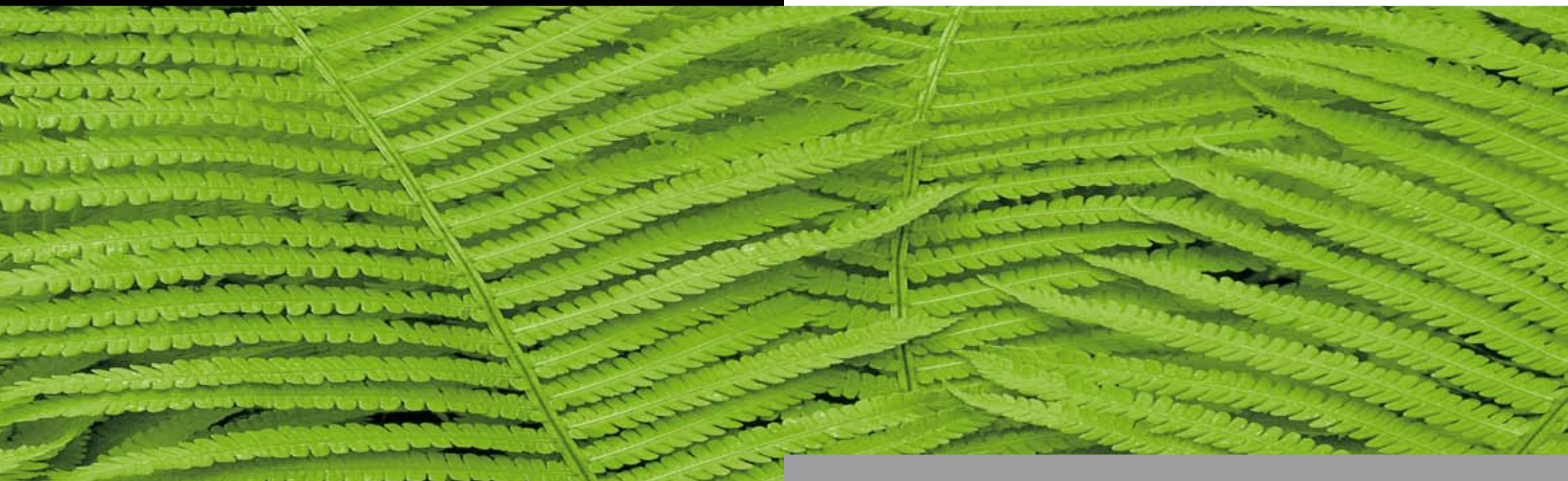




**BELEIDSKADER VERKEER
'S-GRAVENZANDE**



Beleidskader verkeer 's-Gravenzande

Colofon

opgesteld door: Ruud Spijkers

controle + update: Joost van den Berk (ROV-RED)

in overleg met: Maarten Batenburg (ROV-RED)

Jan Jaap Boerman (ROV-STB)

Ron den Dulk (IBOR)

Henri Dijksterhuis (ROV-RED)

Leon van Geertruy (IBOR)

Erik Hofstede (ROV-RED)

Wiesje Hofstede (ROV-RED)

Femke Huisman (ROV-STB)

Anjalie Kishoen-Misier (ROV-STB)

Wibo Lenting (ROV-STB)

Jan van der Marel (IBOR)

Michel Molag (ROV-RED)

Hans Overzee (PO)

Ben Reijman (ROV-RED)

Max Schuitman (IBOR)

Peter Sorel

Ruud 't Hart (ROV-MVA)

Michel Uittenbroek (IBOR)

Chiel Verbruggen (ROV-RED)

Paul van der Waal (IBOR)

Martina Wijler (ROV-STB)

Mirjan Zonneveld (ROV-RED)

Meer informatie:

Voor nadere informatie over het Beleidskader verkeer 's-Gravenzande kunt u contact opnemen met de gemeente Westland:

T 0174-673673

E bedrijvenloket@gemeentewestland.nl

I www.gemeentewestland.nl

Deze publicatie is op te vragen en te downloaden via www.gemeentewestland.nl

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in automatische bestanden, of openbaar gemaakt in enige vorm, of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiën, opnamen, of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Afdeling Ruimte, Omgeving en Veiligheid (ROV)

Team Ruimte, Economie en Duurzaamheid (RED)

Datum: 19.05.2011

Status: Definitief



INHOUD

Samenvatting	4		
1. Inleiding	5		
1.1 Opzet	5		
1.2 Fasering in de tijd	5		
1.3 Afbakening beleidskader verkeer	5		
1.4 Leeswijzer	5		
2. De Kern 's-Gravenzande	7		
2.1 Huidige situatie	7		
2.2 Ontwikkelingen op de korte en middellange termijn	7		
3. Afstemming verkeersbeleid en Ruimtelijk Ontwikkelingskader	11		
3.1 Inleiding	11		
3.2 Beschrijving en analyse	11		
3.3 Visie	11		
4. Het verkeer	14		
4.1 Externe verbindingen	14		
4.2 Gemotoriseerd verkeer	14		
4.2.1 Verkeersintensiteiten	15		
4.2.2 Wegenstructuur	15		
4.2.3 Doorgaand verkeer	16		
4.2.4 Snelheden binnen de kern	16		
4.2.5 Goederenvervoer	17		
4.2.7 Hulpdiensten	18		
4.2.8 Bewegwijzering	19		
4.2.9 Geluid en luchtkwaliteit	20		
4.3 Interne verbindingen (langzaam verkeer)	20		
4.3.1 Gehandicapten	20		
4.3.2 Schoolroutes	20		
4.3.3 Looproutes	23		
4.3.4 Fietsroutes	23		
4.4 Parkeren	25		
4.4.1 Fietsen	25		
4.4.2 Auto	25		
4.5 Verkeersveiligheid	27		
4.5.1 Wegcategorisering Duurzaam Veilig	27		
4.5.2 Ongevallen	28		
5. Afweging van belangen	30		
Verklarende woordenlijst	31		





SAMENVATTING

's-Gravenzande zal in de komende jaren sterk veranderen. Dit plan is bedoeld om op verkeerskundig gebied de woonkern aan te passen aan het huidige en toekomstige gebruik. Het stratenpatroon zal niet wezenlijk veranderen maar de hoeveelheden aan bewoners en verkeer zullen door de nieuwbouw en de autonome groei wel toenemen. In de kern zal de bevolking een vergrijzing doormaken. De ontwikkeling van een woonservicezone anticipeert daarop. In de omgeving verrijzen nieuwbouwwijken met een jongere bevolkingsopbouw.

Om ook in de toekomst de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de kernen te bewaken, wordt het verkeerskundig ideaalbeeld vanuit het WVVP vertaald naar een uitwerking voor de kernen. Daarvoor is gedetailleerder invulling gegeven aan de uitgangspunten en is een inventarisatie onder bewoners en belangengroepen gehouden. Dit is gecombineerd met onderzoek naar onder meer de parkeersituatie, ongevallenregistratie en verkeersbewegingen voor nu en in de toekomst (2020). De hieruit verkregen gegevens zijn geanalyseerd om tot oplossingen te komen. De oplossingen zijn vervolgens qua effect tegen elkaar afgewogen om enerzijds te voorkomen dat bij de uitvoering de effecten elkaar zouden kunnen tegenwerken en anderzijds om tot een goede keuze tussen leefbaarheid en bereikbaarheid te komen. Dit heeft onder andere tot de volgende aandachtspunten geleid:

1. De herkenbaarheid en veiligheid van de gebiedsontsluitingswegen wordt op een aantal punten verbeterd. De wegenstructuur en routing van het verkeer in het centrum wordt aangepast, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. De bereikbaarheid van het centrum en de parkeervoorzieningen zal hierdoor verbeteren en de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van het kernwinkelgebied zal toenemen.
2. Om het parkeren voor de bewoners en werknemers van het centrum van 's-Gravenzande beter te regelen, worden de tijden van de blauwe zone gelijk aan die in de overige kernen in het Westland. Het nu nog sterk verspreide parkeren wordt, zover mogelijk, geconcentreerd op enkele plaatsen aan de randen van het centrum.
3. Voor het openbaar vervoer worden de informatievoorziening en de instapmogelijkheden verbeterd zodat mensen makkelijker van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.
4. Waar fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen ontbreken en inpasbaar zijn, worden ze aangelegd. Daar waar ze wel aanwezig zijn, zullen ze geleidelijk worden verbeterd. Het fietsparkeren in het centrum wordt aangepast met meer en kwalitatief betere fietsparkeervoorzieningen.
5. Voor voetgangers en fietsers worden op enkele

locaties oversteekvoorzieningen aangebracht op de gebiedsontsluitingswegen. De belangrijkste looproutes in het centrum krijgen waar mogelijk een obstakelvrije loper voor voetgangers en invaliden. Invalidenparkeerplaatsen worden gelijkmatiger over het centrum verspreid.

1. INLEIDING

Het Beleidskader verkeer 's-Gravenzande volgt uit het Westlands Verkeer en VervoersPlan 2006 (WVVP). Het doel van het beleidskader is tweeledig: ten eerste een brug te slaan tussen de uitgangspunten van het WVVP waarin een ideale situatie wordt nagestreefd en de historisch gegroeide situatie zoals deze in de kern bestaat. Daarbij zal op een gedetailleerder niveau dan in het WVVP invulling gegeven worden aan de uitgangspunten. Ten tweede vormt dit beleidskader een actualisatie van het WVVP door het afstemmen van het ruimtelijk ontwikkelingskader van 's-Gravenzande en met name de ontwikkelingen in het centrumgebied, met de toekomstvisie over de gewenste verkeerssituatie. Het beleidskader is in overeenstemming met de Evaluatie Greenportvisie Westland 2020.

Daar waar grensoverschrijdende zaken tussen de kernen spelen op het vlak van openbaar vervoer of fietsverbindingen worden deze meegenomen. De verbindende wegen tussen de kernen worden alleen behandeld indien op deze wegen problemen aanwezig zijn die een weerslag hebben op het verkeer in en rond de kernen.

De opdracht: Het uitwerken van het WVP tot maatwerk voor de kern 's-Gravensande opdat bekend is welke ontwikkelingen de verkeersstructuur moet ondergaan om ook in de toekomst faciliterend te kunnen zijn aan de ontwikkelingen van de kern. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt wat de wensen en problemen zijn en welke afweging tussen de diverse belangen gemaakt wordt om tot oplossingen te komen.

1.1 Opzet

Om tot het Beleidskader Verkeer 's-Gravensande te komen, zijn gesprekken gevoerd met de hulpdiensten en belangenorganisaties. Tevens is een inloopavond georganiseerd voor belanghebbenden en is onderzoek gedaan naar het parkeren van auto's en fietsen. Voor de inventarisatie van de verkeersstromen is onderzoek gedaan met behulp van het Westlands verkeersmodel. Dit model is opgebouwd uit gegevens over inwoners, arbeidsplaatsen, wegkenmerken enz. en gecontroleerd met metingen op straat. Gecombineerd met de toekomstbeelden van andere sectoren binnen de gemeente, en met name het Ruimtelijk Ontwikkelingskader 's-Gravensande dat tegelijk met dit beleidskader is opgesteld, heeft dit geleid tot een beeld van de huidige en toekomstige verkeerssituatie binnen de kern.

1.2 Fasering in de tijd

Voor het Beleidskader Verkeer 's-Gravensande wordt gekeken naar een tijdshorizon van 10 jaar. Afhankelijk van prioritering en beschikbare middelen wordt het

beleidskader uitgewerkt in maatregelen.

1.3 Afbakening beleidskader verkeer

Het plan richt zich in hoofdzaak op de woonkern en de hierin aanwezige voorzieningen. Rond de kern spelen diverse ontwikkelingen met een eigen besluitvormings-traject. Daarom is er voor gekozen om deze ontwikkelingen rond 's-Gravensande niet in dit beleidskader op te nemen. De externe effecten van de ontwikkelingen in de vorm van extra druk op de wegen zijn wel meegenomen in het verkeersmodel.

Het gaat om de volgende projecten:

- De ontwikkelingen in de Poelzone: Tuinveld, Gantel de Baak en het Nieuwe Water. Deze vallen onder een project van ontwikkelingsmaatschappij het Nieuwe Westland.
- De ontwikkeling van bedrijvenlocatie Brinkman.
- De ontwikkelingen voor het glastuinbouwgebied rond 's-Gravensande die vallen onder de Integrale Reconstructie Glastuinbouw (IRG).
- De ontwikkelingen in het kader van de versterking van de kust die niet van invloed zijn op het verkeersbeeld zoals zich dat in en om 's-Gravensande ontwikkelt.
- De railverbinding door het Westland. Door de gemeenteraad van Westland is bij de vaststelling van het Westlands Verkeer en Vervoerplan en bij Ontwikkelings Kaders Kernen besloten dat een railverbinding in Westland niet wenselijk is.

1.4 Leeswijzer

Als eerste worden de maatschappelijke ontwikkelingen van de kern 's-Gravensande in hoofdstuk 2 beschreven. Het kader wordt geschetst waarbinnen verkeer voor de maatschappij een rol speelt als facilitering van de (verplaatsings)behoeften van bewoners, werkers, scholieren en bezoekers. Daarbij wordt ook aangegeven welke ontwikkelingen er in de komende jaren verwacht worden en hoe deze effect zullen hebben op het verkeer.

