

## Centrum Verkeersplan

2014

## Voorwoord

Bij het mijn aantreden als wethouder begin dit jaar, kwam ik al gauw in gesprek met diverse bewoners van het centrum, zoals de Johan de Wittstraat en kreeg ik diverse emails van centrumbewoners. Daarnaast sprak ik met de Fietzersbond en centrumondernemers en allemaal hadden ze vragen en opmerkingen met betrekking tot de verkeerssituatie in het centrum. Ik ben blij dat dit college prioriteit heeft gegeven aan het vervolmaken van het Centrum Verkeerplan, waar al deze mensen iets in kunnen herkennen. Het is een plan waar al jaren op is gewacht.



Een centrum vraagt om een belangenafweging tussen de diverse belangen van een grote hoeveelheid aan bezoekers, bewoners, ondernemers en ook de schoolgaande jeugd. Deze belangenafweging heeft geleid tot een aantal maatregelen, ter verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum als geheel. De maatregelen dragen ook bij aan het economisch functioneren van het centrum.

Omdat voor diverse delen van het centrum al groot onderhoud was voorzien, brengen de maatregelen ook relatief weinig meerkosten met zich mee en zijn ze eenvoudig te realiseren. Zo zullen ondernemers, bewoners, maar ook voor bezoekers, van Wassenaar op korte termijn kunnen genieten van deze opwaardering van het centrum.

Wethouder Eppe Beimers

# Inhoud

Voorwoord	1
Aanleiding	3
Beoogd effect	3
Probleemstelling	3
Centrum verkeersplan 2014	3
Doelstelling centrum verkeersplan 2014	4
Afbakening centrum verkeersplan 2014	4
Gebiedsafbakening centrum	5
Thema's en uitgangspunten	5
Verkeersveiligheid	5
Leefbaarheid	6
Bereikbaarheid	6
Oplossingsrichtingen	8
Maatregel 1: De Strom van 's Gravesandeweg, Van Zuylen van Nijveltstraat, Van Oldenbarneveltweg en de Prinsenweg laten functioneren als 'centrumring'	9
Maatregel 2: Aanpassen bewegwijzering naar en van de parkeerconcentraties	11
Maatregel 3: Plan opstellen voor de inrichting van het centrum als 30 km/uur	12
Maatregel 4: Opheffen eenrichtingsverkeer Van Hogendorpstraat, tussen Van Zuylen van Nijveltstraat en de Luifelbaan	13
Maatregel 5: Uitrit parkeergarage Luifelbaan aanpassen	15
Maatregel 6: Luifelbaan aan de zuidzijde parkeervrij maken	17
Maatregel 7: Uitbreiding algemene gehandicapten parkeerplaatsen Van Hogendorpstraat	19
Maatregel 8: Opheffen parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Van Hogendorpstraat	20
Maatregel 9: Instellen eenrichtingsverkeer Johan de Wittstraat	21
Maatregel 10: Verbeteren herkenbaarheid looproutes Berkhei-Centrum	24
Maatregel 11: Nieuw Rijksdorp, nabij Schoolstraat, opnemen in blauwe zone	25
Maatregel 12: Blauwe zone Oostdorperweg	26
Maatregel 13: Verbeteren handhaving	27
Maatregelen die nu niet worden meegenomen	28
Vervolgstappen	30
Overzichtstekening voorgestelde maatregelen	32
Bijlage: Verslag informatieavond klankbordgroep dd 20 november 2013	

## Aanleiding

Tussen 2000 en 2009 heeft in het centrum van Wassenaar een flink aantal ontwikkelingen plaats gevonden in het kader van het project Centrum Noord. Daarbij was er veel discussie over parkeren en bereikbaarheid. Het toenmalige college heeft aan de gemeenteraad en betrokkenen toegezegd dat een evaluatie van de situatie zal plaatsvinden. In 2009 is besloten een Centrum Verkeersplan op te stellen. Hiertoe is samenwerking gezocht met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van buurtverenigingen en ondernemers uit het centrumgebied. De input die daarbij is geleverd heeft geleid tot een concept Centrum Verkeersplan. Omdat er behoefte was aan een beknopt en concreet actieplan is dat concept destijds niet formeel vastgesteld.

Bij het vaststellen van de Verkeersagenda voor de periode 2013-2014 heeft het huidige college besloten dat het vaststellen van een centrum verkeersplan een van de te realiseren doelen voor de huidige collegeperiode is.

## Beoogd effect

Het centrum vraagt om een belangenafweging tussen de diverse belangen van een grote hoeveelheid aan bezoekers, bewoners, ondernemers en ook de schoolgaande jeugd. Deze belangenafweging leidt tot een aantal maatregelen, ter verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum als geheel.

## Probleemstelling

Bewoners/gebruikers van het centrum ervaren verkeersonveilige situaties en parkeerproblemen in het centrum.

Terugblik Concept Centrum Verkeersplan 2011

Voor de invulling van het concept Centrum Verkeersplan is gebruik gemaakt van de input van belanghebbenden uit het gebied. Hiervoor was een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van buurtverenigingen en ondernemers uit het gebied.

Er is een concept Centrum Verkeersplan opgesteld. Dit concept is op 15 november 2011 aangehouden door het college van Burgemeester en Wethouders. Het college miste inzicht in de echte problematiek, een kritische blik over de voorgestelde maatregelen en een relatie met andere beleidsvelden. Ook wilden ze inzicht in de maatregelen die niet genomen zouden worden.

Door diverse oorzaken zoals andere prioriteiten en gebrek aan capaciteit zijn de werkzaamheden aan het Centrum Verkeersplan sindsdien stil blijven liggen.

## Centrum Verkeersplan 2014

Redenen om het Centrum Verkeersplan op korte termijn uit te voeren zijn:

De afdeling Omgevingsbeheer wil op een aantal wegen in het centrum onderhoud uitvoeren. Als er vanuit het Centrum Verkeersplan wensen/maatregelen voor deze wegen naar voren komen is het wenselijk die meteen mee te nemen.

Belanghebbenden uit het centrum, die ook via de klankbordgroep input hebben geleverd, willen een reactie op hun vragen en klachten.

In het Verkeersplan 2005 is het project Veilige Schoolzones opgenomen.

Met de Herenwegschool is in het kader hiervan een traject doorlopen.

Aangegeven is dat de gewenste maatregelen meegenomen worden in het Centrum Verkeersplan.

## Doelstelling Centrum Verkeersplan 2014.

Het voorstellen van maatregelen om een aantal gesignaleerde problemen in het centrum aan te pakken.

De input die door de klankbordgroep en bewoners voor het concept Centrum Verkeersplan is gegeven dient hier herkenbaar in terug te komen. Dit geldt ook voor de resultaten uit het traject dat in het kader van de Veilige Schoolzones op de Herenwegschool is doorlopen.

Een aantal voorgestelde maatregelen zijn concreet en kunnen met weinig middelen binnen een vrij korte termijn uitgevoerd worden.

Voor andere voorgestelde maatregelen moet nog een verdere planuitwerking gemaakt worden. Hiervoor zal ook nog nader overleg met betrokkenen plaats moeten vinden.

## Afbakening Centrum Verkeersplan 2014.

Tot het gebied van het Centrum Verkeersplan behoren ook een aantal wegen waar mogelijk sluiptverkeer gebruik van maakt, dat zijn herkomst en bestemming buiten Wassenaar heeft. Dit wordt niet in het Centrum Verkeersplan meegenomen. Dit behoort tot het ontsluitingsniveau van geheel Wassenaar en zal daarom meegenomen worden in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan voor Wassenaar.

Voor E-laadpalen in de openbare ruimte wordt voor geheel Wassenaar een beleidsnota gemaakt. In het CVP wordt daar om deze reden niet op ingegaan.

