

Gemeente Wassenaar
Postbus 499
2240 AL Wassenaar

Betreft :
Algemene brief verkeer en zienswijze wegcatagoriseringsplan

Datum
23 februari 2024

Geacht college,

Namens de wijkvereniging Groot Deijlroord treft u hierbij ons commentaar aan op het wegcatagoriseringsplan 2023. U kunt deze brief beschouwen als zienswijze op het voorliggende plan.

Deze brief bevat echter ook zaken die dit wegcatagoriseringsplan ontstijgen en in een breder verband dienen te worden gezien en besproken.

Graag zien wij dan ook dat we met de verantwoordelijk wethouder hierover een gesprek kunnen hebben om na te gaan welke zaken separaat kunnen worden geïmplementeerd. De inhoud van deze brief zal daarbij als leidraad fungeren.

Een uitnodiging hiervoor zien wij graag tegemoet.

Namens de wijkverenigingen Groot Deijlroord



Bestuurslid Groot Deijlroord

Cc: raadsleden gemeente Wassenaar

Commentaar wegcategoriseringsplan 2023 en verkeer in het algemeen.

Algemeen

Hierbij treft u het commentaar aan van de wijkvereniging Groot Deijlroord. Hoewel deze vereniging zich primair richt op een deel van Wassenaar vinden wij het in dit kader van belang om zaken in een breder perspectief te bezien. Het voorstel betreft immers de gehele gemeente. Wij geven dus ook commentaar en/of aanbevelingen voor zaken die buiten het gebied van onze wijk liggen.

Verkeersplan 2016

Het verkeersplan 2016 had als doelstelling, geformuleerd in paragraaf 1.2, het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarbij werd de stap gemaakt om nagenoeg alle wegen die niet waren ingekleurd tot 30 km/u weg aan te merken.

Een zeer beperkt aantal wegen werd toen aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg. Het overgrote deel van de wegen is dus aangemerkt als 30 km/u weg.

Alleen de niet-30 km/u wegen zijn in het nieuwe wegcategoriseringsplan beoordeeld. Gesteld wordt dat de indeling van de overige wegen met de huidige 30 km/u toewijzing nog steeds voldoet.

In dit uitgangspunt kunnen wij ons volledig vinden.

Status CROW en Duurzaam Veilig

In paragraaf 3 van het wegcategoriseringsplan 2023 wordt gesproken over “inrichtingseisen” uit Duurzaam Veilig.

Duurzaam Veilig en/of CROW leggen echter geen eisen op. Niets van hetgeen Duurzaam Veilig en/of CROW hebben gepubliceerd is in wetgeving en/of verplichtende voorschriften opgenomen.

Dat wordt zelfs bevestigd in paragraaf 3.1 “...de inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen....”. Er worden dus geen eisen opgelegd.

Het vervolgens in paragraaf 3.1 verwijzen naar “minimale eisen” waar een weginrichting aan zou moeten voldoen is dus niet correct. Nogmaals, er zijn geen “eisen”, alleen aanbevelingen.

Het staat een gemeente vrij om de aanbevelingen van het CROW en/of Duurzaam Veilig te volgen of niet. Er wordt bijvoorbeeld qua inrichting van een weg niets verplichtend opgelegd middels een wegcategorisering. Wij kunnen ons dus niet vinden in de automatische koppeling van wegcategorisering en weginrichting. Op diverse plaatsen is m.b.t. weginrichting maatwerk nodig en zijn afwijkingen van de CROW voorkeursprofielen absoluut noodzakelijk.

Algemene veiligheid

In beginsel kan worden gesteld dat de algemene veiligheid steeds beter wordt ingevuld naarmate de snelheid van het verkeer lager ligt. De impact van bijvoorbeeld een incident bij een snelheid van 50 km/u ligt immers over het algemeen veel hoger dan die van een incident dat optreedt bij 30 km/u. Ook zijn de remwegen bij lagere snelheden aanzienlijk korter dan bij hogere snelheden, waardoor de kans op incidenten afneemt.

