor het verwijderen van paaltjes en andere obstakels langs fietspaden;
- Aanpakken veiligheid omgeving Staablaan
- Realisatie van zogenaamde vergevingsgezinde fietspaden, waarbij schuine in plaats van traditionele rechte trottoirbanden worden gebruikt. Hiermee wordt het risico op een valpartij verlaagd;
- Bij de aanleg en renovatie van fietspaden zal, als daar ruimte voor is, het fietspad worden verbreed om de fietsers meer ruimte te geven;
- Verbetering tunnel bij de Raaphorstlaan door in samenwerking met Rijkswaterstaat;
- Stimuleren fietslessen voor niet-Nederlanders;
- In overleg met SMO om cursussen te organiseren voor ouderen die een elektrische fiets of scootmobiel aanschaffen.

Maatregel	Beleidsdoelstelling
Afronding Via44	Veiligheid/bereikbaarheid
Onderdoorgang Rijnlandroute (laten) realiseren	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Fietsroute bij kruispunt Buurtweg-Zijdeweg	Veiligheid
Waar mogelijk kwaliteit verharding verbeteren	Veiligheid/bereikbaarheid
Het regionale recreatieve fietsknooppuntennetwerk uitbreiden	Bereikbaarheid
Vervangen fietsklemmen en tulips door zogenaamde nietjes	Bereikbaarheid
Het plaatsen van aanvullende nietjes waar daar behoefte aan is	Bereikbaarheid
Weghalen overbodige fietsklemmen	Leefbaarheid
Uitbreiding fietsenstallingsmogelijkheden Wassenaarse Slag	Bereikbaarheid
Uitvoeringsregel om wildparkeren fietsen/weesfietsen tegen te gaan	Veiligheid/leefbaarheid
Mogelijkheden opladen elektrische fietsen verbeteren	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Opstellen plan van aanpak fietsveiligheid	Veiligheid
Realiseren vergevingsgezinde fietspaden	Veiligheid
Aanpakken verkeersveiligheid Staablaan	Veiligheid
Waar mogelijk meer ruimte fietsers	Veiligheid/bereikbaarheid
Stimuleren fietslessen niet Nederlanders	Veiligheid
Cursussen voor ouderen met een elektrische fiets of scootmobiel	Veiligheid

6 Voetgangers

6.1 Waar staan we

Voetgangers vormen een vrij diverse groep met verschillende snelheden en flexibiliteit. Het gaat bijvoorbeeld om wandelaars met en zonder hulpmiddelen, maar ook om bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, skaters of spelende kinderen.

Voor voetgangers is een uitgebreid netwerk van voetpaden en trottoirs aanwezig. Voor recreatief wandelen is er daarnaast in Wassenaar en omgeving een zeer grote hoeveelheid paden, zowel in de duinen, bij de landgoederen als in het poldergebied.

De afgelopen jaren is er al veel aandacht geweest voor de veiligheid rondom scholen. Rondom scholen en kinderdagverblijven ontstaan vaak conflictsituaties als gevolg van (fout) geparkeerde auto's van ouders die hun kinderen brengen. Hoewel beschikbare ruimte hierbij een rol speelt, betreft het hier toch vooral een gedragsprobleem. Door middel van het aanduiden van schoolzones en het plaatsen van opvallend straatmeubilair kunnen automobilisten bewust worden gemaakt van de aanwezigheid van een school en daarmee de mogelijke confrontatie met schoolkinderen. Er zijn op diverse locaties zebrapaden en markeringen aangebracht voor een schoolzone. In 2015 is gestart met het plaatsen van opvallend straatmeubilair er rondom de basisscholen en middelbare scholen geplaatst om met name de automobilisten te wijzen op overstekende kinderen/scholieren.

Ook scootmobielen hebben we onder de categorie voetgangers geplaatst. Een scootmobiel mag rijden op:

- Het trottoir;
- het voetpad;
- het fiets/bromfietspad;
- de rijbaan.

De vergrijzing zal ook invloed hebben op de groep voetgangers. Verwacht mag worden dat in de toekomst een groter deel van de voetgangers zich voort zal bewegen met behulp van hulpmiddelen in de vorm van een rollator, een rolstoel of een scootmobiel.

Vanwege het langer thuis blijven wonen van de ouderen, soms op afstand van winkelvoorzieningen, is de bereikbaarheid van voorzieningen een aandachtspunt geworden. De opkomst van internetwinkels, de mogelijkheid van online bestellen (ook bij supermarktketens) en leveringen aan huis kan hier veel in betekenen, maar vervangt niet alles. Deze ontwikkeling is voor veel ouderen nog een moeilijk te accepteren aanpassing, en komt ook niet tegemoet aan de behoefte van mensen om elkaar te ontmoeten (onder andere in de openbare ruimte en winkels) en de sociale cohesie te behouden.

Met scootmobielen vinden helaas regelmatig ongevallen plaats. Enerzijds omdat de bestuurder de scootmobiel onvoldoende beheerst. De scootmobiel valt dan om door een ongelijk wegdek of het meepakken van een stoeprand. Anderzijds vinden er ongelukken plaats omdat het voor de veelal oudere gebruiker moeilijk is de verkeerssituatie goed in te schatten.

