Gemeente Westland

Plan van aanpak verkeer Wateringen 2026-2040

Aanleiding aanpak verkeersproblematiek Wateringen

Wateringen staat aan de vooravond van ingrijpende demografische en economische ontwikkelingen. In de regio Haaglanden wordt een flink aantal extra woningen gerealiseerd, met bijvoorbeeld 10.000 extra woningen in Den Haag Zuidwest en de gebiedsontwikkeling Wateringen Noord met ca. 1.000 woningen. Dit leidt tot een aanzienlijke toename van het verkeersvolume in Wateringen en omgeving. Tegelijkertijd groeit de economische activiteit, mede door uitbreiding van bedrijventerreinen en de agrologistieke sector. Dit resulteert in een stijging van zowel woon-werkverkeer als vrachtverkeer, wat de druk op de bestaande infrastructuur verder vergroot.

Het huidige verkeerssysteem rondom Wateringen vertoont al duidelijke knelpunten, zoals de overbelasting van doorgaande wegen en verminderde doorstroming op cruciale kruispunten en rotondes. Uit onderzoek blijkt bovendien een toename van het aantal ongevallen. Afbeelding 1 geeft met rode bolletjes de locaties weer waar in de periode 2021-2023 ongevallen hebben plaatsgevonden. De groene bolletjes geven aan waar inwoners verkeersveiligheidsproblemen ervaren. Deze informatie is afkomstig uit een onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid in Westland, dat in 2024 onder de inwoners is uitgevoerd.

Zonder gerichte en doeltreffende maatregelen zullen deze problemen in de nabije toekomst verder escaleren, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

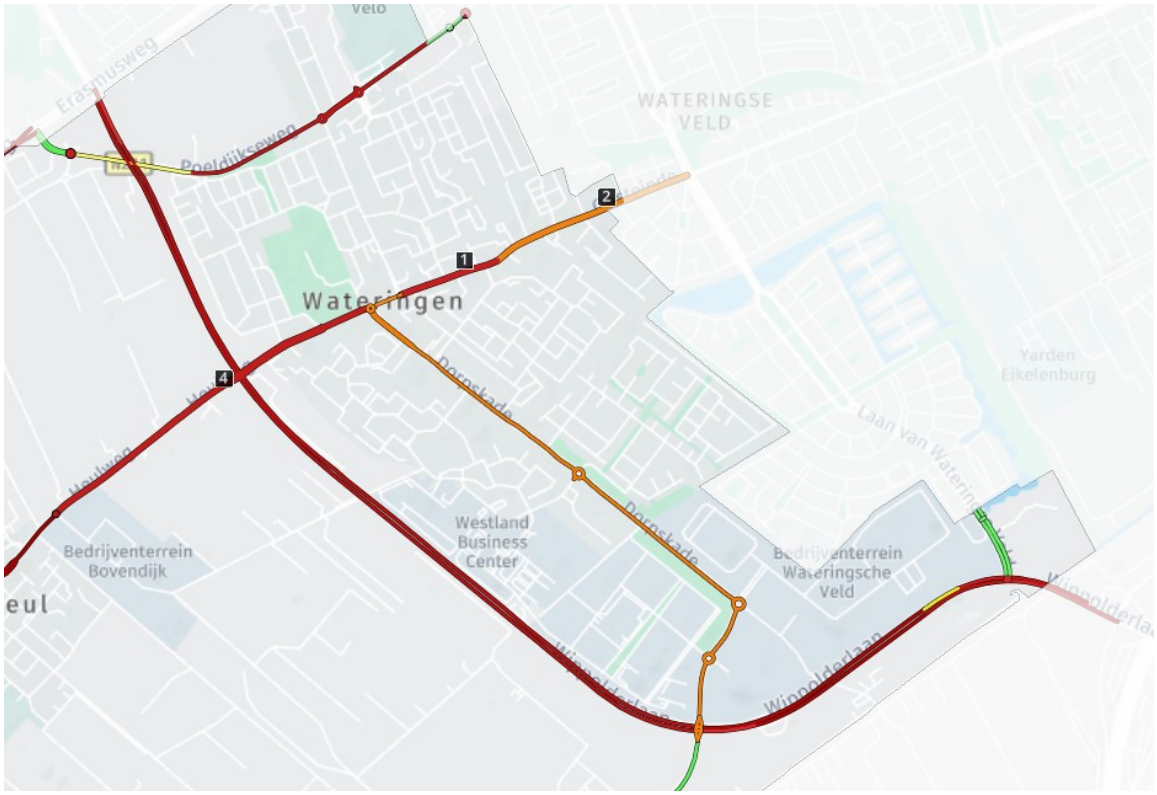


Afbeelding 1 Ongevallen (rode bolletjes) in periode 2021-2023 (Bron: ViaStat) en verkeersveiligheidsknelpunten volgens inwoners (groene bolletjes) (Bron: Onderzoek subjectieve verkeersveiligheid gemeente Westland 2024)