Al met al leidt een lagere snelheid dus tot meer verkeersveiligheid.

Dit is een stelling die door deskundigen wordt bevestigd.

Bij een streven naar een zo groot mogelijke verkeersveiligheid - zoals Wassenaar wenst - horen dus zo laag mogelijke snelheden.

Ontwikkelingen buiten Wassenaar

Het invoeren van 30 km/u gebieden vindt op steeds grotere schaal plaats.

Vele gemeenten voeren 30 km/u gebieden op grote schaal in. Niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid en duurzaamheid wordt daarmee (vaak aanzienlijk) verbeterd.

Een recent voorbeeld is de invoering van 30 km/u in het gehele centrum van Amsterdam.

Uit documentatie van de gemeente Amsterdam blijkt dat deze invoering kon plaatsvinden zonder verdere aanpassing van wegen. Bovendien kunnen openbaar vervoer en hulpdiensten hun taken blijven uitvoeren binnen de gestelde eisen en aanrijtijden.

Een organisatie als Veilig Verkeer Nederland - een autoriteit op het gebied van verkeersveiligheid – roept gemeenten dan ook op om 30 km/u als norm te hanteren voor de maximum snelheid. Daarbij bleek uit hun onderzoek dat, ondanks het feit dat de politie nog geen wettelijk kader heeft om goed te kunnen handhaven, 67% van de Nederlanders aangeeft zich aan een snelheid van 30 km/u te willen houden. Juist vanwege de vergroting van de verkeersveiligheid.

Sluipverkeer

Wassenaar heeft in hoge mate last van sluipverkeer. Er gaat veel verkeer vanuit de regio Katwijk naar Den Haag. Veel van dit verkeer gaat via de Jagerslaan. Ook via de parallelweg langs de A44 komt veel sluipverkeer uit de regio Leiden hetgeen elke dag weer bijdraagt aan de file-problemen bij het Rozenplein.

Met de voorgenomen maatregelen uit het wegcatagoriseringsplan wordt het sluipverkeer niet aangepakt. Integendeel zelfs, het wordt bij sommige wegen zelfs gefaciliteerd door een bredere weginrichting.

Het faciliteren van sluipverkeer door wegverbreding dient niet plaats te vinden. Sluipverkeer dient juist actief ontmoedigd te worden. Er wordt al vele jaren gepraat over doseerinstallaties aan de noordkant van Wassenaar maar enige vooruitgang en daadkracht valt niet te bespeuren.

Wij pleiten er voor om doseerinstallaties te plaatsen aan de noordkant van Wassenaar. Zowel aan de zijde van Katwijk, als op de parallelweg van de A44.

Zolang daar nog geen invulling aan is gegeven dienen de betreffende wegen ten minste tot 30 km/u te worden afgewaardeerd om daarmee de aantrekkelijkheid van de sluiproute verminderen.

30 km/u in Wassenaar

In het licht van de landelijke ontwikkelingen is het op zijn minst verwonderlijk dat in Wassenaar niet wordt gekozen voor een volledige invoering van 30 km/u in de gehele gemeente (een uitzondering zou kunnen gelden voor de Wittenburgerweg, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan)

Als in een stad als Amsterdam 30 km/u kan worden ingevoerd in het gehele (drukte) centrum dan zijn er niet goed argumenten te verzinnen waarom dit in Wassenaar ook niet zou kunnen. Eigenlijk worden die argumenten in het wegcatagoriseringsplan ook niet goed aangegeven. Het concept-wegcategoriseringsplan van voormalig wethouder van Sloten biedt voldoende aanknopingspunten en argumentatie om 30 km/u in geheel Wassenaar in te voeren.

Geconcludeerd kan worden dat het aanwijzen/behouden van een aantal wegen als 50 km/u weg slechts voortkomt uit een politieke keuze / aansturing van Royal Haskoning in plaats van een echte focus op de verkeersveiligheid in Wassenaar.

