Geacht college,

In de vergadering van de commissie Ruimte van 22 juni heeft de fractie van CDA Westland een aantal vragen gesteld en stellingen geponeerd bij het OBP Wateringen Noord en Ambachtsweg waarop door het college nog nauwelijks of niet op gereageerd is. Bovendien is er vanuit het college nog meer informatie gedeeld die ook oproepen tot nieuwe vragen. Onze openstaande vragen willen wij toch graag beantwoord zien. Wij gaan ervan uit dat deze vragen dan ook schriftelijk beantwoord zullen worden voorafgaand aan te nemen besluiten m.b.t. bestemmingsplan Wateringen Noord en de te nemen stappen voor het wel of niet willen afsluiten van de Ambachtsweg.
De onderbouwing van deze vragen hebben wij bij de behandeling in de commissie Ruimte al gegeven, maar voor de duidelijkheid zijn deze als bijlage onder vragen toegevoegd.

1. Bij de randvoorwaarden van de gebiedsvisie is meegegeven dat de wijk een dubbele wijkontsluiting zou krijgen. In onze optiek betekent dit dat alle bewoners in die wijk de mogelijkheid krijgen om via twee ontsluitingswegen de wijk kunnen verlaten. De gekozen oplossing van een knip in de wijk, waardoor bewoners hun wijk slechts via één ontsluiting de gehele nieuwe wijk kunnen verlaten, doet volgens de fractie van CDA geweld aan de gestelde randvoorwaarde. Waarom is bij een eerste opzet van het BP afgeweken van deze stevige randvoorwaarde?
2. Terloops werd al in de vergadering medegedeeld dat er toch geen ontsluiting op de Ambachtsweg zal komen en dat een deel van de nieuwe wijk niet via Den Haag zal ontsluiten. Dit betekent dat er dan slechts één ontsluiting zal komen voor de wijk en het bestemmingsplan dus ook niet op een andere wijze voldoet aan de gestelde randvoorwaarde. Is dit voor het college geen aanleiding om dan alsnog, mede om deze reden, het alternatief voor de gebiedsontsluitende weg voor de Ambachtsweg te gaan realiseren?
3. Kunt u aangeven hoe bewoners in de nieuwe wijk, die het dichtst in de buurt komen te wonen van rotonde Rusthoek, met de auto bij Velo (200 meter in rechte lijn) en het centrum van Wateringen kunnen komen? Zowel in afstand als in tijd.
4. Is in het verkeersonderzoek meegenomen dat in de wijk ook een basisschool en verzorgingscentrum zal komen en dat dit, zeker bij ophaal- en wegbrengtijden voor school, ook extra verkeersbewegingen veroorzaakt?
5. Zowel voor inspreker de heer van der Valk (Noordweg is drukker dan Erasmusweg) en als CDA Westland (tellingen Ambachtswijk) is het onduidelijk hoe de gepresenteerde getallen zijn te lezen. Kunt u dit duidelijk maken.
6. Wanneer wordt er een reactie gegeven aan de Raad op de reacties van overige bewoners met gerichte klachten over toename van reëel waargenomen en ondervonden verkeersdruk en/of hinder in hun straat n.a.v. de afsluiting van de Ambachtsweg?
7. Hoe komt men nu uit op een aantal auto's in 2030 van 10.000 als er voor corona tijd gemiddeld nog geen 4000 auto's geteld werden op de Ambachtsweg? Wordt de fout van een dubbeltelling uit het verkeersonderzoek voor visie Wateringen opnieuw gemaakt of doorgezet?
8. Waarom blijft het college beweren dat de Ambachtsweg vooral als sluiproute dient en niet in hoofdzaak gebruikt wordt om bestemmingen in Wateringen en voormalig Wateringen (Wateringse Veld) te bereiken of verlaten, zoals diverse onderzoeken al hadden geconcludeerd?
9. De Ambachtsweg is een gebiedsontsluitende weg en als zodanig ook in bestemmingsplannen vastgelegd. Dit heeft dan toch als consequentie dat je die weg niet zomaar kunt afsluiten zonder bestemmingsplan wijziging en/of verkeersbesluit met inspraak, of door te voorzien in een vervangend alternatief zoals een rondweg om de huidige gebiedsontsluitende weg heen?
10. Zoals in de eerste afbeelding in de bijdrage in eerste termijn te zien is, zou de rondweg zo neergelegd kunnen worden over een al geplande weg. Dan hoeft er toch helemaal niet zoveel aangepast te worden in het ontwerpbestemmingsplan en is het doemscenario dat het college schets toch ook onjuist?
11. Is het mogelijk dat de school met een versnelde procedure kan worden gebouwd buiten de vaststelling van het gehele bestemmingsplan om, en als algemeen overeenstemming is dat de school op de aangewezen locatie geen probleem vormt?
12. Waarom gaat Westland nu wel geld investeren in een Haags kruispunt op een provinciale weg bij Barn47 en heeft zij daarentegen in 2018 geen of nauwelijks invloed gehad op de renovatie van dat kruispunt toen de afslag Wateringen uit de kruising gehaald werd? Kan dit geld niet beter overgeheveld worden naar een investering van de rondweg welke meer zal oplossen dan aanpak van het kruispunt rond 2025?

Namens de fractie van CDA Westland,

Jan van Rossum

BIJLAGEN bij de openstaande vragen!

Betreft: ***Bijdrage CDA Westland bij agendapunt van de commissie Ruimte van 22 juni 2021 m.b.t. Ambachtsweg en OBP Wateringen Noord.***

De fractie van CDA heeft dit voorontwerp geagendeerd om in een zeer vroegtijdig stadium, conform afspraken bij de ruimtelijke procedures, kenbaar te maken dat zij de plannen m.b.t. ontsluiting van de nieuwe woonwijk niet begrijpt, zeker in relatie met een permanente afsluiting van de Ambachtsweg. De al eerder gestelde art.42 vragen over dit onderwerp zijn een eerste reactie hierop.

