

# WESTLANDS VERKEER EN VERVOERSPLAN

Verkeer en Vervoerbeleid

2005-2015

Auteur(s) RBM Verkeer en Vervoer  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status definitief



## Voorwoord

Voor u ligt het Westlands Verkeer en Vervoerplan (WVVP). Ter voorbereiding van dit stuk is er het nodige onderzoek gedaan. In 2005 is een fietsenquête gehouden, is een verkeersmodel opgebouwd aan de hand van vele verkeersmetingen en is elke bebouwde kom geteld om de parkeerdruk te weten. Elk deelplan is afzonderlijk voorbereid door het cluster verkeer met een ambtelijke controlegroep. Daarna hebben de commissie VV en enkele klankbordgroepen (fietsersbond en adviesgroep mobiliteit) hun reactie op de afzonderlijke stukken gegeven. Daar hebben we ons voordeel mee gedaan.

Met het WVVP wordt vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer invulling gegeven aan het strategische beleid voor de gemeente Westland, zoals dat is beschreven in de, eind 2005 vastgestelde, Greenportvisie 2020. Op basis van deze vertaling zijn concrete projecten en maatregelen benoemd. Daarbij zijn prioriteiten bepaald en is een volgorde voor uitwerkingen realistisch weergegeven. Uit de evaluatie van: -Ontwikkelingen, - het gebruik van verkeers en vervoerssystemen,- het effect van de gerealiseerde maatregelen, wordt bepaald of het beleid bijsturing behoeft en de prioriteiten en planning moeten worden aangepast.

Het verkeersplan is van een zodanige omvang dat besloten is om de diverse onderwerpen apart voor te bereiden. Zo kan aan de afzonderlijke onderwerpen recht gedaan worden met een verdiepingsslag die anders niet gehaald zou zijn. De integratie wordt gewaarborgd door de bundeling van alle beleidslijnen in het samenvattende deel. Deze notitie bevat alle relevante beslispunten uit het ontwerp-WVVP.

Door het uitvoeringsprogramma wordt de stap gezet van papier (beleid) naar de praktijk (uitvoering). Het uitvoeringsprogramma en bijbehorende investeringsprogramma passen binnen de huidige begroting. Tot 2011 zijn de budgetten voor dit uitvoeringsprogramma gereserveerd, wat maakt dat het plan realistisch en financieel uitvoerbaar is.

Wethouder J. Gardien



### Hoe het kan zijn in 2020

In 2020 bloeit en groeit een duurzaam ingericht Westland.

Niet alleen in de kassen is de al jaren aan de gang zijnde revolutie op het gebied van energiegebruik en de beperking van emissies onverminderd doorgegaan. Ook het verkeer glijdt rustig door op de doorgaande wegen met minimaal tot geen uitstoot. De meeste verkeerslichten zijn vervangen door rotondes zodat er geen onnodige wachttijden zijn en de straten worden door de creatie van alternatieve parkeerplaatsen teruggegeven aan de kinderen. De veiligheid is verhoogd door een nieuwe wegindeling en alle kinderen ontvangen op school een zodanige verkeerseducatie dat een goede basis wordt gelegd voor een verantwoorde houding in het verkeer.

Naaldwijk en Wateringen zijn verdichte kernen met een goed winkelvoorzieningsniveau waarbij het parkeren van bezoekers door parkeergarages langs de aanrijroutes van de straat is verdwenen. Op straat is alleen nog ruimte voor het parkeren van de bewoners van de reeds in 2006 bestaande woningen zonder parkeergarage en enkele plaatsen voor het laden en lossen van gekochte spullen.

Monster en 's Gravenzande hebben de ligging aan de kust uitgenut. In het nieuwe gebied van de extra kustbescherming zijn diverse activiteiten tot bloei gekomen. De parkeerplaatsen langs het strand hebben een elektronisch betaalsysteem waardoor bezoekers vanuit Den Haag en Rotterdam vroegtijdig geïnformeerd worden over de hoeveelheid nog beschikbare parkeerplaatsen en de mogelijkheden van alternatieve vervoerswijzen.

Het gebied rond De Lier heeft goed gebruik gemaakt van de korte aantakking op de A4 en A20 om de brug tussen lokale bedrijvigheid en landelijke bereikbaarheid te slaan. De vernieuwde N223 is veiliger en betrouwbaarder geworden.