Het gebied wordt globaal omgeven door de Van Oldenbarneveltweg, Prinsenweg, Burchtlaan, Kerkstraat, Kloosterland, Plein, Schoolstraat en Van Zuylen van Nijveltstraat is aan te merken als de kern van het centrum van Wassenaar. De rest van het gebied waar het CVP betrekking op heeft is te beschouwen als de schil van het centrum.

Duinrell brengt op het gebied van bereikbaarheid problemen met zich mee. Omdat dit een functie met een duidelijk boven regionale functie is, wordt de bereikbaarheid van Duinrell niet meegenomen in het Centrum Verkeersplan. In een later op te stellen GVVP dat voor Wassenaar opgesteld wordt, wordt de bereikbaarheid van Duinrell wel meegenomen. De verblijfsrecreatie op Duinrell is wel van belang voor het centrum. Hierbij valt te denken aan verblijfsrecreanten (kampeeders) die het centrum bezoeken. Dit zal vooral per fiets of te voet plaatsvinden. Deze relatie is wel meegenomen in het Centrum Verkeersplan.

## Gebiedsafbakening centrum

Zoals hiervoor is aangegeven is de aanleiding voor het Centrum Verkeersplan de vele klachten uit het centrum. Deze klachten betreffen vooral het gebied globaal omgeven door de Van Oldenbarneveltweg, Generaal Winkelmanlaan/Zanderijlaan, Groot Hasebroekseweg en Van Zuylen van Nijveltstraat.

Ook vanuit het gebied aan de Oostdorperweg, ter hoogte van de Haven, komen veel klachten. Hier is vaak verzocht om de instelling van een blauwe zone. Bij de opstelling van het Centrum Verkeersplan 2009 is besloten om dit gebied hierin mee te nemen.

## Thema's en uitgangspunten.

In het vigerende Verkeersplan 2005 is aangegeven dat de te nemen maatregelen in het perspectief van een duurzaam veilige inrichting geplaatst worden. De prioritering voor de volgende thema's wordt:

- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid
- Bereikbaarheid

Op hoofdlijnen heeft verkeersveiligheid prioriteit boven leefbaarheid en leefbaarheid weegt zwaarder dan bereikbaarheid.

Bij de voorgestelde maatregelen in dit Centrum Verkeersplan wordt deze volgorde ook zoveel mogelijk aangehouden.

Maatwerk moet mogelijk zijn, mits daardoor de variatie in maatregelen niet te groot wordt.

## Verkeersveiligheid.

Bij veiligheid valt onderscheid te maken tussen sociale veiligheid en verkeersveiligheid. In dit kader gaat het vooral om verkeersveiligheid. Een landelijke doelstelling opgenomen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 en onderschreven door de lagere overheden, is het verder verminderen van het aantal verkeersdoden en (in het bijzonder) verkeersgewonden tot respectievelijk 500 en 10.600 gewonden per jaar.

In de periode 2008-2012 hebben zich in het centrum van Wassenaar, inclusief de ringweg rondom, in totaal 16 geregistreeerde ongevallen voorgedaan. Daarvan kregen er 6 het predicaat ernstig (lichamelijk letsel met behandeling in het ziekenhuis). Overigens worden veel kleinere aanrijdingen met alleen blikshade of wat krassen niet geregistreerd. Het beeld is in dat opzicht niet compleet.

Dit gelukkig lage aantal maakt het lastig de landelijke doelstelling te vertalen naar een concrete en meetbare doelstelling op het detailniveau van het centrum van Wassenaar; de factor toeval speelt hierbij een te grote rol. Niettemin is vanzelfsprekend elk verkeersongeval er één te veel en moet het streven er op gericht zijn deze zoveel mogelijk te voorkomen. Het doel voor de wegen in het centrum van Wassenaar is het creëren van een verkeersveilig gebied dat voldoet aan de uitgangspunten vanuit het programma Duurzaam Veilig. Bij (groot) onderhoud zullen de wegen zoveel mogelijk hierop worden aangepast.

De meeste voorgestelde maatregelen dragen bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

## Leefbaarheid.

De term leefbaarheid is een vrij breed begrip. In het kader van verkeer en vervoer wordt het vertaald in de kwaliteit van de leefomgeving waarbij geluidhinder, emissies, oversteekbaarheid, sociale veiligheid en ruimtebeslag als meetbare zaken worden opgevoerd.

Wassenaar heeft het Klimaatbeleidsplan, waarin de doelstellingen ten aanzien van de uitstoot van CO<sub>2</sub> worden verwoord. Dit beleid is ook vertaald naar de doelstelling op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij geldt dat beperking van de uitstoot van het verkeer niet alleen goed is voor de CO<sub>2</sub>-reductie maar ook bij draagt aan verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van de hoeveelheid geluid en stank. De gemeente wil bedrijven en bewoners verleiden om voor korte ritten de auto te laten staan. De gemeente zorgt voor alternatieven, zoals fietsenstallingen en fietspaden en openbaar vervoer. Het verkeersbeleid dient daarbij gericht te zijn op terugdringing automobilititeit binnen gemeentegrenzen, het bieden van alternatieven en het stimuleren van fietsvervoer. Bij het stimuleren van de fiets als vervoerwijze wordt bovendien niet alleen het milieubelang benadrukt maar ook andere

voordelen zoals de gezondheidsvoordelen, lagere kosten, een positieve invloed op de verkeersveiligheid en op het ruimtebeslag.

## Bereikbaarheid.

Een andere doelstelling, hoewel ook weer niet geheel los te zien van het thema verkeersveiligheid, betreft het verbeteren van de bereikbaarheid. Voor fietsers geldt als uitgangspunt dat er zo direct mogelijke routes naar een bestemming beschikbaar moeten zijn, met een zo gering mogelijke omrijdfactor. Op wegen met eenrichtingsverkeer wordt het fietsverkeer daar zoveel mogelijk van uitgezonderd. Dit kan natuurlijk alleen als de verkeersveiligheid daarmee niet in het gevaar komt.

Daar waar mogelijk krijgt het fietsverkeer prioriteit boven het autoverkeer, waarbij gevaarlijke situaties vanzelfsprekend moeten worden vermeden. Op de plaats van bestemming dienen voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden voorhanden te zijn, ook voor fietsen met afwijkende vormen en afmetingen. (Bijvoorbeeld de bakfiets.)

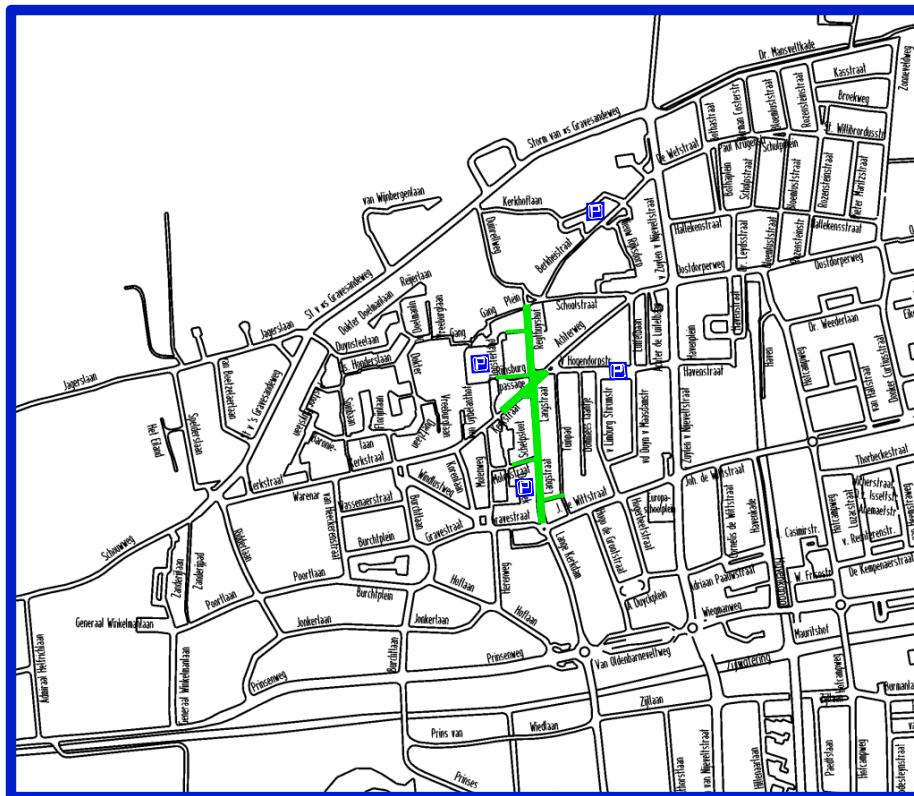
Goede parkeergelegenheid vormt een essentieel onderdeel van een goede bereikbaarheid. Voor de verschillende gebruikers (bewoners, werknemers, winkelend publiek) moet voldoende en adequate parkeergelegenheid voorhanden zijn. Hoewel het gebruik van alternatieve vervoerswijzen eveneens zal worden aangemoedigd dienen er voldoende parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar te zijn.