Principe van de nieuwe hoofdstructuur met in paars aangegeven het beoogde alternatief voor de Ambachtsweg over een ook al geplande weg door de wijk en als optie als de bedrijvenbestemming wordt omgezet naar woningen.



Algemene opmerking:

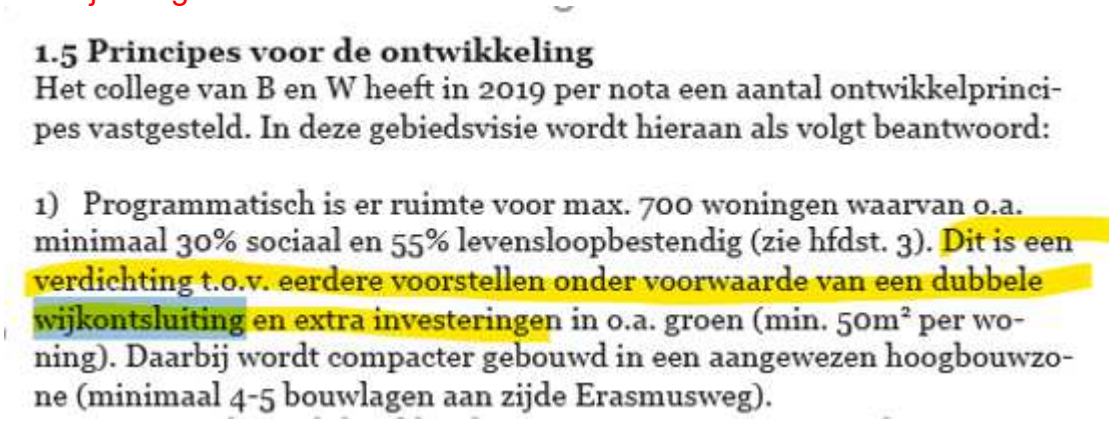
Over het geheel genomen is het OBP een mooi plan, met uitzondering van de ontsluitingsmogelijkheden vanuit de wijk zelf, en de eenmalig optredende mogelijkheid om Wateringen een goede rechtstreekse ontsluiting met Den Haag te geven, ook geschikt voor goed OV, om daarmee ook van de Ambachtswijk een woonbuurt te maken en het verkeer vervolgens daar alleen te bestemmen voor bestemmingsverkeer.

Nader verklaard:

Mbt OBP:

- Ontsluiting vanuit de wijk zelf. Voor zo'n grote wijk met minimaal 700-800 woningen, een school en een verzorgingshuis kan het niet bestaan dat er maar 1 ontsluitingsmogelijkheid komt voor de 2 wijken binnen de grote nieuwe wijk. Dit in tegenstelling tot wat er vermeld staat in de gebiedsvisie als absolute randvoorwaarde, overigens ook nog in een verwarrende tekst: "de wijk wordt vanaf twee zijden ontsloten voor autoverkeer". Hier had dus (om verwarring te voorkomen) moeten staan dat de wijk in twee gedeelten wordt verdeeld en dat per wijk slechts 1 ontsluiting voor auto's aanwezig zal zijn.
  Vraag: Lijkt het erop dat hier bewust al gelijk is afgeweken van een stevige randvoorwaarde, ook van participanten, om de nieuwe bewoners twee mogelijkheden aan te bieden om de wijk te verlaten?
  Openstaande vraag.

- Het kan gewoon niet dat een wijk alleen kan ontsluiten op de Ambachtsweg als de Ambachtsweg blijvend afgesloten blijft en daarmee altijd moet uitwegen op de Erasmusweg. Dan maak je van deze wijk binnen het plan in principe een Haagse wijk.
  Gaande de vergadering werd medegedeeld door de wethouder dat dit deel van het plan waarschijnlijk in de prullenbak gaat en dat de gehele woonwijk ontsloten zal worden op een nieuwe rotonde bij de Harry Hoekstraat.
  Een eerdere mededeling in een overleg (op vragen van mij) was dat 2/3 van het verkeer richting Barn47 gaat en 1/3 richting Rusthoek. Ofwel helemaal geen verkeer naar de Harry Hoekstraat, terwijl deze straat dus ook onderdeel is van de rotonde/ontsluiting nieuwe wijk….. Waar deze aanname op gebaseerd is weet ik niet. De Harry Hoekstraat is met de afsluiting van de Ambachtsweg al een stuk drukker geworden, dus is het aannemelijk dat er ook verkeer uit de nieuwe wijk naar toe gaat (al is het maar voor het bereiken van de basisscholen).
  Dan blijft staan de absolute randvoorwaarde in de gebiedsvisie nadat het aantal woningen verhoogd werd naar 700 dat de wijk ontsloten moet worden via twee ontsluitingen (zie afbeelding). Dit is een stevige afwijking, en dus niet te accepteren.
  Nieuwe / openstaande vraag: kan het alternatief voor de Ambachtsweg hierdoor ook bij college in beeld komen om aan de absolute voorwaarde te voldoen?



1.5 Principes voor de ontwikkeling

Het college van B en W heeft in 2019 per nota een aantal ontwikkelprincipes vastgesteld. In deze gebiedsvisie wordt hieraan als volgt beantwoord:

1) Programmatisch is er ruimte voor max. 700 woningen waarvan o.a. minimaal 30% sociaal en 55% levensloopbestendig (zie hfdst. 3). Dit is een verdichting t.o.v. eerdere voorstellen onder voorwaarde van een dubbele wijkontsluiting en extra investeringen in o.a. groen (min. 50m² per woning). Daarbij wordt compacter gebouwd in een aangewezen hoogbouwzone (minimaal 4-5 bouwlagen aan zijde Erasmusweg).