Hoofdstuk 3 gaat in op de afstemming van het ruimtelijk ontwikkelingskader, ontwikkelingsplannen voor het centrum en de verkeersaspecten.

Hoofdstuk 4 beschrijft de diverse verkeersaspecten waarbij voor elke modaliteit (vervoersvorm) gekeken wordt naar het rijden en parkeren. Na elk onderwerp worden in een blauw kader de voorstellen vanuit dat onderwerp samengevat. Deze voorstellen kunnen tegenstrijdig zijn met andere voorstellen. Deze strijdigheid wordt in hoofdstuk 5 uitgewerkt.

Hoofdstuk 5 gaat over de beleving van het verkeer en de confrontatie tussen diverse belangen. Daarbij wordt gekeken naar wensen en klachten, maar wordt ook een belangenafweging beschreven om te komen tot oplossingsrichtingen.



2. DE KERN 'S-GRAVENZANDE

2.1 Huidige situatie

Algemeen¹

's-Gravenszande is qua aantal inwoners de grootste kern van de gemeente Westland. Het heeft echter in tegenstelling tot Naaldwijk geen (klein)stedelijk karakter. Het is een ruim opgebouwd dorp met alle mogelijke voorzieningen en een rasterstructuur met brede groene profielen en kleinschalige dorpsbebouwing. Met de ontwikkeling van de ONW locaties heeft 's-Gravenszande de meeste uitbreidingslocaties aan de oostzijde van de kern.

's-Gravenszande is de meest westelijk gelegen kern van het Westland. Toen het Westland nog verdeeld was over meerdere gemeenten had 's-Gravenszande een andere positie ten opzichte van Naaldwijk dan tegenwoordig binnen de gemeente Westland. Naaldwijk heeft een centrale ligging binnen de nieuwe gemeente, ook qua dienstverlenende en economische functies. 's-Gravenszande heeft de meeste inwoners en is veel meer een op goed wonen gerichte kern.

De kern is opgebouwd uit overwegend laagbouwoningen, afgewisseld met clusters van hogere gestapelde woningbouw. De voorzieningen zijn geconcentreerd in het centrum. De bedrijven bevinden zich hoofdzakelijk op bedrijventerrein Teylingen aan de zuid-oostzijde van de kern. De sport bevindt zich in het Juliana Sportpark.

1 Bron: Uitgangspunten Ruimtelijke Ontwikkelingskaders voor de Kernen, gemeente Westland, 2007

De kern kende zijn grootste groei na de jaren 50 van de vorige eeuw. Van elke buurt is herkenbaar in welke periode het is gebouwd. Samenhang en herkenbaarheid worden gegeven door de groene rasterstructuur van formele en informele verbindingen.

De detailhandel ²

In 's-Gravenszande is het overgrote deel van het winkelaanbod gesitueerd in het centrum. In het centrum ligt een kleinschalig overdekt winkelcentrum, genaamd Koningswerf, een hoofdwinkelstraat en het Marktpllein met winkels en horeca. Aan het Graaf Florisplein bevindt zich een kleine winkelstrip, evenals aan de Kon. Julianaweg, met een onvolledig aanbod. De Langestraat fungeert als hoofdwinkelstraat met daaraan gekoppeld de Koningswerf. Aan de Langestraat is zowel dagelijks als niet-dagelijks winkelaanbod en enkele horecavestigingen te vinden. Als trekker bevat de straat een kleinschalige Hema. Sinds kort is een supermarkt in het goedkope segment (Hoogvliet) verplaatst naar een locatie net buiten het kernwinkelgebied. Verder is in het winkelcentrum Koningswerf een C1000 supermarkt aanwezig en eveneens net buiten het kernwinkelapparaat bevindt zich een Albert Heijn. Op vrijdag is er markt op het Marktpllein. Over het algemeen kan gesteld worden dat het winkelaanbod in het centrum van 's-Gravenszande weinig gedifferentieerd is qua branches en prijs. Er bevinden zich met name winkels in de lagere prijsklassen.

2 Bron: Detailhandelsstructuurvisie gemeente Westland "kleine kernen kordaat", gemeente Westland, 2008

2.2 Ontwikkelingen op de korte en middellange termijn

Doelen zoals benoemd in Ontwikkelingskaders

Kernen, zijn:

- Versterken van de rasterstructuur van wegen en groen.
- Koppelen van interne rasterstructuur met ecologische en recreatieve zones buiten de kern
- versterken van het centrum

's-Gravenszande heeft in de Greenportvisie Westland een woningbouwopgave meegekregen. De grootste uitbreiding vindt plaats in Naaldwijk en 's-Gravenszande. In deze kernen samen komt ongeveer de helft van de Westlandse nieuwbouwopgave. Deze verdichting zal in 's-Gravenszande het groene karakter en de rasterstructuur moeten gaan versterken. In de ontwikkeling van de kern zal niet ontkomen kunnen worden aan hogere bebouwing. Dat mag niet voortkomen uit uitsluitend de financiële haalbaarheid. Het moet gebeuren ten behoeve van de markering, de accentuering en de versterking van de herkenbaarheid van de kern en met name het centrum. Voor deze hogere bebouwing geldt dat het in een herkenbaar cluster moet staan.

Centrumgebied

Het centrum zal een impuls krijgen om zich duidelijker te profileren. Daar kan verdichting van het centrum met woningen en diverse andere functies een versterkende rol in spelen, als contrast met de ruime en

groene woonwijken. Speciale aandacht moet dan gaan naar de entrepunten (presentatie aan de doorgaande wegen), het gebied Marktplein/ kernwinkelgebied en de belangrijke ligging in de rasterstructuur. In de Greenportvisie Westland 2020 is voor 's-Gravenzande specifiek aangegeven dat er bij het centrum een woon-servicezone moet komen. Uiteraard mag verdichting niet ten koste gaan van de bereikbaarheid.

Bedrijventerrein Teylingen

Het bedrijventerrein Teylingen is 3,5 ha groot en heeft voornamelijk kleinschalige bedrijvigheid. De ontsluiting is aan de westkant, via de Koningin Julianaweg. Deze weg is ook de hoofdontsluiting voor de woonbuurten in 's-Gravenzande. Het verkeer op deze route zorgt voor geluidsoverlast in de woonbuurten langs de Koningin Julianaweg en de Naaldwijkseweg. De Koningin Julianaweg sluit via de rotonde aan op de Naaldwijkseweg. In het verkeersmodel voor 2020 wordt uitgegaan van een nieuw gerealiseerde verbinding van Teylingen met de Naaldwijkseweg, via Dijckerwaal. Deze dient tevens de Poelzone te ontsluiten. De geluidsoverlast wordt hierdoor beperkt. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling moet echter worden opgemerkt dat uit berekeningen blijkt dat, ondanks realisatie van de extra ontsluitingsweg voor Teylingen, rond 2016 de

capaciteit van het kruispunt Naaldwijkseweg/Koningin Julianaweg wordt overschreden. In de spitsuren treedt dan filevorming op op de toeleidende wegen. Zonder de realisatie van de extra ontsluiting treedt al eerder dan 2016 filevorming op. Vergroting van de capaciteit is dus nodig.

Ontwikkellocaties

In en buiten het centrumgebied kent 's-Gravenzande tot 2021 diverse ontwikkellocaties. Afbeelding 2.1 toont de locaties. Voor 's-Gravenzande levert de ontwikkeling van de woongebieden rond 's-Gravenzande samen met de autonome groei wel een merkbare toename van het verkeer in de woonkern op. De autoritten als gevolg van de nieuwbouw ontwikkelingen zijn opgenomen in het Westlands verkeersmodel. In paragraaf 4.2.1 wordt ingegaan op de ontwikkeling van het autoverkeer. De verwachting is dat een groot deel van de mensen voor de dagelijkse boodschappen en voorzieningen gericht zullen zijn op 's-Gravenzande. Dit zal een extra druk leggen op de in het centrum aanwezige plekken voor auto's en fietsen. Ook zullen enkele bushaltes intensiever gebruikt worden.

Detailhandel³

De voor verkeer relevante aanbevelingen uit de detailhandelsstructuurvisie komen neer op:

- Concentratie van detailhandel in het deel van de Langestraat vanaf het Marktplein.
- Versterking van de horeca, bij voorkeur op Marktplein.
- Verbetering van de uitstraling van Koningswerf.
- Aanpassing van bestemmingsplannen van thans zwakke detailhandelsgebieden ten behoeve van eventuele herinvulling vrijkomende detailhandelsruimten (Graaf Florisplein, Koningin Julianaweg).

³ Bron: Detailhandelsstructuurvisie gemeente Westland "kleine kernen kordaat", gemeente Westland, 2008

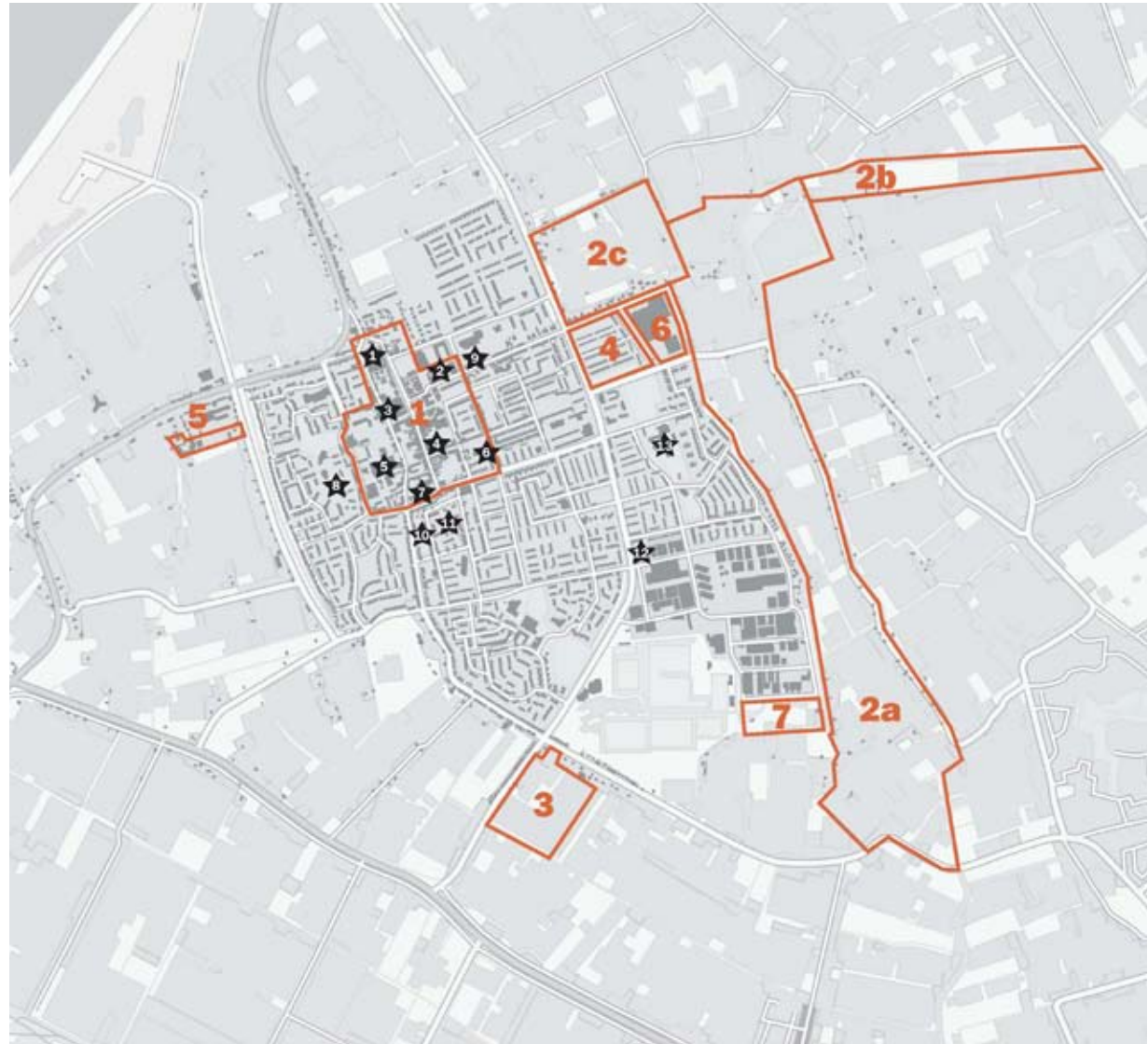


GEBIEDSONTWIKKELING:

- Centrumplan **1**
- Woningbouwlocaties Poelzone **2**
- Het Nieuwe Water **2a**
- Gantel de Baak **2b**
- Tuinveld **2c**
- Bedrijventerrein Woutersweg **3**
- Stedelijke herstructurering Tuinveld oost **4**
- Transformatiegebied Kreeklaan **5**
- Transformatiegebied Hagemanstraat **6**
- Uitbreiding bedrijventerrein / ecologische zone **7**

LOCATIEONTWIKKELING:

- Opel ☆
- Horticoop ☆
- Van Trigt ☆
- Kernwinkelgebied ☆
- Woonservicezone ☆
- Wilhelminaschool ☆
- PWA School ☆
- Sonnevanck ☆
- Oude Gemeentewerf ☆
- Dominee van Geest school ☆
- Herstructurering Bomenbuurt West ☆
- Uitplaatslocatie Horticoop ☆
- De Kreek ☆



Afbeelding 2.1 Ontwikkellocaties



3. AFSTEMMING VERKEERSBELEID EN RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSKADER

3.1 Inleiding

Het Beleidskader Verkeer 's-Gravensande wordt in samenhang met het Ruimtelijk Ontwikkelingskader 's-Gravensande 2020 opgesteld. Een goede afstemming tussen dit ruimtelijk ontwikkelingskader en het beleidskader verkeer is essentieel. Via een beschrijving van de bestaande situatie is een visie voor de toekomstige situatie beschreven.

