

Realisatieplan

November 2022 versie 2.1



2022-2030

1. Inleiding

In de gemeente Wassenaar werken we met elkaar aan een veilig, groen en internationaal dorp, dat in beweging is, waarbij we bouwen aan een solide basis, die duurzaam en toekomstbestendig is, waar we denken in mogelijkheden en waar iedereen meedoet.

Wassenaar, een dorp in beweging. Veel beweging. Teveel beweging als we dit letterlijk nemen. Dit was de aanleiding tot een groot verkeersonderzoek waarbij onderzocht is waar het verkeer vandaan komt, waar de knelpunten zich bevinden en waar de inwoners zich zorgen over maken. Verkeer leeft in Wassenaar en iedereen voelt zich hierbij betrokken. De response op het onderzoek was groot en de meningen verdeeld. Op basis van metingen is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling. Alle subjectieve en objectieve registraties zijn opgenomen en verwerkt in fase 1 in het rapport 'Verkeersonderzoek Wassenaar' door Royal HaskoningDHV. Het verkeersonderzoek had als doel *"een bijdrage leveren aan de toekomstvisie Wassenaar 2030. Dit betekent concreet dat we moeten komen tot oplossingen om Wassenaar richting 2030 veiliger en leefbaarder te maken met behoud van haar karakter. Hiervoor willen we het aanbod van het verkeer en de draagkracht van het Wassenaarse wegennet meer in overeenstemming brengen met elkaar"*.

In september 2021 heeft de gemeenteraad het rapport *Verkeersonderzoek Wassenaar* van RHDHV deels vastgesteld waarbij de volgende beslispunten zijn bekrachtigd:

- De vijf kansen uit het verkeersonderzoek Wassenaar d.d. 27 mei 2021 vaststellen als uitgangspunten voor een realisatieplan richting het jaar 2030:
 - A. Verminderen interne autoverplaatsingen in Wassenaar en verbeteren verkeersveiligheid van de langzame verkeerdeelnemer
 - B. Alternatieven voor doorgaand verkeer op de relatie Den Haag – Wassenaar – Katwijk en vice versa
 - C. Alternatieven voor verkeer op de relatie Leiden – Wassenaar – A44/N44 en vice versa
 - D. Het verkeer evenwichtig verdelen over de wegen
 - E. Lokaal maatwerk leveren voor verkeersveiligheid en aandachtspunten (aangedragen in enquête, kennissessie en website)
- Extra aandacht schenken aan verkeersveiligheid bij scholen en hier in de nadere uitwerking ook aandacht aangeven

- Het vergroten van de verkeersveiligheid en verbeteren van een snelle verkeersafwikkeling ter vermindering van filevorming op de rotonde Rozenplein
- Verder ontmoedigen toegang toekomstige 30 km/u wegen uitvoeren als proef
- Realiseren van de overige genoemde quick wins bij het besluit te weten:
 - Ontmoedigingsmaatregel doorgaand verkeer vanuit Leiden
 - Mobiliteitsmakelaar voor fiets en OV projecten en gedragsverandering
 - Fietsoversteeklocaties Groot Haesebroekseweg
 - Eerste verbetering verkeersveiligheid op 50 km/u wegen

Toelichting realisatieplan

Het vervolg op het besluit van de gemeenteraad is het opstellen van een realisatieplan. Dit plan geeft inzicht in uitvoeringsmaatregelen/deelprojecten die voortkomen uit de vijf kansen. Zo wordt er de komende jaren gewerkt aan een leefbaar en veilig Wassenaar. In december 2021 is een eerste versie van het Realisatieplan vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna heeft het plan ter inzage gelegen en hebben veel inwoners gereageerd. Deze reacties, het verkeersonderzoek Wassenaar van RHDHV én het coalitieakkoord Wassenaar 2022-2026 'Zelfbewust, Duurzaam en Realistisch' dat in juni 2022 is gepresenteerd, zijn als input gebruikt voor de wijzigingen in dit realisatieplan ten opzichte van het Realisatieplan 1.0. Daarom ligt nu een tweede versie voor.

De uitwerking van de projecten wordt in verschillende snelheden doorontwikkeld. Voor sommige projecten is nader onderzoek noodzakelijk en medewerking van diverse stakeholders waardoor deze een langere doorlooptijd kennen. Andere projecten zijn eenvoudig te realiseren en kennen een kortere doorlooptijd.

De projecten en bijbehorende deelprojecten zijn vervolgens ook geprioriteerd. Projecten hebben korte en lange doorlooptijden en kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd omdat dit de doorstroming in het dorp kan belemmeren. Daarnaast is personele capaciteit beperkt beschikbaar. Een deel van de werkzaamheden zal daarom extern uitgezet moeten worden en/of zal later in de planning worden opgepakt voordat hier kan worden overgegaan tot realisatie.

In dit realisatieplan wordt per kans een nadere toelichting gegeven op de verschillende aspecten die van belang zijn om de denkrichtingen te vertalen in projecten. In dit realisatieplan wordt per kans ingezoomd op:

1. Beoogd effect van het (deel)project (toelichting op beoogde effect op de volgende onderdelen: afname verkeer, verbetering verkeersveiligheid en verbetering doorstroming)
2. Nadere toelichting projecten
3. Aanpak verdere uitwerking projecten en/of uitwerking specifieke maatregelen
4. Participatie. Hierbij wordt aangesloten op de participatieverordening 2021. Voor ieder traject wordt het doel, de doelgroep en het participatieniveau van de betrokkenen (meeweten, meedenken, meewerken of meebepalen) vastgesteld.
5. Kosten
6. Planning en doorlooptijd

Tijdens het verkeersonderzoek zijn denkrichtingen uitgewerkt die zijn gekoppeld aan meerdere kansen. In dit realisatieplan gaan we aan de slag met deze denkrichting en wordt dit vertaald in projecten. In dit realisatieplan is ervoor gekozen om projecten met een positief effect bij meerdere kansen slechts eenmaal toe te lichten overeenkomstig de conclusies uit het verkeersonderzoek Wassenaar. In de onderstaande tabel zijn alle projecten, waar meerdere deelprojecten onderdeel van zijn, gekoppeld aan de beoogde kansen.

Project		A	B	C	D	E
1	Aantrekkelijker maken van alternatieve vervoersmethoden (denkrichting 10)	X			X	
2	Verbeteren verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemers (denkrichting 10)	X			X	
3	Interne mobiliteit en bereikbaarheid De Pauw (denkrichting 10)	X			X	
4	Verdere invoering 30 km/h binnen de bebouwde kom (denkrichting 2)		X		X	
5	Backershagenlaan zuid éénrichting (denkrichting 15)		X		X	
6	Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag (denkrichting 12)		X		X	
7	Plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren (denkrichting 5)		X			
8	Realisatie aansluiting Maaldrift en en Lange Kerkdam (denkrichting 9)			X		
9	herinrichting Rozenplein en Rozenweg (denkrichting 11)			X		
10	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen.					X

11	Verhogen verkeersveiligheid op 50 km/u wegen					X
12	Afstemming Avalex routing afvalinzameling					X

Dit betekent concreet dat kans D niet specifiek wordt toegelicht, omdat alle projecten onder kans D al behandeld zijn bij kans A, B of C. Daarnaast zijn in het *verkeersonderzoek Wassenaar* (naast de denkrichtingen die in het realisatieplan worden uitgewerkt tot project) ook diverse alternatieve denkrichtingen onderzocht. Deze zijn in het verkeersonderzoek beoordeeld en als niet wenselijk benoemd of in gewijzigde vorm opgenomen in dit realisatieplan. In het realisatieplan worden de afgevalen denkrichtingen niet verder behandeld. Bij de uitvoering van het realisatieplan wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de samenhang met andere grote dossiers die ook in het coalitieakkoord zijn benoemd zoals de ontwikkeling van Valkenhorst, N441, N44 en de RijnlandRoute. In dit realisatieplan zijn geen projecten opgenomen die hier een directe relatie mee hebben, al hebben nagenoeg alle projecten wel invloed op de ontwikkelingen die op regionaal niveau spelen. Het realisatieplan richt zich in eerste instantie op projecten in en om Wassenaar zelf.

Communicatie

Inwoners en stakeholders worden geïnformeerd via www.wassenaar.nl en social mediakanalen van Wassenaar. Daarnaast worden de relevante doelgroepen tijdens de participatietrajecten geïnformeerd en betrokken. Omdat communicatie en participatie een belangrijk onderdeel is van de nadere uitwerking van de plannen zal per project een passende participatiestrategie worden bepaald op basis van de participatieverordening van de gemeente Wassenaar. Hierdoor worden de inwoners in staat gesteld zo veel als past te participeren binnen de verschillende projecten. Verder in het plan wordt per project alvast een eerste aanzet gedaan wie en hoe de stakeholders betrokken kunnen worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het overzicht uit het participatiekompas.

