

## **Algemeen**

*Welke wegen zijn in uw optiek de belangrijke wegen in Wassenaar?*

Voor het onderzoek kijken we met name naar het verkeer op de lokale 50 kilometerwegen.

*Waarom praten we alleen over verkeer in Wassenaar en niet over de regio waar we onderdeel van zijn. We zijn onderdeel van de Randstad.*

Het onderzoek gaat over Wassenaarse wegen maar beperkt zich niet tot Wassenaars verkeer.

*De verwachting is dat thuiswerken de norm blijft. Wat heeft dat voor gevolgen voor het verkeersaanbod de komende jaren?*

Er is sprake van een aantal gelijktijdige en deels tegenstrijdige ontwikkelingen. Er wordt meer thuis gewerkt wat leidt tot minder (spits)verkeer met een hopelijk blijvend effect. Anderzijds wordt nu minder gebruik gemaakt van het OV en lijkt er sprake te zijn van een trek uit de steden. Het is nog te vroeg om te zeggen wat het netto resultaat voor het verkeersaanbod zal zijn.

## **Doorstroming en ongewenst verkeer**

*Hoe is te voorkomen dat na de coronacrisis de dagelijkse verkeersinfarcten bij het Rozenplein en in de Lange Kerkdam terugkeren?*

Dat is onderwerp van dit onderzoek. Oplossingen komen in de volgende fase aan de orde.

*Luifelbaan. Ik ben heel blij met alle extra fietsnietjes hier. Ik vraag me altijd af waarom er auto's door deze straat moeten.*

Dat heeft onder andere te maken met de bereikbaarheid van de Luifelbaangarage, bevoorrading van de supermarkt en de functie van de hier aanwezige winkels.

*Wat gaan we doen aan het doorgaande verkeer door Wassenaar ?*

Het beantwoorden van die vraag is een van de doelen van het verkeersonderzoek.

*De doorstroming door Wassenaar gaat zo snel dat (om)rijden over de N44 niet interessant is!*

Dit maakt onderdeel uit van het onderzoek.

*Waarom geen borden op toegangswegen met "alleen bestemmingsverkeer". Daarmee schep je een kader voor handhaving.*

Handhaving op bebording met bestemmingsverkeer voor een gebied van deze omvang is niet mogelijk.

*Zou de uitvoegstrook komende van Leiden over de N44 verlengd kunnen worden?*

Het onderzoek richt zich primair op lokale Wassenaarse wegen.

*Is de afsluiting van de Raadhuislaan richting raadhuis de Paauw en de N44 een effectieve maatregel ter vermindering van sluipverkeer?*

Het afsluiten hiervan had niet als doel het sluipverkeer te weren maar het beschermen van fietsers. Er hebben zich hier enkele vervelende aanrijdingen voorgedaan.

*Wat is uw definitie van sluipverkeer? Wie bepaalt wanneer verkeer 'ongewenst' is? Hoe kunnen we sluipverkeer tegenhouden?*

Hoewel deze termen een gevoelsmatige waarde hebben zijn ze lastig te definiëren. In het onderzoek speelt deze definitie dan ook geen rol. Het gaat om de omvang van het verkeer en om welke maatregelen er zijn om dit desgewenst te verminderen.

*Sluipverkeer moet eigenlijk via de A/N44 worden geleid hoor ik. Dus gewoon nog meer overlast voor de Wassenaarders die langs deze weg wonen?*

De A44/N44 vervult op dit moment een rol als stroomweg en is daarmee geschikter voor doorgaand bovenlokaal verkeer dan het lokale Wassenaarse wegennet.

*Maatregelen tegen sluipverkeer dat niets brengt versus forenzen die in WNR wonen? Wat is de balans?*

Dat zal een rol spelen in de uiteindelijke afweging.

*Kan de wethouder aangeven wat de ACTIES zijn tegen doorgaand verkeer? Wat zijn acties waardoor het minder wordt?*

In deze fase zijn mogelijke oplossingsrichtingen nog niet aan de orde.