Daarnaast zijn op veel trottoirs en voetpaden zijn obstakels aanwezig. Dit levert met name voor visueel gehandicapten onveilige situaties op, maar vormt ook een belemmering voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens. Het is daarom van belang dat altijd voldoende obstakelvrije ruimte wordt open gehouden. Het gaat daarbij zowel om handhaving op door derden geplaatste obstakels (terrassen, uitstallingen) maar zeker ook om door de gemeente onhandig geplaatst straatmeubilair. Bijzondere aandacht verdient daarbij ook de aanwezigheid van bomen, waarvan de wortels in sommige gevallen de verharding opdrukken.

Voor blinde en slechtziende voetgangers is het mogelijk om de (zelfstandige) bereikbaarheid van voorzieningen te verbeteren door het aanbrengen van geleidingslijnen en markeringen in de verharding.

Het oversteken van een weg levert voor mensen in een rolstoel, ouders met een kinderwagen en mensen met een rollator soms lastige situaties op als de trottoirband ter plekke niet verlaagd is. In Wassenaar is het al jaren beleid om bij overstekenverlaagde banden toe te passen, dit probleem doet zich dan ook niet veel meer voor.

6.2 Wat willen we

In 2015 is gestart met het plaatsen van opvallend straatmeubilair er rondom de basisscholen en middelbare scholen geplaatst om met name de automobilisten te wijzen op overstekende kinderen/scholieren. Door middel van het aanduiden van schoolzones en het plaatsen van opvallend straatmeubilair kunnen automobilisten bewust worden gemaakt van de aanwezigheid van een school en daarmee de mogelijke confrontatie met schoolkinderen.

Voor ouderen wordt de bereikbaarheid vooral bepaald door de afstand. Door het langer thuis blijven wonen, is de afstand van voorzieningen tot de woning veelal (te) lang om te lopen. Enerzijds kan de oudere inwoner dan gebruik maken van de hulpmiddelen zoals een scootmobiel of de Bijbus, anderzijds is het mogelijk om rustpunten in de looproute voor ouderen te maken, door het plaatsen van bankjes. Deze bankjes zijn in Wassenaar al op grote schaal aanwezig. Doordat ouderen gebruik maken van de openbare ruimte te voet of op de fiets, ontstaat er ook de mogelijkheid anderen te ontmoeten; iets wat van belang is voor een blijvende participatie in de maatschappij.

We willen de openbare ruimte toegankelijk hebben en houden voor mensen met een handicap. We zoeken daartoe actief samenwerking met de Stichting Gehandicapten Wassenaar maar zijn ook in gesprek met Ongehinderd, een instantie die (openbare) gebouwen en de openbare ruimte beoordeeld op toegankelijkheid.

6.3 Acties

Het beleid is er op gericht te blijven zoeken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid van kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers te vergroten.

- Opvallend straatmeubilair plaatsen rondom de basisscholen en middelbare scholen;
- Kinderen bij scholen duidelijk maken waar ze moeten oversteken (door straatmeubilair of voetstapjes op het trottoir)
- Voortzetten van het via de MRDH aanbieden van lespakketten voor scholieren basisschool en middelbare scholen;
- Campagnes gericht op terugdringen snelheidsovertredingen en doorrijden bij zebra's. (Hoogte verkeersboete in 2016: € 370,- !)

Het veilig en toegankelijk maken van het gebruik van de trottoirs en zebra's voor mensen met een fysieke beperking.

- Vermijden en verwijderen obstakels; maatregelen nemen daar waar bomen de doorgang verhinderen. Indien onvermijdbaar zal kap nodig zijn;
- Het waar nodig verlagen van banden waar mensen over steken, waarbij rekening gehouden wordt met de benodigde breedte voor de scootmobielen;
- Bij ontwerpen de Stichting Gehandicapten Wassenaar mee te laten denken en kijken;
- De zebra's uitvoeren in samenwerking met de ANBO of de Stichting Gehandicapten Wassenaar;
- Het plaatsen van bankjes op looproutes naar voorzieningen.

Maatregel	Beleidsdoelstelling
Opvallend straatmeubilair in schoolomgeving	Veiligheid
Voortzetten via MRDH aanbieden lespakketten scholen	Veiligheid
Kinderen bij scholen duidelijk maken waar ze moeten oversteken	Veiligheid
Campagnes gericht snelheidsovertredingen en doorrijden zebra	Veiligheid/leefbaarheid
Vermijden en verwijderen obstakels (eigen en derden)	Veiligheid/bereikbaarheid
Waar nodig verlagen van banden waar mensen oversteken	Veiligheid/bereikbaarheid
Stichting Gehandicapten Wassenaar mee laten denken en kijken	Bereikbaarheid
Zebra's uitvoeren in samenwerking ANBO of SGW	Veiligheid
Plaatsen van bankjes op looproutes naar voorzieningen	Leefbaarheid/bereikbaarheid

7.3 Acties

- Samen met de ruitersorganisatie Paardensportvereniging Koningin Emma een visie ontwikkelen hoe om te gaan met het onderhoud van ruiterspaden (zie Groen en watervisie.)
- Daar waar zich gelegenheden voordoen, vrijliggende ruiterspaden realiseren. In de Groen-en watervisie is de Kokshornlaan genoemd als ontbrekende schakel. Bovendien bestaat er behoefte aan een verbinding van noord zuid via de landgoederen.