Rol van de Stakeholders	Mee-weten	Mee-denken	Mee-werken	Mee-bepalen
Rol van de gemeente				
Reguleren	X			
Regisseren	X	X		
Stimuleren	X	X	X	
Faciliteren	X	X	X	X
Loslaten				

2. Kans A

Verminderen interne autoverplaatsingen in Wassenaar en verbeteren verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer

1. Beoogd effect

Afname van 5% van de autoverplaatsingen in 2030 zowel intern in Wassenaar als externe verplaatsingen binnen een hemelsbrede afstand van 7,5 tot 20 km vanaf Wassenaar.

2. Toelichting projecten

Wassenaar genereert als gemeente zelf dagelijks veel verplaatsingen waarvan het merendeel wordt afgelegd met de auto. Een deel van deze verplaatsingen kan ook worden gemaakt met een ander vervoersmiddel zoals een fiets, scooter, lopend of met het openbaar vervoer. Doel van dit project is om de inwoners van Wassenaar te stimuleren vaker de afweging te maken: *“moet ik deze verplaatsing met de auto maken of kan het ook anders”*. Door een structurele afname van het aantal autoverplaatsingen wordt het verkeersbeeld in Wassenaar rustiger, draagt het bij aan de gezondheid, leefbaarheid, veiligheid en verhoogt het zelfbewustzijn van de inwoners van Wassenaar. Binnen deze projecten creëren we meer ruimte voor de langzame verkeersdeelnemer.

3. Aanpak nadere verkenning projecten en/of uitwerking specifieke maatregelen

Om deze projecten binnen kans A te kunnen realiseren, wordt gekeken naar verschillende projecten en bijbehorende deelprojecten die hieronder worden toegelicht. Deze deelprojecten kunnen onafhankelijk worden uitgevoerd. De deelprojecten zijn onder te verdelen in drie projecten met diverse deelprojecten:

- Project 1: Aantrekkelijker maken van de alternatieve vervoersmethoden
- Project 2: Verbeteren verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemers
- Project 3: Interne mobiliteit en bereikbaarheid De Paauw/ gemeentekantoor

Project 1: Aantrekkelijker maken van alternatieve vervoersmethoden

- Uitbreiding deelmobiliteit (deelscooters en -fietsen). Er worden afspraken gemaakt met aanbieders van deelmobiliteit (o.a. Felyx, Samen Slim Wassenaar en Greenwheels) en E.B.S. over de uitrol van dit type

vervoer. Hierbij wordt goed gekeken naar logische en veilige stallingsplaatsen en het aanleggen van de benodigde infrastructuur zoals het plaatsen van laadpalen en reserveren van parkeerplaatsen voor fietsen. Hieraan verbonden verkennen we de verschillende mogelijkheden om een netwerk van hubs op te zetten binnen de gemeenten, waarbij deze vormen van deelmobiliteit een belangrijke rol spelen.

- Inzet publiekscampagne in samenwerking met Ways2go/Zuid Holland Bereikbaar voor promotie fietsen en wandelen.
- Inzet publiekscampagne in samenwerking met Ways2go/Zuid Holland Bereikbaar voor promotie openbaar vervoer.
- Samen met Zuid Holland Bereikbaar gaan we in gesprek met (grotere) werkgevers als Duinrell, zorginstellingen, scholengemeenschappen, en detailhandel binnen de dorpskern over hun mobiliteitsbeleid. Doel is werknemers te motiveren alternatieven voor de auto te gebruiken. Bijvoorbeeld probeeracties rondom e-bikes, kortingen bij de lokale fietsenmaker, en ondersteuning bij het vinden van subsidies voor de mobiliteitstransitie.
- Alternatieven vrachtvervoer. We streven naar een vermindering van het vrachtverkeer in het dorp. Met de ondernemers wordt onderzocht hoe we dit doel bereiken. Een centrale hub voor goederenoverslag aan de rand van het dorp, waar goederen gebundeld worden voor bevoorrading binnen de bebouwde kom, kan mogelijk leiden tot een forse vermindering van het aantal busjes en vrachtwagens. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht tot bevoorrading via de (elektrische) scooter, bakfiets of een tuktuk en wordt een lengtebeperking ingesteld in het centrum. Tot slot wordt overwogen of het invoeren van venstertijden voor vrachtverkeer, gebaseerd op de omvang van de voertuigen en de noodzaak om op dat moment in het dorp te zijn, mogelijk is en op welke wijze dit verder vorm kan worden gegeven.
- De gemeente bestudeert de mogelijkheid om als onderdeel van nieuwe aanbestedingsprocedures, eisen te stellen met betrekking tot het vervoer van goederen en personeel. Prioriteit hierbij is de mate van verkeer bij bouwprojecten omlaag te brengen door in te zetten op slimmere mobiliteit. Zo kan als eis worden gesteld dat werknemers met eigen vervoer verzamelen op een vooraf aangewezen locatie buiten het dorp, waarvandaan ze gelijktijdig met een busje naar locatie worden gebracht. Indien mogelijk, wordt deze maatregel op zo kort mogelijke termijn ingevoerd.
- De gemeente maakt afspraken met Duinrell voor het promoten van het gebruik van OV en de fiets door gasten van het park, en faciliteert het autogebruik van en naar Duinrell minimaal. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van een combiticket met het openbaar vervoer of een deelfietsensysteem. Het actief inzetten op de fiets, deelmobiliteit en het

openbaar vervoer gaat niet alleen op voor evenementen zoals de Tina-dag.

- Meer aandacht voor de mobiliteit van de toeristische bezoeker. In samenwerking met VVV Wassenaar en de inzet van communicatie stimuleren we toeristen een bezoek af te leggen met de (huur)fiets of een andere vorm van deelmobiliteit. Ook zorgen we voor betere bewegwijzering van de toeristische fietsroutes in het gebied en geven we die duidelijker aan in routeplanners. Daarnaast verkennen we de mogelijkheid om vernieuwende mobiliteitsmaatregelen op te nemen in het nieuwe strand- en evenementenbeleid.
- Verbetering fietspaden. Cruciaal onderdeel van de aantrekkingskracht van de fiets is een veilige en aantrekkelijke fietsinfrastructuur. De fietspaden worden verbeterd en er komen laadpalen voor de elektrische fiets en veilige en toegankelijke fietsenstallingen. Hiervoor zijn al plannen ontwikkeld bijvoorbeeld voor een betere fietsroute bij de N44 en de focus op fietsen in de duinen, in samenwerking met verschillende andere stakeholders (MRDH, Dunea, Provincie Zuid-Holland). Deze plannen worden uiteraard afgestemd met de aan te pakken knelpunten uit het Fietsveiligheidsplan.
- Meer fietsparkeerplaatsen bij Meijendel, Wassenaarse slag en rondom OV-haltes in Wassenaar. Ook realiseren we meer fietsparkeerplaatsen in het winkelgebied.
- Parkeren. Er wordt een nieuw parkeerbeleid opgesteld, waarin onder andere aandacht wordt besteed aan parkeren bij natuurgebieden, het centrum en het parkeren van de fiets in de buitenruimte bij nieuwbouwprojecten.

Project 2: Verbeteren verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemers

- Verbeteren verkeersveiligheid (omgeving) scholen. Enerzijds is dit te bereiken door gedragsverandering. Dit gebeurt onder andere door het faciliteren van verschillende verkeerseducatieprogramma's op de scholen (School op Seef, Totally Traffic). Ook wordt met de Schooladviesdienst en de scholen gezamenlijk onderzocht waar nog meer behoefte aan is op het vlak van verkeerseducatie. Daarnaast maken we gebruik van bestaande campagnes; daar waar nodig worden deze op maat gemaakt voor Wassenaar. Anderzijds worden in overleg met scholen fysieke aanpassingen gedaan. In de afgelopen jaren is al een aantal infrastructurele maatregelen rondom scholen getroffen om de schoolomgeving veiliger te maken. Verdere aanpassingen kunnen zijn: het inrichten van schoolstraten, aanvullende fysieke aanpassingen aan de infrastructuur rondom scholen, de realisatie van meer fietsparkeerplaatsen om het fietsen naar school

aantrekkelijker te maken, afspraken met Avalex over het ophaalschema van mini-containers in relatie tot haal- en brengtijden bij scholen en parkeren op afstand van de scholen.