*Katwijk - Den Haag slecht voorbeeld. Check data en je ziet dat verkeer van Amsterdam naar Rotterdam bij file op de A4 via de A44, N44 en de N14/A12 uitwijkt.*

Klopt, dat speelt zeker een rol, vooral bij calamiteiten op de A4. Er lijkt echter ook sprake te zijn van verkeer tussen de Bollenstreek en Den Haag dat via lokale Wassenaarse wegen rijdt. Dit is een van de mogelijk te beïnvloeden variabelen.

*Waarom gaat u uit van de weg? Die is toch aan te passen aan onze wensen?*

De keuzevrijheid is niet ongelimiteerd. Weg en verkeer moeten met elkaar in overeenstemming zijn of worden gebracht. Een op dit moment druk bereden weg inrichten als een typische erftoegangsweg zonder ingrijpende aanvullende maatregelen om het verkeer te beperken zal leiden tot verkeersonveilige situaties.

*De meeste gebiedsontsluitingswegen zijn niet geschikt en ingericht voor deze functie en moeten afgewaardeerd worden naar Erftoetredingswegen.*

Dat zou een keuze kunnen zijn.

*Is de discussie om van A naar B te komen niet enorm afgenomen omdat onze auto's nu vol zitten met technologie? Tijdens onze reistijd kunnen we nu van alles.*

Dat geldt met name voor mensen die beschikken over een chauffeur. Voor bestuurders is het zeer onwenselijk om met andere zaken bezig te zijn dan met het verkeer. In veel gevallen zelfs strafbaar.

*10.000 verkeersbewegingen per etmaal is absurd veel. In de meeste gemeenten wordt al kritisch gekeken als er 4.000 bewegingen per etmaal zijn. Nieuwe norm!*

Dat is een grens die regelmatig gehanteerd wordt voor een erftoegangsweg. Voor gebiedsontsluitingswegen gelden andere cijfers.

*Er is sprake van schaarste. Kan er niet door rekeningrijden de mobiliteit verbeterd worden?*

De discussie over rekening rijden wordt niet gevoerd op gemeentelijk niveau. Ervaringen in het buitenland laten in ieder geval zien dat er enig effect is.

*Ik ben altijd met de fiets nergens last van. Van drukte heb je last als je zelf in de auto zit.*

Ook op de fiets kun je hinder ervaren van druk autoverkeer.

*Wassenaar heeft een hoofdriool de N44 minimaal 80.000 voertuigbewegingen per dag plus een bijriool 15.000 bewegingen op de provinciale weg! Waar houdt het op?*

We hebben onze infrastructuur ingericht om veel verkeer te kunnen verstouwen. Dat remmen we niet door op deze wegen een hogere snelheid te handhaven.

Het verkeersonderzoek is er op gericht hier een antwoord op te geven en mogelijk tot andere keuzes te komen. Met alle voor- en nadelen van dien.

*Het knelpunt is een veel te grote hoeveelheid auto's in Wassenaar: elke inwoner van Wassenaar bezit 0,52 auto. Ook baby's. De constatering is op zich juist. Als er minder ruimte gegeven zou moeten worden aan auto's dan kan ook niet alleen naar de gemeente worden gekeken maar zullen inwoners van de gemeente ook naar zichzelf moeten kijken.*

*Ik zie de toekomst van de mobiliteit vooral in deelmobiliteit... hoe denken de sprekers hierover?*

Het gebruik van deelauto's is vooral in de grote steden sterk in opkomst waar het bezit van een auto vooral lasten met zich meebrengt. Daarbij is het nog de vraag of de beschikbaarheid van een deelauto leidt tot meer of minder gemotoriseerd verkeer. Cijfers hierover zijn niet eenduidig. Vanzelfsprekend worden deze ontwikkelingen met grote belangstelling gevolgd.

*Denken jullie tevens na over de hoeveelheid vrachtverkeer over de Rijksstraatweg?*

Het onderzoek richt zich met name op het verkeer over lokale Wassenaarse wegen. De hoeveelheid vrachtverkeer op de Rijksstraatweg maakt hier geen onderdeel van uit.