Flora Holland is voor het Westland nog immer de spil in de glastuinbouw. Niet alle producten komen nog fysiek langs de veiling, maar voor de producten die dat wel doen is zowel de aanvoer als afvoer geoptimaliseerd. De glastuinbouw is vernieuwd, mede onder invloed van de herstructurering van en de nieuwe erf ontsluitende wegenstructuur voor de productiegebieden. De Verlengde Veilingroute is aangelegd en de knooppunten Harnaspolder en Westerlee zijn verbeterd. De knelpunten in de ontsluiting zijn hierdoor opgelost. De doelgroepenstrook langs de N213 van Den Haag tot de A20 heeft voor een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen langs deze route gezorgd. De doelgroepenstrook heeft ook voor een kortere reistijd tot aan OV-knooppunt Leyenburg geleid waardoor men met een overstap op randstadrail binnen een half uur in het centrum van Den Haag kan zijn.

Alle verbindingen in het fietsnetwerk zijn aangelegd, de fietspaden zijn in samenhang, comfortabel en verkeersveilig aangelegd. De fiets is een volwaardig alternatief op de korte afstanden voor de auto geworden.

Het openbaar vervoer rijdt over gestrekte lijnen waardoor snelle verbindingen met de kernen en Den Haag/ Rotterdam gevormd worden. Kleinere kernen worden door een combinatie van deur-tot-deurvervoer en een onderliggend net van achttax verbindingen ontsloten.

De haltes zijn voorzien van voldoende fietsenstallingen en dynamische informatiesystemen geven de wachtenden accurate informatie. Deze ontwikkelingen hebben tot een toename in het aantal gebruikers geleid.



Ten oosten van 's Gravenzande is een nieuwe strook voor wonen en recreëren gevormd in de Poelzone. De Westlandse zoom langs Den Haag is gerealiseerd met een aanpassing van de wegen aan het nieuwe gebruik.





## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	6
2.	Beleid hogere overheden .....	7
2.1.	Rijksbeleid.....	7
2.2.	Provinciaal beleid .....	7
2.3.	Regionaal beleid.....	8
3.	Nieuwe ontwikkelingen .....	9
3.1.	Greenport Westland 2020 .....	9
3.2.	Westlandse Zoom .....	9
3.3.	Consequenties visie Greenport 2020 voor verkeersbeleid.....	10
3.4.	Mobiliteit Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid.....	11
4.	Beleidsrichtingen, samenvatting per onderdeel .....	13
4.1.	Visie geluid en luchtkwaliteit.....	13
4.2.	Goederenvervoer .....	14
4.3.	Visie Auto verkeer .....	15
4.4.	Visie Fiets .....	17
4.5.	Visie Openbaar Vervoer (OV) .....	18
4.6.	Visie Parkeren.....	20
4.7.	Visie Verkeersveiligheid .....	21
4.8.	Visie mobiliteitsmanagement.....	21
5.	Conclusie.....	22
	Verklarende woordenlijst.....	23
6.	Bijlagen .....	25
6.1.	Bijlage 1: Uitvoerings –en Investeringsprogramma Geluid als onderdeel van het WVVP.....	25
6.2.	Bijlage 2: Geluidsbelasting bestaande situatie.....	27
6.3.	Bijlagen beleidsplannen:.....	32



## 1. Inleiding

Op 1 januari 2004 zijn de vijf afzonderlijke gemeenten de Lier, 's Gravenzande, Wateringen, Monster en Naaldwijk samengegaan in de gemeente Westland. De nieuwe gemeente heeft behoefte aan een heroriëntatie op het gebied van ruimtelijke- en economische ontwikkelingen en nieuwe visies op het gebied van volkshuisvesting, economie en verkeer en vervoer. In de ontwikkelingsvisie Greenport Westland zijn de beleidslijnen voor de langere termijn aangegeven voor de gehele gemeente. Met de relevante onderdelen van deze visie is het vervoersplan als sectorale nota geproduceerd. Met dit beleidsdeel wordt aangegeven welke richtingen we de komende jaren opgaan en wordt het beleid van de 'oude' gemeenten geharmoniseerd.