- Verkeersveiligheid ouderen. Voor ouderen wordt het bestaande programma 'Doortrappen' ingezet, waarbij ouderen worden gestimuleerd meer te fietsen zodat ze actief en mobiel blijven. Meer informatie hierover is ook te vinden in de raadsinformatiebrief omtrent het Fietsveiligheidsplan Wassenaar.
- Op het fysieke vlak worden de knelpunten uit het Fietsveiligheidsplan stapsgewijs aangepakt, om zo de veiligheidssituatie te verbeteren. De eerste aanpassingen hiervoor vinden najaar 2021 nog plaats. Denk hierbij aan het verkeersveiliger maken van de fietsoversteken. Voor de aanpak van deze knelpunten is apart €100.000 gereserveerd in het kader van het Fietsveiligheidsplan.
- Naast de knelpunten uit het Fietsveiligheidsplan wordt bij herinrichting van straten prioriteit gegeven aan fietsers. Als straten toe zijn aan een opknapbeurt komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- De tabel met input vanuit de bewoners van Wassenaar bij het verkeersonderzoek (bijlage C) bevat ook knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Onder Kans E worden deze knelpunten benoemd en verder uitgewerkt als potentiële quick wins.

Project 3: Interne mobiliteit en bereikbaarheid De Paauw/ gemeentekantoor

De gemeentelijke organisatie van Wassenaar heeft een voorbeeldfunctie naar haar inwoners. Recentelijk (18-05-2021) is een motie aangenomen met de oproep aan het college om medewerkers, collegeleden en raadsleden te stimuleren zich te voet of met de (elektrische) fiets naar De Paauw te begeven. Zeker nu De Paauw het nieuwe bestuurlijke centrum van de gemeente Wassenaar gaat worden, is het zaak om kritisch naar de eigen mobiliteit te kijken. Dit resulteert in de volgende acties:

- Vragenlijst omtrent het reisgedrag van medewerkers en het uitvoeren van een mobiliteitsscan binnen de gemeentelijke organisatie om een beeld te vormen van de kansen voor een meer duurzaam mobiliteitsbeleid.
- Een verkenning naar de mogelijkheid voor meer (elektrische) deelfietsen of scooters van de gemeente op het gemeentekantoor en/of De Paauw.
- Het opzetten van een interne communicatiecampagne, waarin gewezen wordt op alternatieve manieren om op het werk te komen.

- Herziening van het reiskostenbeleid. Mogelijke criteria die hier een rol kunnen spelen zijn reistijd, reisafstand, en manieren waarop medewerkers naar het werk komen (kilometervergoeding voor auto en fiets/ specifieke OV-vergoeding).
- Op het fysieke vlak wordt kritisch gekeken naar de parkeerinfrastructuur en de fietsvoorzieningen. Zo realiseren we een veilige, schone en goed toegankelijke fietsenstalling, laadvoorzieningen voor elektrische fietsen, en een toereikend aantal fiets- en autoparkeerplaatsen bij De Paauw.

4. Participatie

Participatie en draagvlak zijn cruciaal voor het succes van bovenstaande maatregelen.

Voor ieder project wordt een separaat participatieplan gemaakt. Als het gaat om gedragsverandering is het belangrijk om de betrokkenen mee te laten denken over de voorgestelde maatregelen. De doelgroepen van de participatietrajecten worden specifiek bepaald, waarbij we verder denken dan 'de bewoners'. Scholieren, jongeren, toeristen, dagtoeristen, ondernemers en leveranciers zijn voorbeelden van specifieke doelgroepen. In te zetten middelen zijn bijvoorbeeld lessen op school, enquêtes voor toeristen, gesprekken met leveranciers en ondernemers Wassenaar.

5. Kosten

Voor het uitvoeren van de punten uit het Fietsveiligheidsplan (verbeteren fietsveilig verkeersgedrag en aanpakken knelpunten) is reeds een bedrag van €100.000 beschikbaar gesteld.

De kosten van de uitwerking van de overige maatregelen betreffen beperkte en grotendeels incidentele uitgaven. Voorgesteld wordt om hier een apart bedrag van €50.000 voor te reserveren als eerste post voor de maatregelen rondom gedragsverandering. De exacte invulling van deze uitgaven wordt nader gedefinieerd bij de uitwerking van de plannen. Hiermee komt het budget voor deze plannen uit op €150.000. Er wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande aanbod, de capaciteit en kennis van Zuid Holland Bereikbaar en de MRDH. Denk hier bijvoorbeeld aan de programma's voor verkeerseducatie en bestaande publiekscampagnes

Sommige uitgaven, met name op het vlak van de infrastructuur, werven van vrachtverkeer of mogelijke subsidieregelingen, zullen groter en/of structureler van aard zijn. Wanneer dit het geval is, worden de uitgewerkte voorstellen eerst voorgelegd aan de Raad. Ook wordt gekeken of bepaalde uitgaven subsidiabel zijn in het kader van de verduurzaming van het mobiliteitsbeleid.

6. Planning en doorlooptijd

Een aantal maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid (met name de fietsveiligheid rondom de scholen) zijn reeds opgepakt en worden komend jaar verder uitgevoerd. Voor het aanpakken van de knelpunten uit het Fietsveiligheidsplan is een planning aangemaakt in samenspraak met de uitvoering. Ook wordt op korte termijn een publiekscampagne voor het bevorderen van het OV en fietsgebruik ontwikkeld.

De interne verkenningen en gesprekken in samenwerking met Zuid Holland Bereikbaar zijn reeds in gang gezet. De looptijd van deze trajecten bedraagt 2-4 maanden, waarna op een aantal thema's (vrachtverkeer, interne mobiliteit, deelmobiliteit, toeristisch verkeer, fietsparkeerplekken) concrete plannen van aanpak moeten liggen om in de eerste helft van 2023 te worden uitgevoerd. De precieze uitwerking en implementatie van deze plannen is mede afhankelijk van verschillende partners. Wat betreft de eigen organisatie hebben we het reisgedrag van onze medewerkers onderzocht, en zijn we bezig om de kansen voor meer duurzaam reisgedrag uit te werken tot beleid.

Kans/ project	Deelprojecten	Type maatregel	Kosten	Externe ondersteuning	Vorbereiding	Uitvoering
A	Publiekscampagne promotie fiets, OV en voetgangers	Korte termijn	€ 50.000	Nee	2023	2023
	Werkgeversaanpak mobiliteitstransitie	Middellange termijn		Ja	2023	2024-2025
	Minder vrachtverkeer in Wassenaar	Middellange termijn		Nee	2022	2023-2025
	Afspraken mobiliteitsbeleid Duinrell	Korte termijn		Ja	2023	2023
	Publiekscampagne bezoekers Wassenaar	Korte termijn		Nee	2023	2023
	Verhoging aantal fietsparkeerplaatsen	Korte en middellange termijn		Nee	2021-2022	2022-2026
	Verbeteren fietsveilig gedrag	Korte termijn		Nee	2021-2022	2022-20
	Verkeersveiligheid rondom scholen verbeteren	Korte en middellange termijn		Ja	2022	2022-2023
	Realiseren duurzaam mobiliteitsbeleid gemeente intern	Middellange termijn		Nee	2021-2022	2022-2024
	Realisatie fietsveiligheidsplan	Korte en middellange termijn	€ 100.000	Nee	2021	2022-2024

3. Kans B

Alternatieven voor doorgaand verkeer op de relatie Den Haag – Wassenaar – Katwijk en vice versa

1. Beoogd effect

Uit nadere analyse van de verkeersdata Wassenaar is geconcludeerd dat in Wassenaar op diverse wegen sprake is van een hoog percentage doorgaand verkeer tussen de N441 (Katwijkseweg) en de N14/N44. Dit wordt gezien als ongewenst. De projecten binnen deze kans moeten ertoe bijdragen dat dit ongewenst doorgaand verkeer niet langer gebruik maakt van de Wassenaarse wegen als zij geen bestemming hebben binnen Wassenaar omdat de route door Wassenaar niet sneller is en de doorgaande automobilist de route als ongewenst gaat ervaren.