Uitdagingen voor de verkeersveiligheid en doorstroming

De toename van verkeer leidt tot een aantal cruciale uitdagingen:

- **Verminderde doorstroming op doorgaande wegen**, vooral tijdens piekmomenten, met directe impact op reistijd en betrouwbaarheid van verkeersstromen.
- **Verhoogde druk op kwetsbare verkeersdeelnemers**, zoals voetgangers en fietsers, door onvoldoende bescherming op drukke kruisingen en oversteekplaatsen.
- **Verkeersonveilige trajecten**, zoals Herenstraat, Heulweg en Noordweg, waar te hard wordt gereden en relatief veel ongevallen plaatsvinden (zie Afbeelding 2).



Afbeelding 2 CROSS[1]-kaart met focus op Wateringen (Bron: ViaStat)

Scope plan van aanpak

[1] CROSS staat voor Clusters van Risico's op basis van Ongevallen- en Snelheden Statistiek. Het systeem bestaat uit een interactieve kaart van het Nederlandse (hoofdwegen)netwerk waarop ieder traject een risicoscore krijgt op basis van actuele ongevallen- en snelheidsgegevens. De uitkomsten van CROSS worden verwerkt in een zogeheten CROSS-kaart, die trajecten ordent in vier prioriteitsklassen (rood, oranje, geel en groen).

Het plan richt zich op de korte en middellange termijn (2026–2040) en bevat maatregelen die concreet zijn en binnen deze periode uitvoerbaar. De nadruk ligt op het verbeteren van bestaande kruisingen en wegvakken in Wateringen en directe omgeving. Grootschalige infrastructurele ingrepen, zoals nieuwe wegen of het verkeersluw maken van het centrum, vallen buiten de scope van dit plan.

Voor dergelijke ingrepen is een langetermijnvisie vereist, gericht op de verkeerscirculatie binnen de gehele gemeente Westland. De huidige knelpunten en de verwachte groei van het verkeersvolume onderstrepen de noodzaak van een integrale aanpak. Een toekomstbestendig verkeerscirculatieplan stelt ons in staat om knelpunten structureel op te lossen en het wegennet als geheel te optimaliseren. Dit draagt bij aan een betere bereikbaarheid, verhoogde verkeersveiligheid en versterkte leefbaarheid in alle kernen van Westland, conform de ambities van de *Mobiliteitsvisie Westland 2040*. Aan een verkeerscirculatieplan voor de hele gemeente wordt momenteel gewerkt.

Plan van aanpak voor de periode 2026-2040

Het plan van aanpak voor Wateringen en de omliggende gebieden vormt een strategische vervolgstap in onze ambitie om de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid structureel te verbeteren. Dit plan bundelt infrastructurele ingrepen, beleidsmaatregelen en innovatieve oplossingen, afgestemd op de verwachte verkeersgroei en de noodzaak van een veiligere, duurzamere infrastructuur.

<u>Doel</u>

Het doel van dit plan van aanpak is het in de periode 2026-2040 substantieel verminderen van het aantal verkeersongevallen, het verbeteren van de bereikbaarheid van Wateringen en een toename van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Deze doelstellingen sluiten naadloos aan bij de langetermijnvisie van de gemeente Westland en dragen bij aan een leefbare, bereikbare en veilige woonomgeving voor alle inwoners van Wateringen.

Logische opbouw van de maatregelen

De verkeersproblematiek in Wateringen vraagt om een samenhangend pakket aan maatregelen. De voorgestelde acties zijn geclusterd rond drie kernthema's:

1. Optimalisatie van de bestaande infrastructuur
2. Verkeersveiligheid als randvoorwaarde
3. Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

Daarnaast dragen deze maatregelen bij aan langetermijndoelen, zoals het verkeersluw maken van het centrum van Wateringen en het streven naar nul vermijdbare verkeersslachtoffers in Westland.