Verkeer staat ook hoog op de prioriteitenlijst van de inwoners van Westland. Uit de in 2005 in het Westland gehouden bewonersenquête is naar voren gekomen dat verkeersonderwerpen op de eerste en tweede plaats staan van de knelpuntenlijst. Daarbij maakt men zich vooral zorgen over het parkeren in de woonwijken en de verkeersveiligheid op straat. Onderwerpen die in dit WVVP hun plaats innemen naast de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied.

Het nu voorliggende beleid dient meerdere doelen:

- Het WVVP vult een wettelijke plicht in om een kenbaar verkeersbeleid te hebben (conform de Planwet Verkeer en vervoer);
- Het WVVP werkt de in de Greenpoort gestelde kaders uit van concept naar haalbare doelstellingen;
- Het WVVP schetst de kaders voor de toekomst zodat voor iedereen duidelijk wordt waar het college en de raad heen willen met de ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente en biedt zodoende een toetsingskader;
- De plannen worden gepresenteerd aan andere overheden als basis voor subsidie aanvragen;
- Het WVVP dient als onderbouwing voor de jaarlijkse beoordeling welke maatregelen prioriteit verdienen of in de meerjarenbegroting dienen te worden opgenomen. Daarbij wordt jaarlijks eveneens in de beoordeling betrokken welke recente ontwikkelingen zich hebben voorgedaan, niet alleen verkeerskundige- maar ook ruimtelijke ontwikkelingen.

In hoofdstuk 2 staan de verbindingen met het beleid van de hogere overheden beschreven.

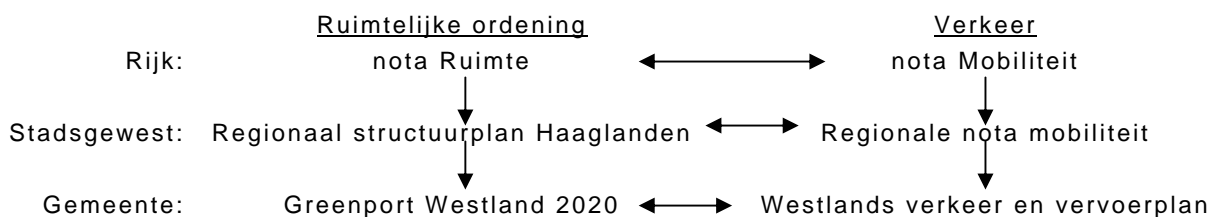
In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de randvoorwaarden vanuit de sociaal-economische ontwikkelingen binnen het Westland. Vooral wordt daar gekeken naar de betekenis van de Greenport visie en de ontwikkeling van de Westlandse zoom voor de sectorgerichte planvorming. Hoofdstuk 4 bevat de puntsgewijze samenvattingen van de diverse deelplannen. De uitgebreide informatie staat in de specifieke onderdelen beschreven.

Op basis van het WVVP is een uitvoeringsprogramma samengesteld. In dat programma is aangegeven welke maatregelen prioriteit moeten hebben en wanneer ze moeten worden uitgevoerd. Jaarlijks wordt in het kader van het begrotingsproces gezien of het betreffende uitvoeringsprogramma aangepast moet worden.



## 2. Beleid hogere overheden

Er bestaat een wederkerige relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Beleidsmatig ligt er dan ook een afstemmingsopgave. De wederkerigheid is terug te zien op rijks/regionaal lokaal niveau. In onderstaand schema zijn de nationale/ regionale en lokale ruimtelijke visies en verkeersvisies weergegeven.



### 2.1. Rijksbeleid

De rijksoverheid geeft het nationale beleid voor Verkeer en Vervoer vorm. De Nota Mobiliteit is in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden (stadsregio's) en waterschappen tot stand gekomen. De nota doorloopt de volledige procedure voor een Planologische Kern Beslissing (PKB). Dit betekent dat eerst een beleidsvoornemen wordt gemaakt. Daarna volgen inspraak en advies en tot slot een kabinetsstandpunt met parlementaire behandeling. Het beleidsvoornemen is in 2004 vastgesteld. De parlementaire behandeling heeft in december 2005 plaatsgevonden. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid komen terug in de Nota Ruimte van het ministerie van VROM. Hierdoor worden tegenstellingen in het rijksbeleid voor de ruimtelijke ordening en verkeer vermeden.