De belangrijkste parkeerlocaties in het centrum zijn:

- Parkeergarage Den Hoek
- Parkeergarage De Luifelbaan
- Parkeerterrein Kloosterland
- Parkeerterrein Berkhei

De overige parkeerplaatsen liggen langs de wegen in het centrum en er bevinden zich nog een aantal kleinere parkeerterreinen in het centrum.





In het centrum van Wassenaar is het parkeren gereguleerd door middel van zogenaamde blauwe zones met een parkeerduurbeperking van  $\frac{1}{2}$  of 2 uur. In veel gevallen voldoet de maximale parkeerduur ruimschoots, bijvoorbeeld voor wat boodschappen. Voor bezoekers die wat langer in het centrum willen verblijven om er bijvoorbeeld ook te lunchen is een maximale parkeerduur van 2 uur echter aan de korte kant. Om de doorstroming op de aantrekkelijkste parkeerplaatsen te behouden verdient het echter de voorkeur vast te houden aan de bestaande parkeerduurbeperking. Bezoekers die verwachten meer dan 2 uur nodig te hebben kunnen gebruik maken van de iets verder weg gelegen parkeerplaatsen.

Voor fietsers dienen er op de plaats van bestemming voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen beschikbaar te zijn. Uitgangspunt daarbij is dat de stallingsplaatsen voldoen aan de eisen van het zogenaamde Fietsparkeur, een keurmerk dat is opgesteld in samenwerking met de fietsersbond. Fietsenrekken met het Fietsparkeur voldoen aan eisen voor wat betreft gebruiksgemak, beveiliging tegen diefstal en tegenaan van bewust of onbewust toegebrachte schade. Daarnaast dient er ook ruimte te worden geboden aan fietsen met afwijkende afmetingen waarvoor geen gebruik gemaakt kan worden van reguliere stallingsvoorzieningen. Voor dit soort fietsen zullen er fietsparkeervakken worden aangegeven waar mensen een fiets kunnen stallen.

## Oplossingsrichtingen.

Op basis van knelpunten genoemd in de klankbordgroep, langs andere weg ingebrachte opmerkingen en van binnen de organisatie aanwezige kennis is per vervoerssoort in kaart gebracht welke wensen er zijn om de bestaande situatie verder te verbeteren. Hierbij is ook gebruik gemaakt van de resultaten van het onderzoek dat in het kader van de veilige schoolzones voor de Herenwegschool is uitgevoerd. Dit is vertaald in oplossingsrichtingen, welke we op hun beurt weer vertaald hebben naar concrete en uitvoerbare maatregelen. Om te voorkomen dat een complete opsomming hiervan zou leiden tot een dik rapport zijn de resultaten van deze exercitie vertaald in een tabel die u aantreft in de bijlage. Op basis van deze tabel worden verschillende thematische oplossingsrichtingen onderscheiden:

- Verbeteren verkeerscirculatie en tegen gaan doorgaand verkeer.
- Aanpak zoekverkeer door verbetering van verwijzing naar en de toegankelijkheid van grote parkeerlocaties.
- Verbetering verkeersveiligheid en leefbaarheid door (naast de al genoemde circulatiemaatregelen) het deels parkeervrij maken van straatsecties.
- Verbetering duidelijkheid en logica door verwijzing, bewegwijzering van looproutes naar de Berkhei.
- Aanpak overlast parkerend verkeer buiten de blauwe zone door uitbreiding blauwe zone.

Deze verschillende oplossingsrichtingen zijn vertaald in een pakket van concrete maatregelen.

# Maatregel 1: De Storm van 's-Gravesandeweg, Van Zuylen van Nijveldtstraat, Van Oldenbarneveltweg en Prinsenweg te laten functioneren als 'centrumring'.

## **Knelpunt:**

Er rijdt sluipverkeer door het centrum. Het betreft hier wel verkeer dat zijn bestemming in het centrum heeft, maar het verkeer maakt veel gebruik van 30 km/uur wegen (erftoegangswegen) in plaats van iets om te rijden en gebruik te maken van de 50 km/uur wegen (ontsluitingswegen).

## **Toelichting:**

De Storm van 's-Gravesandeweg, Van Zuylen van Nijveldtstraat, Van Oldenbarneveltweg en Prinsenweg zullen als centrumring/-ontsluiting gaan/blijven fungeren.

Dit is conform het vigerende bestemmingsplan voor het centrum.

De ring is niet gesloten maar heeft de vorm van een hoefijzer.

Het verkeer van en naar het centrum zal zoveel mogelijk op deze wegen worden geconcentreerd.

Vanaf deze wegen kan het verkeer via rechtstreekse routes naar zijn bestemming rijden. Om dit te realiseren zijn een aantal ondersteunende maatregelen nodig. Deze worden als aparte maatregelen in dit plan beschreven. Hierbij zullen een beperkt aantal mensen iets om moeten rijden, maar dit past binnen de prioritering veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid.

Maatregel 1 is feitelijk niet een concrete maatregel maar een herbevestiging van een eerder ingezet principe.

Bij de meeste maatregelen in dit Centrum Verkeersplan wordt maatregel 1 als uitgangspunt genomen.

## **Voordelen:**

Het concentreren van het verkeer op de belangrijkste ontsluitingswegen rondom het centrum past binnen het al eerder omarmde concept 'Duurzaam veilig' en draagt daarmee bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Het autoverkeer wordt beter begeleid naar de parkeerconcentraties waarmee onnodig zoekverkeer kan worden voorkomen.

Op een aantal wegen in het centrum zal het leiden tot minder verkeer. Dit heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum.

**Nadelen:**

Het beperken van doorgaande routes door het centrum zal er in individuele gevallen toe leiden dat niet langer de kortste route genomen kan worden en er omgereden moet worden.

Op een aantal wegen in het centrum zal het leiden tot meer verkeer. Deze wegen zijn hiervoor beter geschikt dan de wegen waar het verkeer verminderd.

## Maatregel 2: Aanpassen bewegwijzering naar en van de parkeerconcentraties.

### **Knelpunt:**

Vanaf de 'centrumring' zijn de parkeerconcentraties niet zichtbaar. Komende vanaf de parkeerconcentraties moet een andere route gereden worden. Dit levert onduidelijkheid op.

### **Toelichting:**

De wegen die als centrumring zijn aangewezen dienen ook als zodanig bewegwijzerd te zijn.

Het moet logisch zijn om van de 'centrumring' gebruik te maken om van de ene naar de andere parkeerconcentratie te rijden.

De verschillende parkeerconcentraties moeten vanaf de ring duidelijk verwezen worden.

Vanaf de parkeerconcentraties moet verkeer ook weer via zo kort mogelijke routes terug worden verwezen naar de 'centrumring'.

Het gaat hierbij deels om uitbreiding, maar vooral ook om vervanging van bestaande (parkeer)verwijzing

### **Voordelen:**

Hiermee wordt bijgedragen aan een concentratie van het verkeer op de ontsluitingswegen ('centrumring') en het terugdringen van het autoverkeer op de erftoegangswegen in het centrum.

