



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 1**



**WESTLANDVERSTANDIG**

**Altijd dichtbij**

# **VERKEER IN EN ROND WATERINGEN**

# Agenda avond

1. Korte toelichting vanuit Westland Verstandig.
2. Degenen die dat vooraf aangaven kunnen een korte toelichting geven.
3. Wat moet er gebeuren volgens jullie.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

# 1. Aanleiding van deze avond

- Structureel te grote druktes op diverse wegen in en rond Wateringen/Kwintsheul. Doorstroming rampzalig.
- Steeds groter wordende irritatie en boosheid bij de inwoners.
- Een gemeentebestuur dat wel mooie onderzoeken doet, maar te weinig doet voor de korte termijn en zeker de langere termijn. De aangekondigde tijdelijke wegafzettingen maken het erger.
- Dat moet anders zeker omdat de hoeveelheid auto's alleen nog maar toeneemt.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 2. Doel van deze avond

Vooraf luisteren naar jullie als direct betrokkenen.

- Hoe is de situatie. Is al veel van bekend.
- Ideeën ophalen over verbeteringen nu of structureel.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

- Gebruik maken van de expertise op verkeersgebied die bij inwoners aanwezig is en die de plaatselijke situatie goed kennen.
- Er is te weinig gebeurd en avonden als nu moeten de noodzaak van snelle ingreep duidelijk maken en dichterbij brengen. De verkeerssituatie rond Wateringen moet duidelijker op de politieke agenda komen.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

### 3. Wat gaan wij doen?

- Wij zullen “de opbrengst van vanavond” aan het College voorleggen en in ieder geval aandringen op spoedige ingrepen.
- Wellicht zijn daar ook dan weer onderzoeken voor nodig.
- Een totaaloplossing voor heel Wateringen en Kwintsheul is echt snel nodig.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 4. Complexiteit

- Ligging van Wateringen tegen Den Haag en Rijswijk aan. Veel doorgaand verkeer.
- Verkeersmaatregelen Wateringse Veld / Noordweg / Erasmusweg / Lozerlaan zijn ook direct merkbaar in Wateringen.
- N211 Wippolderlaan is van de Provincie en wordt tussen 2024 en 2027 grondig aangepakt.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**



- Een aantal voorgenomen afsluitingen zullen het probleem alleen maar groter maken: geen duidelijkheid nog over omleidingsroutes.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 5. Aanwezigen

- Jullie natuurlijk en daar zijn we blij mee.  
Noodzaak van goede maatregelen is groot.
- De Provincie mevrouw C. Adriaansens en de heer W. Rietbroek die werken bij het projectbureau voor de N211. Zij gaan in op hetgeen -bij tijdige verlening van de vergunning- tussen 2024 en 2027 staat te gebeuren.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

- De gemeente Westland; wethouder Varekamp  
luistert mee.
- De gemeente Den Haag.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 6. Inbreng inwoners vanavond

Twee aanmeldingen en die krijgen zo direct de gelegenheid daarvoor, na de Provinciale rapportage van de 211:



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

- Roberto van Veen / Hans Barendse:  
Oplossingsrichting aan de hand van enkele sheets.
- Robbert van der Kleij, wonende te Wateringen en verkeerskundige bij één van de MRDH-gemeenten.
- Degenen die zelf een oplossingsidee hebben kunnen dat kort toelichten.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 7. Wat is er al

A. Visie Wateringen 2030 uit 2020: veel aandacht voor verkeer, verkeersveiligheid en mobiliteit. Problemen van nu waren er toen ook. Veel te weinig mee gebeurd. Conclusie was toen dat met de bestaande wegenstructuur in en rond Wateringen er direct geen oplossing was.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 8. Wat is er nog meer

Rapport verkeersmaatregelen Wateringen  
van 14 oktober 2029 van het bureau

Sweco:

7 conclusies

3 aanbevelingen



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

Variërend van knip in de Ambachtsweg tot andere vormgeving en voorrangsregeling kruisingen Heulweg - Dorpskade en Heulweg - Plein - Herenstraat en andere instelling verkeerslichten op de kruispunten rond Wateringen.



**WESTLANDVERSTANDIG**

**Altijd dichtbij**



## 9. Kanttekening in Sweco-rapport:

Duidelijk wordt dat bij maatregelen op concrete plekken de problemen op andere plekken alleen maar zullen toenemen.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 10. Wat moet er gebeuren

- Stoppen met alleen maar over het probleem praten, maar komen met echte oplossingen nu en op termijn.
- Alsnog bezien of bepaalde wegwerkzaamheden niet beter uitgesteld kunnen worden om de verkeersproblemen niet nog erger te maken.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## 11. Wat is echt nodig

- Snel met een onderzoek komen naar heel Wateringen en Kwintsheul. De mogelijkheid en haalbaarheid van een rondweg à la de Lierse Oostelijke Randweg of de Piet Struijkweg in Naaldwijk waardoor Wateringen en Kwintsheul verlost zijn van het doorgaande verkeer.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

12.

Willen jullie de visie en / of rapport Sweco  
ontvangen, mail ons en dan mailen we ze toe!



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

13.

Parkeerproblemen ook oplossen.



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

14.

Wat moet er gebeuren naar jullie mening?



WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**



**WESTLANDVERSTANDIG**

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 2**

## 4 Conclusies

Belangrijke bevindingen zijn:

- De hoofdwegen rond en binnen Wateringen hebben in de huidige situatie een beperkte restcapaciteit. De dagelijkse, wekelijkse en seizoensfluctuaties zorgen voor zeer regelmatige overschrijdingen van de capaciteit en daarmee filevorming. Dit leidt tot verschuivingen van verkeer naar alternatieve routes, die vaak ongewenst dan wel ook al zwaarbelast zijn.
- De omvang van het doorgaand verkeer door Wateringen is gemiddeld gezien beperkt, en voornamelijk acceptabel. Hierbij gaat het vooral om verkeer tussen de gebieden die tegen Wateringen aanliggen, waarvoor de route door Wateringen heen altijd veruit de kortste is en niet alleen in de spitsen.
- Het variëren met instellingen van verkeersregelingen op de rand van Wateringen is risicovol. Het is een goedkope maatregel, maar deze moet zorgvuldig en in samenwerking met andere wegbeheerders worden genomen. Voordelen voor alleen Wateringers zijn per saldo moeilijk te realiseren, en vaak delen andere Wateringers dan ook nog in resulterende verslechtingen voor anderen.
- Het reduceren van de capaciteit door afsluitingen verschuift het verkeer nogal eens naar plaatsen waar het vaak ook niet gewenst is. Die afsluitingen zorgen voor omrijden, meer voertuigkilometers, daarmee meer overlast voor andere (woon)omgevingen en nieuwe knelpunten.
- Verdere afsluitingen rondom Wateringen worden niet aanbevolen, want deze raken ook Wateringers in hun externe verplaatsingen, bijvoorbeeld dagelijks naar het werk, en belasten de overblijvende toegangswegen extra.
- Afsluitingen in het centrum van Wateringen raken wegen zoals de Harry Hoekstraat en de Kwaklaan, met doorstromingsproblemen en meer overlast daar.
- Ook het aanpassen van de circulatie in het centrum is precisiewerk. De nadere uitwerking van de optimale vorm van de kruispunten in het centrum, maar ook in ontsluitingswegen naar de omgeving, is dan ook noodzakelijk.

Aanbevelingen voor verdere uitwerking en analyses:

- Het aanbrengen van een knip in de Ambachtsweg waardoor verkeer vooral in de spits in deze woonstraat aanzienlijk afneemt. Wel neemt het verkeer op de Poeldijkseweg en Noordweg toe, maar de inrichting van beide wegen is geschikt om dit verkeer af te kunnen wikkelen.
- Het nader onderzoeken en uitwerken van de regelingen en vormgeving van de kruisingen Heulweg-Dorpskade en Heulweg-Plein-Herenstraat. De huidige vormgeving en voorrangregeling heeft een onnodig verstorende invloed waarvan het verkeer vooral in de Herenstraat en ook de andere aansluitende straten last heeft.
- Het optimaliseren van de regelingen van de slimme verkeerslichten op de kruispunten rondom Wateringen, zodanig dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd wordt maar de andere verkeersdeelnemers hier zo min mogelijk last van ondervinden.





het winkelcentrum vindt dan plaats via een expeditiestraat voor vrachtverkeer via het Gantelplein, en niet meer door woonbuurten. In een derde fase kan dit worden gecombineerd met een nieuwe ontsluiting van het gehele winkelgebied aan de noordzijde Kerklaan.

### 8 Transformatie Dorpskade

Het gebied langs de Dorpskade ten noorden van de Bovendijk tot de aansluiting van Het Tolland komt in aanmerking voor herstructurering. De aan de weg gevestigde bedrijven hebben elders meer toekomst. Er ligt een kans om de woonmogelijkheden in het centrum te vergroten en de groenblauwe structuur te versterken. Nieuw woningaanbod dient aan te sluiten bij de toekomstige behoefte in Wateringen (zie 15). Gezien het relatief grote oppervlak is de Dorpskade – samen met de 'kop Heulweg' (zie 6) - de belangrijkste verdichtingslocatie in Wateringen voor de komende decennia. Kwaliteit staat daarom voorop. Langs de kade is hogere bebouwing mogelijk; maximaal 5 bouwlagen. Deze hogere nieuwbouw dient wel gepaard te gaan met een ruimer straatprofiel (een grotere afstand van bebouwing tot de straat), extra waterbergingsmogelijkheden en een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte in groen.

### 9 Verbeterde verblijfsmogelijkheden

Het aanbod aan daghoreca, overnachtingsmogelijkheden en de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte zijn in Wateringen onvoldoende. Bestaande terrassen liggen ongunstig gesitueerd. Met het oog op de (toekomstige) behoefte zou het aanbod aan lunchrooms verdubbeld kunnen worden voor een volwaardig en aantrekkelijk centrum. Het Plein en de Vliethof hebben met toevoeging van horeca de potentie om een aangename verblijfsruimte te worden. Dit geldt met name voor de omgeving rond de huidige Blokker, die – naast bestaande horeca - getransformeerd zou kunnen worden tot een horecaplein. Inzet voor deze openbare ruimtes is prettiger verblijven, minder parkeren en meer groen (tot zover marktfuncties dit toelaten). Bij transformatie van de omgeving rond het Gantelplein zijn er daarnaast mogelijkheden aan de Vleersteeg, die gunstig gericht is op de zon en zich in één van de weinige voetgangersgebieden bevindt (voor fasering zie 6). Herinrichting van de openbare ruimte is in alle gevallen noodzakelijk.

### 10 Slimme mobiliteit

Parallel aan deze visie is de Mobiliteitsvisie Westland 2040 opgesteld. De gemeente sluit aan bij de landelijke mobiliteitstransitie en gaat zich ook in Wateringen geleidelijk steeds meer richten op slimme en duurzame mobiliteit. De inzet is onnodig autogebruik te verminderen door een goed, snel, comfortabel en veilig alternatief te bieden per openbaar vervoer en fiets (zie 13). Het is hierbij essentieel om het Wateringse OV-net uit te breiden met het verleggen van buslijn 21 vanuit Den Haag Erasmusweg richting centrum (Kerklaan-Plein tot het eindpunt van tramlijnen 16 en 17 ). Hiermee ontstaat een directe en frequente verbinding, elke 10 tot 15 minuten, met Den Haag Leyenburg, Centrum en Scheveningen. Het meest wenselijke tracé is een nieuw aan te leggen adequate infrastructuur in de nieuwbouwlocatie Wateringen-Noord (incl. haltering). Voor de toekomst wordt echter een route (deels) over de Ambachtsweg niet onmogelijk gemaakt. De exacte route en haltering worden bepaald in overleg de MRDH, de exploitant, de gemeente Den Haag en omwonenden. Hierbij wordt gewerkt op basis van de uitwerking en effecten van de wegafsluiting Ambachtsweg zoals die in deze visie is voorgenomen. Het is van belang de stallingsmogelijkheden voor fietsen nabij OV-haltes in Wateringen uit te breiden. Zowel in de aanpak van het weren van doorgaand verkeer als de parkeer- en verkeersdruk in het centrum moeten innovaties en nieuwe technologieën voor mobiliteit zoals digitale informatie- en intelligente verkeersregelsystemen volop benut worden. Het aantal Zero Emissie voertuigen zal de komende jaren geleidelijk aan verder toenemen. Het is van belang dat ook in Wateringen voldoende laadinfrastructuur en capaciteit beschikbaar komt.