<u>Optimalisatie van bestaande infrastructuur</u>

Wateringen is dichtbebouwd, waardoor er weinig ruimte is voor uitbreiding van de infrastructuur. De oplossing ligt daarom in het slimmer benutten van bestaande wegen en kruispunten. Recente modelstudies tonen aan dat zonder ingrepen op strategische locaties knelpunten zullen ontstaan. Dit kwam ook in de bewonersavonden naar voren waarbij bewoners aangaven op diverse locaties knelpunten in doorstroming te ervaren, zoals het centrum van Wateringen en bedrijventerrein

Zwethove. Ook werden zorgen geuit over de leefbaarheid in bepaalde straten, waarbij juist werd gevraagd om minder verkeer. Door gerichte optimalisaties kunnen we de verkeersafwikkeling op korte termijn verbeteren zonder ingrijpende infrastructurele uitbreidingen.

Verkeersveiligheid als randvoorwaarde

Bij alle maatregelen staat verkeersveiligheid centraal. De inrichting van wegen moet voorspelbaar en herkenbaar zijn, met passende snelheden en voldoende ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Waar nodig krijgt veiligheid voorrang boven doorstroming. Dit mensgerichte uitgangspunt is essentieel en leidend in het ontwerp en de uitvoering van alle maatregelen. Dit uitgangspunt sluit goed aan bij de signalen vanuit de bewonersavonden, waarbij gevraagd werd om veiligere infrastructuur, overzichtelijke en duidelijke oversteekplaatsen en aanpak van verkeersonveilig gedrag.

Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

We willen de nadruk leggen op het bevorderen van lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer. Deze vervoerswijzen zijn niet alleen veiliger en duurzamer, maar ook toegankelijker voor een grotere groep inwoners. Door de wandel- en fietsinfrastructuur te verbeteren en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren, kunnen we de druk op het wegennet verlichten. Dit sluit goed aan bij de signalen uit de bewonersavonden waarin werd gevraagd om comfortabele, veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers en waar ook werd gevraagd om een beter OV-aanbod. Deze aanpak sluit aan bij de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Westland 2040, waarin is vastgelegd dat alternatieven voor het autoverkeer een belangrijke rol moeten spelen in de toekomstige mobiliteitsplannen van de gemeente.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het complete maatregelenpakket, inclusief herkomst, inhoud, uitvoeringsperiode en het bijbehorende kernthema.

Prioriteiten

Een aantal maatregelen uit de tabel in bijlage 2 heeft absoluut prioriteit. Hier wordt extra op ingezet om deze maatregelen volgens planning uit te voeren. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Aanpak kruispunten Heulweg
- Aanleg rotonde op de kruising Dorpskade/Windmolen
- Verkenning tijdelijke openstelling Ambachtsweg
- Herinrichting N211 Wippolderlaan
- Ongelijkvloerse kruising Lozerlaan/Erasmusweg en aanleg VRI Erasmusweg/Poeldijkseweg
- Aanpak Harnaschknoop (aansluiting N211 op A4)

Invulling van moties

Met het vaststellen van dit plan van aanpak wordt een drietal moties afgedaan. Per motie wordt hieronder toegelicht hoe de desbetreffende motie is uitgevoerd.

Motie Verbeteren doorstroming Herenstraat, Wateringen van 13 september 2023

Met de motie “Verbeteren doorstroming Herenstraat, Wateringen” heeft de raad op 13 september 2023 verzocht om een onderzoek naar de openstelling van Het Tolland in twee richtingen. Het gaat dan om het wegvak tussen de Herenstraat en De Frankenthaler. In 2024 heeft adviesbureau Sweco een onderzoeksrapport opgeleverd waarin onderzocht is of de openstelling van Het Tolland in twee richtingen mogelijk is, zie bijlage 3 “Verkeersstudie Het Tolland tweerichtingsverkeer”.

Op basis van dit onderzoek is het advies om Het Tolland niet open te stellen in twee richtingen. Dit zou leiden tot een toename van ca. 80% aan verkeer op deze straat, wat zeer onwenselijk is voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze straat. Daarnaast leidt dit tot een knelpunt bij de kruising Dorpskade/Het Tolland. Op deze kruising is geen ruimte voor maatregelen om het extra verkeer hier veilig af te wikkelen. Naar aanleiding van de second opinion voor de kruisingen Herenstraat/Plein/Heulweg en Heulweg/Dorpskade komen op deze kruispunten geen rotondes (met bypass) maar VRI’s. Hierdoor verandert het advies ten aanzien van Het Tolland niet. Met het doen van dit onderzoek beschouwen wij de motie als afgedaan. Het openstellen van Het Tolland in twee richtingen op het genoemde wegvak krijgt geen plek in het plan van aanpak.