3.2 Beschrijving en analyse

Kern

De wegenstructuur van 's-Gravensande wordt gekenmerkt door een aantal toeleidende wegen naar de omliggende kernen. Dit zijn de Monsterseweg/Noordlandseweg, Naaldwijkseweg, Woutersweg, Maasdijk en Rijnvaartweg. Binnen de bebouwde kom is een beperkt aantal wegen aangewezen met een belangrijke verkeersfunctie, de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen (GOW). Deze verbinden de wijken met elkaar en met de toeleidende wegen. De historisch gegroeide hoofdstructuur is niet erg duidelijk, door het ontbreken van een ringstructuur of radiaalwegen. Niettemin vormen enkele GOW's een ruit om het centrum, zodat het kernwinkelgebied verkeersluw is.

In het verleden is studie verricht naar het doortrekken van de Vondellaan richting de Woutersweg, om op die manier de Naaldwijkseweg te ontlasten. Deze optie is

echter niet haalbaar gebleken.

Langzaam verkeersroutes

's-Gravensande heeft diverse fietsroutes, zowel utilitair als toeristisch en zowel binnen de kern als doorgaand. De relatie met het strand en de kustfietsroute komt minder goed tot uiting dan wenselijk is.

Hoewel de bestaande wegenstructuur aan duidelijkheid te wensen overlaat, kan met een goede vormgeving duidelijk worden gemaakt wat de hoofdroutes zijn. De GOW's in 's-Gravensande zijn echter nog niet overal als zodanig herkenbaar. Met name geldt dit voor de Beukenlaan en Zandeveltweg. Bovendien is de wegenstructuur op een aantal plaatsen onduidelijk doordat enkele GOW's een smal profiel en geen of zeer bescheiden fietsvoorzieningen hebben. Daardoor komt de hiërarchie in de wegenstructuur, dus het onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, soms onvoldoende tot uiting. Op enkele plaatsen ontbreken duidelijke entrees bij de bebouwde komgrenzen (Kon. Julianaweg/Albert Schweitzerlaan en Zeestraat/Zandeveltweg).

Centrum

Het centrumgebied gaat de komende jaren, mede door diverse planontwikkelingen, een belangrijke impuls krijgen. Daarbij moet aandacht uitgaan naar de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrumgebied en de parkeervoorzieningen. Momenteel is de routing naar en van het centrum onduidelijk en niet goed als

zodanig herkenbaar. Wel is het centrum vanuit alle windrichtingen bereikbaar. Het parkeren vindt diffuus plaats, wat enigszins ten koste gaat van het straatbeeld en van de duidelijkheid van parkeerroutes.

3.3 Visie

In de ontwikkelingskaders voor de kernen zijn voor 's-Gravensande de volgende relevante doelen geformuleerd: Versterken van de rasterstructuur van wegen en groen, koppelen van interne rasterstructuur met ecologische en recreatieve zones buiten de kern en versterken van het centrum. Deze doelen en andere kaders dienen als uitgangspunt bij het Ruimtelijk Ontwikkelingskader 's-Gravensande 2020 en voor het voorliggende beleidskader.

Bij de ontwikkeling van Het Nieuwe Water moet rekening worden gehouden met toekomstige aanleg van een gecombineerde ontsluitingsweg voor Het Nieuwe Water en bedrijventerrein Teylingen. Door deze extra ontsluiting van Teylingen wordt het kruispunt Naaldwijkseweg/Koningin Julianaweg ontlast, om zodoende verkeersstagnatie te beperken en een deel van de Naaldwijkseweg en Koningin Julianalaan te ontlasten. Het zuidelijk deel van Het Nieuwe Water wordt aangesloten op de Naaldwijkseweg, het noordelijk deel krijgt een aansluiting op de Rijnvaartweg. Halverwege vindt een verkeerskundige 'knip' plaats voor autoverkeer. Op deze wijze wordt doorgaand verkeer door de nieuwe wijk voorkomen. Waar de gebiedsontsluitende wegen exact komen, wordt nog nader uitgewerkt.

Een entree wordt herkenbaarder en bovendien veiliger, door de aanleg van een rotonde. Waar mogelijk wordt de inrichting van de wegen aangepast aan de inrichtingseigenschappen (essentiële herkenbaarheidskenmerken) van de bijbehorende wegencategorie. Daarbij moet ook de groenstructuur aandacht krijgen, wat als visueel ondersteunend element kan bijdragen aan de herkenbaarheid.

Langzaam verkeersroutes

De interne wegenstructuur en de ecologische en recreatieve zones buiten de kern, lopen zoveel mogelijk in elkaar over, vooral in de vorm van fietspaden. Deze moeten het bestaande fietspadennet completeren, zover dat redelijkerwijs mogelijk is. Het gaat onder meer om de verbinding tussen de kust en het Staelduinsebos, 'van Arendsduin tot Staelduin', maar ook om verbindingen binnendoor tussen de kernen 's-Gravenzande en Naaldwijk, door de nog te ontwikkelen Poelzone.

Centrum

Gewenst is een wegenstructuur waarbij vanuit alle richtingen één van de parkeerconcentraties rond het centrum kan worden bereikt, terwijl doorgaand verkeer via de GOW's om het centrum heen wordt geleid. De Markt wordt als horecaplein bestemd en gekoesterd. Voor parkeerconcentraties rond het centrumgebied zijn al enkele locaties in beeld: de parkeergarage die in het kader van de centrumplannen wordt gerealiseerd aan

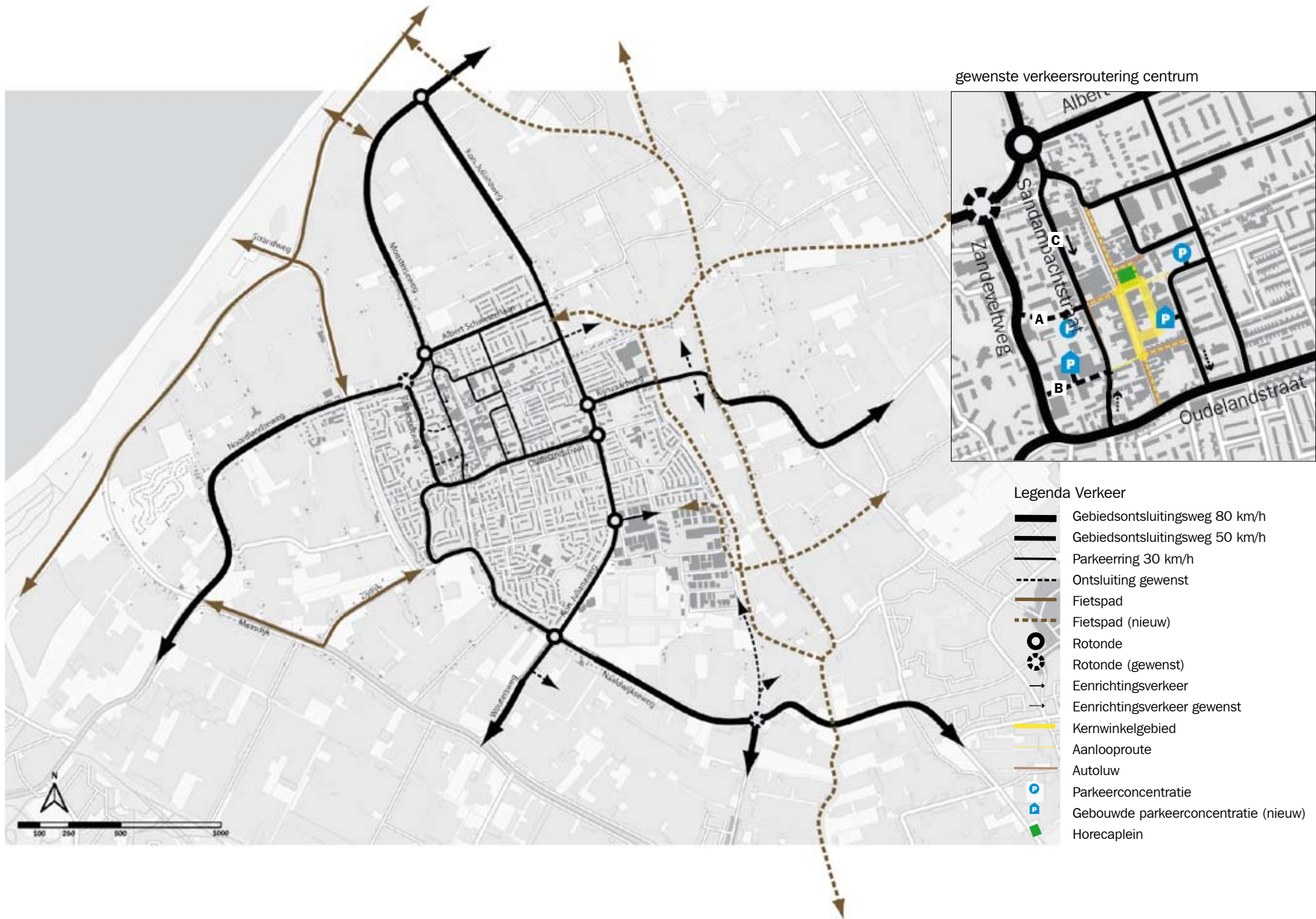
de Pompe van Meerdervoortstraat en de locatie van de woonservicezone. Verder zijn er nog de bestaande parkeerconcentraties op het Zandeveldplein en Graaf Florisplein. Het parkeren zal in de toekomst dus meer op geconcentreerde locaties plaatsvinden dan nu het geval is en bovendien in gebouwde parkeervoorzieningen in plaats van op maaiveld. Door dit efficiëntere meervoudig grondgebruik komt ruimte vrij, wat noodzakelijk is voor nieuwe ontwikkelingen.

De routes naar het centrum en dus ook naar de parkeerconcentraties, moeten duidelijk en herkenbaar zijn. Dat laat op dit moment te wensen over. De entree vanaf de Zandeveldweg naar het Zandeveldplein (A) en in het verlengde daarvan het Marktplein oogt niet als een toegang naar het centrum. Bovendien ligt deze aansluiting ongunstig in een bocht die niet goed te overzien is. Het is wenselijk dat de functie van deze entree zoveel mogelijk wordt overgenomen door een beter alternatief, namelijk via de Dresdenweg (B). Deze heeft een ruim profiel en sluit beter aan op de Zandeveldweg. De Dresdenweg is bovendien de meest logische entree voor de woonservicezone en biedt een zichtlijn en rechtstreekse looproute naar het centrumgebied.

Een andere entree van de parkeervoorzieningen aan de westzijde van het centrum, is via de Sand Ambachtstraat (C). Deze heeft nu, ongewenst, een parallel-functie voor de Zandeveldweg. Deze weg is echter wel nodig om het centrumgebied te ontsluiten. Dit kan

verbeteren door autoverkeer op de Sand Ambachtstraat af te leiden richting het Zandeveldplein en het eenrichtingsverkeer vanaf de zuidzijde om te draaien. Dan biedt de Sand Ambachtstraat vanuit twee richtingen een directe verbinding met de parkeerconcentraties. De historische route stad in via de Naaldwijkseweg loopt dan visueel door tot in het centrumgebied. Deze route is primair voor fietsverkeer, het gemotoriseerde verkeer wordt geleid via de Zandeveldweg en Oudelandstraat. Vanuit het oogpunt van herkenbaarheid is het wenselijk om ook de parkeerroute aan de oostzijde van het centrum te wijzigen. Komend vanaf de Oudelandstraat zal men dan niet meer via de Pompe van Meerdervoortstraat kunnen rijden, omdat hier het éénrichtingsverkeer tussen de Oudelandstraat en de Gravin Aleidastraat omgedraaid zal worden in de richting van de Oudelandstraat. De route wordt dan van Lennepstraat – Graaf Florisplein – Pompe van Meerdervoortstraat. Vanuit de parkeergarage heeft men de keuze om linksaf te slaan naar het Graaf Florisplein of rechtsaf richting Oudelandstraat.





4. HET VERKEER

4.1 Externe verbindingen

's-Gravenzande heeft vier toeleidende wegen. De Naaldwijkseweg naar Naaldwijk/A20, de Noordlandseweg naar Hoek van Holland, de Zeestraat-Monsterseweg naar Monster/Den Haag en de Maasdijk naar Maasdijk/A20. Daarnaast loopt van 's-Gravenzande naar Naaldwijk een gebiedsontsluitende weg: de Rijnvaartweg-Baakwoning-Hoge Geest-Grote Achterweg-Grote Woerdlaan. In aanvulling daarop dient ook vermeld te worden dat een gedeelte van de Noordlandseweg/Monsterseweg binnen de bebouwde kom ligt en een 50-regime kent.