Daarnaast beschikt de gemeente over een circa 7 kilometer lange brede kuststrook. De rijksnota Ruimte (2006) hanteert een landelijk richtgetal van 75 m<sup>2</sup> kwalitatief groen per woning. De gemeente Westland zoekt naar een nieuwe standaard van 50 m<sup>2</sup> gebruiksgroen per woning in 2040. Bron: Concept Groenstructuur Westland 2030 (2009) en Ontwikkelingskader Groen (2015)

### 3.2. Netwerken

#### Mobiliteit, verkeersveiligheid en leefklimaat

Wateringen kampt al jaren met verkeersproblemen. Zoals veel dorpen wordt Wateringen doorsneden door doorgaande wegen; historische routes die geleidelijk steeds meer verkeer te verwerken hebben gekregen en waarvan het wegprofiel te smal en onoverzichtelijk is om dit in goede banen te leiden. Overlast door files, vrachtverkeer, onveilige situaties en verminderde milieu- en verblijfskwaliteit zijn het gevolg. Met het oog op de verwachte groei van de mobiliteitsvraag tot 2040 (circa 40%) is het bereikbaar houden van de kern een stevige opgave. De druk op de bestaande infrastructuur zal toenemen. Wateringen is kwetsbaar door de vol belaste ring waar op de Wippolderlaan, Lozerlaan en Laan van Wateringse Veld grote knelpunten zijn tot op de A4. In 2019 heeft de gemeente nieuwe tellingen en kentekenonderzoek gedaan om problemen te objectiveren en kwantificeren. Met behulp van het Verkeersmodel Wateringen 2019 is inzicht verkregen in de (verwachte) verkeerseffecten van autonome ontwikkelingen in 2019 en 2030 (met o.a. reistijdverliezen en kruispuntbelastingen). Kortweg is er vooral sluipverkeer op de routes Poeldijkseweg-Noordweg, Heulweg-Oosteinde, Ambachtsweg-Kerklaan en Dorpskade-Wateringveldseweg. De omvang hiervan blijkt echter gemiddeld beperkt en voornamelijk acceptabel omdat het ook buiten de spits gericht is op gebieden direct rondom Wateringen. De verkeersintensiteit op de Ambachtsweg is, zeker met het oog op toekomstige ontwikkelingen, onacceptabel hoog voor een woonstraat. De bereikbaarheid van het centrum is in de spitsuren en op zaterdagen beperkt. Dit is vooral een gevolg van een beperkte afwikkelingscapaciteit van kruispunten. Gratis parkeergelegenheid is één van de sterke punten van Wateringen. De parkeersituatie op zaterdagen is echter moeizaam. In Verkeersmodel Wateringen is vanuit diverse oplossingsrichtingen (centrumringvarianten, versterkte rondwegen, wegafsluitingen etc.) de effectiviteit van 4 maatregelenpakketten onderzocht:

- 1) Een knip in de Ambachtsweg, met als effect aanzienlijk minder verkeer op de Ambachtsweg, Kerklaan en Dorpskade, maar meer verkeer op de Poeldijkseweg en Noordweg. Deze wegen zijn echter qua inrichting geschikt om dit te kunnen afwikkelen;
- 2) Herinrichting van Het Tolland en kruispunten naar tweerichtingsverkeer als doorgaande route. De Herenstraat wordt rustiger maar daartegenover wordt het op de nieuwe centrumring (de woonstraten Het Tolland en Van Egmondlaan e.o.) aanzienlijk drukker en blijken kruispunten kwetsbaar;
- 3) Het gunstiger instellen van de verkeersregelinstallaties in Den Haag (Erasmusweg en Laan van Wateringse Veld) voor Waterings verkeer in de ochtend- en avondspits. Door de belaste ring blijkt extra groentijd voor Wateringers beperkt, maar de maatregel levert wel een rustiger centrum op;
- 4) Een afsluiting van de T-kruising Heulweg-Plein-Herenstraat voor autoverkeer, waarbij het winkelcentrum van alle zijden bereikbaar blijft via een parkeerroute. Door deze blokkade is er aanzienlijk minder verkeer op de Kerklaan, Dorpskade en Herenstraat, maar er ontstaan alternatieve routes waar het drukker wordt (met name op de woonstraten H. Hoekstraat en Kwaklaan).

Geconcludeerd kan worden dat de verhouding tussen de ernst van problemen en de impact van ingrepen snel scheef is. Het versterken van de verblijfsfunctie, afgedwongen met het beperken van de doorstroom (variant 1,3 en 4), levert altijd overlast elders op. Wanneer juist wordt ingezet op een betere doorstroom (variant 2) dan gaat dit gepaard met ongewenst veel meer verkeer op deze route. Door de hoge te verwachten verkeersintensiteiten en de gevolgen hiervan voor de leefbaarheid komt geen enkele woonstraat rondom het centrum in aanmerking om te worden ingezet als centrumring (zoals in variant 2 en 4, twee- danwel éénrichtingsverkeer). Hiervoor blijkt bij inwoners ook niet voldoende draagvlak. Maatregelen om sluipverkeer aan de randen van het



dorp te weren zijn niet zonder meer haalbaar vanwege de beperkte restcapaciteit op omliggende hoofdwegen. De ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor nieuwe infrastructuur zijn (zeker op de voorzienbare termijn) beperkt. In deze visie wordt in de basis ingezet op verkeersspreiding, zowel rond Wateringen als in en rond het centrum. Het is noodzakelijk (parkeer)voorzieningen hiermee in samenhang over de beschikbare ruimte te verdelen zodat de verkeersdruk in het centrum niet onnodig verder concentreert en smart mobility op termijn mogelijk is.