2. Toelichting projecten

Binnen deze kans is sprake van vier projecten:

- Project 4: Verdere invoering 30 km/h binnen de bebouwde kom
- Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan-Zuid
- Project 6: Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag
- Project 7: Plaatsing toeritdoseerinstallatie om ongewenst doorgaand verkeer te weren

In het verkeersonderzoek is geconstateerd dat de komst van de Rijnlandroute in 2023 een verlichting biedt van de verkeersdruk in Wassenaar en op de N44. Dit zorgt voor een verschuiving van verkeer vanuit Wassenaar naar de N44 waardoor de druk op de Wassenaarse wegen al enigszins afneemt. Dit is echter nog onvoldoende waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

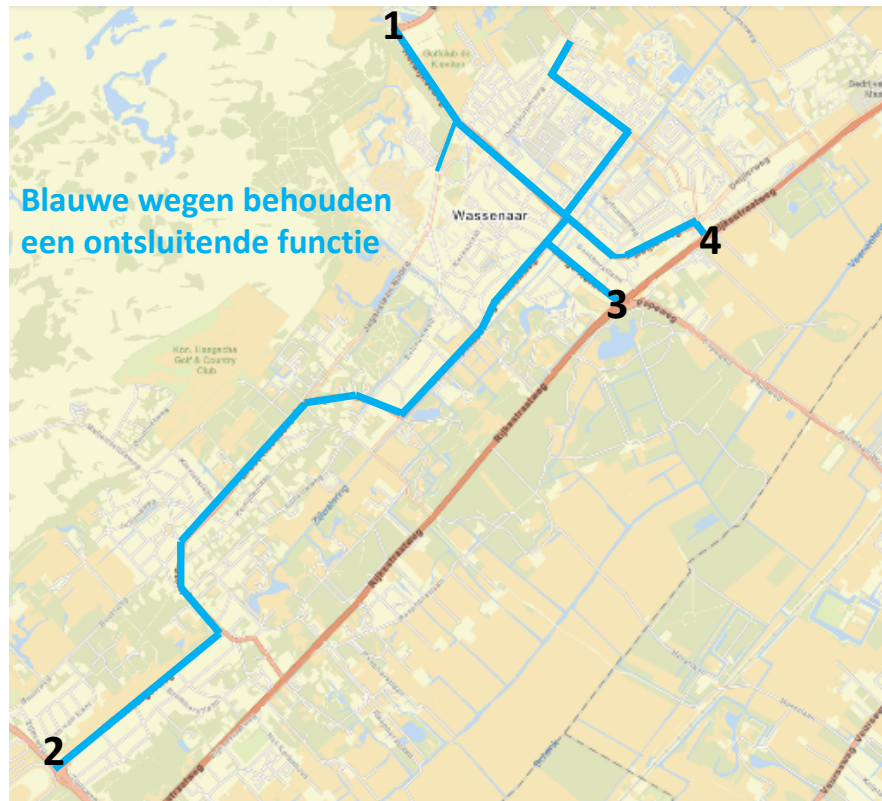
Project 4: verdere invoering 30 km/u binnen de bebouwde kom

Invoeren van 30 km/u op nagenoeg alle wegen in Wassenaar.

Dit project gaat uit van het verder in balans brengen van de wegen in Wassenaar qua inrichting en draagkracht en verhogen van de verkeersveiligheid. Uitgangspunt hierbij is dat een duidelijke structuur ontstaat in Wassenaar van wegen met een ontsluitende functie en overige wegen met een verblijfsfunctie. In figuur 1 is de structuur zichtbaar van wegen die een ontsluitende functie behouden. De nieuwe structuur verbindt de vier belangrijke in- en uitgangen van Wassenaar met elkaar, waardoor autoverkeer bij binnenkomst van Wassenaar via de hoofdstructuur wordt

geleid en via deze wegen de bestemming kan bereiken. De maximum snelheid op deze wegen kan 50 km/u of 30 km/u zijn.

Om een ongewenst effect van de maatregelen, zoals verschuiving van verkeersstromen naar andere potentiële 30 km/u wegen, te voorkomen dient de verdere invoering van 30 km/u voor sommige wegen in samenhang te worden uitgevoerd.



Figuur 1 Wegenstructuur in balans

Om de wegcategorieën aan te passen op wegen (zowel de functie als de snelheid) is het belangrijk eerst een nieuw wegcatégoriseringsplan op te stellen. In dit plan wordt per weg aangeven welke functie van toepassing is en welke snelheid. Tevens worden de inrichtingseisen hierbij opgenomen en eventuele andere netwerken zoals voor de fiets en hulpdiensten vastgelegd. Dit plan vormt vervolgens de basis voor de verdere invoering en inrichting van 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar.

Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan-Zuid

Verkennen mogelijkheden instellen éénrichtingsverkeer op (een deel van) de Backershagenlaan.

De bewoners hebben vaak aangegeven dat doorgaand verkeer vanuit Katwijk of Leiden veelvuldig gebruik maakt van de route via de Backershagenlaan richting de N44. Om deze route te ontmoedigen is onderzocht wat het effect is van het instellen van éénrichtingsverkeer op dit deel van de Backershagenlaan, zie figuur 2. Dit project biedt direct ook kansen om de

verkeersveiligheid op het kruispunt Backershagenlaan te verbeteren. Dit kruispunt is door de bewoners veelvuldig als onveilig punt ingebracht voor langzaam verkeer en autoverkeer. In de nadere uitwerking wordt onderzocht welke vorm van éénrichtingsverkeer als proef ingesteld kan worden. In een participatietraject samen met de direct omwonenden wordt dit nader uitgewerkt. Bij deze afweging wordt ook het resultaat van het kentekenonderzoek uit september 2022 meegenomen om de daadwerkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer op deze uitgang te duiden.



Figuur 2 Voorstel éénrichtingsverkeer Backershagenlaan

Project 6: Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag

Wijzigen van de verkeersregeling N44 – Lange Kerkdam – Papeweg, waardoor verkeer van en naar de Lange Kerkdam meer groen krijgt en meer verkeer kan verwerken.

Naast bovenstaand project is het ook van belang de ontsluiting van Wassenaar te verbeteren om het gebruik van de hoofdstructuur te stimuleren en te voorkomen dat (ook lokaal) verkeer via alternatieve routes zich door Wassenaar verplaatst. De route vanuit Wassenaar via de *van Zuylen Nijveltstraat – Lange Kerkdam – N44* moet sneller zijn dan de route *Storm van 's-Gravensandeweg – Jagerslaan – Groot Haesebroekseweg – Witteburgerweg – N14* of de route via de *van Zuylen Nijveltstraat – Prinsenweg – Backershagenlaan – Rust en Vreugdlaan* en vice versa.

Op dit moment zorgt met name de beperkte groentijd vanaf de N44 richting de Lange Kerkdam en vice versa ervoor dat deze gewenste route niet sneller is (met name tijdens de spitsperiodes) dan alternatieve routes. Door het verlengen van de groentijd voor verkeer van en naar de Lange Kerkdam en het aanpassen van de interne wegenstructuur (project 4) is de route via de Lange Kerkdam voor autoverkeer vanaf het kruispunt Van Zuylen van Neijveltstraat – Storm van 's-Gravensandeweg aantrekkelijker dan de

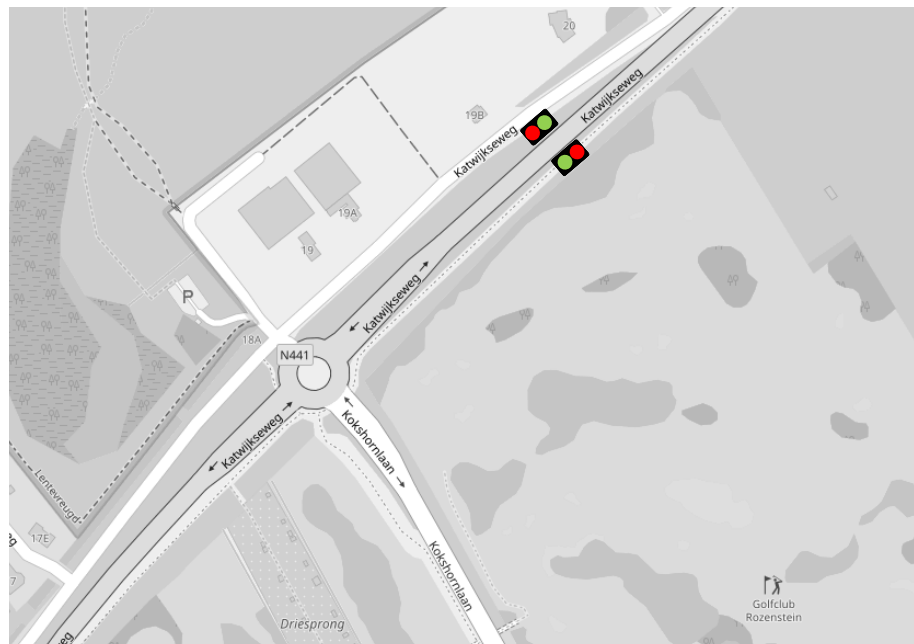
alternatieve routes door Wassenaar. Hierdoor wordt het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar gestimuleerd.