*Welke normering hanteert Wassenaar met betrekking tot de maximale verkeersbelasting van erfontsluitingswegen? Wassenaar is een gebied met lage graad van verstedelijking. Welke norm hanteert de gemeente voor de maximale verkeersbelasting van erfontsluitingswegen?*

Wij volgen hierbij de landelijk geldende regels voor Duurzaam Veilig. De maximale verkeersintensiteit is daarbij niet exact gedefinieerd, maar landelijk worden waarden van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per dag als bovengrens gehanteerd.

### **30 km gebied**

*Heerlijk, Wassenaar is niet zomaar een dorp maar binnenkort een 30km dorp! Hoe gaan we handhaven op de snelheid want bijvoorbeeld op de Wittenburgerweg, dat 50 km is wordt veelal veel harder gereden? Of moeten we de indeling veranderen? 30 km. is toch ook een landelijke ontwikkeling in bebouwde kommen? Als we 30kmh willen afdwingen kunnen we dat morgen regelen: Intelligente Snelheids Aanpassing (ISA) kan bij de dorpsgrenzen auto's begrenzen! Buurtweg is al 30 km maar daar wordt veel harder gereden; hoe dat te voorkomen? Er wordt niet gehandhaafd op een max van 50 km. Hoe dan wel op een max van 30km? Veel wegen zijn nu zo ingericht dat veel te hard rijden te makkelijk is.*

*Ik merk dat op 50 km/u wegen dorp uit vaak hard gereden wordt. We hebben nergens flitspalen. Waarom geen handhaving?*

Er is op dit moment sprake van een door de Tweede Kamer aangenomen motie om op wegen binnen de bebouwde kom een maximum van 30 km/h in te stellen, nog niet van wetgeving. Vast staat dat het daarbij om landelijke regelgeving zal gaan waarbij de landelijke overheid ook duidelijk zal maken op welke wijze hier vorm aan wordt gegeven. (Daar ligt inderdaad nog een forse uitdaging.)

Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om intensievere handhaving of de inrichting van de weg. Het is technisch zelfs mogelijk auto's binnen de kom te begrenzen op ca 30 kilometer per uur.

### **Verkeersveiligheid**

*Sinds de recente renovatie van de Prinsenwijk zijn in de Prinses Marielaan de gescheiden fietspaden opgeheven. Wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid?*

Deze wegen zijn nu zo heringericht dat deze passen binnen de uitgangspunten van het landelijke programma 'duurzaam veilig' voor erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 kilometer per uur. Hiermee zijn de wegen ook als zodanig herkenbaar, een automobilist weet waar hij of zij aan toe is en wat verwacht kan worden. Dus ook fietsers op de rijbaan. Per saldo is de verkeersveiligheid daarbij gebaat. Doorstroming op deze wegen is van ondergeschikt belang.

*School Ede-vergelijk de parkeerruimte voor de Bonifatius. Ook heel veel parkeerruimte. en trouwens, ook heel veel brede stoepen- ook volledig betegeld. Waarom?*

*Laten we het voorbeeld van deze school in de presentatie gebruiken om Wassenaar anders te gaan inrichten!*

*De Storm heeft een tijdje dicht gezet vorig jaar. Wat een rust! Kinderen konden toen de straat weer dicht was spelen, rennen. Zou in een dorp als Wassenaar meer wegen-inrichting moeten komen gericht op veiligheid voor de fietser of voetganger? Als de fiets vaak wordt gebruikt waarom is de openbare ruimte daarop niet ingericht?*

De keuze voor een fundamenteel andere weginrichting is een mogelijke uitkomst van dit onderzoek. Daarbij moet oog blijven voor verkeersveiligheid. Inrichting van de weg en de hoeveelheid verkeer op die weg moeten uiteindelijk wel met elkaar in overeenstemming zijn of worden gebracht.

*Hoeveel dodelijke ongelukken hebben wij op de binnenwegen in Wassenaar per jaar?*

In de afgelopen vijf jaar hebben zich zes dodelijke ongevallen voorgedaan, waarbij in totaal acht dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

*Rotondes zijn m.i. onveilig. Zie bijna dagelijks bijna ongelukken. Hoe pakken we dit aan?*

Omdat onderlinge snelheidsverschillen beperkt zijn, vinden op rotondes doorgaans minder ernstige ongevallen plaats. Dat betekent echter niet dat zich hier geen ongevallen voor kunnen doen.