Het Wateringse openbaar vervoer kent verbeterpunten. Er is een directe busverbinding (lijn 30) met station Rijswijk. Deze verbinding heeft potentie maar is nog weinig frequent en de reistijd is relatief lang. Het Haagse tramnet reikt niet verder dan de halte Dorpskade, op grote afstand van het centrum. Vanwege de nieuwe concessie Haaglanden Streek (2019) en VVP (2020) kunnen pas na 2021 nieuwe wijzigingen in het busnet worden doorgevoerd. Beleidsmatig, maar ook op aangeven van inwoners, is het zaak voor die tijd te onderzoeken of de OV verbinding van Wateringen met Den Haag-Zuidwest (Leyweg e.o.) verbeterd kan worden. Recent is het snelfietspad Naaldwijk-Rijswijk gerealiseerd. Voor de toekomst is het wenselijk ruimte te zoeken om ook het deel van deze route langs de Herenstraat tot een snelfietspad op te waarderen, ten behoeve van meer veiligheid en comfort. Daarnaast is een goede aantakking op het nog te realiseren metropolitane fietspad Naaldwijk-Den Haag noodzakelijk. In het fietsroutenet ontbreekt een goede noord-zuid verbinding tussen de Erasmusweg en Zwethzone. Bewoners geven daarnaast aan dat het aantal stallingen ontoereikend is en de verkeersveiligheid van fietsroutes rond scholen te wensen overlaat. *Bron: WVVP (2006), Beleidsregel Parkeernormering Westland (2018), Statisch Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) versie 1.0 (2018), Dynamisch Verkeersmodel Westland (2018) en Dynamisch Verkeersmodel Wateringen (2019)*

### **Energie, afval en milieukwaliteit**

Wateringen doet mee aan de (internationale) energietransitie. Er wordt allereerst ingezet op energiebesparing. Het resterende energiegebruik moet uit hernieuwbare bronnen komen, zoals zonne-energie, restwarmte uit de Maasvlakte en regionale geothermie bronnen. Direct ten zuidwesten van de kern, aan de andere zijde van de Wippolderlaan, wordt ruimte gereserveerd om het Warmtesysteem Westland mogelijk te maken. Volgens het Klimaatakkoord is de gemeente regisseur van de energietransitie. Samen met private en publieke partners wordt voor 2022 een 'transitievisie warmte' opgesteld. Er moet voor 2050 namelijk op een slimme manier afscheid worden genomen van aardgas in bestaande wijken waarbij wordt aangesloten op natuurlijke momenten (zoals leidingonderhoud) in vervanging voor duurzame alternatieven. Om de transitie naar elektrisch vervoer (in 2035) te doen slagen is in 2019 beleid vastgesteld aangaande elektrische laadpalen in de openbare ruimte. Nieuwbouwwijken krijgen geen gasaansluitingen meer. Vanaf januari 2020 gaat de gemeente over op een nieuwe manier van afval inzamelen om de afvalstromen te beperken met minder restafval en hergebruik van grondstoffen. Dit wordt per kern gefaseerd ingevoerd. *Bron: Duurzaamheidsagenda 2020 (2013), Actieplan Geluid Gemeente Westland (2018)*

### **3.3. Gebruik**

#### **Wonen**

Volgens de bevolkingsprognose stijgt het aantal inwoners van Wateringen harder dan gehuisvest kan worden tot 2040. Bouwprogramma's moeten worden uitgebreid, specifiek voor de stijgende groep 1- en 2-persoonshuishoudens (60-77 m<sup>2</sup> BVO in 2-3 kamerwoningen), senioren, ouderen en jongeren/starters (45-60m<sup>2</sup> BVO). Doel is tot 2030 het aanbod verder te differentiëren. Voor een toekomstbestendige woningvoorraad is er behoefte aan meer goedkope woningen: sociale huur (tot €720/mnd prijspeil 2019) en betaalbare koop (goedkoop tot circa €194.000 en bereikbaar tot circa €225.000, prijspeil 2019). Ook is een aanvulling op de middeldure vrije sector huur (tot



**WESTLANDVERSTANDIG**

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 3**



provincie  
Zuid-Holland

# N211 Wippolderlaan



**De N211 Wippolderlaan - tussen de aansluiting A4 en de N222 (Westlandroute) – wordt aangepast.**

## **Website provincie Zuid-Holland**

Meer informatie over het project, de planning en visualisaties van de toekomstige situatie vindt u op de website, via de QR code:



## **Nieuwsbrief ontvangen?**

Wilt u op de hoogte blijven van de ontwikkelingen? Meld u dan aan voor de nieuwsbrief via deze QR code:



## **Heeft u vragen?**

Mail dan naar: [n211wippolderlaan@pzh.nl](mailto:n211wippolderlaan@pzh.nl)



**WESTLANDVERSTANDIG**

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 4**

# Verkeersproblematiek Wateringen e.o.

hoe gaan we dat oplossen?