Maatregel	Beleidsdoelstelling
In samenspraak met PV Koningin Emma bepalen welke verbeteringen er mogelijk en wenselijk zijn in het netwerk van ruiterspaden	Veiligheid/bereikbaarheid
Ism Koningin Emma visie ontwikkelen onderhoud ruiterspaden	Veiligheid/bereikbaarheid
Daar waar mogelijk vrijliggende ruiterspaden realiseren	Veiligheid/bereikbaarheid

8 Parkeren

8.1 Waar staan we

Het autobezit in Wassenaar was in 2014 494 auto's per 1000 inwoners. Voor de mate van stedelijkheid van de gemeente is dit hoog. Hoewel in Wassenaar relatief veel auto's op eigen terrein geparkeerd kunnen worden, worden ook veel auto's in het openbaar gebied geparkeerd. Met het stijgende autobezit neemt de druk op parkeerplaatsen toe. Tijdens het participatietraject voor het Verkeersplan is aangegeven dat de parkeergelegenheid buiten het centrum als ruim te omschreven is, ondanks het hoge autobezit. Dit geldt inderdaad voor veel wijken en gebieden in Wassenaar.

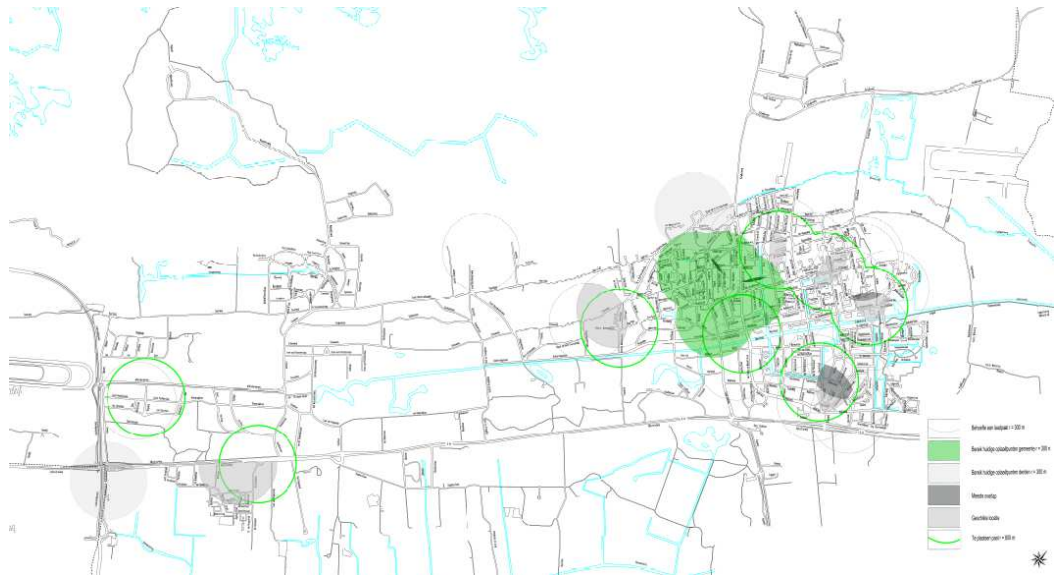
Bij de opzet van vooral de wat oudere wijken rond het centrum is geen rekening gehouden met het huidige hoge autobezit. Dit leidt er toe dat het voor bewoners vaak lastig is de auto in de nabijheid van de eigen woning te parkeren. Maar ook bijvoorbeeld in Duindigt wordt aandacht gevraagd voor een parkeerproblematiek.

Het centrum van Wassenaar en een beperkte schil daar om heen geldt als een blauwe zone. Het parkeerbeleid in het centrum met gratis parkeren in combinatie met een (blauwe zone) wordt als sterk punt aangemerkt door de inwoners.

De parkeergelegenheid in het centrum is voldoende; ook op de vrijdag en zaterdag. De verdeling van de parkeerdruk laat echter te wensen over. Op de grotere parkeerlocaties Berkhei en de parkeergarage onder de Jumbo is nog plek, terwijl op andere locaties op een zaterdag de bezetting meer dan 100% is.

Op basis van het vastgestelde Centrum Verkeersplan 2014/2015 is in 2015 onder andere een start gemaakt met de plannen en uitvoering van de herinrichting van de Luifelbaan en de Van Hogendorpstraat. Hierbij is, ten gunste van de winkelbeleving, het veilig oversteken en het parkeren van fietsen, een besloten aantal parkeerplaatsen te verminderen.

Op dit moment zijn in Wassenaar op twaalf locaties parkeerplaatsen gereserveerd en voorzien van de mogelijkheid tot het laden van elektrische auto's. Onderstaand de locaties, waar deze oplaadpunten gerealiseerd zijn.



Er zijn op dit moment 80 openbare gehandicaptenparkeerplaatsen in Wassenaar en er zijn 900 Wassenaarders met een gehandicaptenparkeerkaart. De verwachting is dat gezien de toenemende vergrijzing, de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen zal toenemen.

Enige jaren geleden is vrachtwagenparkeerbeleid opgesteld en is er voor de gehele gebouwde kom een parkeerverbod voor vrachtwagen en touringcars in van kracht geworden Dit is met bebording aangegeven op alle toegangswegen. Er zijn vervolgens 2 specifieke vrachtwagenparkeerplaatsen aangewezen; beide op het bedrijventerrein Maaldrift.

8.2 Wat willen we

De forse groei van elektrisch rijden zal ook een toenemende vraag naar oplaadpunten in de openbare ruimte tot gevolg hebben. Het bureau 'Over Morgen' heeft voor de Haaglanden gemeentes een prognose gedaan van de in 2020 te verwachten behoefte aan openbare laadpalen en komt daarbij op een verwachte behoefte van circa 130 waar dat er nu nog 12 zijn.