### **Leefbaarheid**

Opm.: Wethouder leefomgeving sluit mooi aan bij de Omgevingswet

Opm.: Misschien is het inderdaad beter een leefbaarheidsonderzoek uit te voeren inplaats weer te focussen op de auto.

Opm.: Dank voor deze heldere analyse, van onze leefomgeving

*Op welke wijze wordt het economische belang ten opzichte van de leefbaarheid afgewogen in deze discussie?*

Economie is belangrijk maar nu wordt juist vanuit de leefbaarheid en veiligheid gekeken. Dus een andere prioriteit en daardoor ruimte voor nieuwe oplossingen.

Op dit moment richt het onderzoek zich primair op het verkeer. Bij het bepalen van de wenselijkheid van oplossingen zal dat zeker een rol spelen.

*There are an increase of diesel trucks that use the N44 not only motor vehicles and this has an impact on noise and pollution. Waarom doet de Gemeente Wassenaar niets bewoners die al jaren te maken hebben met geluids cq fijnstofoverlast (ver boven de toegestane normen) van de A/N44.*

Dit verkeersonderzoek richt zich met name op het lokale Wassenaarse wegennet. Geluids- en fijnstofproblematiek maakt hiervan geen onderdeel uit. Dat geldt ook voor het vrachtverkeer op de N44. Maar een apart project voor het meten van luchtkwaliteit zal in 2021 plaatsvinden.

### **Onderzoek**

*Wat is de conclusie van de schouw van de wegen? Hoe verhoudt zich dat tot de hoeveelheid verkeer die er over heen gaat?*

De resultaten hiervan zullen in een later stadium worden gedeeld.

*Kentekenonderzoek bleek niet meer mogelijk door corona. Volgens mij geeft het TomTom onderzoek ook geen reëel beeld in Corona-tijd, of wel? Floating car onderzoek tijdens lockdown?*

Het is inderdaad niet zinvol om te kijken naar TomTom gegevens van deze periode. Voor het onderzoek kijken we daarom naar historische gegevens van november 2019.

*Welk aandeel hebben eerdere uitgevoerde onderzoeken (zoals kenteken onderzoek PZH) bij dit nieuwe onderzoek?*

We willen werken met een zo uniform mogelijke set data zodat we over gegevens beschikken die voor iedereen dezelfde betekenis hebben en waar weinig tot geen discussie over hoeft te zijn. Dat betekent dat we zoveel mogelijk uit zullen gaan van nieuwe onderzoeksresultaten.

*U gaat data verzamelen, houdt u ook rekening met de wet op de privacy?*

Vanzelfsprekend. De van TomTom afkomstige gegevens zijn niet te herleiden tot individuele verkeersdeelnemers.

*In het verleden zijn meermaals verkeersanalyses gedaan en oplossingen voorgesteld. Welke nieuwe inzichten en/of oplossingen kunnen we verwachten?*

Het gaat vooral om een breed gedeeld en gedragen proces tot het komen tot oplossingen. Het is ook zeker niet uitgesloten dat er oplossingsrichtingen naar voren zullen komen die al eerder aan de orde zijn geweest, maar waar op dat moment mogelijk onvoldoende draagvlak voor bestond.

*Hoe wordt er verschil gemaakt tussen spitsverkeer en overdag verkeer?*

Het gaat daarbij vooral om het tijdstip van de dag onder welke definitie het verkeer valt.

*Ik zou graag het kaartje met verkeersstromen in Wassenaar van de website van keerverkeerswassenaar willen bespreken. ca 10k auto's per dag doorgaand verkeer. Staat dat ook in de opdracht aan het verkeersbureau dat het onderzoek uitvoert?*

Het beoordelen van bestaand en toekomstige verkeersstromen maakt onderdeel uit van het onderzoek.