We moeten accepteren dat we in ons overvolle leefgebied af en toe op elkaar moeten wachten

## **Wat is het probleem?**

- opstoppingen rond Wateringen vooral tijdens ochtend- en avondspits
- kruisingen lopen vol, vaak enkele minuten (of meer) wachten

## **Wat zijn de oorzaken?**

- vaak erg druk met veel verkeer
- capaciteit van de wegen schiet te kort
- een groot verkeersaanbod op specifieke momenten
- auto wordt ook veel voor korte ritjes gebruikt
- nieuwe woonwijken zijn aangesloten op bestaande wegen
- uitbreiding industrieterrein (ABC Westland) – meer vrachtverkeer



## Wat is er nodig?

- korte termijn oplossingen ter verlichting van huidige situatie
- lange termijn oplossingen die duurzaam zijn en effectief blijven

## In ieder geval nodig:

- inschakelen van professionals met expertise
- aan hen een duidelijke, concrete opdracht geven
- waarborgen van bereikbaarheid winkelcentrum en woonwijken
- het opzetten van een visie en uitvoeren van daarop gestoeld beleid
- afwegen wat wel of niet wenselijk is voor een leefbaar dorp

## Korte termijn:

- direct uitvoerbare maatregelen voor relatief weinig geld
- tijdelijke maatregelen, mits binnen een duidelijk omkaderde periode
- maatregelen daar uitvoeren waar verkeersveiligheid geen gevaar loopt
- eventueel aanvullende maatregelen om veilig verkeer te waarborgen

## Hoe dan?

- simpele ingrepen om snel tot oplossingen te komen, omleidingsroutes
- afgesloten wegen (her)openen of juist wegen afsluiten voor sluipverkeer?
- onderzoek is nodig naar wat en waar effectief is en hoe te realiseren!
- welke wegen hebben capaciteit en zijn bij drukte veilig voor alle verkeer?
- is daarbij handhaving nodig om de verkeersveiligheid te vergroten?
- eerst rotonde Noordweg aanleggen, dan pas werken aan Herenstraat!

## Lange termijn:

- meer asfalt is vrijwel onmogelijk, aanpassingen/verbeteringen nog wel
- voor een langdurige oplossing zijn grootschalige ingrepen nodig
- kijken naar het hele gebied Den Haag-zw, Wateringen, Kwintsheul e.o.
- Provincie en Den Haag/Rijswijk moeten meedenken en meewerken

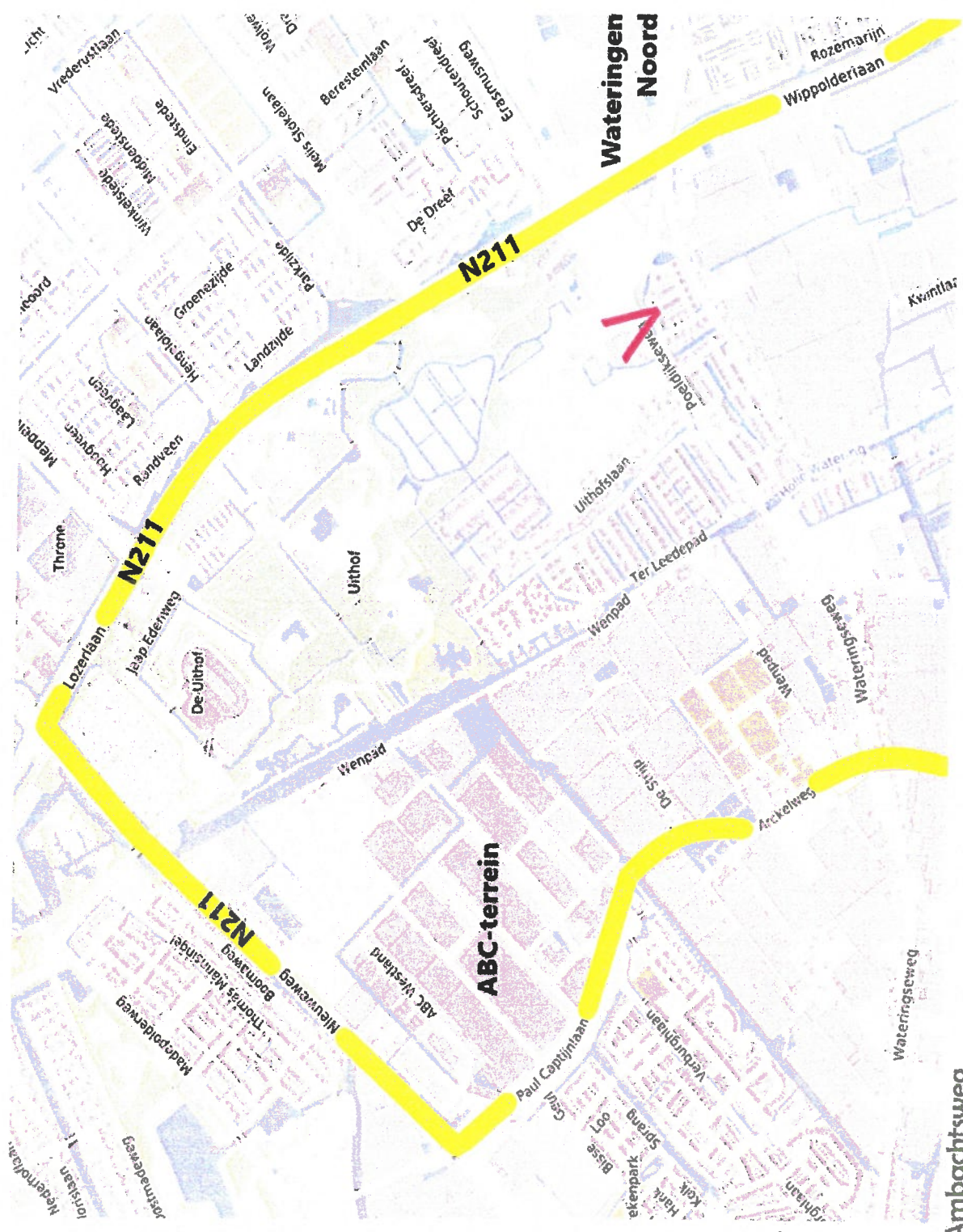
## Hoe dan?