We zullen daarom in deze periode dit uitbreiden, door in regionale samenwerking binnen de MRDH in de komende drie jaren in totaal 50 openbare oplaadplekken te realiseren.

De inwoners van het centrum, waar een blauwe zone geldt, komen in aanmerking voor één parkeeronthefing per woning indien zij niet de mogelijkheid hebben op eigen terrein te parkeren. Ondernemers in het centrum krijgen deze ontheffing niet. Voor sommige ondernemers, die een groot deel van de hele dag aan het laden zijn, is dat een complicerende factor voor hun onderneming. Daar willen we in de vorm van ontheffingen wat aan doen. Hetzelfde geldt voor ondernemers die voor werkzaamheden hun bestelbus in de

directe omgeving van die werkzaamheden moeten parkeren. Ook hier willen we naar een oplossing in de vorm van tijdelijke ontheffingen.

Daarnaast kijken we naar een beperkte uitbreiding van de blauwe zone. Het gaat daarbij om de omgeving Nieuw Rijksdorp en de de Oostdorperweg (gedeelte tussen de Van Zuylen van Nijveltstraat en de Hofcampweg).

In buurten waar zich een tekort aan parkeerplaatsen voordoet zullen wij in overleg treden met bewoners om te bepalen of en op welke wijze de parkeergelegenheid moet en kan worden uitgebreid.

Aangezien grootscheepse uitbreiding van parkeerplaatsen niet meer tot de mogelijkheden behoort, wordt er ook naar andere oplossingen gezocht. Als voorbeeld geldt het stimuleren van autodelen. Door jongeren wordt een auto steeds meer als een gebruiksvoorwerp gezien, waarbij het niet noodzakelijk is hiervan daadwerkelijk eigenaar te zijn.

In overleg met de Stichting Gehandicapten Wassenaar kijken we naar de mogelijkheden tot uitbreiding van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen.

8.3 Acties

Parkeren woonwijken

- In overleg met bewoners kijken naar mogelijkheden om extra parkeren te realiseren in woonwijken, waarbij een integrale afweging gemaakt wordt tussen enerzijds parkeergelegenheid en anderzijds esthetische aspecten, aanwezigheid groen speelmogelijkheden alsmede met het waterbergend vermogen van de omgeving.
- Aanvragen die binnenkomen voor het reserveren van een parkeerplaats voor autodelen positief ontvangen en hier in beginsel kosteloos medewerking aan verlenen.

Parkeren centrum

- (Beperkte) uitbreiding ontheffingenbeleid ondernemers
- Mogelijkheid aanvraag ontheffing blauwe zone ten behoeve van werkzaamheden
- In overleg met bewoners bespreken beperkte uitbreiding blauwe zone
- Betere parkeerbewijzering op de 3-assen voor alle grotere parkeerlocaties
- Intensieve(re) handhaving van zowel parkeren buiten de daarvoor bepaalde locaties als handhaven van doordraaien van parkeerschijf.

Beleid openbare **elektrische laad(parkeer)plekken**

- Het (in regionaal verband) meewerken aan de realisatie door marktpartijen
- Verbetering in gebruik van semipublieke laadpunten, zoals in parkeergarages e.d.
- Reduceren onnodig gebruik van laadpunten, door hoog vermogen snelladers na te streven.
- Extra laadplekken nastreven bij voorzieningen en bedrijven door in overleg te treden met ondernemers en hen in contact te brengen met de marktpartijen die palen leveren.
- Het stimuleren van de mogelijkheden tot het autodelen van elektrische auto's

Maatregel	Beleidsdoelstelling
In overleg met bewoners bekijken of en op welke wijze parkeergelegenheid moet en kan worden uitgebreid	Leefbaarheid
Bij nieuwe ontwikkelingen parkeerkencijfers van CROW hanteren	Leefbaarheid/Bereikbaarheid
Aanvragen parkeerplaats autodelen positief ontvangen	Leefbaarheid/Bereikbaarheid
(Beperkte) uitbreiding ontheffingenbeleid ondernemers	Bereikbaarheid
Mogelijkheid ontheffing blauwe zone tbv werkzaamheden	Bereikbaarheid
Beperkte uitbreiding blauwe zone	Leefbaarheid/Bereikbaarheid
Verbeteren parkeerbewegwijzering naar grote parkeerlocaties	Bereikbaarheid
Intensieve(re) handhaving parkeren	Bereikbaarheid
In regionaal verband realiseren 50 extra laadplekken elektrische auto's	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Verbeteren gebruik semipublieke laadpunten	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Extra laadplekken nastreven bij voorzieningen	Leefbaarheid/bereikbaarheid
Stimuleren mogelijkheden autodelen elektrische auto's	Leefbaarheid/bereikbaarheid