*"Voor andere gebruikers" zegt de onderzoeker. Dus de norm zijn de automobilisten?*

Het onderzoek is met name gericht op het autoverkeer, maar daarmee is niet gezegd dat de auto het primaat krijgt in het verkeerssysteem.

*Wat maakt dit onderzoek beter en anders dan alle voorgaande onderzoeken? En wat is er met de informatie gedaan van de eerdere onderzoeken?*

De kracht van deze wijze van onderzoek is dat gestart wordt met een gedegen probleemanalyse in plaats van dat er vanaf het begin over oplossingen wordt gesproken.

*Op welke wijze worden de wensen van de inwoners gevraagd en dan wel als basis gebruikt voor het beleid?*

Wensen worden meegewogen maar uiteindelijk zal het college een voorstel doen met zoveel mogelijk draagvlak.

*Geofencing? Je kunt ook kentekens checken op doorgaand verkeer en bekeuringen uitdelen. Dit scheelt 75% van het autoverkeer.*

Op dit moment geldt er geen verbod op doorgaand verkeer en daar kunnen dan ook geen bekeuringen op worden uitgeschreven. Geofencing zou zich overigens met name richten op het naleven van de maximum snelheid van alle verkeersdeelnemers; niet alleen door bestuurders van buiten Wassenaar.

*Opm.: Fantastisch idee Marco. Wassenaar als proefgemeente geofencing voor witte busjes!*

*Voelt de wethouder wat voor een proef om snelheid witte busjes te beperken naar idee Marco?*

Geofencing zou zich richten op het naleven van de maximum snelheid van alle verkeersdeelnemers; niet alleen door bestuurders van witte busjes.

*Wat is de verwachte doorlooptijd van het onderzoek?*

We verwachten het onderzoek in het eerste kwartaal van 2021 af te ronden.

*Wordt er ook gekeken naar het gebruik van deelvervoer (auto's, scooter en (bak)fietsen) en wat dit voor de hoeveelheid auto's kan betekenen?*

Niet specifiek, maar als daar een oplossing voor een gezamenlijk benoemd verkeersprobleem ligt is dat ook niet uitgesloten.

*Wat is de weging van luchtkwaliteit en fijnstof in het onderzoek?*

Om het onderzoek behapbaar te houden hebben we er voor gekozen het in te perken. Luchtkwaliteit en fijnstof zijn in dit onderzoek dan ook niet meegenomen, dan zou je een totaal ander type onderzoek krijgen wat minder aansluit bij de verwachtingen. Maar een apart project voor het meten van luchtkwaliteit zal in 2021 plaatsvinden.

*Wordt er ook nagedacht over 'en-en'. ipv 'of-of'? Ogv data kun dezelfde m2 afhankelijk van tijdstip/dag/weer op verschillende manieren gebruiken. Slim gebruiken.*

Het onderzoek zal als het goed is resulteren in een combinatie van maatregelen, niet in één enkele. Meervoudig ruimtegebruik zou daar in kunnen passen. Op dit moment is daar nog geen zicht op.

## **Parkeren**

*Waarom is de parkeergarage in Wassenaar gratis?*

*Met twee grote gratis parkeergarages, waarom zijn er nog parkeerplaatsen op straat rondom het voetgangersgebied?  
Dat zijn beleidsmatige keuzes voor het functioneren van het centrum.*

*Wordt er ook gekeken hoeveel auto's er het merendeel van de tijd stil staan in Wassenaar? Met minder auto's zijn er ook minder parkeerplaatsen nodig.*

De constatering is op zich juist. Maar het autobezit van inwoners van Wassenaar wordt niet door ons gelimiteerd. Voor ontheffingen voor de blauwe zone in het centrum geldt overigens wel een beperking van één parkeerontheffing per adres.

#### **Onderhoud**

*Hoe kunnen wij inzage krijgen in de gemeentelijke wegen onderhoudsplanningen? Ik ben zeer geïnteresseerd wanneer de Wittenburgerweg nieuw stil asfalt krijgt.*

Vervanging van de asfaltverharding op de Wittenburgerweg wordt verwacht binnen twee jaar.