- Visie van Wateringen (2013) werd al gepleit voor autoluw dorp
- doorgaand verkeer (oost-west / noord-zuid) door Wateringen weren
- straten en wegen op cruciale locaties afsluiten voor doorgaand verkeer
- straten en wegen geschikt maken voor wijk- en centrumontsluiting
- huidige bredere wegen met capaciteit inrichten voor gebiedsontsluiting
- bestaande hoofdwegen aanwijzen als rondweg en aanpassen waar nodig

## Voorbeeld snelle oplossing korte termijn:

### Vrachtwagenverkeer wenen:

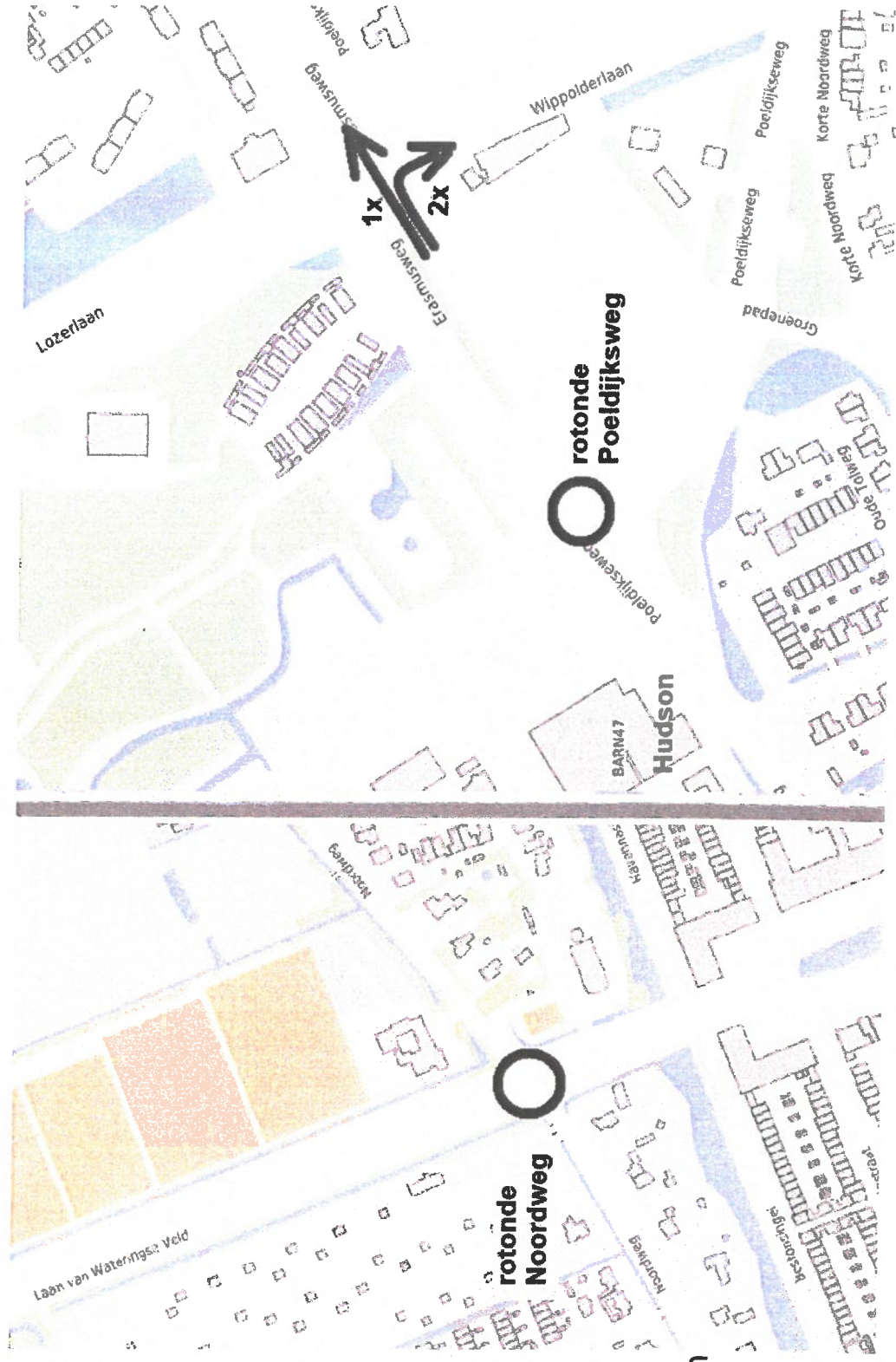
- Poeldijkseweg afsluiten voor vrachtwagenverkeer
- route vrachtwagenverkeer van/naar ABC-terrein via N211 Lozerlaan en Nieuweweg
- verbeterde doorstroming op kruising bij Wippolderlaan - Poeldijkseweg



## Voorbeeld snelle oplossing korte termijn:

### Wegaanpassingen:

- rotonde Noordweg z.s.m. aanleggen!
- Aanleg van rotonde bij kruising Hudson
- extra opstelrijsstrook voor rechtsaf bij kruising Poeldijkseweg - Wippolderlaan
- betere doorstroming voor verkeer vanaf Poeldijkseweg



## Voorbeeld lange termijn:

### Als voorbeeld rondweg Houten

- woonwijken niet onderling verbonden voor autoverkeer
- sluipverkeer onmogelijk!
- fietsroutes doorkruisen wijken
- bedrijventerrein ligt buiten de rondweg om het dorp
- fietsers hoeven niet ver of om te rijden
- vrijwel geen vrachtverkeer op rondweg



## Voorbeeld lange termijn:

### Rondweg Wateringen:

- doorgaand verkeer door Wateringen weren.
- het centrum alleen voor parkeren
- rotondes op cruciale kruispunten
- ongewenste doorsteken met poller blokkeren
- Wateringen autoluw zonder sluiproutes
- goede bereikbaarheid



## Slotwoord:

- Deze voorbeelden voor eventuele oplossingen zijn slechts schetsen en ideetjes van burgers met een beperkte kennis van zaken
- Ook de politiek gaat hier niet zondermeer uitkomen
- Dus, er is technisch onderzoek nodig door professionals met expertise
- Zij kunnen oplossingen bieden op basis van impact analyses van verschillende varianten
- Deze oplossingen en varianten bijvoorbeeld middels een referendum voorleggen aan inwoners van Wateringen e.o.
- De gekozen oplossingen moeten tot uitvoering worden gebracht door gericht beleid en reservering van gelden
- Al het overige is pleisters plakken, dat gaat uiteindelijk niets oplossen!