9. Maatregelen

	Maatregel	Beleidsdoelstelling	Kosten	Wanneer
1	Snelheidsbeperkende maatregelen Oostdorperweg	Veiligheid/leefbaarheid	n.t.b	2017
2	Invoeren van 60 zones op erftoegangswegen in buitengebied	Veiligheid/leefbaarheid	n.t.b.	2016-2017
3	Inzetten op Gedragsbeïnvloeding	Veiligheid/leefbaarheid	Reguliere begroting	2016-2020
4	Meer smileys inzetten om bewustwording te bewerkstelligen	Veiligheid/leefbaarheid	Reguliere begroting	2016-2020
5	Inzetten op handhaving	Veiligheid/leefbaarheid	Geen	2016-2020
6	Maatregelen tegen sluipverkeer	Veiligheid/leefbaarheid	n.t.b.	2017-2020
7	Verbeteren ontsluiting Roggewoning	Leefbaarheid/bereikbaarheid	n.t.b.	2016-2020
8	Verbeteren ontsluiting sportpark Mansveltkade	Leefbaarheid/bereikbaarheid	€ 1,4 miljoen	2016
9	Onderzoek doorstoming kruispunt N44 Rozenweg/Rozenplein	Bereikbaarheid	€ 66.000,-	2016
10	Monitoren verkeersdruk op de westelijke parallelweg	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2020
11	Uitvoeringsregels bewegwijzering vaststellen	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
12	Evalueren verkeersmaatregelen rond Violierenweg en Anemonenweg	Veiligheid/leefbaarheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	2017
13	Onderzoek naar (fiets)veiligheid op parallelweg Kerkehout.	Veiligheid	Reguliere begroting	2017
14	Vasthouden aan afspraken verkeerswerende maatregelen	Leefbaarheid/bereikbaarheid	€ 0,-	2016-2020
15	Verbeteren ontsluiting Maaldrift	Veiligheid/bereikbaarheid	Nog te bepalen	Onbekend
16	Ontwikkeling strategisch plan voor ondertunneling N44	Leefbaarheid/bereikbaarheid	€ 60.000,-	2016 - ...
17	Blijven pleiten voor OV verbinding station Voorschoten	Bereikbaarheid	€ 0,-	Doorlopend
18	Lobby HOV/sneltram	Bereikbaarheid	(Voorlopig) reguliere begroting	Doorlopend
19	Ondersteunen Bijbus plus, continueren financiële ondersteuning	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
20	Continueren strandtreintje	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017
21	Afronding VIA44	Veiligheid/bereikbaarheid	n.t.b.	
22	Onderdoorgang Rijnlandroute (laten) realiseren	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Derden	2017-2020
23	Fietsveiligheid bij kruispunt Buurtweg-Zijdeweg	Veiligheid	Onderdeel van project groot onderhoud Waalsdorperlaan	2017
24	Waar mogelijk kwaliteit verharding verbeteren	Veiligheid/bereikbaarheid	Meenemen in onderhoud	Doorlopend
25	Het regionale recreatieve fietsknooppuntennetwerk uitbreiden	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
26	Vervangen fietsklemmen en tulips door zogenaamde nietjes	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017
27	Het plaatsen van aanvullende nietjes waar daar behoefte aan is	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017
28	Weghalen overbodige fietsklemmen	Leefbaarheid	Reguliere begroting	2016-2017
29	Uitbreiding fietsenstallingsmogelijkheden Wassenaarse Slag	Bereikbaarheid	Onderdeel planvorming Wassenaarse Slag	Onbekend
30	Uitvoeringsregel om wildparkeren fietsen/weesfietsen tegen te gaan	Veiligheid/leefbaarheid	€ 0,-	2017

31	Mogelijkheden opladen elektrische fietsen verbeteren	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	2017
32	Opstellen plan van aanpak fietsveiligheid	Veiligheid	Reguliere begroting	2016
33	Realiseren vergevingsgezinde fietspaden	Veiligheid	Meenemen in onderhoud	Doorlopend
34	Aanpak verkeersveiligheid kruising Staablaan-fietstunnel	Veiligheid	€50.000,-	2017
35	Waar mogelijk meer ruimte fietsers	Veiligheid/bereikbaarheid	Meenemen in onderhoud	Doorlopend
36	Stimuleren fietslessen niet Nederlanders	Veiligheid	Onbekend	2016-2020
37	Cursussen voor ouderen met een elektrische fiets of scootmobiel	Veiligheid	Nog te bepalen	
38	Opvallend straatmeubilair in schoolomgeving	Veiligheid	€ 200.000,-	2016
39	Voortzetten via MRDH aanbieden lespakketten scholen	Veiligheid	Campagnes derden	Doorlopend
40	Kinderen bij scholen duidelijk maken waar ze moeten oversteken	Veiligheid	Campagnes derden	Doorlopend
41	Campagnes gericht op snelheidsovertredingen en doorrijden zebra	Veiligheid/leefbaarheid	Begroting	2016-2017
42	Vermijden en verwijderen obstakels (eigen en derden)	Veiligheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
43	Waar nodig verlagen van banden waar mensen oversteken	Veiligheid/bereikbaarheid	Reguliere begroting	Doorlopend
44	Stichting Gehandicapten Wassenaar mee laten denken en kijken	Bereikbaarheid	-	Doorlopend
45	Zebracheck uitvoeren in samenwerking ANBO of SGW	Veiligheid	-	2016
46	Plaatsen van bankjes op looproutes naar voorzieningen	Leefbaarheid/bereikbaarheid	p.m.	Doorlopend
47	Ism Koningin Emma visie ontwikkelen onderhoud ruiterspaden	Veiligheid/bereikbaarheid	p.m.	2016
48	Daar waar mogelijk vrijliggende ruiterspaden realiseren	Veiligheid/bereikbaarheid	p.m.	2016, 2017
49	In overleg met bewoners bekijken of en op welke wijze parkeergelegenheid moet en kan worden uitgebreid	Leefbaarheid	p.m.	2017-2018
50	Bij nieuwe ontwikkelingen parkeerkencijfers van CROW hanteren	Leefbaarheid/Bereikbaarheid	-	Doorlopend
51	Aanvragen parkeerplaats autodelen positief ontvangen	Leefbaarheid/Bereikbaarheid	-	Doorlopend
52	(Beperkte) uitbreiding ontheffingenbeleid centrumondernemers	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
54	Mogelijkheid ontheffing blauwe zone tbv werkzaamheden	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
55	Beperkte uitbreiding blauwe zone	Leefbaarheid/Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2017
56	Verbeteren parkeerbewegwijzering naar grote parkeerlocaties	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016
57	Intensieve(re) handhaving parkeren	Bereikbaarheid	Reguliere begroting	2016-2020
58	In regionaal verband realiseren laadplekken elektrische auto's	Leefbaarheid/bereikbaarheid	€ 45.000,-	2016-2018
59	Verbeteren gebruik semipublieke laadpunten	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Geen kosten	Doorlopend
60	Extra laadplekken nastreven bij voorzieningen	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Kosten erden	2016-2020
61	Stimuleren mogelijkheden autodelen elektrische auto's	Leefbaarheid/bereikbaarheid	Geen kosten	2016-2020