### **Nadelen:**

Bewegwijzering kent zijn beperkingen. Alleen mensen die relatief onbekend zijn in het centrum van Wassenaar zullen zich door bebording laten leiden; mensen die vaker komen volgen meer hun eigen route. Ook routenavigatie neemt in toenemende mate de rol van bewegwijzering over.

Door in de bebording ook actief naar geschikte en beschikbare parkeergelegenheid te verwijzen kan toch een meerwaarde worden geboden die de gangbare navigatiesystemen nu nog niet bieden.

## Maatregel 3: Plan opstellen voor de inrichting van het centrum als 30 km/uur.

### **Knelpunt:**

Voor de wegen die binnen de 'centrumring' liggen geldt een 30 km/uur zone, maar de wegen zijn nog niet volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. Als er ergens (groot) onderhoud plaatsvindt wordt er gekeken of er op dat werkvak verkeersmaatregelen aangebracht kunnen worden.

### **Voorstel:**

Voor het gehele centrum 1 plan met, samenhangende maatregelen, maken. Op het moment dat er ergens (groot) onderhoud plaatsvindt, kunnen de gewenste maatregelen aangebracht worden; werk met werk maken.

### **Voordelen:**

Deze maatregel sluit aan op de eerder vermelde maatregelen om het centrum in te richten volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Voor 2014 en 2015 is groot onderhoud voorzien voor de Windlustweg, de Johan de Wittstraat, de Gravestraat (tussen het Molenplein en de Lange Kerkdam) en een deel van de Herenweg.

### **Nadelen:**

Pas als op een wegvak (groot) onderhoud gepleegd wordt, worden de voorgestelde maatregelen op dat wegvak uitgevoerd. Voorgestelde maatregelen op wegvakken waar (nog) geen (groot) onderhoud plaatsvindt worden niet uitgevoerd.

## Maatregel 4: Opheffen eenrichtingsverkeer Van Hogendorpstraat, tussen Van Zuylen van Nijeveltstraat en de Luifelbaan.

### **Knelpunt:**

Op dit moment geldt er eenrichtingsverkeer in de Van Hogendorpstraat tussen de Van Zuylen Van Nijeveltstraat en de ingang van de parkeergarage Luifelbaan. Het autoverkeer kan via deze route de parkeergarage wel bereiken, maar bij vertrek moet de route via de Luifelbaan of Van der Duyn van Maasdamstraat gekozen worden. Dit is strijdig met het doel om vanaf de hoofdontsluitingswegen rondom het centrum zo kort mogelijke routes van en naar de parkeerlocaties te creëren.



**Voorstel:**

Door het eenrichtingsverkeer in de Van Hogendorpstraat op te heffen kan het autoverkeer vanuit de Luifelbaangarage de Van Zuylen Van Nijeveltstraat rechtstreeks bereiken.

Bij het uitvoeren van deze maatregel moet er voor gezorgd worden dat het verkeer veilig de Van Zuylen van Nijeveltstraat op kan rijden.

De kruising Van Hogendorpstraat – Van Zuylen van Nijeveltstraat en de kruising Berkheistraat – Van Zuylen van Nijeveltstraat worden dan de enige 2 zijwegen van de Van Zuylen van Nijeveltstraat waar het verkeer zonder verkeerslichten de Van Zuylen van Nijeveltstraat op mag rijden.

Vanuit de Berkheistraat rijdt meer vrachtverkeer de Van Zuylen van Nijeveltstraat op. Vanuit de Van Hogendorpstraat zal dit beperkt zijn.

Vrachtverkeer dat het centrum als bestemming heeft zal in de meeste gevallen via de route Van Hogendorpstraat – Achterweg of via de Luifelbaan het centrum verlaten.

**Voordelen:**

Er ontstaat een snelle en directe verbinding vanaf de hoofdontsluitingsweg (Van Zuylen Van Nijeveltstraat) en de Luifelbaangarage.

Sluipverkeer en onnodig zoekverkeer wordt verminderd; zeker voor mensen die niet bekend zijn in het centrum van Wassenaar biedt dit veel voordelen.

**Nadelen:**

Deze maatregel zou ten koste gaan van het parkeren op de rijbaan van de Van Hogendorpstraat waar thans nog ruimte is voor circa vijf geparkeerde auto's.

Daarnaast moet gekeken worden of deze maatregel een aanpassing van het kruispunt met de Van Zuylen van Nijeveltstraat tot gevolg heeft.



## Maatregel 5: Uitrit parkeergarage Luifelbaan aanpassen.

### **Knelpunt:**

De bestaande uitgang van de Luifelbaan schept verwarring voor verkeer afkomstig uit de garage. De bestaande inrichting nodigt vooral uit om rechtsaf te slaan richting de Van der Duyn van Maasdamstraat terwijl het wenselijk is het uitgaande verkeer zo snel mogelijk naar de 'centrumring' te leiden. Dit geldt te meer zodra maatregel 4 wordt geëffectueerd en er vanuit de Luifelbaangarage een snelle verbinding is met de Van Zuylen Van Nijveltstraat.

Door de klankbordgroep is ingebracht dat er verkeer via de Van der Duyn van Maasdamstraat en Van Limburg Stirumstraat richting en vanuit parkeergarage Luifelbaan rijdt.



**Voorstel:**

Voor verkeer komende vanuit de parkeergarage een linksaf/rechtdoor gebod in stellen.

De belijning zodanig aanpassen dat verkeer vanuit de parkeergarage als het ware naar links geleid wordt.

**Toelichting:**

Er kan alleen een rechtdoorgebod ingesteld worden in combinatie met maatregel 4a (opheffen eenrichtingsverkeer Van Hogendorpstraat tussen Van Zuylen van Nijeveltstraat en Luifelbaan)

**Voordelen:**

Van en naar de Luifelbaangarage ontstaat er één logische en directe route vanaf de Van Zuylen Nijeveltstraat. Dit zal uiteindelijk de bereikbaarheid van het centrum van Wassenaar ten goede komen.

Naar verwachting rijdt er minder (sluip)verkeer door de Van Limburg Stirumstraat en de Van der Duyn van Maasdamstraat. Dit heeft tevens tot gevolg dat er minder verkeer over de Johan de Wittstraat rijdt.

## Maatregel 6: Luifelbaan aan de zuidzijde parkeervrij maken.

### **Knelpunt:**

Op de Luifelbaan geldt eenrichtingsverkeer. (Brom)fietsers zijn hiervan uitgezonderd. Aan weerszijden van de weg mag echter geparkeerd worden. Door auto's wordt regelmatig deels op de weg geparkeerd, waardoor fietsers extra in de knel komen.

Langs de Luifelbaan is een tekort aan fietsparkeerplaatsen.

Komende vanuit de parkeergarage is er voor voetgangers geen ruimte om over te steken, omdat dan aan de overzijde van de weg aaneengesloten parkeren plaatsvindt. Als deze parkeerplaatsen bezet zijn is het niet mogelijk om hier met een kinderwagen, rollator e.d. tussendoor te komen



### **Voorstel:**

Voor auto's ten opzichte van de rijrichting alleen nog aan de rechterzijde van de weg parkeergelegenheid bieden en de parkeerplaatsen aan de linkerzijde (zuid, dit is de zijde van de C1000) te laten vervallen.

De laad- en los plaatsen nabij de Achterweg behouden.

De gehandicaptenparkeerplaats behouden.

Een oversteekgelegenheid voor voetgangers vanuit de parkeergarage maken.

### **Toelichting:**

Het aantal parkeerplaatsen voor fietsers kan hiermee aanzienlijk worden uitgebreid.

Uit het gehouden parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerbezetting van parkeergarage Luifelbaan 40% bedraagt. Dit betekent dat er voor auto's in de Luifelbaangarage voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. De voetgangersuitgang van de parkeergarage ligt centraal in de Luifelbaan.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat fietsers voor de omzet van winkels net zo belangrijk zijn als automobilisten. Fietsers komen vaker dan automobilisten maar besteden hetzelfde bedrag.