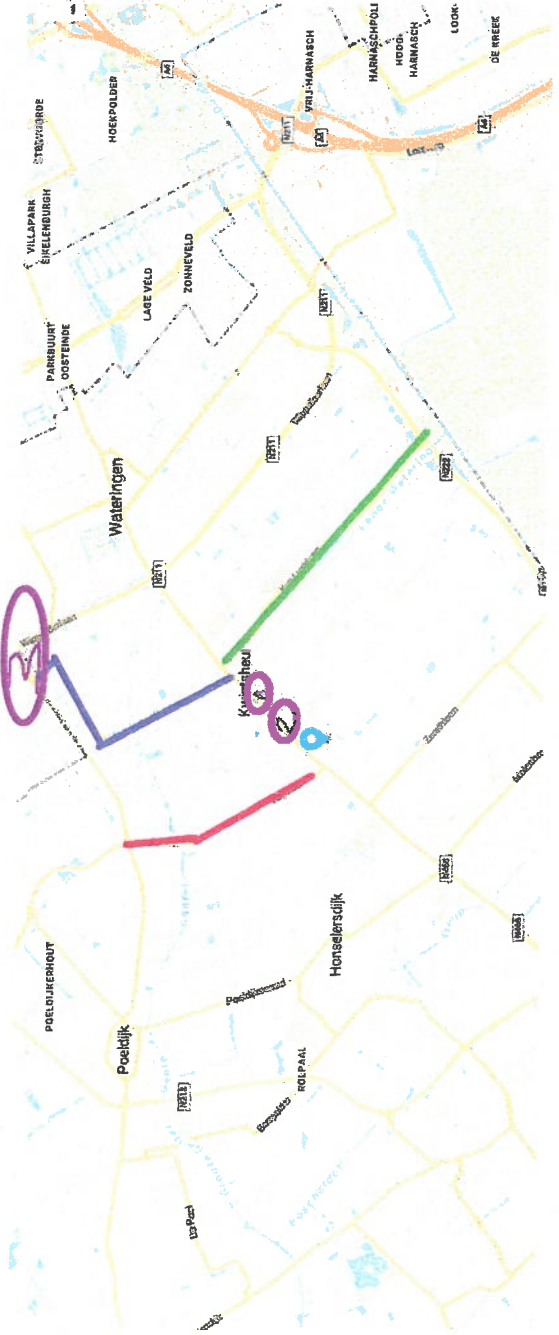


WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 5**

Kaart van Kwintshuil



**verlengde vogelaar**

**Hollewatering**

**Bovendijk van Luyklaan**

**1**

**kneipunt RaapHorst - Kerkstraat**

**2**

**Kneipunt Leeuwerik - Kerkstraat**

**3**

Verkeer gaat via de verlengde Vogelaar door Kern Kwintshuil naar De Bovendijk / van Luyklaan

**3**

Verkeer uit De Poeldijkseweg staat vast voor de aansluiting met de Wippolderlaan en blokkeert verkeer uit Kwintshuil (Hollewatering) Men rijdt steeds meer om via de Verlengde Vogelaar