Project 7: Inzet van technische middelen om ongewenst doorgaand verkeer te weren

Realiseren van maatregelen om Wassenaar onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

Om ongewenst doorgaand verkeer door Wassenaar zoveel mogelijk te weren wordt het effect onderzocht van de inzet van technische middelen.

Eén van die middelen is een toeritdoseerinstallatie (TDI), ook wel doseerverkeerslicht genoemd. We kijken hoe effectief het doseerverkeerslicht is en of hierbij negatieve neveneffecten kunnen ontstaan, op een manier dat de inwoners van Wassenaar hier zo min mogelijk last van hebben. Gedacht kan worden aan doseerverkeerslichten 's ochtends het dorp in en 's avonds het dorp uit ter hoogte van bijvoorbeeld de Katwijkseweg net voor de splitsing bij de Kokshoornlaan. Hiermee kan ongewenst doorgaand verkeer vanaf de N206 geweerd worden. Op basis van de beschikbare data zal het potentiële effect worden bepaald en de haalbaarheid worden afgestemd met de betrokken stakeholders. Bij een eventuele tijdelijke proef van een dergelijke maatregel is monitoring op de andere in- en uitgangen van Wassenaar essentieel om ongewenst verplaatsingsgedrag te voorkomen.



Figuur 3 een mogelijke optie van een technisch middel om doorgaand verkeer te ontmoedigen

Aanpak nadere verkenning projecten en/of uitwerking specifieke maatregelen

Voor realisatie van deze projecten wordt per project een aanpak voorgesteld.

Project 4: Verdere invoering 30 km/u binnen de bebouwde kom

Stap 1: Opstellen wegcategoryeringsplan + uitvoeringsprogramma.

Om de invoering van 30 km/u vorm te geven dient eerst een wegcategoryeringsplan te worden opgesteld. In dit plan worden de volgende onderdelen vastgelegd:

- Geldende netwerken binnen Wassenaar voor Openbaar vervoer, hulpdiensten, fiets en auto
- Per weg de wegfunctie en snelheid
- Inrichtingseisen horend bij de verschillende wegcategoryeën

Nadat de wegcategoryering is bepaald, kan ook een overzicht worden uitgewerkt van alle wegen die opnieuw ingericht moeten worden. Dit overzicht wordt uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Hierin maken we onderscheid in wegen die op korte termijn aangepast worden naar 30 km/u en wegen die vanuit het kader van groot onderhoud een volledige reconstructie ondergaan.

Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan-Zuid

Stap 1: Nadere uitwerking maatregel met de omgeving

Samen met een vertegenwoordiging van de omgeving en andere stakeholders, zoals nood- en hulpdiensten en Fietzersbond wordt dit project vormgegeven. Hierbij staan twee vragen centraal:

1. Op welke wijze wordt de éénrichting vormgegeven als proef?
2. Hoe verbeteren we de verkeersveiligheid rondom het kruispunt Backershagenlaan - Papegaaienlaan?

Voor de uitwerking wordt samengewerkt met een werkgroep.

Project 6: Meer groentijd Lange Kerckdam richting Den Haag

Om de verkeersafwikkeling van en naar de Lange Kerckdam te optimaliseren is het van belang nader onderzoek uit te voeren naar de daadwerkelijke aanpassingen in de regeling. Hiervoor is overleg noodzakelijk met Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland. Omdat de verkeersafwikkeling op deze kruising ook mede wordt bepaald door de verkeersafwikkeling op het Rozenplein wordt geadviseerd de nadere uitwerking van deze denkriching te

combineren met de eerste stappen in het uitwerkingsplan voor het Rozenplein en eventueel Maaldrift zoals wordt voorgesteld in Kans C.

Project 7: Plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren.

Stap 1: Analyse aanvullende verkeersdata.

In het verkeersonderzoek is op basis van Floating Car Data onderzoek gedaan naar de hoeveelheid ongewenst doorgaand verkeer in Wassenaar. Uit dit onderzoek blijkt dat de hoeveelheid van dit type verkeer fluctueert tussen de 10% en 25%, afhankelijk van het moment van de dag en de straat. In september 2022 is een kentekenonderzoek uitgevoerd waarin opnieuw is onderzocht hoeveel ongewenst doorgaand verkeer gebruik maakt van de in- en uitgangen van Wassenaar. De resultaten van dit onderzoek moeten samen met de eerdere resultaten van het Floating Car Data onderzoek een volledig beeld geven van het totale aantal ongewenst doorgaand verkeer door Wassenaar. Op basis van deze resultaten kan worden bepaald op welke locatie een TDI het meest effect resulteert.

Stap 2: Bepalen beoogd effect en haalbaarheid.

Nadat de locatie is vastgesteld, wordt door middel van een modelsimulatie onderzocht welke effecten optreden bij realisatie van een TDI. Door dit via een simulatie te doen kan worden onderzocht welke instellingen van de TDI het gewenste effect opleveren. Gelijktijdig zal overleg plaats vinden met alle betrokken partijen (waaronder politie en Provincie Zuid-Holland) op welke wijze de TDI daadwerkelijk vorm kan worden gegeven. Nadat zowel de simulatie als de gesprekken zijn afgerond kan worden overgegaan tot realisatie.

3. Participatie

Participatie vormt een essentiële rol in het proces van deze projecten. Het betreft de directe omgeving van omwonenden en zij zullen gevolgen (positief/negatief) ondervinden van de uitwerking.

Project 4: Verdere invoering 30 km/u binnen de bebouwde kom

Participatieniveau is meedenken en meebeslissen.

Doelgroepen die meebeslissen: nood- en hulpdiensten, vervoerder, intern gemeente Wassenaar.

Doelgroepen die meedenken: direct omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden en Fietsersbond

Vorm: dialoog omwonenden, bijeenkomsten, verder uit te werken in plan van aanpak.

Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan-Zuid

Het gaat hier om een specifiek deel van Wassenaar waarbij de direct omwonenden de belangrijkste doelgroep vormt. Belangrijk is de participatie ook specifiek met deze groep uit te voeren.

Participatieniveau is meedenken.

Doelgroepen: direct omwonenden, fietsersbond, nood- en hulpdiensten (zowel voor het effect op de routing als eventuele benodigde handhaving).

Vorm: dialoog omwonenden, verder uit te werken in plan van aanpak.

Project 6: Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag

Voor de project Lange Kerkdam wordt de wijze van participatie verder toegelicht in kans C.

Project 7: plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren

Participatieniveau is meebeslissen en meedenken.

Doelgroepen die meebeslissen: nood- en hulpdiensten, vervoerder, intern gemeente Wassenaar handhaving, Openbaar Ministerie en Provincie Zuid-Holland.

Doelgroepen die meedenken: direct omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden en Fietsersbond

Vorm: dialoog omwonenden, bijeenkomsten, verder uit te werken in plan van aanpak.

4. Kosten

Project 4: Verdere invoering 30 km/u binnen de bebouwde kom

De kosten voor het opstellen van een wegategoriseringplan en uitvoeringsprogramma worden geschat op € 22.000,-

Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan-Zuid

De kosten voor de uitwerking van dit project inclusief begeleiding van de participatie worden geschat op € 20.000,- voor de inzet van een extern bureau voor het uitwerken van het ontwerpproces.

Project 6: Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag

De kosten voor de nadere uitwerking van de project 6 Lange Kerkdam zijn opgenomen in de aanpak onder project 7 bij Kans C.

Project 7: Plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren

De kosten voor de analyse en onderzoek naar haalbaarheid worden geschat op € 15.000,-

5. Planning en doorlooptijd

Project 4: Verdere invoering 30 km/u binnen de bebouwde kom

In het eerste kwartaal van 2023 zal het wegcategoryeringsplan en uitvoeringsprogramma worden gepresenteerd aan de gemeenteraad van Wassenaar. Na instemming is het plan van kracht en kan worden gestart met de voorbereiding van de uitvoering hiervan.

Project 5: Eénrichtingsverkeer Backershagenlaan

De uitwerking van de maatregel rondom de Backershagenlaan zal ongeveer 4 tot 6 maanden vanwege het benodigde participatietraject. De uiteindelijke realisatie is afhankelijk van de gekozen oplossing.

Project 6: Meer groentijd Lange Kerkdam richting Den Haag

Voor het project Lange Kerkdam wordt verwezen naar de planning van project 7: Maaldrift en Rozenplein onder kans C.