Op de locatie van een autoparkeerplaats kunnen meerdere fietsen worden geplaatst.

**Voordelen:**

Door het opheffen van de parkeerplaatsen ontstaat er meer rijruimte voor de fietsers die hierdoor een veiliger gevoel krijgen.

De vrijkomende ruimte kan onder andere gebruikt worden om extra fietsparkeergelegenheid te bieden in de vorm van rekken en fietsparkeervakken.

**Nadelen:**

Op de Luifelbaan wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's lager.

## Maatregel 7: Uitbreiding algemene gehandicapten parkeerplaatsen Van Hogendorpstraat.

### **Knelpunt:**

De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen aan de randen van het centrum, tegen het voetgangersgebied aan.

De algemene gehandicaptenparkeerplaats op de Van Hogendorpstraat ligt centraal in de winkelhaak.

Er worden klachten ontvangen dat de gehandicaptenparkeerplaatsen regelmatig vol staan en dat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart daardoor ver moeten lopen.

### **Voorstel:**

De 2 langspaarvakken die achter de bestaande gehandicaptenparkeerplaats in de Van Hogendorpstraat liggen aanwijzen als algemene gehandicaptenparkeerplaats, zodat hier 3 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen komen.

### **Voordelen:**

Het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, centraal in de winkelhaak, wordt uitgebreid.

De bereikbaarheid van het centrum wordt verbeterd voor gehandicapten.

### **Nadelen:**

Het aantal reguliere parkeerplaatsen wordt met 2 verminderd.

## Maatregel 8: Opheffen parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Van Hogendorpstraat.

### **Knelpunt:**

De Van Hogendorpstraat, tussen de Langstraat en de Luifelbaan, maakt deel uit van de zogenaamde winkelhaak in het centrum van Wassenaar en behoort daarmee tot het kernwinkelgebied. Op dit moment sluit de uitstraling van de weg naar de mening van de klankbordgroep daar niet op aan.

### **Toelichting:**

Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen reden om de parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Van Hogendorpstraat op te heffen, want op dit gedeelte van de Van Hogendorpstraat is minder (fiets)verkeer dan op de Luifelbaan. Het belang dat de klankbordgroep aan het verbeteren van de uitstraling hecht wordt onderschreven.

Bij deze maatregel wordt het voorstel om het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen

### **Voorstel:**

De situatie kan worden verbeterd door het parkeren alleen aan de rechterzijde van de weg toe te staan. De parkeerplaatsen aan de linkerzijde kunnen weggehaald worden.

Op de vrijkomende ruimte kan fietsparkeergelegenheid komen en het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen kan worden uitgebreid. Het gaat feitelijk om een vergelijkbare maatregel als wat wordt voorgesteld voor de Luifelbaan.

### **Voordelen:**

Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen draagt bij aan een betere zichtbaarheid van de winkels en etalages, waardoor de straat nog meer dan nu het karakter van een winkelstraat zal krijgen.

De vrijkomende ruimte kan bijvoorbeeld benut worden voor het uitbreiden van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en fietsers. De bereikbaarheid wordt voor die specifieke doelgroepen verbeterd.

### **Nadelen:**

Het aantal parkeerplaatsen binnen de blauwe zone wordt verminderd.

De parkeerplaatsen worden ook gebruikt door omwonenden die een ontheffing hebben voor de blauwe zone. Voor hen zouden er minder parkeerplaatsen beschikbaar komen. Uit de parkeertelling is gebleken dat

om 06.00 uur, een tijdstip waarop hier in principe alleen door bewoners geparkeerd wordt, 0%-20% van de parkeerplaatsen bezet was.

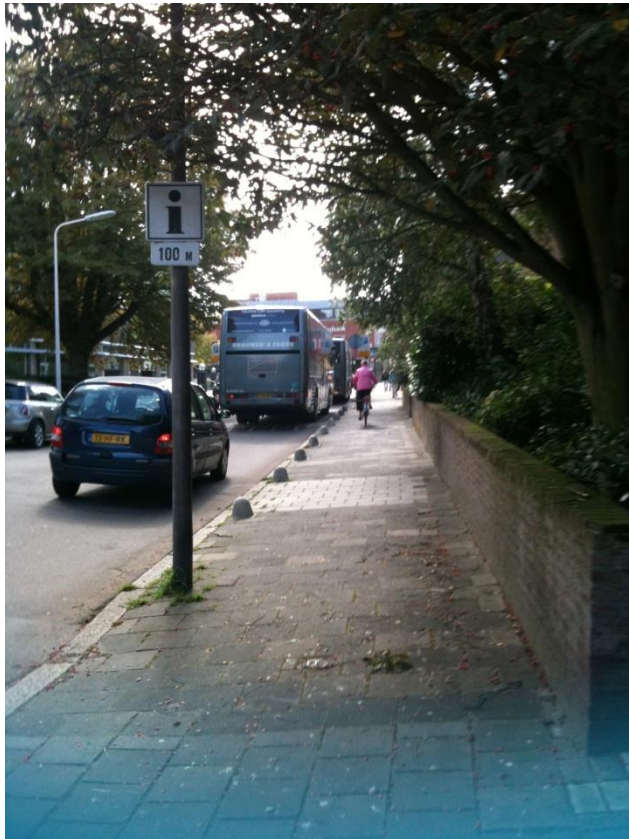
## Maatregel 9: Instellen eenrichtingsverkeer Johan de Wittstraat.

### **Knelpunt:**

De Johan de Wittstraat is te smal voor autoverkeer en fietsverkeer in twee richtingen en langsparkeren aan één zijde. Vooral fietsers komen in de knel en kijken uit naar het trottoir.





**Voorstel:**

Op de Johan de Wittstraat, tussen de Van Zuylen van Nijeveltstraat en de Lange Kerkdam, eenrichtingverkeer instellen in zuidelijke richting; dit is richting Lange Kerkdam. Het eenrichtingverkeer geldt niet voor (brom)fietsers.

**Toelichting:**

Het instellen van eenrichtingsverkeer past binnen het maatregelenpakket om het verkeer zo veel mogelijk te concentreren op de 'centrumring' rondom het centrum.

Deze maatregel vraagt tevens om een andere inrichting, waarbij het karakter van een 30 km gebied meer moet worden benadrukt. Hierbij dient zoveel mogelijk aangesloten te worden op het idee van een 'fietsstraat', zoals naar voren kwam in het rapport Verkeerssituatie Herenwegschool.

De Johan de Wittstraat is een belangrijke schoolroute van/naar de Herenwegschool. Veel kinderen fietsen hier. Ook voor fietsers die het centrum als bestemming hebben is het een belangrijke route.

Voor de Johan de Wittstraat is (groot) onderhoud gepland. Dit maakt een andere inrichting mogelijk. De voorgestelde maatregel wordt gecombineerd met maatregel 3.

Het buurtcomité van de Johan de Wittstraat vindt het instellen van eenrichtingsverkeer belangrijker dan de richting van het eenrichtingsverkeer.

**Voordelen:**

Het instellen van eenrichtingsverkeer schept ruimte voor het langzaam verkeer en draagt daarmee in hoge mate bij aan de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt de leefbaarheid verhoogd omdat er niet meer (deels) op het trottoir geparkeerd wordt.

De voorgestelde richting past in het beeld om bezoekers aan het centrum vanaf de centrumring via korte routes naar de parkeerconcentraties te leiden. Dit geldt hier voor verkeer komende vanuit het noorden van Wassenaar (Starrenburglaan).

Een deel van de centrumbezoekers die vanuit het zuiden (Backershagenlaan/Prinsenweg) en het oosten (Lange Kerkdam) komen hebben de neiging om via de Lange Kerkdam/Johan de Wittstraat naar de Luifelbaan(garage) te rijden. Met de voorgestelde richting wordt het verkeer gedwongen om gebruik te maken van de centrumring, zoals beoogd.