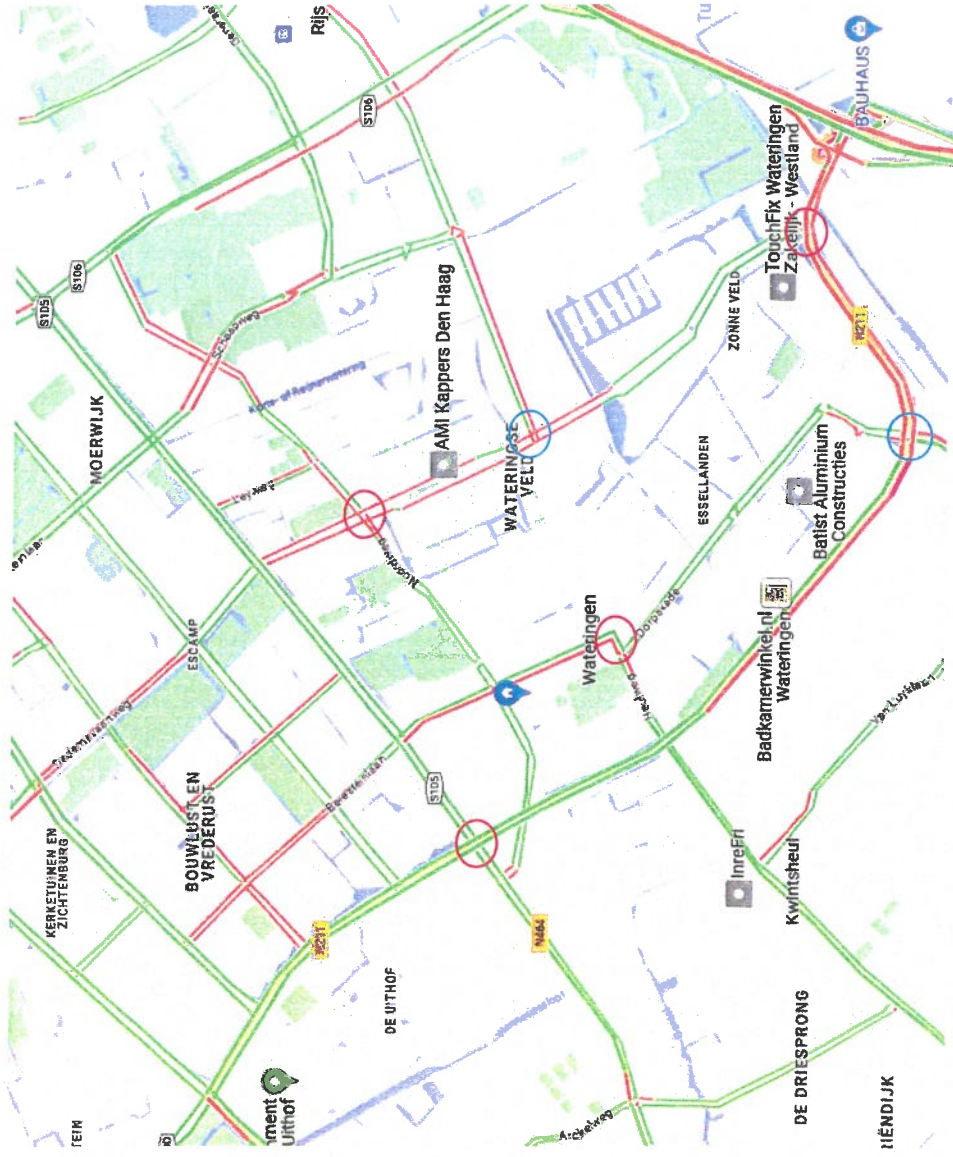


WESTLANDVERSTANDIG

**Altijd dichtbij**

## **Bijlage 6**

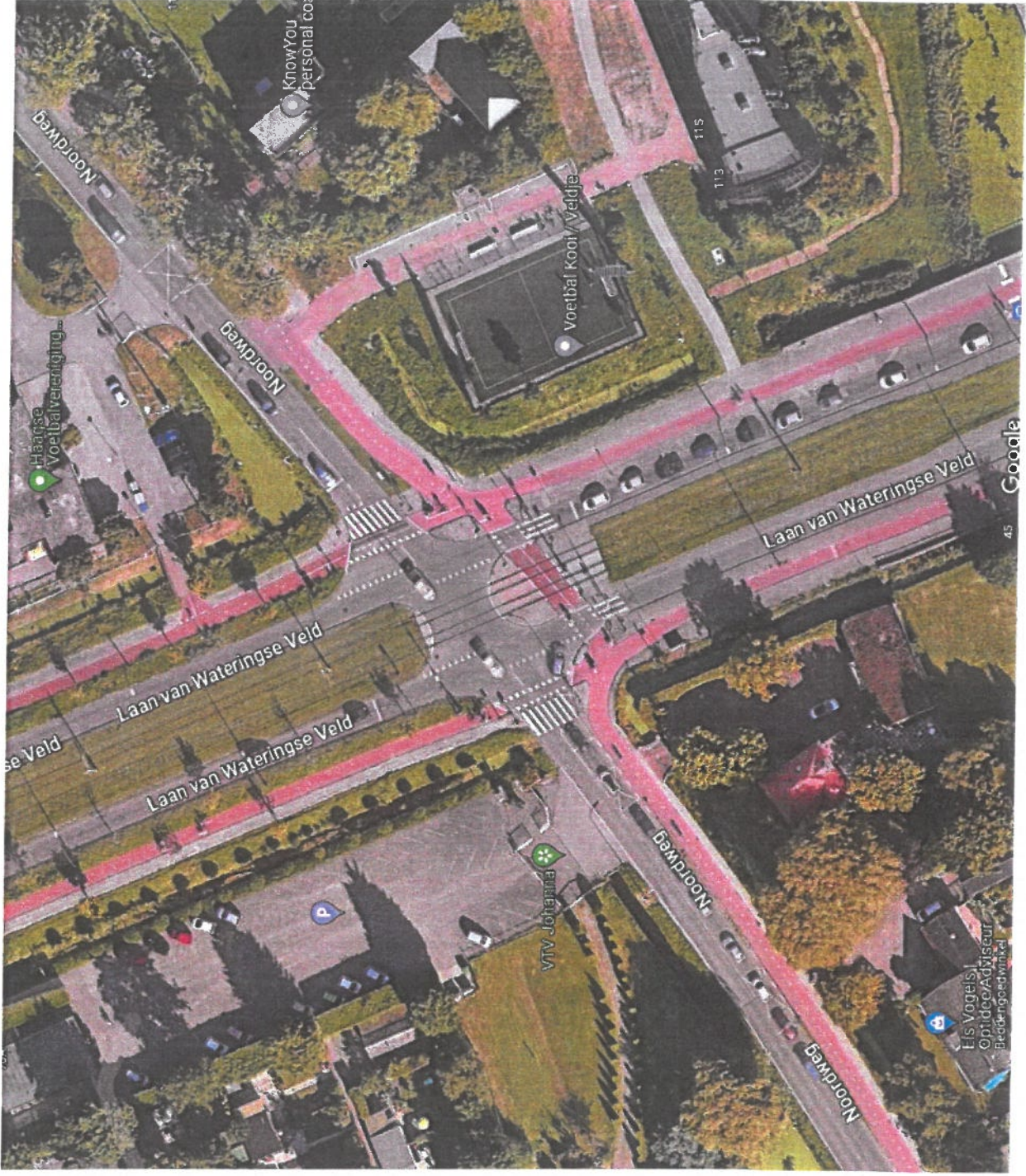
- Typisch verkeer ochtendspits
- Wijk van Den Haag?
- Doorgaand verkeer 'Noord-Zuid' ongewenst
- Doorgaan verkeer 'Oost-West' noodzakelijk kwaad
- Knelpunten



- Verlenging opstelstrook rechtsaf
- Toevoegen extra opstelstrook



- Herinrichting  
aanvragen bij  
Gemeente Den Haag





- Maak van het Plein weer een plein

## **Nog wat overgebleven vragen/opmerkingen**

- Hoe groot is het aandeel doorgaand verkeer op de Herenstraat of Plein?
- Welke afstanden rijdt dit verkeer?
- Hoe kunnen we minder auto's door het dorp krijgen (mobiliteitstransitie?)
- Verlies bij de oplossingen de fiets niet uit het oog! De fiets heeft veel voorrang in het dorp, behoud dat!
- Welke knelpunten blijven over na aanpak N211?