Project 7: Plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren

Het kentekenonderzoek is inmiddels afgerond en de resultaten worden in Q4 van 2022 verwacht. De resultaten van stap 1 en 2 worden in het eerste kwartaal van 2023 verwacht.

Kans/ project	Project	Type maatregel	Kosten	Externe ondersteuning	Vorbereiding	Uitvoering
B	4	Fase1: Opstellen plan van aanpak afwaardering 50 wegen + realisatie quick win	Korte termijn	€ 15.000	Nee	2022
		Fase 2: Nadere uitwerking 30 km/u inrichting	Korte en Middellange termijn	€ 200.000	ja	2023
	5	Backershagenlaan éénrichting	Middellange termijn	€ 20.000	Ja	2023
	7	plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren	Middellange termijn	€ 15.000	Ja	2022-2023

4. Kans C

Alternatieven voor doorgaand verkeer op de relatie Leiden – Wassenaar – N44 en vice versa

1. Beoogd effect

Uit nadere analyse van de verkeersdata Wassenaar is geconcludeerd dat in Wassenaar op diverse wegen sprake is van een hoog percentage doorgaand verkeer tussen Leiden (via onder andere de Ommedijkseweg) en de N44 richting Den Haag. Dit wordt gezien als ongewenst. De projecten binnen deze kans moeten ertoe bijdragen dat dit ongewenst doorgaand verkeer niet langer gebruik maakt van de Wassenaarse wegen als zij geen bestemming hebben binnen Wassenaar.

2. Toelichting projecten

Binnen deze kans is sprake van twee projecten die elkaar kunnen versterken, namelijk project 8 en 9: ontsluiting Maaldrift en herinrichting omgeving Rozenplein en Rozenweg. In het realisatieplan worden deze projecten gecombineerd toegelicht aangezien in het verkeersonderzoek de projecten ook gezamenlijk zijn doorgerekend.

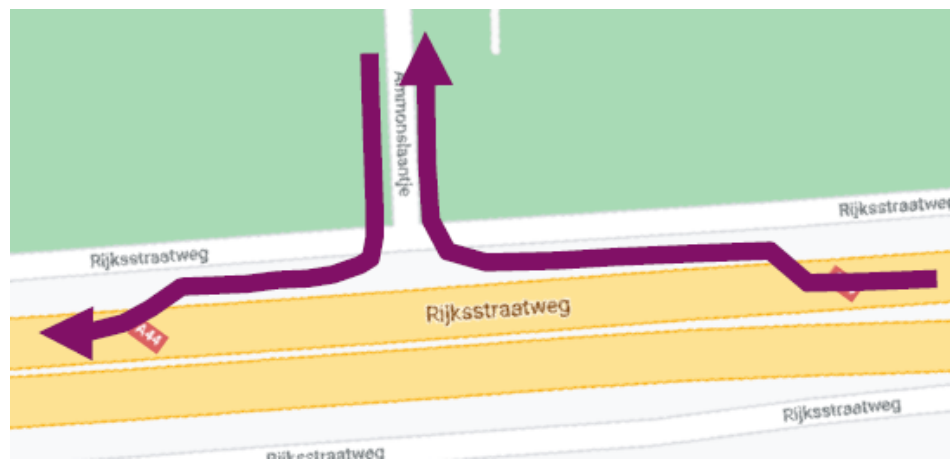
- deelproject 8: Nieuwe ontsluiting Maaldrift
- deelproject 9: Herinrichting omgeving Rozenplein en Rozenweg

Met name rondom het Rozenplein is in de spitsperiode vaak sprake van een verkeersknelpunt waardoor lange wachtrijen ontstaan en vaak sprake is van bijna ongevallen. In het verkeersonderzoek is geconstateerd dat de komst van de Rijnlandroute in 2023 een verlichting biedt van de verkeersdruk in Wassenaar en op de N44. Dit zorgt voor een verschuiving van verkeer vanuit Wassenaar naar de N44 waardoor de druk op de Wassenaarse wegen al enigszins afneemt en rondom het Rozenplein de problematiek enigszins afneemt. Dit is echter nog onvoldoende waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Omdat beide projecten en project 6 vanuit Kans B van directe invloed zijn op elkaar wordt dit gezamenlijk als project in dit hoofdstuk uitgewerkt uitgewerkt.

Project 8 en 9: ontsluiting Maaldrift en herinrichting omgeving Rozenplein en Rozenweg

In het verkeersonderzoek is geconstateerd dat beide projecten elkaar versterken en ook als zodanig verder uitgewerkt moeten worden. Ter hoogte van Maaldrift is het voorstel een halve aansluiting te maken volgens het principe rechts in, rechts uit. Een volledige aansluiting op deze locatie is niet nader beschouwd omdat Rijkswaterstaat eerder heeft aangegeven dat een

volledige extra aansluiting niet mogelijk is. Dit betekent dat je vanaf de A44 wel Maaldrift kan bereiken via de noordelijke rijbaan van de A44 (komende vanuit Leiden) en niet via de zuidelijke rijbaan van de A44 (komende vanuit Den Haag). Verkeer op de zuidelijke rijbaan zal via het Rozenplein of via de Ommedijkseweg richting Maaldrift moeten blijven rijden. Voor verkeer vanuit het noorden ontstaat een toerit tot Maaldrift. Verkeer vanuit Leiden Stevenshof richting Den Haag kan ter hoogte van Maaldrift invoegen op de A44. Het effect van deze halve aansluiting is dat verkeer komende vanuit Leiden eerder al de A44 wordt opgeleid waardoor dit verkeer niet meer langs het Rozenplein komt en zorgt voor een afname van verkeer op het kruispunt bij het Rozenplein. Tevens biedt dit een snellere ontsluiting vanuit Maaldrift richting de N44/Den Haag. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de routing en haltering van het openbaar vervoer.



Figuur 4 Voorstel voor nieuwe ontsluiting Maaldrift

Concreet betekent dit project het realiseren van een invoeg- en uitvoegstrook vanaf de A44 richting Maaldrift via het Ammonslaantje.

Als eerste stap in het uitwerkingsplan in het nemen van maatregelen voor de herinrichting Rozenplein/Rozenweg en kruispunt met de Rijksstraatweg dient nader te worden onderzocht of het mogelijk is het bestaande kruispunt te vereenvoudigen. Op dit moment zijn veel rijrichtingen aanwezig die allemaal achter elkaar groen krijgen zoals verkeer op de A44, vanaf het Rozenplein, OV verbindingen, parallelweg en fietsoversteken. Door minder rijrichtingen te faciliteren kunnen de overige richtingen langer groen krijgen en dus meer verkeer worden afgewikkeld. In de eerste verkenning is het effect onderzocht als beide parallelwegen niet langer worden ontsloten via dit kruispunt. Dit heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling. In de nadere verkenning wordt gedetailleerder onderzocht of dit daadwerkelijk mogelijk is en of verdere optimalisatie mogelijk zijn.



Figuur 5 Voorstel herinrichting omgeving Rozenplein en Rozenweg

Concreet betekent dit project het verminderen van het aantal rijrichtingen op het kruispunt Rozenweg – A44 en een gewijzigd verkeersaanbod op de rotonde Rozenplein.

3. Aanpak nadere verkenning project

Om de realisatie van deze projecten verder te verkennen en de benodigde maatregelen helder te krijgen worden de eerste stappen in het uitwerkingsplan voor de ontsluiting van Maaldrift en de herinrichting Rozenplein/Rozenweg voorgesteld.

Project 8 en 9: ontsluiting Maaldrift en herinrichting omgeving Rozenplein en Rozenweg

Stap 1: nader onderzoek naar verkeersafwikkeling Maaldrift, Rozenplein en Lange Kerkdam

Om de verkeersafwikkeling vanuit Wassenaar op de N44/A44 tussen de Lange Kerkdam en Ammontslandje verder te verkennen worden de eerste stappen gezet in de uitwerking voor de te nemen maatregelen. Hiervoor is de inzet van een extern bureau nodig om de maatregelen verkeerskundig te beoordelen en te toetsen. De begeleiding van dit onderzoek dient door een projectgroep te worden gedaan waarin de gemeente maar ook Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland zitting nemen. Doel van deze eerste stappen is te komen tot een maatregelpakket waarin de ontsluiting van Wassenaar richting de A44/N44 wordt verbeterd en verkeer vanuit Leiden eerder wordt afgewikkeld op de A44. Belangrijkste stap in deze fase is vooraf toetsen bij de werkgroep verkeer of alle mogelijke oplossingen in beeld zijn zodat die ook worden meegenomen in het onderzoek.