Wij pleiten er dan ook voor om de verkeersveiligheid ECHT voorop te stellen en in principe de gehele gemeente Wassenaar tot 30 km/u zone te maken.

(een uitzondering zou kunnen gelden voor de Wittenburgerweg, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan)

Rozenplein

Een van de grootste verkeersknelpunten in Wassenaar is het Rozenplein. Nagenoeg iedere dag staan daar (soms heel) lange files om richting A44/N44 te kunnen gaan.

Uit diverse verkeersonderzoeken is duidelijk geworden dat door het nog steeds toenemende verkeersaanbod het probleem daar eigenlijk niet fundamenteel kan worden opgelost. De beschikbare opstelruimte voor verkeer naar de A44/N44 is daar nu eenmaal te beperkt. Bovendien wordt, ondanks de opening van de Rijnland Route, op basis van een vorig rapport van Royal Haskoning op termijn een toename van het verkeer verwacht.

Een fundamentele oplossing voor het Rozenplein zou slechts worden gevonden door:

- 1) Ongelijkvloerse inrichting van de kruising met de A44/N44
- 2) Opheffen van de huidige kruising en volledige verplaatsing richting Ammonslaantje

Ad 1) aangezien dit investeringen vergt van Rijks- en Provinciale overheid is de kans op uitvoering hiervan, zeker gezien de aanleg van de Rijnland Route, gering.

Ad 2) Rijkswaterstaat heeft eerder al aangegeven geen extra kruising op de A44/N44 te accepteren i.v.m. doorstroming. Het verplaatsen van de kruising is echter wel bespreekbaar.

We moeten reëel zijn. Beide oplossingen zullen nog geruime tijd op zich laten wachten.

Dat ontslaat de gemeente Wassenaar echter niet van de plicht om toch na te gaan hoe met maatregelen de file-problematiek kan worden verlicht.

Een 100% oplossing zal er nooit op die plek komen, maar helemaal niets doen, zoals nu al jaren gebeurt, is ongewenst. Er zijn immers mogelijkheden toch iets aan de problematiek te doen.

Mogelijke oplossingen Rozenplein/Rozenweg

Zoals reeds werd aangegeven is het gebrek aan opstelruimte het grote probleem voor de Rozenweg/Rozenplein. Er is slechts een beperkte opstelruimte op de Rozenweg. Deze opstelruimte kan bij groen-licht in één keer “leeglopen”. Echter, verkeer opgesteld op het Rozenplein, de Anemonenweg en de Deijlweg dient op het Rozenplein eventuele fietsers voorrang te verlenen, waardoor vaak het groene licht op de Rozenweg wordt “gemist”.

De groen-tijden voor de Rozenweg zijn relatief beperkt. De doorstroming op de A44/N44 dient immers niet te veel te worden belemmerd, vindt Rijkswaterstaat. Het zo optimaal benutten van de Rozenweg- groentijd is dus van groot belang om de filedruk rond het Rozenplein te verminderen. Geconstateerd kan worden dat van optimaal gebruik van de groentijd geen sprake is.

Eind vorig jaar zijn de groentijden van de verkeerinstallatie enigszins aangepast. Tot een echte verbetering van de situatie heeft dat echter niet geleid.

Het niet-optimaal gebruik van de groentijd Rozenweg komt door de navolgende oorzaken:

1) Te breed voetgangerseiland Rozenweg

Aan de zijde van het Rozenplein ligt er een verhoogd voetgangerseiland tussen de beide rijbanen. Als er aan het eind van de rechterrijstrook een wat bredere auto of vrachtauto staat wordt de toegang tot de linkerrijstrook geblokkeerd. Bijna 50% van de beschikbare opstelruimte wordt dan niet benut, omdat de drempel het onmogelijk maakt om de wat bredere auto heen te rijden. Dit gebeurt met vrij grote regelmaat.

Oplossing: verwijder de drempel en trek de zebra in één keer door OF verwijder de drempel en schilder een “drempel” op het wegdek.