Bijlage A Relatie met ander beleid

A.1 Landelijk, provinciaal en regionaal beleid

Het landelijke verkeersbeleid is vastgelegd in de **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**. In de SVIR (maart 2012) schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 doelen geformuleerd:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De opgave is het faciliteren van de groei van de mobiliteit waarbij de gebruiker voorop staat. Om dit te bereiken, moet de samenhang tussen de verschillende modaliteiten verbeteren en moet gekozen worden voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. Van belang zijn onder andere een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen, waarbij wordt ingezet op betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem en het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen.

Er zijn essentiële onderdelen benoemd in de SVIR die moeten doorwerken in de decentrale verkeers- en vervoerplannen:

- Verbeteren van de bereikbaarheid, onder andere uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT Haaglanden) en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS);
- Het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid;
- Stimuleren van het fietsgebruik;
- Het zorgen voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer;
- Het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Uitgewerkt in het energieakkoord.

Op provinciaal niveau zijn door Provinciale Staten van Zuid-Holland in 2014 de **Visie ruimte en mobiliteit** (VRM) en het bijbehorende programma Mobiliteit vastgesteld. De VRM bevat het strategische beleid met een planhorizon tot 2030.

Het programma Mobiliteit operationaliseert de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken.
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Ter voorbereiding op de per 1 januari 2015 opgerichte Vervoersautoriteit is de **Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA)** voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) opgesteld. De SBA omvat de volgende vijf kerndoelen:

1. Concurrerende economie; werken aan het versterken van de economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische kerngebieden.
2. Kwaliteit van plekken; werken aan het verhogen van de kwaliteit van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties in de metropoolregio door de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van deze locaties te verbeteren.
3. Kansen voor mensen; werken aan het vergroten van de kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs.
4. De duurzame regio; werken aan een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem.
5. Efficiënt en rendabel; werken aan een kostenefficiënt en rendabel vervoerssysteem door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoerssysteem en de ruimte daaromheen.

Op dit moment door de Vervoersautoriteit van de MRDH gewerkt aan het uitwerken van de SBA in een concrete Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Gemeenten en andere (externe) stakeholders worden hierbij betrokken.

A.2 Beleid van naburige gemeenten

De **Haagse Nota Mobiliteit** is in 2011 vastgesteld. Deze nota heeft als motto 'bewust kiezen, slim organiseren' en beschrijft de keuzes die worden gemaakt om, in combinatie met groei van de stad, de

stad leefbaar en bereikbaar te houden. Door te investeren in voorzieningen voor openbaar vervoer en de fiets wordt het gebruik van duurzamere vervoerwijzen gestimuleerd. Tegelijkertijd wordt ook gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid per auto.

In 2015 is in de gemeente Leiden de **Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022** vastgesteld, waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leiden is vastgelegd. Vooruitlopend op realisatie van de Rijnlandroute worden keuzes gemaakt voor de voltooiing van de 'Leidse Ring' door een keuze te maken welke wegen tot deze hoofdwegenstructuur behoren, met als doel een snelle en betrouwbare hoofdstructuur voor de Leidse regio.

Begin 2009 is het **IVVP** (integraal verkeers- en vervoerplan) van de gemeente **Katwijk** vastgesteld. Bereikbaarheid wordt daarbij gezien in relatie tot leefklimaat, het economisch klimaat en ruimtelijke ordening. Het beleid omvat de volgende acht hoofddoelen:

- Creëren van een randwegenstructuur;
- Aanleggen van hoogwaardig openbaar vervoer, inclusief ondersteunend busnet;
- Verbeteren van de (langzaam) verkeersverbindingen tussen de kernen;
- Voorzien in voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen;
- Verkeersveilig inrichten van de verblijfsgebieden;
- Waar nodig eerst infrastructuur aanleggen, dan pas bouwen;
- Beperken van verkeersgerelateerde milieuhinder;
- Het IVVP vormt het beleids- en afwegingskader voor het toekomstige verkeersbeleid in Katwijk.

Tot slot wordt; min of meer gelijktijdig met Wassenaar, ook in de gemeente **Voorschoten** gewerkt aan een Verkeersvisie voor de komende tien jaar. Het bestaande verkeersplan uit 2009 is deels uitgevoerd en wordt geactualiseerd.