Buiten een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen zijn binnen de kern de meeste wegen erftoegangswegen en toegewezen aan een 30 zone. In de praktijk worden bepaalde 30-wegen duidelijk meer gebruikt dan andere. Ook wordt het gebied van de 30-zone doorsneden door wegen die een functie hebben voor de hulpdiensten, goederen- en het openbaar vervoer. Dit levert tegengestelde belangen tussen bereikbaarheid en leefbaarheid/veiligheid op (zie ook hoofdstuk 5). Ook is het door de ondergrond en het feit dat vele (vooral oudere) huizen niet onderheid zijn problematisch om met drempels te werken in verband met trillingsoverlast.

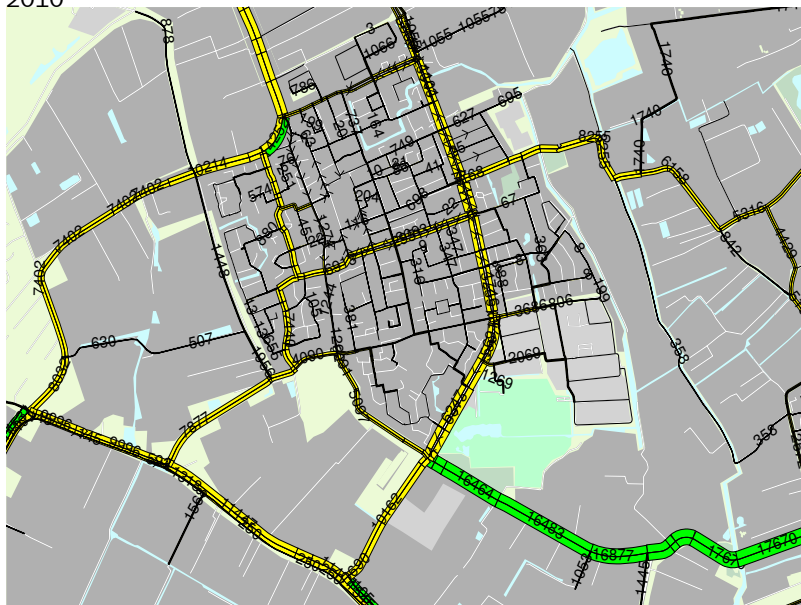
4.2 Gemotoriseerd verkeer

Met behulp van het Westlands verkeersmodel is onderzoek gedaan naar zowel de hoeveelheid van het autoverkeer in 2008, 2018 en 2023 als naar de herkomst en bestemming van het autoverkeer. Het verkeersmodel is een model voor gemiddelde werkdagen.

In het model kan geen rekening gehouden worden met pieken zoals op stranddagen.



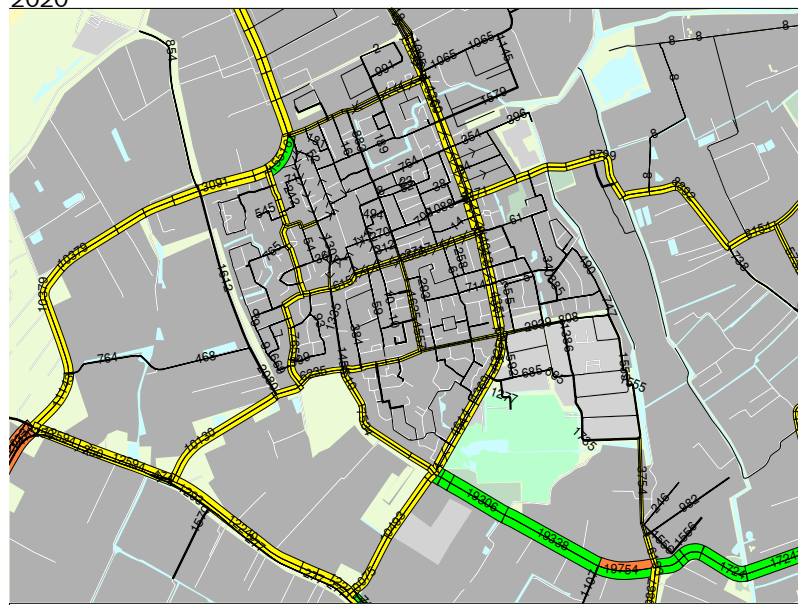
2010



legenda motorvoertuigen per rijrichting per etmaal

- 0-7.500
- 7.500 - 10.000
- 10.000 - 15.000

2020



4.2.1 Verkeersintensiteiten

Het Westlands verkeer en vervoermodel laat de intensiteiten zien in 2010, gebaseerd op verkeerstellingen. Met behulp van dit model is een prognose gemaakt voor 2020, rekening houdend met de vastgelegde ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouwwijken Poelzone en Tuinveld. Uit dit model blijkt dat de wegen in en rond 's-Gravenzande in de toekomst drukker worden. De drukste wegen zijn de Woutersweg, Naaldwijkseweg, Noordlandseweg/Monsterseweg en Koningin Julianaweg. In het centrum zijn de Oudelandstraat en Zandeveltweg de drukste wegen. Wat met name opvalt, is dat de route Woutersweg - Naaldwijkseweg in de toekomst drukker wordt. Deze route wordt veel gebruikt door verkeer van en naar Naaldwijk. In de gemeente

Westland wordt gewerkt met richtlijnen voor maximale intensiteiten per wegcategorie. Deze maximale intensiteiten geven niet aan wat de capaciteit van de weg is, maar of de weg voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Door de intensiteiten uit het model te vergelijken met de richtlijn kan worden bepaald of er problemen te verwachten zijn. Het verkeersmodel voor 2020 laat wat dat betreft geen problemen zien.

Om onnodig verkeer door het centrum te voorkomen, moet het gebruik van de ring (Zandeveltweg, Oudelandstraat) rondom het centrum worden gestimuleerd.

De toename van verkeersintensiteiten zal, zonder maatregelen, leiden tot problemen met de

verkeersafwikkeling op de rotonde Naaldwijkseweg / Koningin Julianaweg, zelfs indien Teylingen een extra aansluiting krijgt op de Naaldwijkseweg. Maatregelen om de capaciteit van de rotonde te vergroten, zijn dus noodzakelijk.

4.2.2 Wegenstructuur

Op het kruispunt Zeestraat/Monsterseweg/Zandeveltweg is een rotonde gewenst. Dit zowel vanwege het beleid om belangrijke kruispunten van gebiedsontsluitingswegen uit te voeren als rotonde, als vanwege de wens om de entrees van de bebouwde kom herkenbaar vorm te geven.



Om deze redenen is ook op het kruispunt Koningin Julianaweg/Albert Schweitzerlaan een rotonde gewenst. Een rotonde op deze locatie is echter ruimtelijk niet inpasbaar. Daarom zal op een andere wijze de snelheid op de Koningin Julianaweg afgeremd moeten worden om zo te bewerkstelligen dat de gebruikers hier afremmen van 80 km/uur naar 50 km/uur.

Aansluitend hierop is het van belang dat de bebouwde komgrens op een logische plaats ligt en goed herkenbaar is, zodat de weggebruiker zijn snelheid aanpast. De opvallendheid en herkenbaarheid van de komgrenzen is echter beperkt en wordt niet ondersteund door een ander wegbeeld. Verduidelijken van de komgrenzen is gewenst en bovendien moet worden nagegaan of deze op de juiste plaats liggen. Zo nodig moet de locatie worden aangepast.

In hoofdstuk 3 is al aangegeven dat de wegenstructuur nog aan duidelijkheid kan winnen, door een ruimere profilering van enkele gebiedsontsluitingswegen. Dit onder meer door de aanleg van fietsvoorzieningen.

In hoofdstuk 3 is ook al aangegeven dat voor Teylingen een tweede ontsluiting nodig is, die zal aantakken op de Naaldwijkseweg.

De Naaldwijkseweg (tussen Woutersweg en Eikenlaan), de Beukenlaan, de Vondellaan en Vestdijklaan zijn gebiedsontsluitingswegen en moeten een doorgaande route vormen. Dit komt nog niet goed tot uiting en op termijn is een duidelijker vormgeving gewenst.

4.2.3 Doorgaand verkeer

Het doorgaande verkeer gebruikt de daarvoor ingerichte wegen. Dit zijn hoofdzakelijk de doorgaande provinciale wegen, maar ook de Koningin Julianaweg heeft met een deel doorgaand verkeer te maken. De groei van het verkeer op de route Woutersweg-Koningin Julianaweg zal ertoe leiden dat de capaciteit van de rotonde hier onvoldoende wordt. Een ander punt van aandacht dat naar voren komt, is de doorgaande verkeersstroom tussen Hoek van Holland en Den Haag, via de N211. Door de ontwikkelingsplannen van gemeente Hoek van Holland zal deze verkeersstroom in omvang verder toenemen. Of dit problemen zal opleveren ten aanzien van de verkeersafwikkeling of bijvoorbeeld geluidhinder, is nog niet duidelijk.

4.2.4 Snelheden binnen de kern⁴

Op enkele wegvakken wordt structureel harder gereden dan wenselijk is. Het gaat onder meer om de Monsterseweg (eigendom van de provincie) voor zover die binnen de bebouwde kom ligt en de Koningin Julianaweg (eigendom van de gemeente) tussen Albert Schweitzerlaan en Hoflaan. Op deze wegvakken voldoet de vormgeving van de weg aan de richtlijnen, maar er moet door de wegbeheerders wel gekeken worden naar aanpassingen om het rijgedrag te beïnvloeden.

Ook komen er geregeld klachten over te hoge rijnsnelheden op de Albert Schweitzerlaan (eigendom van de

⁴ In paragraaf 4.4.2. wordt ingegaan op de ongevallen binnen de kern.

gemeente). Ook deze weg, die is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, voldoet aan de inrichtingseisen van het WVVP. In 2011 zullen er op de Albert Schweitzerlaan snelheidsremmende maatregelen worden genomen, zullen er verbeterde oversteekvoorzieningen komen en zullen aanvullende fietsvoorzieningen worden aangelegd.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- Vergroten capaciteit van het kruispunt Naaldwijkseweg/Koningin Julianaweg.
- Realisatie van een tweede ontsluiting van bedrijventerrein Teylingen, die aansluit op de Naaldwijkseweg.
- Aanleg van een rotonde op het kruispunt Zeestraat/Monsterseweg/Zandeveldweg
- Verduidelijken van de bebouwde komgrenzen. Ook moet worden geïnventariseerd of de komgrenzen op de juiste plaats liggen en zo nodig worden aangepast.
- Verduidelijken dat de Naaldwijkseweg (tussen Woutersweg en de Eikenlaan), de Beukenlaan, de Vondellaan en de Vestdijklaan een doorgaande route vormen.
- De vormgeving van de Koningin Julianaweg tussen Kersenlaan en Hoflaan zo aanpassen dat deze aansluit bij een snelheid van 50 km/u.
- Bij de provincie verzoeken om de vormgeving van de Monsterseweg, voor het binnen de bebouwde kom gelegen wegvak,

zodanig aan te passen dat deze aansluit bij de maximum snelheid van 50 km/u.

- Snelheidsremmende maatregelen op de Albert Schweitzerlaan.

4.2.5 Goederenvervoer

In het centrum van 's-Gravenzande bevinden zich enkele bedrijven die vaak door grote vrachtwagens bediend worden voor de toelevering van goederen. Het gaat hierbij om de supermarkten Hoogvliet en C1000, Blokker en HEMA. De toeleveringsroute loopt voornamelijk over de wegen die ook door het openbaar vervoer en de hulpdiensten gebruikt worden, uitgezonderd het laatste deel van de route. Naar de toekomstige ontwikkeling van Koningswerf is al gekeken met het oog op de bevoorrading. De bevoorradingsroute is: Van Lennepstraat-Graaf Florisplein-Pompe van Meerdervoortstraat. Hoogvliet wordt bevoorraad via de Dresdenweg- Van der Horstweg. HEMA en Blokker worden bevoorraad via de Sand Ambachtstraat, Geestraat en Langestraat.

De bevoorradingsroutes leveren zover bekend geen problemen op. Wel ontstaat soms hinder voor overig verkeer omdat het bevoorradend verkeer soms de rijbaan blokkeert. Met de ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum moet dit probleem in de Pompe van Meerderstraat opgelost worden.

4.2.6 Openbaar vervoer

's-Gravenzande wordt door het openbaar vervoer met 2 buslijnen ontsloten. Lijn 31 is overdag een hoog-frequente lijn welke elk kwartier door de kern rijdt en 's-Gravenzande met Naaldwijk en Den Haag (Loosduinen en lijn 2) verbindt. In de avond wordt de frequentie lager. Lijn 35 biedt elk half uur een verbinding tussen Hoek van Holland en Poeldijk/Den Haag (Escamplaan en lijn 4).

Nu het overstapstation Leyenburg in Den Haag klaar is, zijn de eindpunten van de lijnen 31 en 35 hierop aangesloten zodat de reizigers met één overstap naar de meeste punten in Den Haag kunnen reizen.