- De enige vraag van CDA van vorige maand wordt nogmaals gesteld: men woont straks rechtsonder in het plan, nabij de huidige rotonde. Hoe moet men met de auto rijden om naar winkelcentrum in Wateringen of naar Velo te rijden? Velo ligt daar op een 200 m fysieke afstand. En hoeveel wordt dit dan als de plannen

doorgaan, met daarbij ook in acht nemend de gevolgen voor extra brandstofverbruik, en de toename van de (on) veiligheid van de automobilist?
Vraag is niet beantwoord en wordt vanwege nieuwe inzichten uitgebreid naar de vraag hoe andere bewoners moeten rijden als die nabij de eerder geplande ontsluiting nabij de Ambachtsweg wonen en de Erasmusweg nodig hebben om een bestemming in Den Haag te bereiken?

- Mbt tellingen in het verkeersonderzoek van het aantal auto's. Het lijkt erop dat men alleen uitgaat van het aantal woningen dat gebouwd gaat worden. Niet dat er ook een school en verzorgingshuis gebouwd wordt met elk de eigen autobewegingen. Gezien het autoverkeer voor de andere scholen in Wateringen is dit toch een belangrijke factor!

  Openstaande vraag: zijn in de verkeerstellingen dit soort autobewegingen ook meegenomen?.

- De tellingcijfers in het Sweco rapport hebben ook wat nadere uitleg nodig. Zoals dat nu gezien wordt, worden tellingen afgebeeld van bijvoorbeeld de Ambachtsweg, Ambachtshof en Prins Hendrikstraat die niet het aantal autobewegingen kunnen zijn. Zowel in de situatie dat er met de knip in Ambachtsweg wordt gerekend, als zonder knip.
  De inspreker Piet van der Valk constateerde hij ook dat de telling niet te volgen is met de constatering dat de Noordweg drukker zou zijn dan de Erasmusweg met 4 rijbanen.
  Graag extra uitleg over de gepresenteerde cijfers op de afbeeldingen.

Mbt Ambachtsweg:

- De beantwoording van de schriftelijke vragen van CDA is wel heel erg ingestoken op weer alleen de nieuwe woonwijk. Helaas! En dit terwijl er toch echt heel veel onvrede is in Wateringen over de huidige afsluiting van de Ambachtsweg.
  Dat is ook weer de indruk n.a.v. de presentatie van ambtenaar. Geen opmerking over alle klachten uit overig Wateringen vanwege de toename van het verkeer in hun straat, en ook niet van bewoners vanuit de buurt zelf die niet rechtstreeks naar de Erasmusweg kunnen rijden! Alleen maar aanhalen wat de NIMBY inbreng was en is.
  10.000 auto's Ambachtsweg? Bij het verkeersonderzoek visie Wateringen in 2019 werd nog geen daggemiddelde over de gehele week van 4000 autobewegingen geteld.
  Op het eind van de (afgebroken) vergadering werd nog medegedeeld dat de proef beoordeeld zal worden aan de hand van telcijfers uit maart 2021. Ofwel in corona tijd. Er kan volgens ambtenaar niet teruggevallen worden op tellingen in het verkeersonderzoek uit 2019 daar hier fouten inzitten. Dat klopt, daar kwam ik in juni 2020 al achter. Niet in de tellingen zelf maar in de verwerking ervan in overige kentekens (meest waarschijnlijke en terug te herleiden fout: er zijn twee weken geteld waarbij de resultaten werden geïnterpreteerd als 1 week). Het totaal aantal auto's op de Ambachtsweg werd daardoor dus met een factor 2 verwerkt… Ofwel 8.000 auto's gemiddeld en dan zou je ook uit kunnen komen op 10.000 op bepaalde weekdagen. Maar dan lijkt het erop dat deze dubbeltelling nu wordt doorgezet naar ook weer een nieuw onderzoek.

Met nadruk wordt (nogmaals) gesteld dat de verkeerstelling uit 2019 en indien goed geïnterpreteerd wordt in overeenstemming is met tellingen die ook WVA zelf verricht heeft (zie bijlage).
Vraag: wanneer wordt er een reactie gegeven op de reacties van overige bewoners met gerichte klachten?
Vraag: Hoe komt men nu uit op een aantal auto's in 2030 van 10.000 als er voor corona tijd gemiddeld nog geen 4000 auto's geteld werden op de Ambachtsweg?

- Nog een keertje materie Ambachtsweg op een rijtje gezet:

    - De Ambachtsweg is een gebiedsontsluitende weg voor Wateringen richting Den Haag en vooral naar de primaire ontsluitingsweg Erasmusweg.

    - Uit verkeersonderzoeken is al eerder vastgesteld dat het verkeer door de Ambachtsweg alleen bestemmingsverkeer betreft voor Wateringen en aan de Noordweg gelegen Haagse woonwijken. Recent was dat nog een conclusie in het verkeersonderzoek van de Herenstraat. Dus het schermen dat er doorgaand verkeer vanaf Erasmusweg naar de A4 door centrum van Wateringen gaat klopt echt niet! Dit was overigens ook de conclusie van de WVA, die een eigen verkeerstelling gehouden had!
      Het zou ook raar zijn om een 80 km weg, die op 400 meter van de Ambachtsweg ligt, en in een rechte lijn naar de A4 loopt te mijden door via het centrum van Wateringen met alle knelpunten te rijden.
      College blijft erbij dat de afsluiting het gevolg is van doorgaand verkeer van Erasmusweg naar A4. (zie ook de bijlage om stelling college via onderzoeken te ontkrachten).
      Vraag: waarom blijft het college beweren dat de Ambachtsweg vooral als sluiproute dient en niet in hoofdzaak gebruikt wordt om bestemmingen in Wateringen en voormalig Wateringen (Wateringse Veld) te bereiken?