Stap 2: terugkoppelen resultaten aan bewoners en bestuur en bezoek ter plaatse

Na afronding van stap 1 is het van belang de resultaten terug te koppelen aan het bestuur en de bewoners zodat toegelicht kan worden op welke wijze de verkeersafwikkeling kan worden verbeterd en welke voorwaarden hierbij worden meegegeven vanuit de stakeholders.

Stap 3: vervolgtraject bepalen

Na terugkoppeling aan het bestuur is het van belang een plan van aanpak op te stellen voor het vervolgtraject van de nadere uitwerking hiervan.

4. Participatie

Voor het project Maaldrift en Rozenplein wordt voorgesteld om vooraf met de werkgroep verkeer alle mogelijke oplossingen te bepalen. Keer Verkeer, Ondernemend Wassenaar en Vrienden van Wassenaar kunnen onderdeel uitmaken van de werkgroep en vertegenwoordigen hiermee hun leden (bewoners en ondernemers). Vervolgens wordt een projectgroep geformeerd waarin de gemeente, provincie en Rijkswaterstaat zitting hebben. Deze projectgroep zal het project begeleiden en inhoudelijk op alle onderdelen toetsen. Het participatieniveau in deze fase betreft meeweten. Wel is de terugkoppeling van de resultaten aan de werkgroep verkeer van groot belang zodat onder hun leden draagvlak ontstaat voor de maatregelen.

5. Kosten

De kosten voor de eerste stappen in het uitwerkingsplan voor te nemen maatregelen voor de verkeersafwikkeling Maaldrift, Rozenplein en Lange Kerkdam inclusief begeleiding van de participatie worden geschat op € 45.000,- voor de inzet van een extern bureau.

6. Planning en doorlooptijd

De realisatie van maatregelen rondom Maaldrift en Rozenplein kent naar alle waarschijnlijkheid een lange doorlooptijd. Om die reden wordt geadviseerd het uitwerkingsplan snel op te starten. Deze fase zal mede door het uitvragen van een extern bureau en benodigde overleggen met stakeholders zoals RWS, Provincie Zuid-Holland en omwonenden 6 tot 9 maanden in beslag nemen.

Kans/ Project	Project	Type maatregel	Kosten	Externe ondersteuning	Voorbereiding	Uitvoering	
C	8/9	Fase 1: Verkeersstudie Lange Kerkdam, Rozenplein en Maaldrift + realisatie quick win	Middellange termijn	€ 45.000	Ja	2022-2023	2023-2024
		Fase 2: Realiseren nieuwe ontsluiting Maaldrift	Lange termijn	PM	Ja	vanaf 2024	
		Fase 2: aanpassen VRI Lange Kerkdam – N44	Middellange tot lange termijn	€ 0,-	Ja		
		Fase 2: Realiseren aangepaste ontsluiting Rozenplein	Middellange tot lange termijn	PM	Ja		

5. Kans E

Lokaal maatwerk leveren voor de verkeersveiligheid en andere aandachtspunten

1. Beoogd effect:

In Wassenaar zijn nog diverse knelpunten aanwezig die op dit moment niet worden meegenomen binnen de uitgewerkte kansen en projecten. Belangrijkste reden hiervoor is dat ze niet aansluiten bij één van de vier overige kansen. Echter kan een aantal kleinschalige maatregelen wel bijdragen aan het bereiken van de doelstelling van het verkeersonderzoek 2030: *Komen tot oplossingen om Wassenaar richting 2030 veiliger en leefbaarder te maken met behoud van haar karakter. Hiervoor willen we het aanbod van het verkeer en de draagkracht van het wassenaarse wegennet meer in overeenstemming brengen met elkaar.*

2. Toelichting projecten

Tijdens het verkeersonderzoek is uitgebreid geparticipeerd met de inwoners van Wassenaars en de verschillende belangenverenigingen. Alle input die is ingebracht via de werkgroep, website, e-mail of andere wijze zijn opgenomen in bijlage C van het verkeersonderzoek. Alle opmerkingen hier zijn gelabeld:

1. *Onderdeel van een kans* = binnen het verkeersonderzoek zijn 5 kansen benoemd. Deze opmerking heeft betrekking tot een weg die onderdeel uitmaakt van de projecten in één van de vier kansen (A t/m D) en kan als input in de nadere uitwerking van deze projecten worden meegenomen
2. *Ter overweging bij het eerstvolgend groot onderhoud* = de gemeente voert jaarlijks beheer en onderhoud uit op diverse wegen. Het knelpunt kan niet direct worden opgelost maar kan als input worden meegenomen bij de uitwerking van de plannen voor het eerst volgende groot onderhoud. Ter voorbereiding op het groot onderhoud wordt de duurzaam veilige inrichting meegenomen.
3. *N.V.T.* = sommige opmerkingen hebben betrekking op dingen die goed zijn of geen onderdeel uitmaken van dit onderzoek. Deze worden niet verder meegenomen.
4. *Niet realiseerbaar* = sommige knelpunten zijn niet door de gemeente op te lossen of zijn vanuit de gemeente gezien niet wenselijk.
5. *Nader te onderzoeken quick win* = deze knelpunten lijken eenvoudig oplosbaar. De gemeente zal deze knelpunten nog separaat beoordelen en kijken of dit daadwerkelijk snel oplosbaar is.

In totaal zijn ruim 600 opmerkingen ingediend waarvan 78 het label mogelijke quick win hebben gekregen. Deze quick wins zullen samen met andere later ingediende quick wins worden onderzocht op haalbaarheid.

Daarnaast is nog aantal quick wins vastgesteld:

Project 10: Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen.

Tijdens piekmomenten zoals de Tina dagen in Duinrell of bij incidenten op wegen rondom Wassenaar is vaak sprake van een tijdelijk veel hoger verkeersaanbod binnen Wassenaar op bepaalde richtingen van een kruispunt. Door de bestaande iVRI's uit te breiden met extra software kan het verkeerslicht reageren op toenemende verkeersdruk en de verkeersafwikkeling hierop aanpassen. Door het instellen van de juiste prioriteiten kan worden bepaald welke richting prioriteit krijgt of juist niet.

Project 11: Verhogen verkeersveiligheid op 50 km/u wegen

Voor de wegen die 50 km/u blijven is in de overige kansen geen specifieke projecten uitgewerkt. Wel is vanuit zowel de werkgroep als in het participatietraject aangegeven dat op de 50 km/u wegen met een ontsluitende functie juist de verkeersveiligheid belangrijk is. Door op alle 50 km/u wegen een nadere analyse uit te voeren naar de verkeersveiligheid en eventuele bijbehorende maatregelen kan de verkeersveiligheid worden vergroot op deze wegen. In bijlage C zijn de essentiële herkenbaarheidskenmerken van 50 km/u wegen opgenomen.

Project 12: Afstemming Avalex routing afvalinzameling

Geconstateerd is dat de routing voor de afvalinzameling op sommige momenten ongelukkig samenvalt met routes die een doorstromende functie hebben tijdens de spits of tijdens haal en brengmomenten bij scholen plaats vinden. In overleg met Avalex wordt de routing kritisch bekeken en onderzocht welke wijzigingen mogelijk zijn om deze conflicten te voorkomen.

Concreet betekent dit project dat de quick wins een bijdrage moeten leveren aan de doelstelling van het verkeersonderzoek

3. Aanpak nadere verkenning projecten en/of uitwerking specifieke maatregelen

Voor alle quick wins geldt dezelfde aanpak:

- *Stap 1: beoordelen beoogd effect van de quick wins inclusief toets op de realiseerbaarheid*
- *Stap 2: keuzepakket welke quick wins uit te voeren zijn voorleggen aan het bestuur*

- *Stap 3: nadere invulling quick wins samen met direct betrokken stakeholders*

4. Participatie

Per quick win zal het niveau van participatie verschillen. Voor het optimaliseren van de verkeerslichten is geen participatie noodzakelijk. Dit kan de gemeente zelf aanschaffen en in werking zetten waardoor dit functioneert. Voor het verhogen van de verkeersveiligheid op de 50 km/u wegen is wel participatie nodig. Hier is het van belang juist met de direct aanwonenden en belangenverenigingen zoals de fietsersbond in gesprek te gaan over de aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en hier een oplossing voor uit te werken.

Voor de overige quick wins op de lijst geldt hetzelfde als bij de 50 km/u wegen. De quick wins zijn ingebracht door bewoners waardoor het ook vanzelfsprekend is de uitwerking samen met hen op te pakken door ze mee te laten denken.