De haltes van de diverse lijnen bieden een redelijke dekking over de kern. Slechts enkele gebieden valt buiten de normafstand van 400 meter rond een halte. Verbeteren van de dekking lijkt niet mogelijk, dat zou een heel andere routing vragen met langere rijtijden als gevolg. Wat wel opvalt is dat Het Nieuwe Water grotendeels buiten de normafstand valt en dus een slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer zal hebben.

Haltes voorzien van wettelijke basisvoorzieningen (paal, markering en haltetijden) verdienen 1 ster in de halte-classificatie van het CROW. De meeste haltes beschikken ook over een abri en andere randvoorzieningen.

buslijnen 's-Gravenzande

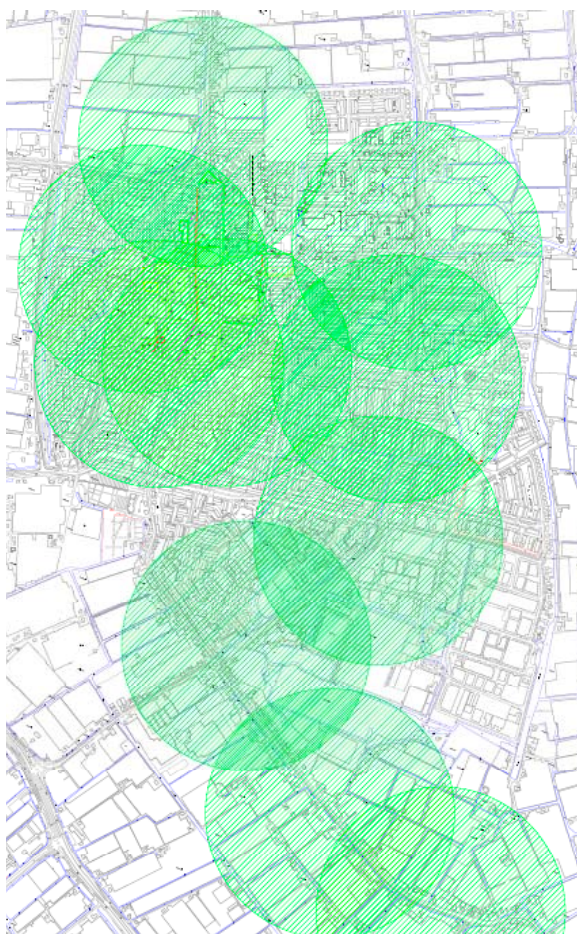


31 Naaldwijk - Loosduinen

35 Hoek van Holland - Leyenburg

Om echter hoger in de classificatie te scoren zijn geleidelijnen voor slechtzienden en een goede hellingbaan voor rolstoelgebruikers nodig. Ook dienen de haltes te voldoen aan de normen voor 'Toegankelijk Openbaar Vervoer' (TOV). Deze houden in dat de perronhoogte 18 cm moet bedragen en de perronbreedte minimaal 1,5 meter moet zijn. De normen dragen er toe bij dat gebruikers van rijdende hulpmiddelen (rolstoel, rollator, maar ook buggy/wandelwagen) gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Inmiddels is begonnen om

Overzicht bushaltes en bereikbaarheidscirkels 400 m



de haltes op het vlak van instaphoogte, geleidelijnen en informatievoorziening aan te passen. De verwachting is dat deze werkzaamheden in 2011 afgerond zijn. Van de diverse haltes die in en rond de kern liggen zijn haltes langs de Naaldwijkseweg en Noordlandseweg-Monsterseweg in beheer bij de provincie. Binnen de bebouwde kom van 's-Gravenzande zijn de haltes in beheer van de gemeente.

Voorgestelde oplossingsrichting:

- Afronden van verbeteren haltes op het vlak van instaphoogte, geleidelijnen en informatievoorziening, op basis van de uitgevoerde inventarisatie.

4.2.7 Hulpdiensten

Voor de hulpdiensten geldt dat ze na een melding zo snel mogelijk op de plaats van bestemming moeten zijn. Daarvoor zijn normtijden gesteld die gehaald moeten worden. Voor de brandweer is een wetsvoorstel in behandeling om van de norm een wet te maken.

Hulpdiensten maken gebruik van vaste hoofdroutes om zo snel mogelijk ter plaatse te zijn. Deze hoofdroutes zijn voor Westland vastgesteld door de gemeenteraad. In principe geldt dat op deze calamiteitenroutes geen snelheidsremmende maatregelen worden toegepast. Hiervan mag alleen worden afgeweken op advies van de ambtelijke werkgroep verkeer en met instemming

van het college van burgemeester en wethouders. Vrijwel alle hoofdroutes gaan langs gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50km/uur of hoger. Slechts een route gaat door de kern, via de Koningin Julianaweg. Op deze route is, ter hoogte van het zwembad, een plateau toegepast om de rijsnelheid te beperken. Vanuit dat oogpunt is het niet wenselijk om het plateau te verwijderen. Plateaus resulteren echter in een vertraging voor de hulpdiensten. Per drempel/plateau moet rekening worden gehouden met een verliestijd van 10 tot 13 seconden.

Brandweervoertuigen moeten volgens de landelijke

Routes hulpdiensten



norm binnen 8 minuten ter plaatse zijn. Dit is in 's-Gravenzande niet altijd haalbaar. Dat ligt echter niet zozeer aan de snelheidsremmende maatregelen. De decentrale ligging van de brandweerkazerne en het feit dat, buiten kantooruren, de vrijwillige brandweer vaak van verder weg moet komen, maakt dat de opkomsttijd toeneemt. De brandweer in Westland werkt met vrijwilligers. De vrijwilligers komen na een oproep zo snel mogelijk naar de kazerne aan de Wattstraat. Veelal komen ze met de auto, een aantal vrijwilligers heeft een scooter ter beschikking gekregen omdat dit sneller is dan met de auto. Vervolgens blijven er nog maximaal 5 minuten over voor de brandweervoertuigen om naar de calamiteit te rijden.

Politievoertuigen en ambulances zijn kleiner dan brandweervoertuigen. Als de hoofdroutes goed ingericht zijn voor brandweervoertuigen zijn deze ook geschikt voor politie en ambulances.

4.2.8 Bewegwijzering

In 2005 is de nieuwe 'Richtlijn bewegwijzering' van het CROW⁵ opgesteld.

De bewegwijzering in gemeente Westland zal hierop moeten worden getoetst en aangepast. De belangrijkste toets daarbij is het afstemmen van de bewegwijzering op de wegcategorying Duurzaam Veilig. Borden moeten autoverkeer dus verwijzen via wegen met een ontsluitingsfunctie en zo min mogelijk via erftoegangswegen.

⁵ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en Wegenbouw en de verkeerstechniek



In 's-Gravenzande worden ook lokale objecten verwezen, zoals de foto toont. Voorbeelden hiervan zijn het gemeentehuis en de bibliotheek, maar ook niet-openbare voorzieningen. In de loop der jaren is in 's-Gravenzande een situatie ontstaan waarbij verschillende systemen voor bewegwijzering door elkaar worden toegepast. Dit komt de duidelijkheid niet ten goede.

Het systeem in 's-Gravenzande is dus niet eenduidig. De voormalige gemeenten in Westland kennen elk een eigen systeem en vormgeving. Voor de gehele gemeente zal een nieuw systeem voor objectbewegwijzering worden opgesteld. In de nieuwe situatie zullen alleen objecten worden verwezen die veel vreemd verkeer aantrekken. Als leidraad kan hiervoor de richtlijn bewegwijzering worden aangehouden. In de praktijk betekent dit dat verwijzingen naar bijvoorbeeld postkantoor en bibliotheek komen te vervallen.

Ook plattegronden en parkeerverwijssystemen horen bij

een bewegwijzeringssysteem. In 's-Gravenzande zijn bij de toeleidende wegen plattegronden geplaatst maar is het parkeerverwijssysteem beperkt. De parkeerverwijzing is niet erg helder, omdat vrijwel overal geparkeerd kan worden en slechts enkele grootschalige parkeercapaciteiten voor komen. De realisatie van meer geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de randen van het centrum, maakt de verwijzing en routing helderder voor de weggebruiker.

De los verkrijgbare stadsplattegronden, en de stadsplattegronden op straat sluiten niet meer aan bij de wegcategorying en gewenste routes voor het gemotoriseerd verkeer. Actualisatie is gewenst. Daarmee kan ook worden bereikt dat de gewenste routing in routeplanners wordt verwerkt.

Naast bewegwijzering voor autoverkeer is ook bewegwijzering voor de fiets aanwezig. In paragraaf 4.3.4 wordt als onderdeel van de fietsroutes ingegaan op de fietsbewegwijzering.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- De autobewegwijzering in 's-Gravenzande moet worden afgestemd op de wegcategorying.
- Voor de objectbewegwijzering moet een uniform Westlands systeem worden uitgewerkt.
- Wegcategorying laten verwerken in de stadsplattegronden en digitale plattegronden die in routeplanners worden gebruikt.

4.2.9 Geluid en luchtkwaliteit

Voor het Beleidskader Verkeer 's-Gravenzande is een inventarisatie uitgevoerd van de knelpunten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Echte knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit heeft 's-Gravenzande niet. Met betrekking tot geluid zijn de wegen met de meeste hoog geluidbelaste woningen de provinciale wegen. Ze liggen grotendeels buiten de bebouwde kom. De verschillen tussen de huidige en de toekomstige geluidsbelasting vanwege het wegverkeer zijn niet heel groot. In het kader van het EU-actieplan geluid van de gemeente zal in samenwerking met de provincie Zuid-Holland in 2011 op de Naaldwijkseweg en Galgeweg geluidsarm asfalt worden toegepast. De geluidsreductie van dunne geluidsreducerende deklagen (DGD) bedraagt 3 tot 4 dB.

Binnen de kern is de Koningin Julianaweg de weg met de meeste hoog geluidsbelaste woningen. Toepassing van geluidsarm asfalt op deze weg is wenselijk. Ook de Naaldwijkseweg binnen de bebouwde kom (tussen de Koningin Julianaweg en de Beukenlaan) is een geluidsknelpunt, mede omdat de woningen hier dicht op de weg staan.

4.3 Interne verbindingen (langzaam verkeer)

4.3.1 Gehandicapten

Binnen 's-Gravenzande kunnen op bepaalde punten verbeteringen aangebracht worden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gidslijnen voor slechtzienden. In het centrum is de route tussen de bushalte aan de

Oudelandstraat en het Marktplein onvoldoende obstakelvrij. Uitstallingen, uitspringende fietsparkeervoorzieningen en de brede verhoogde plantvakken voor de bomen beperken de vrije doorgang. Ook ontbreekt op deze route een geleidestrook voor blinden en slechtzienden. De doorgang voor voetgangers en rolstoelgebruikers tussen Vaartplein en Marktplein is te krap. De relatief gladde stenen die in het centrumgebied zijn toegepast, worden als een probleem ervaren.

Het centrum van 's-Gravenzande is al redelijk voorzien van opritten voor rolstoelgebruikers. In het programma van eisen van de gemeente is opgenomen hoe trottoir-opritten voor rolstoelgebruikers moeten worden vormgegeven.

Moeilijkheden bij op- en afritten zijn deels te voorkomen door langs de doorgaande wegen uitritconstructies toe te passen (en bij erftoegangswegen plateaus). Dit is niet alleen gunstig voor gehandicapten maar ook voor de voetgangers en fietsers voor wie op een duidelijke wijze ook een doorgaande route gecreëerd wordt. In 's-Gravenzande is dit op vrijwel alle kruispunten al het geval.

Invalidenparkeerplaatsen

Er is onderscheid in algemene en specifieke parkeerplaatsen. Algemene parkeerplaatsen zijn door elke bezitter van een gehandicaptenparkeerkaart te gebruiken en liggen doorgaans vlakbij voorzieningen. Specifieke parkeerplaatsen zijn op kenteken en worden alleen bij het woonhuis van de betrokkene aangelegd.

In het centrum van 's-Gravenzande liggen enkele algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten: vijf op het Zandveeltplein, drie op het Graaf Florisplein, één op het Marktplein, één op het Vaartplein en twee op het parkeerterrein bij het gemeentekantoor.

De norm voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij voorzieningen is 1 op 40 reguliere parkeerplaatsen. Volgens deze norm zouden van de bijna 1200 reguliere parkeerplaatsen in het centrum 30 parkeerplaatsen aangewezen moeten zijn. In de praktijk blijkt het huidige aantal toereikend. Met het oog op de toekomst is uitbreiding van het aantal echter gewenst en is betere spreiding over het centrum noodzakelijk. Buiten het centrum zijn geen instellingen bekend die nog een invalidenparkeerplaats nodig hebben.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- De route tussen bushalte Oudelandstraat en Marktplein beter toegankelijk maken voor gehandicapten en voetgangers.
- Verruimen van de doorgang voor voetgangers en rolstoelgebruikers tussen Vaartplein en Marktplein.
- Betere spreiding van de algemene invalidenparkeerplaatsen in het centrumgebied.

4.3.2 Schoolroutes

Kinderen op weg van en naar school zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. De routes naar school moeten zoveel mogelijk in verblijfsgebieden liggen om het aantal



ernstige conflicten te beperken. Als een veelgebruikte schoolroute een wijkverzamelweg kruist, zijn aanvullende maatregelen gewenst ongeacht de snelheid die op de wijkverzamelweg geldt.