A.3 Lokaal beleid

Op basis van **het coalitieakkoord 'Vernieuwen, verbinden en vertrouwen' 2014-2018**, dat is vastgesteld in juni 2014, zijn er in aanvulling op het eerder vastgestelde verkeersbeleid en uitvoeringsmaatregelen, ook al specifiek de volgende projecten ingepland voor de komende jaren:

- het sportparkeerterrein aan de Dr. Mansveltkade omwille van de verkeersveiligheid in Oostdorp
- een groene inrichting van de parkeerplaats Berkhei
- fietskruispunt Hogeboomseweg/ Jaagpad

- realiseren van veilige schoolroutes
- verbetering ontsluiting Wassenaar-noord (Rozenplein)
- kruispunt Hofcampweg/ Starrenburglaan

A.4 Koersdocument en ander sectoraal beleid

In 2014 en 2015 is gewerkt aan het opstellen van een Toekomstvisie en een **Koersdocument**, als uitgangspunt voor de structuurvisie Wassenaar 2015-2025. In het Koersdocument is ten aanzien van de visie op verkeer aangegeven dat Wassenaar mobiel en bereikbaar is met goed doorstromende hoofdroutes en een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer. De volgende richtinggevendende uitgangspunten zijn hierbij benoemd:

- Het blik op de weg wordt zoveel mogelijk ondergronds georganiseerd. Met de gewenste ondertunneling van de N44 wordt bovengronds een nieuw park gecreëerd met wandel- en fietsroutes.
- Het fijnmazige netwerk voor fietsers wordt verder geoptimaliseerd zodat fietsverkeer gestimuleerd wordt.
- Wassenaar is beter aangehaakt op het openbaar vervoernetwerk, o.a. door een lightrailverbinding tussen Den Haag, Leiden en de Bollenstreek.

Ook is er, naast deze verkeersvisie gewerkt aan het opstellen van een groen- en watervisie, een woonvisie en een economische visie. Bij het opstellen van het Koersdocument en ter voorbereiding van de genoemde sectorale visies is een uitgebreid participatietraject doorlopen, waarbij veel kennis van de Wassenaarse bevolking ingebracht is ten aanzien van knelpunten en mogelijkheden voor divers sectoraal beleid (meer hierover in hoofdstuk 12 Participatie). De meeste punten die genoemd zijn in dit traject, hebben op enigerlei wijze een plek gekregen in deze visie. In de bijlage staan deze punten allemaal nog eens op een rijtje.

Begin 2014 is het **Actieplan Geluid Wassenaar 2014-2018** vastgesteld. Hierin is de geluidsbelasting op woningen beoordeeld als gevolg van het wegverkeer op basis van de geluidskaart 2011.

De gemeente Wassenaar heeft voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs deze wegen de volgende plandrempels vastgesteld:

- 63 dB Lden
- 58 dB Lnight

Aanvullende wijziging van de categorisering van wegen in deze verkeersvisie, heeft gevolgen voor de geluidsbelasting op de woningen. Een verhoging van de maximumsnelheid op een bepaalde weg en/of een wijziging van de inrichting (verharding) van de weg heeft gevolgen voor de geluidsbelasting. Deze gevolgen zullen in ogenschouw genomen moeten worden bij de besluitvorming.

Een verlaging van de maximumsnelheid op een weg heeft daarentegen een positief effect op de geluidsbelasting.

Daarnaast zijn er ook, zoals eerder in deze visie aangestipt, externe ontwikkelingen, die de geluidsproductie door auto's terugdringen (bijvoorbeeld stillere banden en elektrische auto's).

Bijlage B Uitkomsten Participatie

Wijze van participatie

Voor de verkeersvisie en ook voor verkeer als onderdeel van de structuurvisie, heeft er een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. In 2014 zijn er diverse avonden georganiseerd voor inwoners, ondernemers, wijkverenigingen en andere belangenorganisaties. Daarin zijn diverse onderwerpen aangesneden en is er gezamenlijk een SWOT-analyse uitgevoerd. Hiermee werden de sterkte en de zwakke kanten van het verkeer in Wassenaar in beeld gebracht en de kansen en bedreigingen.

Uitkomsten

De uitkomsten uit de SWOT-analyse zijn hieronder in het kort weergegeven.

Sterk

Bereikbaarheid auto: de 3 assen.
30 km zones
Fietspaden/mogelijkheden voor langzaam verkeer
Recreatie
Goede verbinding naar Leiden en Den Haag:
Parkeren centrum

Zwak

Ontsluiting:

- Ontsluiting Kerkehout
- Ontsluiting Nieuw Wassenaar (Verkeer richting Scheveningen moet omrijden via Rijksstraatweg; dit geeft veel vertraging mede door afstelling stoplichten)
- Roggewoning slecht bereikbaar (verkeer op Buurtweg/Zijdeweg is veel te druk met name bij sportwedstrijden; wegen fysiek niet toegerust voor deze verkeersstromen)
- Verkeer rond Voorlinden (is al druk met bouwverkeer; wordt nog drukker; Buurtweg te smal voor bussen)
- Rozenplein vaak verstopt
- Ontsluiting Maaldrift ondernemers--- Amerikaanse school (zie ook memo toekomstvisie verkeer bewonerscommissie Violierenweg- Van Cranenburchlaan -Oost)
- Geen goede aansluiting Wittenburgerweg op Norah richting Scheveningen
- Geen goede wegen voor doorgaand verkeer
- Afvoer en toevoer van de wegen zijn gebrekkig voor verschillende situaties (hulpdiensten zoals de Ambulance)