    - In wat tot nu toe regelmatig beweerd of theoretisch berekend wordt was het aantal autobewegingen voorafgaand de coronaperiode gemiddeld ongeveer 4000. Dat aantal was ook goed in overeenstemming met tellingen die de bewoners zelf gedaan hebben. Inderdaad zal dit aantal toenemen als de nieuwe wijk wordt aangelegd. En daarom moet er ook een toekomstgerichte oplossing komen.

    - Uit allerlei documentatie en ook uit eerdere beantwoordingen van het college is deze definitie uit het bestemmingsplan niet zomaar te wijzigen en ook niet zonder een verkeersbesluit met inspraakmogelijkheid (zie daarvoor de bijlagen van de art.42 vragen over deze materie). Bestemmingsplannen voor Wateringen en ook Wateringse Veld (vanwege het niet van PZH mogen aantakken op de Erasmusweg) maken gebruik van deze ontsluitingsmogelijkheid waardoor eigen wijkontsluitingen mede mogelijk werden gemaakt.
      Dit wordt zelfs in dit OBP nog eens aangehaald door de functie van de weg te benoemen als ontsluitingsweg voor een deel van Wateringen.
      Vraag: dit alles heeft toch als consequentie dat je die weg niet kunt afsluiten zonder bestemmingsplan wijziging en/of verkeersbesluit met inspraak, of door te voorzien in een vervangend alternatief zoals een rondweg om de huidige gebiedsontsluitende weg heen?

- Dus zomaar afsluiten zonder een echt alternatief is niet mogelijk, dat bewijzen ook de zeer vele reacties van mensen die niet op de Ambachtsweg zelf wonen!

- Niettemin is CDA er ook van overtuigd dat de Ambachtsweg niet meer geschikt is om in de toekomst te blijven functioneren als gebiedsontsluitende weg met ook OV. Een wens van Westland / Wateringen om zonder omwegen op het OV van Den Haag aangesloten te worden zou dan nooit werkelijkheid kunnen worden. Ook de voorgestelde OV route die in het OBP staat is een omweg voor het OV. En dat is niet wenselijk om mensen naar het OV te trekken!

- De oplossing ligt in een eenmalige kans voor een zogenaamde rondweg Ambachtsweg via de nieuwe woonwijk. Ook na beantwoording van de CDA vragen over deze materie zijn wij hiervan overtuigd!
  Vraag: zijn er ondertussen niet genoeg redenen aangedragen dat het college dit ook beseft?

- In de plannen van Wateringen Noord is al een weg opgenomen naast het bedrijventerrein. Deze zou met aanpassingen heel goed geschikt gemaakt kunnen worden als rondweg! Goed voor Wateringen, Ambachtswijk, OV en ook voor de nieuwe woonwijk zelf daar die via deze weg ook rechtstreekse verbindingen krijgt voor autoverkeer naar zowel Wateringen als de Erasmusweg met vervolgverbindingen.
  Vraag: zoveel hoeft er dan toch niet aangepast te worden in het bestemmingsplan daar de wegenstructuur ongeveer hetzelfde kan blijven?

- Er zullen inderdaad een of meer huizen in de weg staan om die ook te realiseren. Dat is eerder ook al opgelost door huizen in de verbinding Kerklaan – Ambachtsweg af te breken om de toenmalige rondweg om de Oranjebuurt via de nieuwe Poeldijkseweg aan te leggen. Wie durft nu nog te beweren dat dit geen goede toekomstvisie was! Ook de Ambachtsweg verdient zo'n toekomstvisie en daar is nu een eenmalige kans voor! Een schot voor de boeg: nog een huis uit dat genoemde rijtje woningen Kerklaan – Ambachtsweg afbreken, en dan nu aan de Ambachtsweg om daarmee op of zeer dicht uit de kunnen komen bij de huidige rotonde?

  Wij zijn ons ervan bewust dat dit ook geld kost. Een deel van die financiën is mogelijk op te halen in de voorjaarsnota door niet als Westland zelf geld voor 2022 te reserveren voor de kruising Poeldijkseweg – Erasmusweg. Volgens eerdere berichtgeving (o.a. na schriftelijke vragen CDA in 2018 inzake de eerdere reconstructie van dit kruispunt door Den Haag) wordt dit kruispunt namelijk pas aangepakt nadat de kruising Erasmusweg – Wippolderlaan – Lozerlaan ongelijkvloers is aangebracht. Dat zal pas na 2025 geschieden. Bovendien is het een kruispunt op Haags grondgebied, waardoor de gemeente Den Haag ook het kruispunt al eerder alleen heeft aangepakt. En bovendien betreft het nog een provinciale weg (N464), waardoor PZH verantwoordelijk is.
  Een rondweg snel aanleggen biedt dan meer verkeersveiligheid dan aanpak van dit kruispunt. Als dat laatste Westland al zelf kan en mag doen…

Vraag: waarom gaat Westland nu wel geld investeren in een Haags kruispunt op een provinciale weg en heeft zij in 2018 geen of nauwelijks invloed gehad op de renovatie van dat kruispunt waardoor de afslag Wateringen uit de kruising is gehaald? Kan dit geld overgeheveld worden naar de investering van de rondweg welke meer zal oplossen dan aanpak van het kruispunt rond 2025?



A. Toelichting bestuurlijke ambities Voorjaarsnota 2022-2025

1. **Reconstructie kruispunt Poeldijkseweg/Lozerlaan/Erasmusweg (aflopende kapitaallasten vanaf 2023 van € 71.000)**

Het gaat hier om een investering in 2022 van € 1.500.000 waarvan de jaarlijkse kapitaallasten vanaf 2023 circa € 71.000 bedragen. Zie voor meer informatie hoofdstuk 6 Investeringen.