Voor alle scholen in het basis- en voortgezet onderwijs in 's-Gravenzande is gekeken naar de verkeersveiligheid van de schoolomgeving. Het grootste probleem in de schoolomgeving is het halen en brengen van kinderen met de auto en de onoverzichtelijke situaties die daarbij ontstaan. Dit is een probleem dat niet alleen hier voorkomt, maar in heel Nederland. Het gedrag van ouders is daarbij een belangrijke factor. Het is de verantwoordelijkheid van de scholen ouders hierop te wijzen.

In sommige gevallen kunnen infrastructurele maatregelen bijdragen aan de veiligheid en overzichtelijkheid. Hiertoe is door de gemeente het project *Een veilige school-thuisroute* uitgevoerd onder basisscholen in het Westland. Daarbij zijn kinderen, ouders en verzorgers met een enquête gevraagd naar de verkeersveiligheid op de route van school naar huis en locaties in de schoolomgeving. Basisscholen konden op vrijwillige basis meedoen aan dit project. In 's-Gravenzande heeft basisschool de Driekleur hieraan meegedaan. Uitvoering van dit project was echter erg tijdsintensief. Daarom is in 2009 opdracht verleend aan een extern bureau om met behulp van een website een inventarisatie uit te voeren naar verkeerssituaties die door leerlingen van de hoogste klassen van het basisonderwijs als onveilig worden ervaren. Alle scholen in het

Westland is gevraagd mee te doen. In 's-Gravenzande hebben de scholen De Wegwijzer en John F. Kennedy meegedaan aan dit project. In 2011 zal een schoolthuisroute onderzoek plaats vinden onder 1ste en 2de jaars middelbare scholieren van alle scholen van voortgezet onderwijs in het Westland, waaronder dus ook beide middelbare scholen in 's-Gravenzande. Doel van dit onderzoek is om meer inzicht te krijgen in de school-thuisroutes van leerlingen en de knelpunten die zij op deze route ervaren.

In 's-Gravenzande liggen alle scholen in een 30-zone. Enkele scholen liggen deels in een autovrij gebied en zijn via solitaire fiets- en voetpaden te bereiken. Nabij alle scholen zijn parkeerplaatsen aangelegd, zodat ook het langparkeren en halen/brengen goed gefaciliteerd is. Om de aandacht te vestigen op het oversteken van kwetsbare kinderen, wordt bij alle basisscholen een schoolzone toegepast.



J.F. Kennedyschool

De J.F. Kennedyschool ligt in een verblijfsgebied 30 km/uur. Ter hoogte van de school is op de Obrechtlaan een verhoogde voetgangersoversteekplaats met zebra aanwezig. Verder is de school bereikbaar via diverse solitaire fietspaden. In de naaste omgeving van de school is de Zandeveltweg een gebiedsontsluitingsweg die door een deel van de kinderen en ouders wordt gebruikt of moet worden overgestoken. Een oversteekvoorziening voor voetgangers of fietsers ontbreekt ter hoogte van de route naar de school en is wel gewenst.



De Kameleon (Eikenlaan), Driekleur (Spinel) en Godfried Bomansschool

Deze drie scholen liggen naast elkaar, midden in het verblijfsgebied Edelstenenbuurt. De school is langs meerdere kanten goed bereikbaar via langzaamverkeerroutes. De scholen liggen vlak bij de Eikenlaan, een wijkverzamelweg met 30 km/u. In 2010 zijn diverse maatregelen rond deze scholen getroffen om het

gedrag van ouders die hun kinderen naar school brengen te beïnvloeden en de verkeersveiligheid rond de drie dicht bij elkaar gelegen scholen te verbeteren. De maatregelen bestaan onder andere uit het aanbrengen van de tekst schoolzone op de rijbaan, een verbod om stil te staan voor de school aan de Spinel, het afsluiten van de brug bij de Westlandhal voor autoverkeer en het aanpassen van straatwerk voor die brug. Verder is de situatie bij de Kameleon voor fietsers verbeterd door het aanpassen van de uitrit vanaf het parkeerterrein naar en van de Eikenlaan door deze zoveel mogelijk te scheiden van het autoverkeer. Ook zijn er gedrag beïnvloedende borden en een speciaal voor dit doel ontworpen paal geplaatst.

De Wegwijzer

De Wegwijzer ligt in een 30-zone. Rond de school zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen aangebracht. Wel is voor de entree van de school een drempel aangelegd. Dit lijkt voldoende.



De Driekleur (van de Kest Wittens straat)

De Driekleur ligt in een verblijfsgebied. Bij de entree van de school is een snelheidsremmer/ oversteekvoorziening aangelegd in de vorm van een zebra op verhoogd plateau en gecombineerd met een wegversmalling. De schoolomgeving is nu verkeersveilig ingericht. In de nabijheid van de school zijn meerdere gebiedsontsluitingswegen: de Koningin Julianaweg en de Oudelandstraat.



Eben Haëzerschool

De Eben Haëzerschool ligt in een verblijfsgebied, aan de Albert Klingstraat. Bij de school is een eenrichtingsverkeer circuit ingesteld.

Nabij de entree van de school is een snelheidsremmer/ oversteekvoorziening aangelegd op de looproute naar de school, in de vorm van een drempel. De verkeersveiligheid in de schoolomgeving lijkt voldoende.



Prins Willem Alexander (Wagenmakerstraat)

De Willem Alexanderschool is recent gerealiseerd. Bij de ontwikkeling van de buurt is rekening gehouden met schoolroutes. Bij de entree van de school ligt een drempel als snelheidsremmer. Op de Albert Schweitzerlaan is op de brug een oversteekvoorziening aangelegd.

ISW Gasthuislaan

Deze school voor voortgezet onderwijs ligt midden in een verblijfsgebied en 30-zone. De school geeft aan dat op de kruising Gasthuislaan/Rederijkerslaan bij herhaling ongevallen plaatsvinden, hoewel dit niet uit de ongevalgegevens naar voren komt. Nagegaan moet worden of dit kruispunt veiliger kan worden ingericht. Verder speelt voor scholieren uit Monster, en in de toekomst Tuinveld, dat de oversteek vanaf de Heuven Goedhartlaan over de Koningin Julianaweg niet goed geregeld is. De rijsnelheden van het verkeer op de Koningin Julianaweg zijn daar hoog en de opstelruimte



in het midden van de weg is te smal voor fietsers om zich veilig te kunnen opstellen. Maatregelen op dit punt kunnen worden gecombineerd met de ontsluiting van de nieuwe wijk Tuinveld. Voor de korte termijn is een betere oversteekvoorziening gewenst.

ISW Sweelincklaan

Deze school ligt eveneens in een 30-zone. De schoolroutes verdienen aandacht. Scholieren per fiets rijden onder andere via de Zandeveltweg. Deze heeft nu geen aparte fietspaden, hoewel dit wel zou moeten op een gebiedsontsluitingsweg. Helaas ontbreekt op deze weg de ruimte om fietspaden of fietsstroken te realiseren.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Koningin Julianalaan ter hoogte van de Van Heuven Goedhartlaan.
- Benadrukken schoolomgevingen door toepassen schoolzone
- Naagaan of het kruispunt Rederijkerslaan / Gasthuislaan verkeersveiliger kan worden ingericht.

4.3.3 Looproutes

Formeel beschikt 's-Gravenzande over één winkelstraat welke gedeeltelijk is afgesloten voor het autoverkeer: de Langestraat. Looproutes leiden vanuit de omliggende wijken of parkeerplaatsen naar de voorzieningen in het centrum. Die looproutes zijn in het centrum nog niet overal gefaciliteerd met doorsteekjes en

oversteekvoorzieningen. Bijvoorbeeld een oversteekvoorziening in de Sand Ambachtstraat, tussen Zandeveltplein en Marktplein, ontbreekt. Zodra de herontwikkelingsplannen voor het centrumgebied bekend zijn, moet hier aandacht aan worden besteed.

Volgens de richtlijnen behoort er in 30-zones spaarzaam met zebrapaden omgegaan te worden. Alleen daar waar veel oversteekbewegingen van voetgangers zijn, draagt een zebepad daadwerkelijk bij aan de verkeersveiligheid. Op plaatsen waar slechts sporadisch overgestoken wordt (minder dan 400 voetgangers per dag) ontstaat er vaak een situatie van schijnveiligheid waarbij de voetganger uit zou kunnen gaan van voorrang, maar een automobilist geen rekening meer houdt met overstekende mensen. De voetganger kan er dan niet meer van uit gaan dat men automatisch voorrang krijgt bij het betreden van de zebra. Deze zebra's kunnen uit het oogpunt van veiligheid beter worden vervangen door kanalisatiestrepen.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- Zebrapaden die weinig gebruikt worden, verwijderen en vervangen door een andere oversteekvoorziening.
- Bij (her)aanleg van parkeerterreinen doorlopende trottoirs en oversteekvoorzieningen aanleggen.

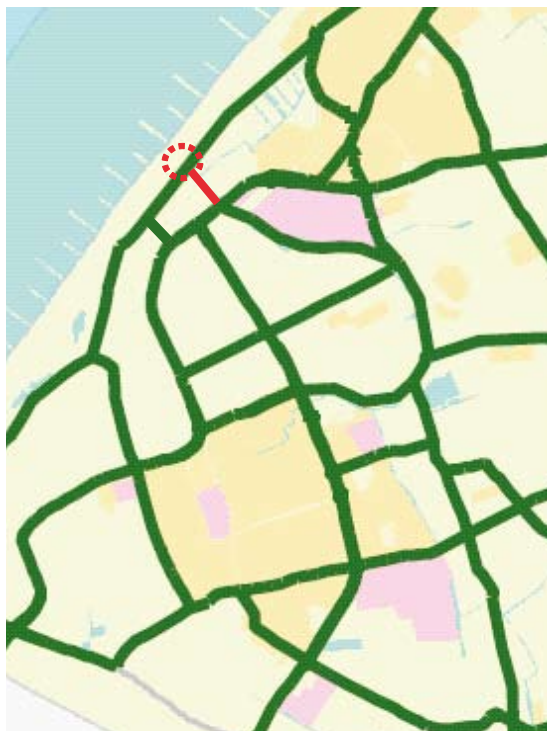
4.3.4 Fietsroutes

Door 's-Gravenzande lopen 4 regionale fietsroutes. Deze routes zijn vooral bedoeld als doorgaande regionale routes. Het gaat om de volgende routes:

- Hoek van Holland – 's-Gravenzande - Naaldwijk – Den Haag/Rijswijk: Zijdijk, Beukenlaan, Naaldwijkseweg;
- Hoek van Holland – 's-Gravenzande – Monster – Den Haag: Noordlandseweg – Zeestraat – Monsterseweg;
- Westerlee – Naaldwijk – 's-Gravenzande – Monster – Poeldijk Naaldwijkseweg – Koningin Julianaweg – Monsterseweg – 's-Gravenzandseweg – Emmastraat.

De meest duidelijke route loopt door de duinen van Hoek van Holland naar Den Haag. Dit is de 'Hoekroute'. Aanleg van meer en betere fietsvoorzieningen kan de bereikbaarheid van de regionale routes vergroten.

Naast de regionale routes wordt in het WVVP gesproken over het Westlands fietsnet "binnendoor". Daarin zijn aanvullende fietsroutes van gemeentelijk belang aangegeven en die zijn ook opgenomen in het regionaal fietsroutenet van Haaglanden. Ook staan daarin enkele nog te realiseren verbindingen. Voor 's-Gravenzande zijn dat de Gantelroute en de route Arendsduin – Staelduin. De route Arendsduin – Staelduin is voor het gedeelte tussen de kust en de Naaldwijkseweg opgenomen in de plannen voor de Poelzone en Het Nieuwe Water.



Gewenst regionaal fietsroutenet

De regionale fietsroutes langs de doorgaande wegen rond de kern en door de duinen zijn allemaal vormgegeven door middel van fietspaden. In het centrum van 's-Gravensande is de route op plaatsen voorzien van fietssuggestiestroken. Fietssuggestiestroken zijn formeel geen fietsstroken waar alleen fietsers mogen rijden, maar een manier om door middel van een ander patroon, kleur of een onderbroken lijn ruimte voor de fietsers te vragen. Dit legt wel een extra druk om

door middel van bebording en het wegonderhoud de route goed herkenbaar en bruikbaar te houden en te verbeteren. De ophoging van de onderhoudskwaliteit van de fietspaden is reeds opgenomen in het WVVP.

Op enkele gebiedsontsluitingswegen, die een belangrijk onderdeel vormen van de fietsroutes, zijn geen of ontoereikende fietsvoorzieningen aangelegd. Het gaat om de Zandeweltweg, Vreeburghlaan, Beukenlaan, Edisonstraat en de Naaldwijkseweg tussen Beukenlaan en Woutersweg. Volgens de richtlijnen en voor de veiligheid van fietsers zijn fietspaden daar noodzakelijk. In sommige situaties zijn fietspaden ruimtelijk niet inpasbaar, maar in een aantal situaties is reconstructie van de weg mogelijk, zodanig dat er wel fietspaden kunnen worden aangelegd. Zijn fietspaden niet inpasbaar, dan zijn fiets(suggestie)stroken het gewenste alternatief. Op de Naaldwijkseweg en de Zandeweltweg is echter geen ruimte om het gewenste profiel inclusief fietsvoorzieningen aan te leggen.