5. Kosten

De kosten voor de aanschaf van de software voor de VRI's bedraagt € 15.000,- en vervolgens structureel € 12.000,- voor volledig beheer en onderhoud. Uitgangspunt hierbij is dat we deze software installeren op de onderstaande kruispunten

- Katwijkseweg – Storm van 's-Gravesandeweg
- Van Zuylen van Nijeveltstraat – Oostdorperweg
- Van Zuylen van Nijeveltstraat – Johan de Wittstraat

De kosten voor het uitwerken van verbetervoorstellen verkeersveiligheid op 50 km/u wegen bedragen € 35.000,-. Dit bedrag is exclusief de daadwerkelijke realisatiekosten voor de maatregelen.

De kosten voor uitwerking van de overige quick wins is afhankelijk van de uitkomsten van stap 1 en 2 voor deze quick wins.

6. Planning en doorlooptijd

De realisatie van deze maatregelen is op dit moment niet te specificeren. Reden is dat de nadere uitwerking hiervan nog niet is uitgewerkt. Wel kan komende maanden worden gewerkt aan de nadere uitwerking van de maatregelen waardoor zicht ontstaat op de planning.

Kans/ project	projecten	Type maatregel	Kosten	Externe ondersteuning	Voorbereiding	Uitvoering	
E	10	Optimaliseren verkeerslichten	Korte termijn	€ 27.000	Ja	2022	2023
	11	Fase 1: quick wins realiseren 50 km/u wegen	Korte termijn	Binnen bestaand budget	Ja	2021/2022	2023
		Fase 2: Uitwerking verkeersveiligheid maatregelen op 50 km/u wegen	Lange termijn	€ 35.000	Ja	2023	2023-2024
	12	Afstemming routing afvalinzameling Avalex	Korte termijn	€ 0,-	Nee	2022	2022

6. Vervolgstappen

In hoofdstuk 2 tot en met 5 zijn de kansen en bijbehorende projecten uitgewerkt. Zoals gesteld in het verkeersonderzoek Wassenaar dragen deze projecten gezamenlijk bij aan het verbeteren van de verkeerssituatie in Wassenaar op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefbaarheid. Echter de daadwerkelijke vormgeving, inpassing en uitwerking van de projecten dient vorm te krijgen in de vervolgstappen. In het overzicht hieronder is de nadere uitwerking van alle projecten opgenomen inclusief kosten en de beoogde doorlooptijd. Sommige projecten kennen meerdere fases waardoor deze meerdere keren zijn opgenomen.

Kans/ project	Deelprojecten	Type maatregel	Kosten	Externe ondersteuning	Vorbereiding	Uitvoering	
A	1	Publiekscampagne promotie fiets, OV en voetgangers	Korte termijn	€ 50.000	Nee	2023	2023
		Werkgeversaanpak mobiliteitstransitie	Middellange termijn		Ja	2023	2024-2025
		Minder vrachtverkeer in Wassenaar	Middellange termijn		Nee	2022	2023-2025
		Afspraken mobiliteitsbeleid Duinrell	Korte termijn		Ja	2023	2023
		Publiekscampagne bezoekers Wassenaar	Korte termijn		Nee	2023	2023
		Verhoging aantal fietsparkeerplaatsen	Korte en middellange termijn		Nee	2021-2022	2022-2026
	2	Verbeteren fietsveilig gedrag	Korte termijn	Nee	2021-2022	2022-20	
		Verkeersveiligheid rondom scholen verbeteren	Korte en middellange termijn	Ja	2022	2022-2023	
	3	Realiseren duurzaam mobiliteitsbeleid gemeente intern	Middellange termijn	Nee	2021-2022	2022-2024	
		Realisatie fietsveiligheidsplan	Korte en middenlange termijn	€ 100.000	Nee	2021	2022-2024
B	4	Fase1: Opstellen plan van aanpak afwaardering 50 wegen + realisatie quick win	Korte termijn	€ 15.000	Nee	2022	
		Fase 2: Nadere uitwerking 30 km/u inrichting	Korte en Middellange termijn	€ 200.000	ja	2023	
	5	Backershagenlaan éénrichting	Middellange termijn	€ 20.000	Ja	2023	
	7	plaatsing toeritdoseerinstallatie (TDI) om ongewenst doorgaand verkeer te weren	Middellange termijn	€ 15.000	Ja	2022-2023	
C	8/9	Fase 1: Verkeersstudie Lange Kerkdam, Rozenplein en Maaldrift + realisatie quick win	Middellange termijn	€ 45.000	Ja	2022-2023	2023-2024
		Fase 2: Realiseren nieuwe ontsluiting Maaldrift	Lange termijn	PM	Ja	vanaf 2024	
		Fase 2: aanpassen VRI Lange Kerkdam – N44	Middellange tot lange termijn	€ 0,-	Ja		
		Fase 2: Realiseren aangepaste ontsluiting Rozenplein	Middellange tot lange termijn	PM	Ja		
E	10	Optimaliseren verkeerslichten	Korte termijn	€ 27.000	Ja	2022	2023
	11	Fase 1: quick wins realiseren 50 km/u wegen	Korte termijn	Binnen bestaand budget	Ja	2021/2022	2023
		Fase 2: Uitwerking verkeersveiligheid maatregelen op 50 km/u wegen	Lange termijn	€ 35.000	Ja	2023	2023-2024
	12	Afstemming routing afvalinzameling Avalex	Korte termijn	€ 0,-	Nee	2022	2022
-	-	Kentekenonderzoek na opening Rijnlandroute	Lange termijn	€ 20.000	Ja	2023	2024
		Totale kosten		€ 512.000			

Aanbevelingen

In het verkeersonderzoek Wassenaar heeft RHDHV nog aanvullende aanbevelingen gedaan die van belang zijn in de verdere uitwerking van de projecten. Deze aanbevelingen zijn hieronder overgenomen waarbij is bekeken op welke wijze de gemeente hier invulling aan geeft.

- *Jaarlijks verkeerstellingen (fiets en auto) uit blijven voeren om de beoogde verkeersontwikkeling te monitoren evenals het gebruik van het OV.*

Dit wordt reeds structureel door de gemeente gedaan en vraagt geen aanvullende inspanning of kosten

- *Na openstelling RijnLandRoute op basis van kentekenonderzoek de voorspelde autoverkeersstromen controleren.*

De kosten voor dit onderzoek bedragen € 20.000,- en zal in 2024 (gebaseerd op openstelling RijnlandRoute in 2023) worden uitgevoerd.

- *Uitkomsten van dit onderzoek (met name de opmerkingen uit kans E) meenemen bij komende groot onderhoudsprojecten.*

In de komende jaren vindt op veel wegen onderhoud plaats. Alle gemaakte opmerkingen die geen onderdeel uitmaken van dit realisatieplan of het verkeersonderzoek Wassenaar zullen als input voor die projecten worden ingebracht bij de projectleider die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van dit groot onderhoud.

- *Voor alle (deel)projecten monitoring uitvoeren op ongewenste neveneffecten zoals onevenredig verschuiving van intensiteiten tussen wegen. Hierbij is naast de onderlinge verhouding ook de verhouding capaciteit vs intensiteit van belang.*

Dit is als onderdeel van de nadere uitwerking opgenomen bij alle (deel)projecten.

- *Belangrijk bij de nadere uitwerking is dat voldoende rekening wordt gehouden met de benoemde aandachtspunten. Deze aandachtspunten zijn ook tussentijds ingebracht door de verschillende leden van de werkgroep en de achterban.*

Dit is als onderdeel van de nadere uitwerking opgenomen bij alle (deel)projecten.

- *Maatregelen dienen ook na realisatie een positieve bijdrage te leveren aan de gestelde doelstelling van Wassenaar 2030*

De ontwikkeling van het verkeersbeeld en verkeerssituatie van Wassenaar zal jaarlijks worden gemonitord mede aan de hand van de data afkomstig uit tellingen en andere bronnen.

- *Nieuwe inzichten of optimalisaties van oplossingsrichtingen kunnen zich voordoen. Belangrijk is om de werkgroep betrokken te houden met tussentijdse evaluaties over de voortgang van het proces*

Per project is de mate en vormgeving van de participatie vorm gegeven. Op die manier blijven alle betrokkenen op de hoogte van de ontwikkelingen binnen Wassenaar op het gebied van verkeer.

In het realisatieplan zijn alle mogelijke projecten opnieuw benoemd en nader toegelicht. In de tabel op pagina 27 is zichtbaar op welke termijn met de projecten aan de slag kan worden gegaan en welke kosten hiermee gemoeid zijn.