Centrum:

- Bij evenementen loopt Wassenaar centrum + buitengebied vol (Tinadag)
- Aanvoer winkels dmv vrachtverkeer moeilijk in voetgangersgebied (vrachtwagens blokkeren het gebied en staan soms wel 45 min stil voor laden en lossen)
- Vooral straten centrum vaak te smal voor 2-richtingverkeer (auto's worden breder waardoor bij passeren fietsers in het gedrang komen)
- Slechte doorstroming in centrum (er zijn/rijden te veel auto's)
- Smalle straten centrum

Fietsen:

- Johan de Wittstraat moeilijk voor fietsers (komen in gedrang door passerende en parkerende auto's; gedeelte tussen rotonde Lange Kerkdam en Van Zuylen)
- Te weinig fietsenrekken in centrum

OV:

- Slechte OV mogelijkheden
- Bereikbaarheid per openbaar vervoer?
- OV is met name in de avonduren ondermaats
- De west-oostverbinding is non-existent

A44/N44:

- RW 44 overvol bij vastlopen A4
- Rijksweg doorsnijdt de gemeente
- A4 vol → A 44 vol
- Problemen op de rijksweg 44 → alle lokale wegen overvol
- Verkeersregelinstallaties N 44 (het nieuwe verkeerslichtensysteem is een ramp. Stoplichten zo afgesteld dat lokaal verkeer moet wachten op doorgaand verkeer; hierdoor lange wachttijden op lokale toevoerwegen. Afstelling moet primair op doorstroming van deze wegen zijn gericht.)
- Te veel ontsluitingen op N44 inclusief stoplichten
- Files op de N 44
- Veel verkeer sluipt van de A4

Sluipverkeer:

- Veel sluipverkeer Katwijk – Den Haag en v.v. (via Katwijkseweg)

Overig:

- Bewijzering naar Meijndel is moeilijk (slecht aangegeven)
- Verkeer op drukke wegen → geluidsoverlast
- Te veel verschillende verkeersstromen op de Raaphorstlaan (alle verkeersstromen lopen door elkaar heen)
- Afstemming van ruimtelijke ordening en snelle bereikbaarheid van voorzieningen voor ouderen verdient radicaal andere aanpak (verzorgende instellingen zijn nu aan de rand van de gemeente gesitueerd. Nu het beleid is om ouderen langer in hun eigen huizen te laten wonen moet hiermee rekening worden gehouden ten aanzien van de aanwezigheid/bereikbaarheid van voorzieningen in het centrum?)

Kansen

- Verkeersoverlast in woonwijken tegengaan
 - Inrichting openbare ruimte aanpassen aan dorpse karakter (verlichting, bestrating, groen, etc) – en zo ook **verkeersveiligheid bevorderen** - Quote *'dorpse inrichting zorgt er zo voor, dat auto's 5-10 km/u langzamer rijden'*
 - Nieuwe aansluiting op de A44 bij Maaldrift
 - Nieuwe autoaansluiting Terweerlaan Deijlroord (om knelpunt Rozenplein te ontlasten)
 - Nieuwe afrit voor roggewoning op N14
 - Handhaving!!!! (zowel parkeren als snelheid) - quote *'ik zou daar wel 20 uitroepkens bij willen plaatsen'* – quote: *'als geld een probleem is: je kunt ook een paar vogelhuisjes bij het tuincentrum halen, wat strepen opschilderen, en ophangen langs de weg – ze zien het verschil toch niet'*
 - Weren doorgaand verkeer uit dorp, doorstroming hiervan bevorderen bijvoorbeeld door ondertunneling N44
- Faciliteren fietsverkeer (zowel stimuleren als veiliger en aangener maken)
 - Meer ruimte en voorrang voor fietsers (gescheiden rijbanen, fietsstraten, tunnels)
 - Verbeteren fietspaden
 - Witte fietsenplan
- Generatie van extra verkeer beperken en/of op goede wijze accommoderen
 - Geen woningbouw op Valkenburg

- Let op ontwikkelingen bij sportaccommodaties (steeds meer feesten, partijen en andere activiteiten die voor veel extra verkeersdruk zorgen)

Bedreigingen

- Toename verkeersdruk
- Rijnlandroute
- Extra activiteiten sportverenigingen
- Sluipverkeer
- Verkeer Raaphorstlaan
- Groei bevolking Valkenburg
- Starrenburglaan verkeersongevallen
- Elektrische fietsen en te snelle scooters
- Te weinig onderhoud fietspaden
- Minder regionaal Openbaar Vervoer

Betrokkenheid bij een Verkeersplan

Zoals uit dit Verkeersplan al blijkt, zijn vrijwel alle onderwerpen die hierboven zijn aangestipt op enigerlei wijze terug gekomen in het plan. De inbreng van zoveel mensen is zeer waardevol gebleken. Iedereen is ten slotte ten aanzien van verkeer ervaringsdeskundige en de inwoners en ondernemers kennen de situatie ter plekke het best. Zij ervaren elke dag de verkeerssituatie en de gevolgen ervan. Grootschalige participatie als deze is dan ook zeker bij een volgend Verkeersplan weer te overwegen.

Ook de vroege betrokkenheid van de raad bij het opstellen van dit plan, in de vorm van een raads werkgroep, is als positief ervaren en voor herhaling vatbaar.