De rotondes Monsterseweg/Vreeburghlaan en Naaldwijkseweg/Woutersweg liggen binnen de bebouwde kom. Volgens de landelijke richtlijnen moeten de fietsers dan in de voorrang zijn, maar dat is hier nog niet het geval omdat de provincie als wegbeheerder alle rotondes uit de voorrang inricht. Voor beide rotondes geldt echter dat ze qua uitstraling van de omgeving buiten de bebouwde kom lijken te liggen, waar fietsers niet in de voorrang zijn op rotondes. Daarom is het in

verband met de verkeersveiligheid, maar daarnaast ook in verband met de doorstroming, niet gewenst om op korte termijn de voorrangssituatie bij deze rotondes aan te passen. Een mogelijkheid is ook de bebouwdekomgrens te verplaatsen. Hierdoor komt de inrichting



dan overeen met de geldende richtlijnen.

Voor de bewegwijzering naar objecten zoals het gemeentehuis is het systeem voor auto en fiets gelijk. Deze lokale bebording zal in een apart bewegwijzeringplan voor de hele gemeente moeten worden uitgewerkt.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- Aanleg fietsverbinding tussen de kust en Naaldwijkseweg via Poelzone en Nieuwe Water.
- Aanleg fietsvoorzieningen langs de Beukenlaan,
- Aanleg fietsvoorzieningen langs de Vreeburghlaan.
- Aanleg fietsvoorzieningen langs de Edisonstraat, tussen Koningin Julianaweg en Stephensonstraat

4.4 Parkeren

4.4.1 Fietsen

In het centrum van 's-Gravenzande is gekozen voor een diffuse spreiding van fietsparkeervoorzieningen. Fietsers kunnen daardoor altijd in de nabijheid van een winkel de fiets stallen. Concentraties van stallingen zijn te vinden bij de ingangen van de supermarkten en bij publieksaantrekkende voorzieningen zoals de bibliotheek.

In het centrumwinkelgebied zijn ongeveer 440 fietsparkeerplaatsen aanwezig. De bezetting verschilt sterk

per locatie. Over het hele gebied komt de gemiddelde bezetting uit op ongeveer 55%. Echter, op enkele plaatsen is meer capaciteit gewenst, met name rond het Marktpllein. Wat bovendien opvalt is dat veel van de fietsparkeervoorzieningen niet fietsvriendelijk zijn. Ze voldoen niet aan de richtlijnen van de Fietsparkeur, een keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen. Het gaat om klemmen waarin je de fiets met het voorwiel vastzet. Het gevolg is dat veel mensen hun fiets niet parkeren in de klem, maar deze ernaast op de standaard zetten. Het beleid conform het WVVP is om gebruik te maken van fietsvriendelijke voorzieningen met aanbindmogelijkheid. De aanwezige fietsonvriendelijke klemmen moeten door de standaardvoorzieningen worden vervangen.

Door de uitbreiding van de woongebieden rond 's-Gravenzande zullen er meer mensen met de fiets naar het centrum en andere publiekstrekkingen toe gaan komen. Daarom is het verstandig om in de komende jaren het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen te blijven monitoren om een tekort te voorkomen.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen waar nodig en bestaande rekken vervangen door voorzieningen die voldoen aan de *Fietsparkeur*.
- Het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen elk jaar monitoren in verband met aanleg van nieuwe woonwijken.

4.4.2 Auto

Parkeren bewoners in woonwijken

In 2005 zijn voor 's-Gravenzande nachtelijke parkeertellingen uitgevoerd. Per straat is aangegeven hoe groot de parkeerdruk is en per wijk is een gemiddelde parkeerdruk bepaald.

Hoewel sommige straten of delen van straten een hoge bezetting kennen van 100%, is er op wijkniveau geen probleem. Men kan in aangrenzende straten op redelijke loopafstand een parkeerplaats vinden. Vooral nog is er geen aanleiding om structureel het parkeeraanbod uit te breiden.

Centrum parkeren

In het centrum zijn blauwe zones ingesteld om parkeren voor bezoekers mogelijk te maken. De tijden van de blauwe zones in 's-Gravenzande wijken af van de nieuwe uniforme tijden zoals vastgelegd in het WVVP en zullen worden aangepast. Nu geldt een maximale parkeerduur van 1,5 uur, van 8:00 tot 18:00. Dit zal worden gewijzigd in een maximale parkeerduur van 2 uur tussen 9:00 en 18:00, alsmede op vrijdag van 18:00 tot 21:00.

In november 2008 is onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk in het centrumgebied. Binnen de blauwe zones is bovendien onderzoek gedaan naar het parkeermotief: wonen, werken of winkelbezoek. Uiteraard dient in de blauwe zone tijdens de tijden waarop de regeling van toepassing is, uitsluitend te worden

geparkeerd door winkelbezoekers.

Tijdens dit onderzoek bedroeg de gemiddelde bezetting in het centrumgebied, tijdens de drukste momenten, slechts 60%. Wel zijn afzonderlijke locaties te noemen waar de bezetting tijdens piekmomenten hoger dan gewenst is. In alle gevallen is dan op korte afstand een vrije parkeerplaats te vinden.

Wat verder uit het onderzoek naar voren kwam, is dat in de blauwe zones door een aantal bewoners, werknemers/ondernemers of bezoekers langer word geparkeerd dan is toegestaan. Desondanks is de bezetting van de blauwe zones minder dan 100% en leidt dit illegaal parkeren dus nu nog niet tot problemen. Indien echter het centrum meer bezoekers gaat aantrekken, dan zal de bezettingsgraad van de parkeerterreinen toenemen en is handhaving in de blauwe zones noodzakelijk. Bovendien is het noodzakelijk om de parkeerdruk in het centrum te blijven monitoren in de komende jaren met het oog op alle ontwikkelingen.

Vanuit de middenstandsvereniging is gevraagd of het mogelijk is om op het parkeerterrein aan de Sand-Ambachtstraat, direct achter het gemeentehuis, ook een blauwe zone in te stellen ten gunste van het winkelend publiek met als bestemming Langestraat en Marktplein. Aangezien de bezetting van de al bestaande blauwe zones, zelfs ondanks het illegaal gebruik, momenteel onder de 100% is, is een uitbreiding van het aantal parkeervakken dat onderdeel is van

een blauwe zone momenteel niet gewenst. Er moet dan ook onderzoek gedaan worden naar een mogelijk betere verdeling van de blauwe zones over de verschillende parkeerterreinen in het centrum.

Het parkeren kan beter worden geordend door uitsluitend het parkeren in aangegeven vakken toe te staan. Dit geldt nu in feite al in de blauwe zones, maar kan in het hele centrumgebied zonaal worden toegepast. Ook in de nieuw aangelegde wijken, waar alle parkeervakken als zodanig zijn gemarkeerd, zou deze regel kunnen worden ingevoerd. Hiermee wordt parkeren geordend en is het niet nodig op alle denkbare plaatsen parkeerverboden in te stellen.

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat de horecafunctie van het Marktplein wordt versterkt. Het beperken van het aantal parkeerplaatsen tussen Vaartplein en Markt kan hier aan bijdragen. Deze parkeerplaatsen zullen in de directe omgeving worden gecompenseerd.

Vrachtwagens

In het WVVP wordt gestreefd naar een kostenneutraal handhaafbaar parkeerverbod van vrachtwagens in alle kernen. Naar aanleiding van klachten over de grote hoeveelheid vrachtwagens op de verschillende bedrijventerreinen is er in 2010 onderzoek gedaan door Kamer van Koophandel in samenwerking met de gemeente naar geparkeerde vrachtwagens. Daaruit bleek dat op een doordeweekse avond gemiddeld 78 vrachtwagens op de openbare weg staan geparkeerd in

Teylingen. Dit is ruim meer dan in onder andere Monster (41) en Wateringen (34). De vrachtwagens zorgen voor overlast door het blokkeren van uitritten en het langdurig stallen van de voertuigen. Om te komen tot een kostenneutrale oplossing moet het gehele vrachtwagenparkeerbeleid in de gemeente worden bekeken. De verwachting is dat alleen een speciaal ingericht terrein op Teylingen de overlast beperkt. De kosten voor aanleg zouden dan terugverdiend moeten worden. Omdat vrachtwagens dan uitwijken naar gratis plaatsen moet het probleem gemeentebreed worden opgepakt.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- De tijden van de blauwe zones aanpassen aan de Westlandse standaard.
- Onderzoek doen naar een betere verdeling van de blauwe zones over de verschillende parkeerterreinen in het centrum.
- Op locaties waar het parkeren is geordend door middel van aangelegde parkeervakken het parkeren buiten de vakken verbieden, bij voorkeur zonaal. Dit geldt in elk geval voor de recentere wijken en het centrumgebied.
- Het verwijderen en in de directe omgeving compenseren van enkele parkeerplaatsen op het marktplein aan de zijde van de Vaartstraat
- Op termijn: structurele handhaving binnen de blauwe zones.
- In de komende jaren zal de ontwikkeling van de

parkeerdruk in het centrum regelmatig gemeten worden.

- Parkeeroverlast van vrachtwagens op Teylingen verminderen.

4.5 Verkeersveiligheid

4.5.1 Wegcategorisering Duurzaam Veilig

In het WVVP is de huidige wegencategorisering vastgelegd. Door consequent de bij de wegcategorie passende inrichting te realiseren zal de verkeersveiligheid sterk verbeteren. De verkeersdeelnemer ziet aan het wegbeeld welk rijgedrag van hem verwacht wordt en ziet duidelijk de overgang tussen de verschillende wegcategorieën. De weggebruiker zal de snelheid aanpassen aan de omstandigheden, zodat de snelheidsverschillen onderling minder groot zijn en verkeersdeelnemers beter op elkaar kunnen anticiperen. Ongelukken zullen daardoor minder vaak voorkomen en een minder ernstige afloop kennen.

In het verleden zijn in 's-Gravenzande alle erftoegangswegen binnen de bebouwde kom ingericht als 30-zone. De grenzen – de kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, zijn vrijwel allemaal vormgegeven als uitritconstructie. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn ingericht als 60-zone.

De voorrangssituaties moeten zoveel mogelijk eenduidig geregeld en vorm gegeven worden, zodat de

weggebruiker weet waar hij of zij aan toe is. Voor de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen met een verzamelfunctie is bekeken in hoeverre hieraan wordt voldaan.

Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom

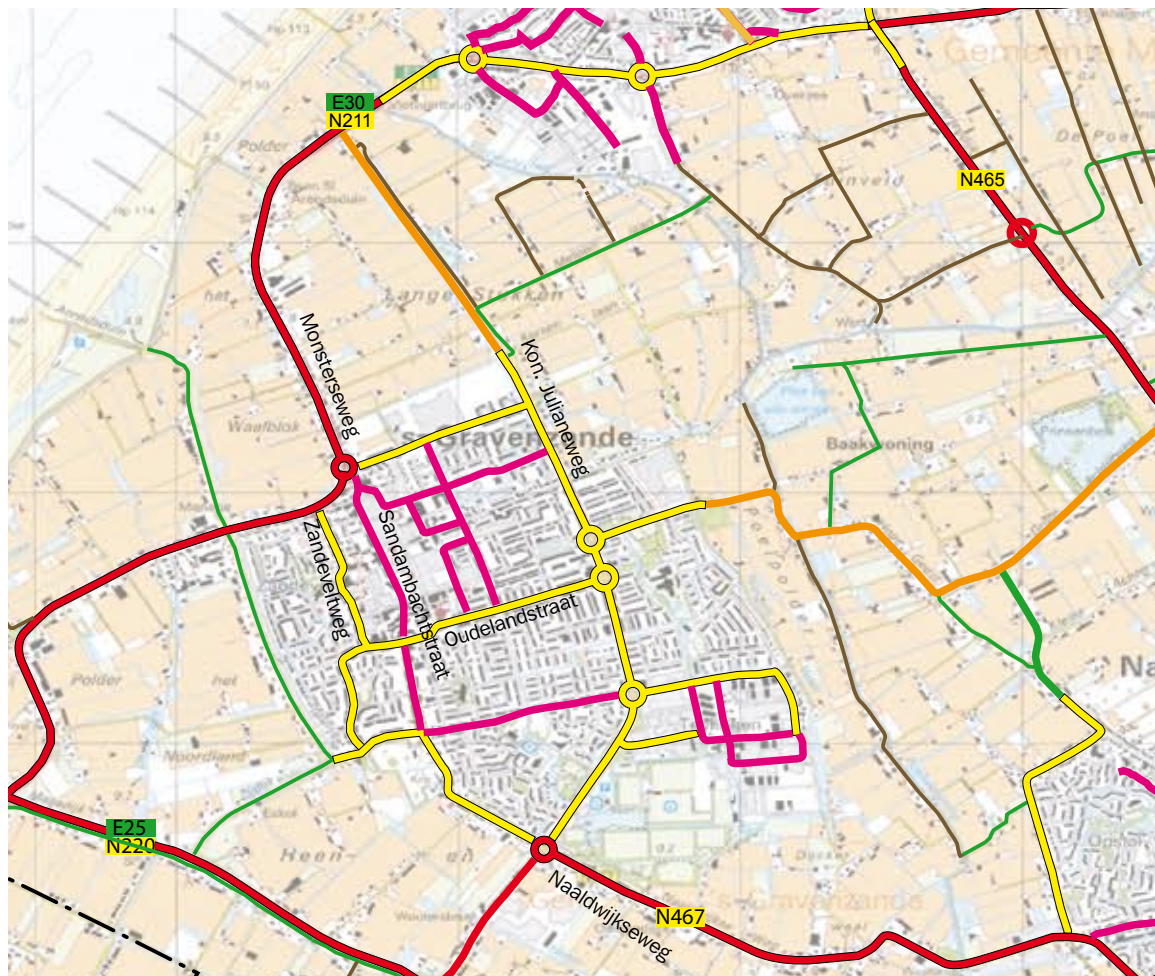
Op de gebiedsontsluitingswegen moeten de kruispunten met de zijwegen consequent voorzien zijn van uitritconstructies. De vormgeving van de wegen verschilt echter. Het profiel is in een aantal gevallen relatief krap en fietsvoorzieningen zoals fietsstroken ontbreken soms. Dit gaat ten koste van de veiligheid(sbeleving) van fietsers en beperkt de doorstroming van het autoverkeer. De krappe profielen leiden tot een onduidelijke wegenstructuur, omdat de belangrijkste routes voor vreemd verkeer niet als zodanig herkenbaar zijn.

Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom

De Naaldwijkseweg, tussen Oudelandstraat en Beukenlaan, is aangewezen als erftoegangsweg, maar heeft nog niet de bijbehorende uitstraling. Drempels zijn daar niet mogelijk vanwege trillingshinder, dus zal op termijn het hele wegprofiel moeten worden aangepast. In de kern zelf zijn de wegen in de wijken redelijk in overeenstemming met de categorie erftoegangsweg. Er is een lage intensiteit van auto's, auto en fietsverkeer zijn gemengd, wegen zijn gelijkwaardig bij kruisingen en de maximaal toegestane snelheid is 30 km/u. Uitzonderingen zijn de wegen tussen de wijken welke het verkeer van wijk naar wijk of van wijk naar buiten

's-Gravenzande geleiden. Deze wegen zouden vanuit de gebiedsontsluitende functie van de weg een maximum snelheid van 50 km/uur moeten krijgen. Maar vanwege de beperkte rijbaanbreedte en de leefbaarheid (trillingen en geluid) is de maximum snelheid 30 km/uur. Dit zijn de wegen op de volgende routes: Sand Ambachtstraat, Van Lennepstraat-Rederijerslaan, Van Heuven Goedhartlaan-Gasthuislaan-Noordwind, Eikenlaan, en het deel van de Naaldwijkseweg tussen Oudelandstraat en Beukenlaan. De inrichting van deze wegen is niet eenduidig vanwege de verschillende voorrangssituaties. Er zijn afwisselend uitritconstructies, gelijkwaardige kruisingen en voorrangskruisingen aanwezig. En omdat er maximaal 30 km/uur gereden mag worden, zijn op cruciale punten zoals bij scholen en in het centrum aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig.

Hoewel de vormgeving van de kruispunten op genoemde wegen niet uniform is, blijkt dit in de dagelijkse praktijk wel redelijk te functioneren. De ongevalgegevens laten zien dat er geen sprake is van ongevalconcentratiepunten. Op kruispunten met relatief onbelangrijke zijstraten is doorgaans een uitritconstructie toegepast. Daar krijgt dus het verkeer op de weg met een verzamelfunctie voorrang. Op kruispunten met belangrijker zijstraten is de voorrang meestal niet geregeld en zijn kruispuntplateaus aangelegd. In 's-Gravenzande zijn nog diverse in- en uitritconstructies, poort- en drempelconstructies te vinden die niet voldoen aan inmiddels ingestelde landelijke



wegencategorisering

Legenda

- Gebiedsontsluitingsweg 60/80 km/h buiten de bebouwde kom (Prov.)
- Gebiedsontsluitingsweg 60/80 km/h buiten de bebouwde kom (Prov.)
- Erftoegangsweg 60 km/h buiten de bebouwde kom (Gem.)
- Erftoegangsweg 30 km/h buiten de bebouwde kom (Gem.)
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h binnen de bebouwde kom (Gem.)
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h binnen de bebouwde kom (Gem.)
- Erftoegangsweg verzamel functie 30 km/h binnen de bebouwde kom (Gem.)

richtlijnen en regelgeving. Het is wenselijk dat deze in- en uitritconstructies, poort- en drempelconstructies hierop aangepast worden.

Voorgestelde oplossingsrichtingen:

- De bestaande uitritconstructies, poort- en drempelconstructies waar nodig aanpassen aan de richtlijnen.
- Kruisingen op erftoegangswegen met verzamel functie waar nodig aanpassen aan de geldende regelgeving op basis van de inventarisatielijst.
- Aanpassen uitstraling van de Naaldwijkseweg, tussen Zuidwind en Beukenlaan op de functie van erftoegangsweg.
- Herinrichten Beukenlaan conform eisen gebiedsontsluitingsweg.

4.5.2 Ongevallen

Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid, kan gebruik worden gemaakt van informatie over geregistreerde ongevallen. Er is uitsluitend gekeken naar ongevallen met letsel, omdat ongevallen met uitsluitend materiële schade nauwelijks worden geregistreerd. Ook de letselongevallen worden lang niet altijd geregistreerd, maar de voorhanden informatie geeft wel een indicatie van de mate waarin de verkeersveiligheid verbetert.

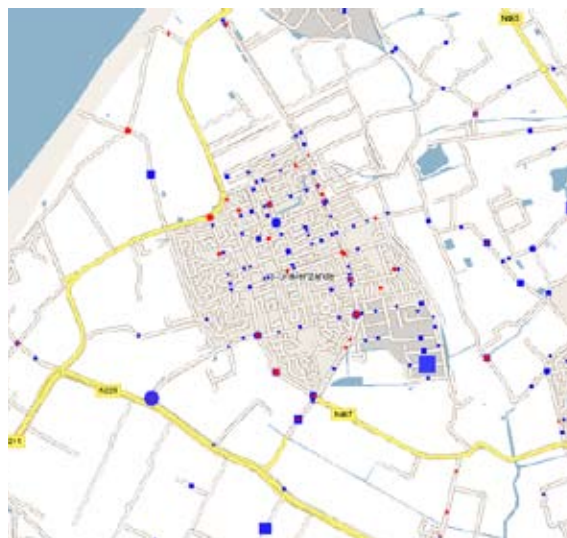


	Ongevallen	Gewonden	Ziekenhuisgewonden
2002	51	15	6
2003	60	11	2
2004	28	11	2
2005	23	10	3
2006	37	9	1
2007	42	11	4
2008	36	8	1
2009	31	8	1

De tabel toont het aantal verkeersongevallen en slachtoffers op wegen die in beheer zijn bij de gemeente Westland. Het aantal ongevallen en slachtoffers fluctueert, maar er zit een licht dalende trend in.

Een deel van de wegen in 's-Gravenzande valt onder het beheer van andere wegbeheerders, met name de provincie Zuid-Holland. De recente reconstructie van het kruispunt Koningin Julianaweg/Monsterseweg tot een rotonde en de voorgenomen reconstructie van het kruispunt Woutersweg/Maasdijk zullen naar verwachting merkbaar bijdragen aan een reductie van het aantal ongevallen. Jaarlijks monitoren van de ongevallengegevens is noodzakelijk om te achterhalen of ergens sprake is van een structureel onveilige locatie. Dan kunnen gericht maatregelen worden getroffen. In het verleden werden kruisingen waar een groot aantal ongevallen plaatsvond op een zogeheten 'black spot' lijst geplaatst.

Daarvoor moest voldaan worden aan een aantal criteria, zoals minimaal 6 letselgevallen in een periode van 3 jaar. In de huidige situatie zijn er in 's-Gravenzande geen locaties die voldoen aan de criteria van een black spot. Wel zijn er enkele wegen en kruispunten waar relatief veel ongevallen plaatsvinden. Bijvoorbeeld het kruispunt Woutersweg/Maasdijk. De door de provincie geplande aanleg van een rotonde op dat punt dreigt echter vertraging op te lopen. Dit heeft te maken met de koppeling met andere projecten. Verder vinden relatief veel ongevallen plaats op de kruisingen van de Koningin Julianaweg, ondanks de aanwezigheid van rotondes. In paragraaf 4.2.4 is al aangegeven dat er gekeken moet worden naar aanpassing van de vormgeving van deze weg, om zodoende het rijgedrag te beïnvloeden.



Ongevallen 2005 t/m 2009 op wegen in beheer bij de gemeente Westland (rood is met letsel, blauw is zonder letsel)

5. AFWEGING VAN BELANGEN

In hoofdstuk 4 zijn diverse oplossingsrichtingen voorgesteld als reactie op gemelde problemen of verwachte ontwikkelingen. Deze oplossingsrichtingen kunnen elkaar tegenspreken door een verschil in hoofdeffect en bijeffecten. Zo zal een verbetering van de weg voor de doorstroming van het openbaar vervoer of de hulpdiensten in de regel ook een verbetering van de doorstroming (snelheid en hoeveelheid) voor de auto inhouden. Een dergelijk effect is echter niet altijd gewenst. Er moet dan gekeken worden of de voorgestelde oplossing beter door een andere oplossing vervangen wordt, of de negatieve effecten gecompenseerd kunnen worden of dat de (nieuwe) problemen acceptabel zijn.

Vanuit bewoners komen soms verzoeken om snelheidsremmende maatregelen te nemen om zo de snelheid van het verkeer te verminderen. Een nadeel van snelheidsremmers is echter dat ze ook nadelig zijn voor de doorstroming. Ook zorgen ze ervoor dat hulpdiensten minder snel op de plaats van bestemming kunnen komen. Vandaar dat op de hoofdroutes van de hulpdiensten (zie paragraaf 4.2.7) snelheidsremmende maatregelen zoveel mogelijk beperkt worden. De ongevalgegevens in combinatie met de wens het centrum en de woonwijken goed bereikbaar te houden, maken de aanleg van extra snelheidsremmers op de 30 km/u-wegen met een wijkverzamel functie ongewenst.

Enkele wegen binnen 's-Gravenzande krijgen meer verkeer te verwerken dan de omwonenden acceptabel vinden. Maar de overige bewoners moeten een uitweg uit 's-Gravenzande hebben. De hulpdiensten moeten snel ter plaats kunnen zijn in een noodsituatie en de bus moet snel en comfortabel bij de haltes kunnen komen. Ook hier vindt dus een afweging van belangen plaats. Vast staat wel dat doorgaand verkeer omgeleid dient te worden over de gebiedsontsluitingswegen.



VERKLARENDE WOORDENLIJST

Abri	overdekte wachtplaats voor passagiers van het openbaar vervoer
Afd. VHB	Afdeling Veiligheid, handhaving en brandweerzorg
Bibeko	binnen bebouwde kom
Bubeko	buiten bebouwde kom
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en Wegbouw en de verkeerstechniek
Dynamisch informatiesysteem	systeem dat de informatie aanpast aan de omstandigheden
Erfontsluitingsweg	weg, bedoeld voor het toegankelijk maken van erven
Fietsnetwerk	samenhangend geheel van doorgaande fietsroutes.
Gebiedsontsluitingsweg	weg, waarop het verkeer op wegvakken kan stromen en op kruispunten kan uitwisselen.
Infrastructuur	de verzameling van alle wegen en wat daartoe behoort
IRG-projecten	projecten in het kader van de InfrastructuurRegeling Glastuinbouwprojecten
Ketenmobiliteit	mate waarin personen zich kunnen verplaatsen door gebruik te maken van meerdere vervoerssystemen
Mobiliteit	mate waarin personen zich kunnen verplaatsen
Mobiliteitsmanagement	het creëren van de mogelijkheid voor personen om zich te kunnen verplaatsen.
Mobiliteitsplanning	het vooraf bepalen van de mogelijkheden voor personen om zich te kunnen verplaatsen
Mvt	motorvoertuigen
Parkeerduur	de tijd dat een voertuig op één plek geparkeerd staat
Parkeerexces	ongewenst parkeren omdat er een onveilige situatie, overlast of schade ontstaat
Parkeermotiefmeting	een meting om de reden voor het parkeren te achterhalen
Parkeernorm	theoretische verwachting van de parkeerdruk voor een gebouw of locatie
Parkeerschijfzone	gebied dat een of meer openbare wegen omvat en waarbinnen langs een blauwe streep mag worden geparkeerd, mits een parkeerschijf wordt gebruikt en de aangegeven parkeerduur niet wordt overschreden
VAT-kosten	kosten in verband met Voorbereiding, Administratie en Toezicht
Venstertijd	een tijdsperiode waarbinnen bepaald verkeersgedrag is toegestaan of verboden
Vervoersmanagement	het creëren van de mogelijkheid tot verplaatsing van personen en/of goederen
VRI	verkeersregelinstallatie, het geheel van verkeerslichten én het toestel om deze te bedienen.





Postadres: Postbus 150, 2670 AD Naaldwijk
Bezoeksadres: Stokdijkkade 2, 2671 GW Naaldwijk
T (0174) 673 673
F (0174) 673 600
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