- Mbt de school. Het moet toch mogelijk zijn om een ontwikkeling die iedereen wilt alvast uit te gaan voeren? Ook bij onteigeningsprocedures staat bijvoorbeeld altijd een passage vermeld dat er nog geen ontwikkelingen in betreffende gebied plaats kunnen vinden gedurende het opstellen van het bestemmingsplan, behalve als die ontwikkeling ook mogelijk gemaakt wordt in het te ontwikkelen bestemmingsplan. Dit kan dan toch hier ook?
  Er wordt nu wel in de beantwoording van de schriftelijke vragen heel erg een noodscenario geschetst over vertragingen als de rondweg mogelijk moet worden gemaakt. Zoals al eerder aangegeven, die rondweg komt grofweg al op een locatie waar al een weg gepland is. Dus zoveel zal er niet hoeven te veranderen in het BP.
  Vraag: kan de school al met een versnelde procedure worden gebouwd buiten de vaststelling van het gehele bestemmingsplan om?

- Nog wel een vraag n.a.v. renovatie Ambachtsweg: waarom is de weg zoals die nu is, en niet zoals de bedoeling was bij de start van het renovatie proces in twee etappes?

- CDA sluit zich aan bij inspreektekst de heer van der Valk over de context van de afsluiting van de Ambachtsweg in breder verband. Een goede oplossing is in ieder geval de rondweg.

Bijlage verkeerstellingen:

Uit verkeersonderzoek Sweco in 2019 m.b.t. visie Wateringen:

Concluderend zijn de volgende bevindingen het startpunt van het variantenonderzoek.

In de spits is in de kern sprake van:

- Doorgaand verkeer (vergelijkbaar met nu) via de routes:
  - Ambachtsweg/Noordweg/Kerklaan
  - Heulweg/Tolland/Oosteinde
- Doorgaand verkeer vooral tussen de gebieden grenzend aan Wateringen.
  - De belangrijkste knelpunten: Herenstraat/Kerklaan en Dorpskade/Heulweg. Deze zijn vooral een gevolg van de beperkte afwikkelingscapaciteit.
  - Gebruik van de Harry Hoekstraat ook door doorgaand verkeer.

In de spits is rondom de kern sprake van:

- Veel grotere knelpunten waaronder de kruispunten in de Lozerlaan, de Wippolderlaan en Laan van Wateringse Veld.
- Hierdoor kunnen maatregelen om het doorgaande verkeer uit de kern Wateringen te weren, slechts beperkt worden doorgevoerd.
- Bij grotere ingrepen in de kern lopen de wegen rondom eerder vol. Hier ondervinden echter ook de Wateringers hinder van (bereikbaarheid).

Concluderend:

- Doorgaand verkeer tussen gebieden grenzend aan Wateringen, en niet vanuit Erasmusweg naar de A4 via Ambachtsweg / centrum Wateringen.
- Slechts beperkt zijn maatregelen door te voeren in Wateringen zelf. Ambachtsweg als gebiedsontsluitende weg afsluiten is GEEN beperkte maatregel zonder een vervangend alternatief te bieden.

Prognose in 2019 als er een knip in de Ambachtsweg komt:

SWECO

Effecten:

- Aanzienlijk minder verkeer in de spits in de Ambachtsweg.
- Raakt deels bezoekers aan het centrum van Wateringen, o.m. naar de winkels. Men moet via de Poeldijkseweg danwel Noordweg/Oosteinde
- Minder verkeer in de Kerklaan en op de Dorpskade.
- Meer doorgaand verkeer op de Poeldijkseweg/Noordweg/Wippolderlaan.
- Vooral in 2030 ontstaan doorstromingsproblemen op de omrijroutes.

In de volgende figuren zijn de toe- en afnames van verkeer door deze maatregel aangegeven in resp. blauw en geel.

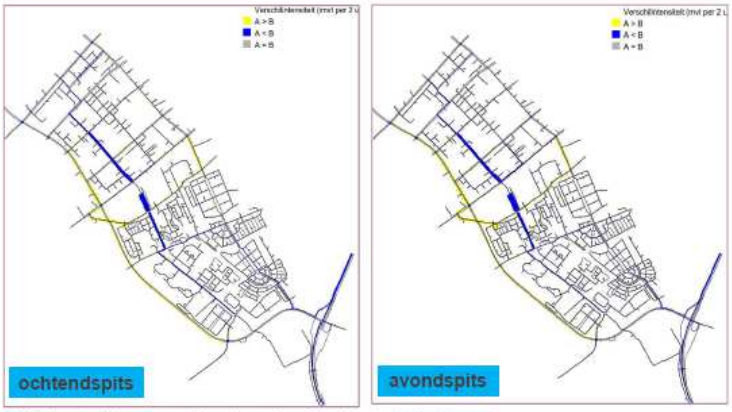


Fig. 7 Verschuivingen van het verkeer door de knip in de Ambachtsweg

Duidelijk is te zien dat de afname op de Ambachtsweg op veel andere wegen tot (vaak beperkte) toenames leidt. Niet elke weg is daarvoor even geschikt.

Eigen verkeerstellingenonderzoek WVA (conclusie geen doorgaand verkeer):

Onderzoek naar de verkeersintensiteit Ambachtsweg in de ochtend en avondspits

Aanleiding: de gevaarlijke situatie op de Ambachtsweg.
Doel: meer inzicht in de verkeersstromen

Uitvoering: op 28 mei: met 2 mensen tellen, een aan het begin en een aan het eind van de weg. Eerste half uur bewegingen richting Wateringen; Tweede half uur idem richting Den Haag. Geteld van kwart voor acht tot kwart voor negen.