2) Blokkering door fietsers

Fietsers hebben voorrang op de rotonde Rozenplein. In de morgen komen er honderden fietsers langs, op weg naar o.a. de het Adelbert College en ASH. Deze fietsers blokkeren vaak de toegang tot de Rozenweg langdurig, door de colonnes waarin zij rijden of de hoge frequentie waarin zij langskomen.

Oplossing: schaf de voorrangsituatie voor fietsers op het Rozenplein af. Dit is “tegendraads” aan het beleid om rotondes binnen de bebouwde kom voor fietsers voorrang te geven, maar nood breekt wetten. Met een paar verplaatsingen van borden en schilderen van haaiantanden is dit voor iedereen zeer duidelijk en opgelost.

3) Hoge snelheid e-bikes

E-bikes komen met hoge snelheid op het Rozenplein afgestormd, een ander woord is er niet voor. Dit leidt met grote regelmaat tot net-geen-ongelukken omdat auto's die de Rozenweg opdraaien ze pas te laat zien aankomen. De e-bikes hebben voorrang en nemen die ook, no-matter-what.

Oplossing: voer 2) in, opheffen van de voorrang voor fietsers. Additioneel; leg hobbelkeien of andere snelheidsremmers in het fietspad vóór het Rozenplein.

4) Verlengen groentijd Rozenweg

De kruising Rozenweg/A44/N44 heeft diverse kruisingen, o.a. van de parallelweg. Ook de parallelweg krijgt nu groen. Vaak betreft het hier het sluipverkeer komend uit de richting Leiden.

Oplossing: In een eerder onderzoek van Royal Haskoning werd als mogelijke oplossing aangegeven de parallelweg af te sluiten voor verkeer in de richting A44/N44. De afgaande richting bleef open. De groentijd van de parallelweg kan dan ter beschikking komen aan de groentijd van de Rozenweg, hetgeen de doorstroming bevordert. Er was afgesproken een proefneming te houden om de effecten te bezien. Hiervan is nooit meer wat vernomen. Uitvoeren van deze proef is echter gewenst.

Daarnaast zal het sluipverkeer afnemen als zowel de parallelweg van de A44/N44 als de Deijlerweg en Ammonslaantje worden afgewaardeerd naar 30km/uur.

Hoewel ze afzonderlijk kunnen worden ingevoerd heeft het de voorkeur om boven genoemde oplossingen integraal in te voeren. Het zal de filedruk op de wegen naar het Rozenplein zeker verminderen.

Een mogelijk alternatief voor de fiets/auto conflicten op de rotonde wordt geboden als de Rozenweg volledig als CROW 50, dus met aan beide zijden fietspaden, is ingericht. De huidige fietsoversteek Rozenplein/Rozenweg kan dan volledig komen te vervallen. Fietzers kunnen naar de kop van de Rozenweg worden geleid, met de stoplichten worden geregeld om via de andere zijde van de Rozenweg middels het nieuw aangelegde fietspad weer bij de rotonde te komen. Dit vergt een geringe uitbreiding van de VRI.

Door ook de zebra te verleggen en bijvoorbeeld door een hekwerk o.i.d. het fysiek onmogelijk te maken om alsnog op de "oude" locatie over te steken wordt een zeer veilige oplossing voor het huidige doorstromingsprobleem gecreëerd.

Ontlasten Narcislaan/Gladiolusstraat

Bij file op de Deijlerweg zoekt het verkeer andere wegen. Een bekende sluiproute is de Narcislaan/Gladiolusstraat. In de morgen is er veel drukte met kinderen bij de St. Jan Baptistschool. Hier komt het sluipverkeer door de Narcislaan, richting dorp, nog eens bij. Het vele verkeer in deze smalle straat, gekoppeld aan moeders die hun kinderen uit de auto halen en/of naar school brengen leidt met enige regelmaat tot onveilige situaties.