Deze richting vermindert sluipverkeer door de Van Limburg Stirumstraat en Van der Duyn van Maasdamstraat.

**Nadelen:**

Dit zal in een aantal gevallen een omrijbeweging met zich meebrengen.

Dit is een bereikbaarheidsaspect. De maatregel heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

# Maatregel 10: Verbeteren herkenbaarheid looproutes Berkheicentrum.

## **Knelpunt:**

Het parkeerterrein Berkhei heeft een functie voor lang parkeren. Werknemers uit het centrum kunnen hier de hele dag hun auto parkeren. Ook centrumbezoekers die niet voldoende hebben aan een maximum parkeerduur van 2 uur kunnen hier parkeren. Uit onderzoek blijkt dat het gebruik van het terrein niet optimaal is. Een mogelijke oorzaak daarbij is de onbekendheid met deze locatie en niet beseffen hoe dicht het centrum bij deze locatie ligt.

## **Voorstel:**

Parkeerterrein Berkhei als langparkeerplaats opnemen in de bewegwijzering vanaf de 'centrumring' (maatregel 2). Vanaf de Berkhei de looproutes naar het centrum bewegwijzeren. De looproutes naar het centrum voorzien van een looptijdindicatie.

## **Toelichting:**

Met eenvoudige en goedkope middelen wordt de aantrekkelijkheid van de Berkhei als locatie voor lang parkeren versterkt. Een reden wordt weggenomen om auto's langdurig in het centrum te parkeren en daarbij de maximale parkeerduur te negeren.

## **Voordelen:**

Door deze maatregel wordt met eenvoudige middelen duidelijker gewezen op de mogelijkheid de auto langdurig op de Berkhei te parkeren met een acceptabele loopafstand tot het centrum.

## **Nadelen:**

Op marktdagen is op de Berkhei niet de volledige parkeercapaciteit beschikbaar. Door marktbezoekers en marktlieden is de parkeerdruk op de beschikbare parkeerplaatsen op de Berkheistraat groter dan op de overige dagen.

## Maatregel 11: Nieuw Rijksdorp, nabij Schoolstraat, opnemen in blauwe zone.

### **Knelpunt:**

Nieuw Rijksdorp is een enclave binnen een parkeerschijfzone en ligt op korte afstand van de winkels aan de Luifelbaan.

De parkeerplaatsen worden ook gebruikt (voor lang parkeren) door bezoekers van en werknemers in het centrumgebied.

Omwonenden hebben daarom beperkte mogelijkheden om hun auto te parkeren.

Al langere tijd wordt er door buurtvereniging Dorpskern en Duinrell aangedrongen op het opnemen van Nieuw Rijksdorp (zijde Schoolstraat) binnen de blauwe zone.

### **Voorstel:**

Nieuw Rijksdorp, het gedeelte nabij de Schoolstraat, opnemen in de blauwe zone.

### **Toelichting:**

Op 23 oktober 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om de procedure te starten om de parkeerplaatsen bij Nieuw Rijksdorp te betrekken bij de parkeerschijfzone van het centrum.

De parkeersituatie bij Nieuw Rijksdorp is vooral voor de buurtvereniging een item. Van individuele bewoners zijn geen verzoeken tot wijziging van de situatie ontvangen.

### **Voordelen:**

Het voordeel van een blauwe zone in de Schoolstraat is dat ook hier het lang parkeren, door anderen dan de bewoners, wordt verminderd en bewoners meer kans maken een vrije parkeerplaats in de nabijheid van hun woning te vinden.

De maatregel heeft slechts een beperkte olievlekwerking. De dichtstbijzijnde niet gereguleerde parkeerplaatsen liggen langs de Van Zuylen van Nijveltstraat en langs de Berkheistraat/Berkhei. Deze laatste zijn bedoeld voor lang parkeren voor het centrum.

### **Nadelen:**

Bewoners van Nieuw Rijksdorp zullen in aanmerking moeten komen voor een ontheffing van de blauwe zone. Ze komen dan, net als andere bewoners binnen de blauwe zone, voor 1 ontheffing per woning in aanmerking.

Langparkeerders zullen hun auto op een andere plek gaan parkeren. Als dat op de Berkhei/Berkheistraat is, is dat geen probleem.

# Maatregel 12: Blauwe zone

## Oostdorperweg.

### **Knelpunt:**

Over de Oostdorperweg, het gedeelte tussen de Van Zuylen van Nijveltstraat en de Hofcampweg, worden regelmatig klachten ontvangen over de hoge parkeerdruk. Regelmatig wordt verzocht om hier een blauwe zone in te stellen.

### **Voorstel:**

Voor dit gedeelte van de Oostdorperweg een blauwe zone instellen die geldt van maandag t/m zondag van 09.00 tot 21.00 uur.

### **Toelichting:**

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerdruk alleen om 16.00 uur zeer hoog is, namelijk >120%. Een groot deel van de geparkeerde auto's is dan van bezoekers. Eerder op de dag is de parkeerdruk steeds minder dan 80%.

Het is niet wenselijk om in de nabijheid van elkaar verschillende venstertijden voor de blauwe zone te hanteren. Dit is verwarrend voor de weggebruiker.

Het meest wenselijk is om voor het gehele centrum om voor het gehele centrum de zelfde venstertijden en maximale parkeerduur te laten gelden. Voor bijna het gehele blauwe zone gebied geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Op de Luifelbaan en rondom de Gravestraat geldt echter een maximale parkeerduur van 0,5 uur.

De venstertijd voor het centrum is van maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur.

Voor de Storm van 's-Gravesandeweg is de venstertijd van de blauwe zone van maandag t/m zondag van 09.00-21.00 uur.

Het is aannemelijk dat de parkeerdruk 's-avonds voor een groot deel door bezoekers aan de aanwezige horeca veroorzaakt wordt. Daarom is het wenselijk om met de tijden van de blauwe zone aan te sluiten aan die op de Storm van 's-Gravesandeweg.

### **Voordelen:**

Het instellen van een blauwe zone op dit deel van de oostdorperweg draagt bij aan het verlagen van de parkeerdruk en het verhogen van de kans op een beschikbare parkeerplaats voor bewoners.

### **Nadelen:**

Bewoners van dit gedeelte van de Oostdorperweg zullen in aanmerking moeten komen voor een ontheffing van de blauwe zone. Ze komen dan, net als andere bewoners binnen de blauwe zone, voor 1 ontheffing per woning in aanmerking.

Langparkeerders zullen hun auto op een andere plek gaan parkeren. Dit kan een olievlekwerking tot gevolg hebben.

## Maatregel 13: Verbeteren handhaving.

### **Knelpunt:**

Parkeerschijven worden regelmatig doorgedraaid.

### **Voorstel:**

Een handhavingsactie tegen het doordraaien van de parkeerschijven.

### **Toelichting:**

Dit gebeurt vooral door de winkeliers en hun personeel.

Uit het parkeeronderzoek in 2010 is gebleken dat 12 procent van de parkeerders zonder ontheffing langer dan de maximale parkeerduur geparkeerd staan.

Landelijk wordt een percentage van 5% aangehouden als richtlijn voor het acceptabel aantal overtredingen.

De afdeling Toezicht en Handhaving heeft een handhavingsactie in voorbereiding tegen het doordraaien van de parkeerschijven.

De maatregel wordt naar verwachting al uitgevoerd op het moment dat dit Centrum Verkeersplan wordt vastgesteld.

Het verschijnsel is echter hardnekkig en komt mede voort uit het feit dat winkeliers geen ontheffing kunnen krijgen en ook geen tijdelijke ontheffingen in het centrum worden uitgegeven aan aannemers.

Het is van belang dat potentiële klanten die met de auto naar het centrum willen komen hun auto ook daadwerkelijk snel en gemakkelijk kunnen parkeren.

### **Voordelen:**

Een betere handhaving van de maximale parkeerduur zal het aantal overtreders verminderen, zodat de doorstroming op de parkeerplaatsen toeneemt.