Uitvoering op 5 juni; met 4 mensen, twee per richting gedurende 1 uur van 7.30 tot 8.30 en idem van 16.00 – 17.00 uur.

Samenvatting resultaten
Het beeld van 28 mei: 's morgens richting Den Haag meer dan 2 maal zo veel verkeer dan richting Wateringen. In totaal 69 bewegingen richting Wateringen, dat komt overeen met ca. 140 per uur.
Maar richting Den Haag: 166 bewegingen, hetgeen neerkomt op ca. 330 per uur: in totaal dus 470 bewegingen in één uur. Van alle bewegingen gaat dus 70% richting Den Haag.

Het beeld van 5 juni:
Hetzelfde als op 28 juni: 's morgens meer dan 2 maal zo veel verkeer richting Den Haag dan richting Wateringen. In totaal 541 bewegingen per uur. Daarvan 66% richting Den Haag.
's Middags zijn er in één uur 531 bewegingen; is het iets drukker van Den Haag naar Wateringen 53% tegen 47% naar Den Haag.

Overzicht percentages bestemmingsverkeer: Zie bijlage 2.
N.B. Er is een verschil tussen **het aantal bewegingen** en **het aantal auto's in de tellingen.** Bestemmingsverkeer wordt namelijk **of** aan de ene kant van de Ambachtsweg genoteerd, of aan de andere kant, terwijl doorgaand verkeer aan beide kanten in de telling komt.

Op het tweede tabblad van het Excel-document is te zien dat 11% van de getelde auto's bestemmingsverkeer is. Opvallend maar logisch is dat 's morgens er veel bestemmingsverkeer uit de Ambachtsweg naar Wateringen gaat, en 's middags veel uit Wateringen naar de Amabchtsweg de bestemming vindt. Logisch als bewoners van de wijk boodschappen doen of de kinderen naar school brengen.

Opvallend is dat van het doorgaande verkeer een groot aantal auto's de Erasmusweg kiest. Ca. 40%. Niet objectief geteld, maar wel gezien is dat er vanuit de Ambachtsweg weinig auto's linksaf richting Poeldijk gaan, maar vooral rechtsaf richting Leyweg/Rijswijk.
Dat is onlogisch omdat
1. Auto's van de Poeldijkseweg en de Kerklaan kunnen ook richting Rijswijk/Den Haag over de Noordweg en dan later eventueel linksaf richting Den Haag. In principe is de **Noordweg beter berekend** op doorgaans autoverkeer dan de Ambachtsweg.
2. Auto's vanuit de Noordweg via de Ambachtsweg richting Den Haag Rijswijk kiezen toch om via de Erasmusweg te gaan.
De oorzaak is echter evident: de kruising van de Noordweg met de Laan van Wateringseveld kan zeker in de spits tot een oponthoud van meer dan een kwartier leiden, vanwege de slechte inrichting van dat kruispunt gekoppeld aan 12 trams per uur in de spits. De indruk bestaat dat veel automobilisten de Ambachtsweg misbruiken om dit kruispunt te vermijden.

Een eerdere veronderstelling dat verkeer uit Den Haag naar de A4 kiest om via het dorp Wateringen en dus via de Ambachtsweg te gaan wordt niet bevestigd door het onderzoek. Dat betekent niet dat als er op de Wippolderlaan grote opstoppingen zijn, en dat gebeurt met zekere regelmaat dat dan de Amabchtsweg wel als sluiproute wordt gebruikt. Het verschil is dat de kruising met de Laan van Wateringseveld standaard in de spits problemen oplevert en de Wippolderlaan slechts incidenteel.

Ook in het verkeersonderzoek voor Herenstraat – Heulweg – Tolland wordt de conclusie gegeven dat het verkeer dat hier langs komt geen sluipverkeer is. Dat

betekent dan ook dat de route Ambachtsweg – Dorpskade – A4 niet of nauwelijks gebruikt wordt als sluiproute!