De Narcislaan is de enige weg die dit deel van Deijlroord ontsluit van/naar de Deijlerweg. De Seringenlaan loopt hieraan vrijwel parallel, maar is afgesloten bij de "aankoppeling" naar de Deijlerweg.

Het afsluiten van de Seringenlaan heeft een historische achtergrond. Toen in 1990 de huizen langs de Seringenlaan werden gebouwd ging een van de toenmalige wethouders daar wonen. Die wethouder wilde geen verkeer voor zijn deur en regelde dat de straat werd afgesloten. Nergens in Wassenaar zie je een dergelijke constructie.

Oplossing; sluit de Seringenlaan aan op de Deijlerweg. De achterliggende wijk wordt beter ontsloten en verkeer wordt beter verdeeld tussen Narcislaan en Seringenlaan. Tevens wordt de verkeersveiligheid rond de St Jan Baptistschool verbeterd.

Jagerslaan

Met enige verbazing hebben we kennis genomen van het feit dat wordt voorgesteld de Jagerslaan te verbreden. De Jagerslaan is één van de wegen die op dit moment wordt “geteisterd” door een grote hoeveelheid sluipverkeer. Juist op deze weg zou je in het kader van verhogen van de veiligheid en leefbaarheid verkeer remmende maatregelen verwachten.

Geen maatregelen als een wegverbreding die het verkeer juist faciliteren.

Wij kunnen ons dan ook niet vinden in het voorgestelde wegprofiel. Ons inziens dient de Jagerslaan te blijven zoals hij nu is, wat de voorgestelde categorisering ook moge zijn.

Fietspad Schouwweg

Over het vrij liggende fietspad langs de Schouwweg Noord is reeds veel te doen geweest. Wij steunen de omwonenden die pleiten voor het behoud van het fietspad. Een vrij liggend fietspad is immers de meest veilige oplossing voor fietsers.

Bovendien wordt zowel in het verkeersplan 2016 als in het huidige coalitieakkoord nadrukkelijk aangegeven dat vrij liggende fietspaden worden behouden.

Ons inziens kan het niet zo zijn dat de lobby van een aantal omwonenden voor extra/betere parkeerplaatsen zal gaan leiden tot een afname van de veiligheid van fietsers.

Aansluiting Maaldrift op A44

Rijkswaterstaat heeft eerder al aangegeven geen extra kruising op de A44/N44 te accepteren i.v.m. doorstroming. Het verplaatsen van de kruising is echter wel bespreekbaar. Wassenaar heeft het plan om bij Maaldrift een eenzijdige op-/afrit te maken op de A44. Het is van belang de locatie van deze op-/afrit dusdanig te kiezen dat dit een toekomstige verplaatsing van de kruising Rozenweg/A44,N44 in een later stadium alsnog mogelijk maakt.

Starrenburglaan

De Starrenburglaan bestaat uit een hoofdrijbaan en parallelweg. Daartussen ligt een ruime groenstrook. Tevens is er vrij veel ruimte rond de St. Jozefschool.

Momenteel speelt de locatie voor een nieuwe gecombineerde school, St. Jozefschool en St. Jan Baptistschool. Hoewel er een voorkeurlocatie is, is het gewenst om bij de St. Jozefschool de nieuwe school te realiseren.

Door de parallelweg en hoofdrijbaan van de Starrenburg vanaf de Donker Curtiusstraat samen te nemen en de weg te leggen langs de flats komt er veel ruimte beschikbaar. Dit gevoegd bij de reeds aanwezige ruimte rond de St. Jozefschool geeft voldoende mogelijkheden om hier de combinatieschool te realiseren.

De Starrenburglaan wordt dan ingericht als 30 km/u weg.

Deze variant heeft voor ons een duidelijke voorkeur. Het veel gebruikte park bij de voetbalkooi blijft gespaard en eventueel kan (een deel van) de bestaande St. Jozefschool worden geïntegreerd in de nieuwbouw, hetgeen kostenbesparend zou kunnen zijn.