Door een betere doorstroming op de parkeerplaatsen komen er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor centrumbezoekers. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid en een vermindering van het zoekverkeer.

### **Nadelen:**

De kans bestaat dat automobilisten die hun auto nu illegaal lang parkeren binnen de blauwe zone, hun auto in de schil rond de blauwe zone gaan parkeren. Hierdoor kan een grotere olievlekwerking ontstaan.

Het doordraaien van de schijven komt mede voort uit het feit dat winkeliers geen ontheffing kunnen krijgen. Als hier een oplossing voor komt dan heeft Toezicht en Handhaving veel minder weerstand om het restant van het probleem aan te pakken (personeel dat de parkeerschijf doordraait).

## Maatregelen die nu niet worden meegenomen.

Door de klankbordgroep zijn een aantal knelpunten benoemd die niet in het Centrum Verkeersplan 2014 zijn opgenomen. Voor deze knelpunten zijn wel oplossingsrichtingen mogelijk of dient nader onderzoek uitgevoerd te worden om tot mogelijke oplossingen te komen. Hierna zijn deze maatregelen opgenomen en is tevens aangegeven waarom deze maatregelen buiten het Centrum Verkeersplan 2014 gehouden zijn.

### **1. De mogelijkheden voor nieuwe parkeerregimes onderzoeken**

Knelpunt:

In de schil rondom de blauwe zone is in een aantal straten een hoge parkeerdruk (Gravestraat, Dokter Duetzlaan).

Winkeliers kunnen nu geen ontheffing krijgen voor (lang) parkeren binnen de blauwe zone.

Aannemers e.d. die werkzaamheden hebben binnen de blauwe zone kunnen geen ontheffing krijgen.

Voorstel:

Een plan maken waarin onder andere de noodzaak en mogelijkheden onderzocht worden:

om de winkeliers een ontheffing van de blauwe zone te verlenen.

om locaties aan te wijzen waar bewoners en winkeliers mogen parkeren.

om aannemers een ontheffing te verlenen.

om voor een aantal wegen in de schil blauwe zone in te stellen.

Reden om het niet mee te nemen als uit te voeren maatregel:

Voor het uitwerken van de maatregel en het onderzoeken van de effecten is capaciteit nodig waarvoor in de planning voor 2014 geen tijd/capaciteit is opgenomen.

### **2. Opstellen communicatieplan verkeersbeleid**

Knelpunt:

Verkeersveiligheid staat of valt met het gedrag van individuele verkeersdeelnemers. Door middel van bebording, verkeersdrempels en -plateau's, geboden en verboden wordt geprobeerd de weggebruikers aan te zetten tot het vertonen van het gewenste gedrag. Educatie en communicatie zijn daarnaast minstens even belangrijk.

Voorstel:

Uitdragen van het gemeentelijk beleid.



Meedoen / bijdragen leveren aan specifieke campagnes gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Toelichting:

Voorbeelden hiervan zijn onder andere (deze lijst is niet uitputtend):

Voorlichtingscampagnes zoals 30 km/uur folders waarbij het hoe en vooral het waarom van een maximale snelheid van 30 kilometer per uur duidelijk wordt uitgelegd of de zogenaamde BOB campagnes;

Broemcursussen speciaal gericht op oudere verkeersdeelnemers; dit zijn door Veilig Verkeer Nederland georganiseerde cursussen waarbij de rijvaardigheid en kennis van de verkeersregels bij ouderen wordt bijgespijkerd;

School op Seef traject waarbij in samenwerking met scholen, ouders en de kinderen zelf gevaarlijke situaties op weg naar school worden geïnventariseerd. Het gaat daarbij zowel om fysiek gevaarlijke situaties als om gevaarlijk gedrag van ouders zelf. Met beperkte middelen kunnen soms al goede resultaten worden behaald.

Verlichtingsactie van de Fietzersbond waarmee aandacht gevraagd wordt voor het belang van werkzame en deugdelijke fietsverlichting en fietsers hun verlichting zo nodig kunnen laten repareren.

Reden om het niet mee te nemen als uit te voeren maatregel:

De voorgestelde maatregel geldt niet alleen voor het centrum, maar voor geheel Wassenaar en wordt om deze reden niet in het Centrum Verkeersplan meegenomen.

### **3. Verplaatsen markt**

Knelpunt:

Vanuit de klankbordgroep is de wens geuit om de weekmarkt te verplaatsen van de Berkhei naar Kloosterland.

Reden om het niet mee te nemen als uit te voeren maatregel:

De discussie over de toekomst van de markt valt buiten het bereik van dit Centrum Verkeersplan. Eind 2014 wordt er een nieuw marktbeleid opgesteld en wordt de marktverordening aangepast. Hierbij wordt ook onderzocht of verplaatsing van de markt wenselijk is. Eventuele verkeersaspecten worden ook daarbij meegenomen.

## Vervolgstappen

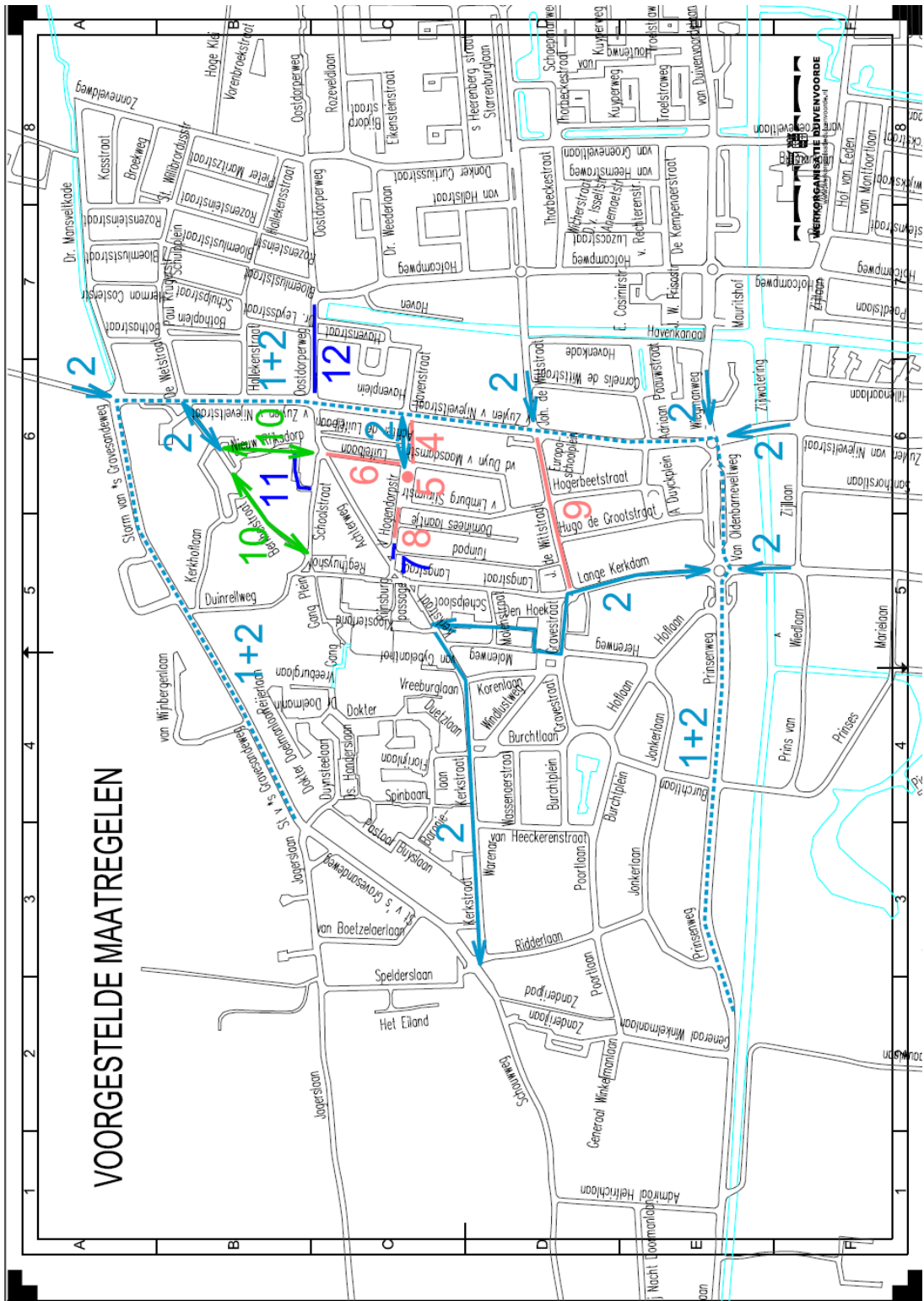
Het uiteindelijke maatregelenpakket dat in dit Centrum Verkeersplan is opgenomen is aan de klankbordgroep voorgelegd. Door de klankbordgroep is overwegend met instemming gereageerd op de gedane voorstellen.