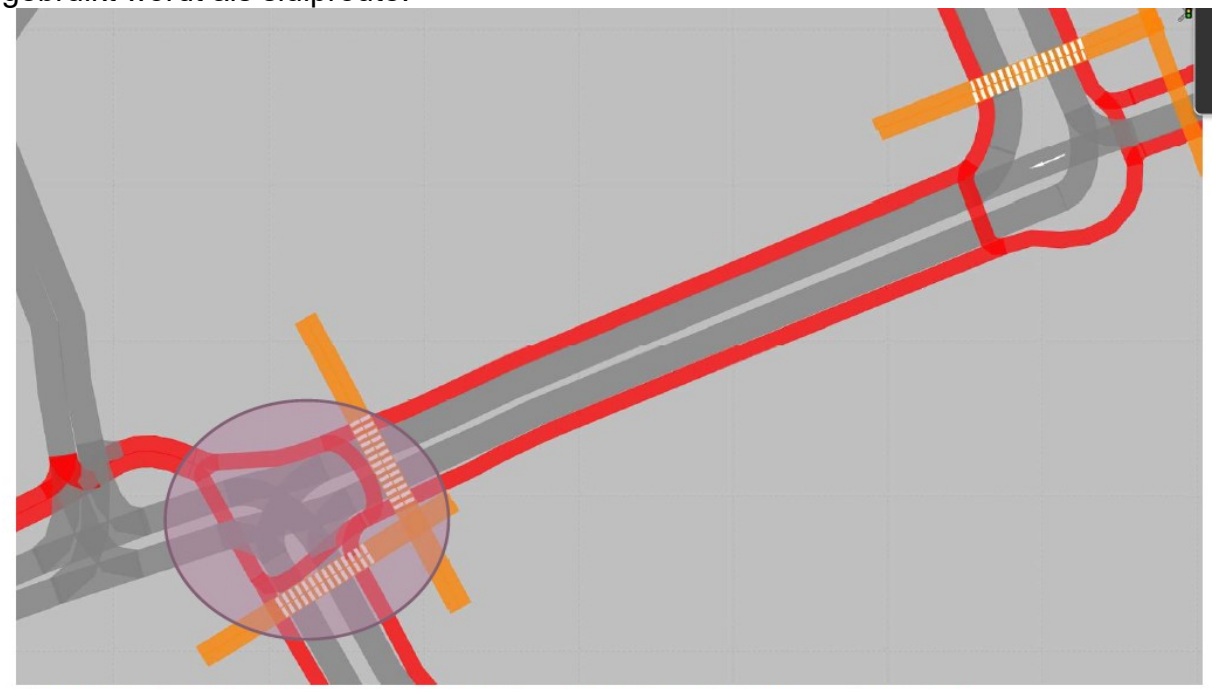


Fig. 9 Maatregel: verkeersregelinstallatie op kruising Heulweg – Dorpskade

Zo is het ook mogelijk om meer te sturen op meer en minder gewenst verkeer. Eerder is echter wel al gebleken dat er hier nauwelijks verkeer voorbij komt dat doorgaand is en vooral lokaal verkeer betreft. Verkeer met herkomst en bestemming ver van Wateringen, dat als sluipverkeer beschouwd zou kunnen worden, komt hier nauwelijks voor. .

Aantal relevante passages uit documenten:

Gebiedsvisie:

Aan de oostzijde begrenst een brede sloot het plangebied ten opzichte van de bestaande percelen aan de Ambachtsweg. Deze oorspronkelijke sloot is ter plaatse van de bedrijven achter de Ambachtsweg gedempt en wordt nu iets westelijker in het plangebied gegraven. Transformatie van de bedrijfspercelen aan de Ambachtsweg (zoals ingekleurd in nevenstaande kaart) is op de langere termijn voorstelbaar (zie Visie Wateringen). Deze transformatie maakt geen onderdeel uit van deze visie, maar om dit in de toekomst naar behoren te kunnen ontsluiten wordt langs de sloot de buurt-ontsluitingsweg aangelegd.

Die ontsluitingsweg kan ook de route/grondgebied van de rondweg! (passage staat ook in OBP)

In Tymens Blok staat het faciliteren van langzaam verkeer, fietsers en voetgangers, voorop. Door de wijk wordt een omgelegde busroute mogelijk gemaakt voor Lijn 21 vanuit Den Haag richting centrum Wateringen als alternatief voor de huidige busroute over de Ambachtsweg. De wijk wordt vanaf twee zijden ontsloten voor autoverkeer; aan de zuidzijde middels een rotonde op de Poeldijkseweg en aan de noordzijde via een parallelweg aan de Erasmusweg op de Ambachtsweg. Doorgaand autoverkeer door de wijk is niet wenselijk en niet mogelijk, enkel voor calamiteiten via de busbaan die beide wijkentrees koppelt.

Wat verwarrend lezend: Wateringen Noord wordt in twee wijken verdeeld. Per wijk is er maar 1 ontsluitingsmogelijkheid!
Bovendien rijdt er nu al een tijdje GEEN bus, m.u.v. van een nachtbus.

In Tymens Blok staat het faciliteren van langzaam verkeer, fietsers en voetgangers, voorop. Door de wijk wordt een omgelegde busroute mogelijk gemaakt voor Lijn 21 vanuit Den Haag richting centrum Wateringen als alternatief voor de huidige busroute over de Ambachtsweg. De wijk wordt vanaf twee zijden ontsloten voor autoverkeer; aan de zuidzijde middels een rotonde op de Poeldijkseweg en aan de noordzijde via een parallelweg aan de Erasmusweg op de Ambachtsweg. Doorgaand autoverkeer door de wijk is niet wenselijk en niet mogelijk, enkel voor calamiteiten via de busbaan die beide wijkentrees koppelt.

Nogmaals: Er loopt nu (al heel lang) geen bus meer door de Ambachtsweg. Bus over de rondweg is een meer gestrekte route om busroutes sneller te kunnen maken.

OBP:

Ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer

Ten westen van het plangebied ligt de N211, ook wel bekend als de Wippolderlaan. Deze weg is noord-zuid georiënteerd en vormt de ontsluiting voor het westelijk deel van Den Haag en het oostelijk deel van het Westland. Deze provinciale weg sluit in zuidelijke richting aan op de N222 en de A4. Deze weg bestaat uit twee keer twee rijstroken.

Aan de noordzijde ligt de Erasmusweg. Deze weg is door middel van een gelijkvloerse kruising aangesloten op de N211 en vormt de schakel tussen deze provinciale weg en het bestaand stedelijk gebied van Wateringen en Den Haag. Ook deze weg bestaat uit twee keer twee rijstroken.

In het zuiden van het plangebied loopt de Poeldijkseweg. Deze weg ontsluit de kern Wateringen en het plangebied. De weg is oost-west geörienteerd. Deze weg bestaat uit twee rijstroken en sluit in het westen aan op de Erasmusweg en de N464.

Ten slotte ligt aan de oostzijde van het plangebied de Ambachtsweg. Deze weg vormt een verbinding tussen de Erasmusweg en de Poeldijksweg en ontsluit een deel van de kern Wateringen op deze wegen.

In afbeelding 2.8 is de ligging van het plangebied ten opzichte van de diverse ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer weergegeven.

In de toekomstige situatie zal het woongebied op twee punten worden ontsloten. Aan de zuidzijde sluit een wijkontsluitingsweg aan op de Poeldijkseweg, waarmee het westelijk deel van het plangebied wordt ontsloten. In het noordoosten zorgt een aantakking op de Ambachtsweg/Erasmusweg voor ontsluiting van het oostelijk deel van het toekomstige woongebied.



Afbeelding 2.8: Ontsluitingen gemotoriseerd verkeer in de omgeving van het plangebied.