Motie Verkeersanalyse Wateringen van 13 september 2023

In de motie “Verkeersanalyse Wateringen” heeft de raad verzocht om een integraal plan van aanpak voor de toekomstige verkeerssituatie van Wateringen. Met vaststelling van dit plan van aanpak wordt invulling gegeven aan deze motie en hiermee wordt de motie afgedaan beschouwd.

Motie Integrale aanpak verkeer Wateringen van 16 oktober 2024

In de raadsvergadering van 16 oktober 2024 is de raad een voorstel gedaan voor de inrichting van de kruisingen Herenstraat/Plein/Heulweg en Heulweg/Dorpskade. Hierbij was het voorstel om rotondes toe te passen op de kruispunten Heulweg/Dorpskade en Heulweg/Herenstraat/Plein, met op eerstgenoemde kruising ook een bypass voor de doorstroming van het openbaar vervoer. De raad heeft met de motie en in de raadsvergadering gevraagd om opnieuw te kijken naar oplossingen voor deze kruispunten en dit integraal in het plan van aanpak te verwerken. Uit een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit kwamen een aantal verkeersveiligheidsrisico’s naar voren ten aanzien van het ontwerp met de twee rotondes, met name gericht op de zichtbaarheid en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en de hoge rijtaakbelasting van automobilisten. Ook in de huidige situatie komt de rotonde Dorpskade/Heulweg op nummer 1 naar voren in de top 10 van de meest onveilige locaties in Westland de BLIQ verkeersveiligheidsrapportage. In de uitvraag voor een second opinion is daarom extra aandacht gevraagd voor een verkeersveilig ontwerp.

In 2025 is een second opinion uitgevoerd en hieruit resulteert een ontwerp met op beide kruispunten een verkeersregelinstallatie (VRI), waarbij beide VRI’s met elkaar gekoppeld zijn. Zie bijlage 4

“RHDHV Rapport onderzoek kruispunten Heulweg”, bijlage 5 “RHDHV Nadere uitwerking schetsontwerp kruispunten Heulweg” en bijlage 6 “Schetsontwerp kruispunten Heulweg”.

Dit betekent een robuuste, duurzame maatregel die de doorstroming en de verkeersveiligheid op beide kruispunten toekomstbestendig verbetert. Wanneer in de toekomst bijvoorbeeld de wens is om het centrum van Wateringen autoluwer te maken en langzaam verkeer meer prioriteit te geven, dan kunnen VRI’s hierop aangepast worden. Rotondes bieden deze mogelijkheden niet en zijn daarmee minder toekomstbestendig voor deze specifieke locaties. Met het aanleggen van VRI’s kan, waar wenselijk, ook prioriteit gegeven worden aan het openbaar vervoer zodat de doorstroming van het openbaar vervoer gewaarborgd blijft.

In het eerdere adviesrapport, waarbij de aanleg van twee rotondes werd geadviseerd, werd gesteld dat de aanleg van een VRI op beide kruispunten niet mogelijk zou zijn vanwege het benodigde ruimtebeslag voor de rijstroken voor verschillende rijrichtingen. Echter blijkt uit de second opinion dat, wanneer de twee VRI’s met elkaar gekoppeld worden, waarbij ze met elkaar samenwerken, dat hierbij minder rijstroken nodig zijn. Hierdoor is het toch mogelijk om op beide kruisingen een VRI aan te leggen.

Aanvullend hierop worden de fietspaden langs de Dorpskade (tussen de Heulweg en de eerste zijstraat Windmolen) samengevoegd tot een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Dorpskade. Dit leidt tot het veilig kunnen afwikkelen van het laad- en losverkeer bij de nieuwe Jumbo. Hiermee beschouwen wij deze motie als afgedaan. De vervolgstap voor dit project is het toewerken naar een Voorlopig Ontwerp. Ook wordt in de verdere uitwerking de aansluiting en inrichting van het Hofzicht verder ingevuld.

<u>Bijlagen:</u>

2. Maatregelenpakket plan van aanpak verkeer Wateringen 2026-2040
3. Verkeersstudie Het Tolland tweerichtingsverkeer
4. RHDHV Rapport onderzoek kruispunten Heulweg
5. RHDHV Nadere uitwerking schetsontwerp kruispunten Heulweg
6. Schetsontwerp kruispunten Heulweg