De in het Centrum Verkeersplan 2014 voorgestelde maatregelen kunnen in 2014-2015 uitgevoerd worden. Een aantal van de genoemde maatregelen vergen nog een nadere uitwerking. Ook bij deze nadere uitwerking zal contact worden gezocht met direct betrokkenen en hun belangen zoveel mogelijk mee te laten wegen. Ook bij de daadwerkelijke uitvoering zullen omwonenden en aanliggende bedrijven worden geïnformeerd over de ophanden zijnde wegwerkzaamheden en zal de uitvoering zo nodig met hen worden afgestemd.

Er is geen wettelijke grondslag voor het Centrum Verkeersplan.

Het nemen van de verkeersbesluiten is gemandateerd aan het afdelingshoofd Ruimtelijke Ontwikkeling.

De overige maatregelen worden in overleg met afdeling Omgevingsbeheer uitgevoerd.



Bijlage: Verslag informatieavond klankbordgroep dd 20 november 2013.

**Maatregel 1:** De Storm van 's-Gravesandeweg, Van Zuylen van Nijeveltstraat, Van Oldenbarneveltweg en Prinsenvweg aanwijzen als 'centrumring'

Punt van kritiek is de onvolledigheid van de ring. Genoemd wordt de Drie Papegaaienvweg als mogelijkheid de ring te sluiten. Het is duidelijk dat het completeren van de ring lastig is en het is de vraag in hoeverre een complete ring een absolute noodzaak is.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 2:** Aanpassen bewegwijzering naar en van de parkeerconcentraties

Er wordt aandacht gevraagd voor het eerder oppakken en geleiden van centrumbezoekers dan pas op de centrumring. Dit wordt nu niet expliciet benoemd. Dit is zeker de bedoeling; de tekst zal hierop worden aangepast.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 3:** Plan opstellen voor de inrichting van het centrum als 30 km/uur.

De noodzaak van groot onderhoud wordt benadrukt; in een aantal straten laat de staat van onderhoud echt te wensen over.

Er is bezorgdheid over de mogelijkheid tot inspraak bij een verandering van de inrichting. Dit wordt toegezegd; voorafgaand aan groot onderhoud zal aan omwonenden en betrokkenen gelegenheid tot inspraak worden geboden.

Een laatste punt van zorg is de duur van werkzaamheden; gevraagd wordt de tijdsperiode van werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Dit verzoek zal worden doorgegeven aan de verantwoordelijk wethouder en desbetreffende afdeling.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 4a:** Opheffen eenrichtingsverkeer Van Hogendorpstraat tussen de Van Zuylen van Nijeveltstraat en de Luifelbaan in combinatie met aanpassing kruising Van Zuylen van Nijeveltstraat – Van Hogendorpstraat.

Vanuit de klankbordgroep wordt opgemerkt dat de Van Hogendorpstraat inderdaad breed genoeg is voor verkeer in twee richtingen.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 5:** Uitrit parkeergarage Luifelbaan aanpassen

Verzoek om verkeerstellingen te houden in de Schoolstraat om het effect van de maatregel te meten. (De 0-meting wordt al meegenomen in de tellingen in november)

De maatregel om vanuit de Luifelbaan garage niet langer rechtsaf te kunnen slaan vraagt wellicht om fysieke ondersteuning. Afgesproken wordt dat het effect zal

worden beoordeeld na het instellen van de maatregel. Indien nodig zal verdere fysieke ondersteuning worden overwogen.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 6:** Instellen eenrichtingsverkeer in de Johan de Wittstraat.

Een aanwezige betwijfeld de noodzaak van eenrichtingsverkeer. De overige klankbordgroepleden zijn gevoelig voor het argument van de beperkt beschikbare ruimte. Er is discussie over de richting van het eenrichtingsverkeer; er lijkt een voorkeur voor de richting van zuid naar noord. (Voorgesteld is noord-zuid). Afsproken wordt nog eens opnieuw naar de richting te kijken.

*Hoewel niet 100 procent unaniem kan de maatregel op zich op instemming van de klankbordgroep rekenen. De richting zal opnieuw worden bekeken.*

**Maatregel 7:** Luifelbaan aan de zuidzijde parkeervrij maken

De reacties op dit voorstel zijn vrij positief; de wenselijkheid van het eenzijdig parkeren wordt onderschreven.

De suggestie wordt gedaan een VoetgangersOversteekPlaats (zebra) te realiseren teneinde een veilige oversteek te creëren. Dit zal worden meegenomen in de uitwerking. Daarnaast wordt verzocht te kijken naar mogelijkheden de snelheid verder te verlagen dan 30 km.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 8:** Verbeteren herkenbaarheid looproutes Berkhei-Centrum

Gevraagd wordt hoe het zit met marktdagen, dan zijn er hier veel minder parkeerplaatsen beschikbaar. De suggestie wordt gedaan de markt wat meer te comprimeren zodat er meer parkeerplaatsen over blijven. Deze suggestie zal worden doorspeeld.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor zowel het verlichtingsniveau als voor de kwaliteit van de verharding van het looppad door het bos.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 9:** Nieuw Rijksdorp, nabij Schoolstraat, opnemen in blauwe zone.

Het betreft hier een eerder genomen besluit waaraan uitvoering gegeven zal worden. Er is hierover geen discussie.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 10:** Verbeteren handhaving

Ondernemers geven aan inderdaad een brief te hebben ontvangen over de intensivering van de handhaving. Daar wordt positief op gereageerd. Gevraagd wordt of er nu concreet opgetreden gaat worden tegen doordraaiers. Wethouder Beimers

geeft aan te vertrouwen op de professionaliteit en de gedrevenheid van de betreffende handhavers.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 11:** Uitbreiding algemene gehandicaptenparkeerplaatsen Van Hogendorpstraat

De wenselijkheid van het realiseren van extra gehandicaptenparkeerplaatsen op dit bijzonder centrale punt in het kernwinkelgebied wordt onderschreven.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

**Maatregel 12:** Blauwe zone Oostdorperweg

Gevraagd wordt waarom er afgeweken wordt van de gangbare aanvangstijd in het centrum. Dit berust op een misverstand; het is juist de bedoeling om hierbij aan te sluiten op hetgeen al gangbaar is in Wassenaar. Als eindtijd van de maatregel wordt 21:00 aangehouden, net zoals dat in de omgeving van Duinrell het geval is.

*De maatregel kan op instemming van de klankbordgroep rekenen.*

#### **Niet meegenomen maatregelen**

- Verdere uitbreiding en invulling blauwe zone;
- Communicatie over het verkeersbeleid;
- Verplaatsen markt
- Verbeteren uitstraling Van Hogendorpstraat (zuid)

Er wordt teleurgesteld gereageerd op de intentie deze maatregel achterwege te laten. Binnen de klankbordgroep wordt de wenselijkheid van deze maatregel breed gedragen. Afsproken wordt dat wij zullen bezien of de maatregel niet alsnog weer kan worden opgevoerd.