Het belang van de Ambachtsweg wordt zelfs in dit bestemmingsplan als gebiedsontsluitende weg voor Wateringen aangeduid!

Ontwerp bestemmingsplan, bijlagen:

1.5 Principes voor de ontwikkeling

Het college van B en W heeft in 2019 per nota een aantal ontwikkelprincipes vastgesteld. In deze gebiedsvisie wordt hieraan als volgt beantwoord:

1) Programmatisch is er ruimte voor max. 700 woningen waarvan o.a. minimaal 30% sociaal en 55% levensloopbestendig (zie hfdst. 3). Dit is een verdichting t.o.v. eerdere voorstellen onder voorwaarde van een dubbele wijkontsluiting en extra investeringen in o.a. groen (min. 50m² per woning). Daarbij wordt compacter gebouwd in een aangewezen hoogbouwzone (minimaal 4-5 bouwlagen aan zijde Erasmusweg).
In een maatschappelijk veld is daarnaast ruimte voor een onderwijsvoorziening conform prognoses medio 2020, een integraal kindcentrum (IKC) voor 11-16 groepen plus gymzaal van maximaal circa 3300 m² BVO (excl (fiets)parkeren en buitenruimten) en aanvullend circa 5000 m² BVO voor verpleeghuis- en gehandicaptenzorg.

Een dubbele wijkontsluiting is voorwaarde! Die is er nu niet in de plannen vanwege de knip binnen de wijk!

4) De verkeerskundige belasting op omringende buurten wordt zoveel mogelijk beperkt. De gebiedsvisie gaat daarom uit van een ontsluiting op de Poeldijkseweg en een entree parallel aan de Erasmusweg op de Ambachtsweg. Een alternatieve ontsluiting halverwege de Ambachtsweg (zoals geschetst in de Visie Wateringen), maakt geen onderdeel uit van de visie maar wordt ook niet onmogelijk gemaakt. Er is voorzien in veilige fietsverbindingen en ruimte voor een busverbinding met een halteplaats.



De belasting op omringende buurten neemt wel degelijk toe vanwege de knip in de wijk zelf, als vanwege de Ambachtsweg! Met een rondweg worden korte autoroutes gereden. Zowel naar Den Haag vanuit de wijk, als naar Wateringen (velo als voorbeeld).

Aan de westzijde van het plangebied loopt de N211 of Wippolderlaan, behorend tot de hoofdwegenstructuur en de verbinding tussen het zuidelijk deel van Den Haag en de snelweg A4. De komende jaren worden de kruisingen op deze verbinding ongelijkvloers gemaakt zodat de doorstroming van en naar de autosnelweg wordt verbeterd. Ook de Erasmusweg, de S105, ten noorden van het plangebied is onderdeel van het primaire wegennetwerk. Vanuit het plangebied is de A4 via Poeldijkseweg - Erasmusweg en Wippolderlaan relatief snel te bereiken.
De Poeldijkseweg is een secundaire weg ten zuiden van het plangebied. De Ambachtsweg ten oosten van het plangebied is eveneens een secundaire weg, echter er loopt op dit moment een praktijkproef waarbij de Ambachtsweg ter plaatse van de gemeentegrens is afgesloten voor autoverkeer om zo sluipverkeer richting Erasmusweg in deze woonstraat te voorkomen. De intentie is deze proef om te zetten in een definitieve situatie waarmee de Ambachtsweg de status (terug) krijgt van een woonstraat. Binnen het plangebied zijn op dit moment geen openbare wegen aanwezig.

Het biedt voordelen om Wateringen zonder omwegen over een eigen secundaire weg rechtstreeks aan te sluiten op de primaire weg Erasmusweg!

4 Conclusies

De verkeerseffecten van de nieuwe bouwlocatie Wateringen – Noord zijn onderzocht met behulp van het dynamische simulatiemodel van Wateringen en omgeving. De verkeersstromen die daarbij gehanteerd zijn komen uit het Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag en betreffen de prognose voor 2030 op basis van het economische scenario Hoog uit de WLO studie van het CPB.

De nieuwe woonlocatie zorgt uiteraard voor meer verkeer op de bestaande wegen rond de locatie. Dat extra verkeer kan echter goed verwerkt worden. Er ontstaan geen nieuwe knelpunten en ook de bestaande in het centrum van Wateringen veranderen weinig. De gemiddelde snelheid als maat voor de doorstroming in het studiegebied van en om de locatie heen fluctueert zeer beperkt, de extra hoeveelheid verkeer kan goed verwerkt worden.

De beperkte invloed van de bouwlocatie op de doorstroming heeft mede te maken met de verbetering van de kruising Poeldijkseweg – Erasmusweg. Meer rijstroken en een verkeersregeling i.p.v. voorrang voor de Erasmusweg leiden ertoe dat het verkeer op de Poeldijkseweg goed kan doorstromen; de extra hoeveelheid van/naar de bouwlocatie kan daar gemakkelijk aan toegevoegd worden. Ook de nieuwe rotonde in de Poeldijkseweg bij de Harry Hoekstraat functioneert probleemloos.

De knip in de Ambachtsweg heeft invloed op de verkeerssituatie rond de bouwlocatie. Met knip zijn de gevolgen van het extra verkeer kleiner dan zonder knip. Dit betreft vooral de doorstroming op het kruispunt van de Ambachtsweg met de Erasmusweg. Op de andere kruispunten blijft de doorstroming goed.

Constatering dat met knip in de Ambachtsweg het verkeer het de nieuwe wijk beter laat doorstromen klopt. Er komt geen verkeer uit de Ambachtsweg!
Jammer/slecht dat er niet wordt gerefereerd aan wat de Ambachtsweg nu al betekent aan extra belemmeringen in Wateringen!