Memo

AAN : Leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder P.J. Valstar

DATUM : 10 oktober 2024

BETREFT : Afdoening toezegging Verkeerstudie centrum van Wateringen verbeteren doorstroming twee kruispunten

---

Tijdens de commissievergadering op 1 oktober j.l. is toegezegd een nadere onderbouwing te leveren voor de keuze voor de maatregelen uit het raadsvoorstel. Met dit memo wordt u geïnformeerd over de onderbouwing uit de verkeerstudie centrum van Wateringen voor het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten Dorpskade/Heulweg en Herenstraat/Plein. Dit memo dient ter ondersteuning van het collegevoorstel, raadsvoorstel en raadsbesluit dat momenteel voorligt ter besluitvorming. Na bevestiging op dit voorstel start het traject voor de subsidieaanvraag richting de MRDH zoals ook in het voorstel beschreven. Dit project vragen we bij hen aan onder de IPVA-regeling, zoals ook in het raadsvoorstel beschreven. Conform de bij u bekende MRDH-verordening inzake de IPVA dienen voorstellen voor 31 juli aangemeld te worden van het jaar vóór de aanvraag gedaan wordt. Met het voorbereidingskrediet dat we in 2024 en 2025 benutten, kunnen we daarom in 2026 de aanvraag doen. Na honorering van de subsidie, grofweg enkele weken na de aanvraag, kan het project van start.

Aanleiding

De bereikbaarheid van Wateringen staat de laatste jaren steeds verder onder druk. Dit komt vooral door de toename van het verkeer door de bouw van nieuwe woningen in Den Haag en Westland, de groeiende economie met daardoor meer (vracht-)verkeer tot gevolg en de groeiende vraag naar mobiliteit. Vooral op de wegen rondom Wateringen is sprake van meerdere grotere knelpunten. Ook binnen Wateringen zijn er knelpunten.

Twee van de knelpunten binnen Wateringen betreffen de kruispunten Dorpskade/Heulweg en Herenstraat /Plein. Middels onderzoek zijn daar verschillende maatregelen voor opgesteld. Deze zijn geëvalueerd en op basis daarvan is de beste oplossing bepaald.

Welke maatregelen kiezen we en waarom?

Op grond van dit onderzoek blijkt dat alleen het aanpassen van de rotonde Dorpskade/Heulweg met vrijliggende fietspaden en de realisatie van een minirotonde Herenstraat/Plein de doorstroming van het verkeer, waaronder het Openbaar Vervoer richting 2040, sterk verbetert en inpasbaar is. Na realisatie treden er richting 2040 nagenoeg geen wachtrijvormingen meer op waaronder in de Herenstraat. Ook verbetert de verkeersveiligheid door de vrijliggende fietspaden bij de rotondes en het tussen de Dorpskade en Herenstraat gelegen gedeelte van de Heulweg.

De enige andere oplossing die zorgt voor een goede doorstroming betreft het plaatsen van onderling gekoppelde VRI's op beide kruispunten. Echter zijn dan in alle richtingen 2 à 3 rijstroken op de Heulweg en de Dorpskade nodig. Hier ligt op beide wegen nu per richting 1 rijstrook. Alleen door de fiets- en voetpaden grotendeels te laten vervallen is dit inpasbaar te maken en derhalve niet haalbaar.

IBABS 004

Memo

Aanpassen voorrangsituatie kruispunt Herenstraat-Plein
Zoals in bijlage 1 van het voorstel te lezen is, zijn verschillende maatregelen onderzocht. Het aanpassen van de voorrangsregeling ten gunste van de Herenstraat leidt echter tot het (deels) verplaatsen van de wachtrij naar de Heulweg met terugslag tot op de rotonde met Dorpskade en/of op het Plein en verkeersonveilige situaties. Voor de realisatie van een VRI met benodigde opstelstroken ontbreekt de benodigde ruimte. De realisatie van een minirotonde op dit kruispunt blijkt goed te werken en hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar. Het verkeer vanuit de Herenstraat krijgt hierdoor voorrang boven het verkeer vanaf het Plein waardoor het verkeer beter kan afstromen en er een verkeersveiliger situatie ontstaat. Het fiets- en voetgangersverkeer krijgt hierbij op alle drie de aansluitingen voorrang en er ontstaat een goed begin/einde van het tweerichting snelfietspad van/naar Kwintsheul. Na het passeren van de rotonde gaat dit fietspad over in aan weerszijde gelegen éénrichtingsfietspaden in de Herenstraat en Oosteinde.

Een belangrijk argument om ook voor de minirotonde te kiezen is verkeersveiligheid. Een negatief advies van de hulpdiensten over het plaatsen van een eventuele stopstreep komend vanaf het Plein volgen wij. Deze ingreep is ook niet conform de wegenverkeerswet. De inrichting die daarin voorgesteld wordt, is anders en bij een eventueel ongeval zouden we als gemeente aansprakelijk zijn. Deze optie is dus onwenselijk, omdat er dan niet alleen twee verschillende voorrangsregelingen op één kruispunt aanwezig zijn, maar deze verkeersonveilige situatie niet aan de inrichtingen uit de wetsbepaling voldoen.

Alles afwegende blijft de minirotonde op dit kruispunt het meest overzichtelijk, verkeersveilig en leidt aantoonbaar tot een verbeterde doorstroming. Er is zorgvuldig naar alle opties gekeken. Dat heeft de nodige tijd gekost. De urgentie is noch bij uw raad, noch bij het college B&W in de tussentijd veranderd. Vooruitlopend op een aantal hierop aansluitende verkeersmaatregelen, naar aanleiding van een aangenomen motie (verkeersanalyse Wateringen), gaan we daarom aan de slag.