De Nota Mobiliteit geeft de nationale visie op het verkeer en vervoersbeleid tot 2020 weer. De Nota Mobiliteit geeft op strategisch niveau aan wat Nederland kan en wil bereiken op het terrein van verkeer en vervoer. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit. Hoofddoel van de Nota Mobiliteit is daarom verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal.

Daarnaast geeft het rijk extra aandacht aan de goede bereikbaarheid van Main-Brain- en Greenports.

Kilometer beprijzen wordt mogelijk naar tijd (wanneer men rijdt), plaats (waar men rijdt) en milieukeurmerken. Belangrijke voorwaarde voor de invoering zijn: voldoende kwalitatief goede en verkeersveilige alternatieven in de vorm van hoogwaardig openbaar vervoer, fiets en ketenvoorzieningen en het tegengaan van ongewenst sluipverkeer.

### 2.2. Provinciaal beleid

Op 23 maart 2005 hebben Provinciale staten van Zuid-Holland het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, deel B vastgesteld. Het PVVP, deel B omvat de uitwerking van de provinciale visie en ambities op hoofdlijnen voor verkeer en vervoer, zoals die in de Nota Beheerst Groeien (PVVP, deel A) is vastgelegd.



In deel B (de Beleidsagenda) wordt een eerste uitvoeringsprogramma geschetst. De algemene beleidslijnen zijn daarin omgezet in concrete maatregelen en geprogrammeerd in de tijd. Deel B geeft daarmee richting aan de provinciale investeringen en activiteiten voor verkeer en vervoer op de korte termijn.

Speerpunten van de provincie:

- beheerst groeien;
- een fysiek samenhangend netwerk (opschalen van het onderliggende wegennet);
- aandacht voor duurzaamheid;
- kwaliteitsslag OV.

Het PVVP wordt tevens gebruikt om de (mobiliteits-) plannen van andere overheden en instanties te beoordelen en te beïnvloeden.

### 2.3. Regionaal beleid

Het stadsgewest Haaglanden is verantwoordelijk voor het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het is verplicht uiterlijk anderhalf jaar na de vaststelling van het nationale beleid een Regionaal Verkeer- en Vervoersplan vast te stellen. Hierin worden de essentiële onderdelen van het rijksbeleid regionaal uitgewerkt. Het RNM is een strategisch plan dat over de periode tot 2020 richtinggevend is voor het regionale en lokale verkeers- en vervoersbeleid. Daarnaast is er een samenhang met het ruimtelijke ordeningsbeleid, het economische beleid en het milieubeleid. Haaglanden biedt in de nota een samenhangend pakket van beleid en projecten voor de periode tot 2020, met als uitgangspunt: 'doen wat we kunnen met de middelen, die we hebben'. De beschikbare financiën worden zo kosteneffectief mogelijk ingezet met als doel: de bereikbaarheid op peil houden; de (verkeers)veiligheid verbeteren en bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Haaglanden werkt deze ambitie uit aan de hand van de drie-sporen-aanpak:

- continueren: 'projecten afmaken' en succesvol beleid voortzetten;
- intensiveren: extra versterken van OV, fiets en verbeteren van de infrastructuur zorgen voor betere benutting van de bestaande infrastructuur;
- innoveren: innovatief is de sterk 'samenhangende aanpak':
  - samenhang tussen infrastructuur – gedrag en ruimtelijke ontwikkelingen;
  - samenhang binnen - en tussen de netwerken van OV-, auto – en fiets in de vorm van o.a.
  - ICT, P&R's en overige ketenvoorzieningen;
  - samenhang tussen mobiliteitsmanagement en parkeren;
  - op afzienbare termijn – de implementatie van een zo mogelijk samenhangend prijsbeleid (tariefvrijheid regionaal OV en beprijzen autogebruik).

De RNM wordt tevens gebruikt om de (mobiliteits-) plannen van andere overheden te beoordelen en mogelijk te subsidiëren.





### 3.3. Consequenties visie Greenport 2020 voor verkeersbeleid

De huidige historisch gegroeide fysieke en economische structuren vormen de basis voor de Greenport van waaruit naar de toekomst toe ontwikkeld kan worden. Zowel het rijk als provincie en stadsgewest hebben aangegeven dat ze de ontwikkeling van de Greenport willen stimuleren met daarbij de gedachte dat een goede economische ontwikkeling onlosmakelijk verbonden is aan een goede bereikbaarheid. Vanuit de economische ontwikkeling komt dan weer voldoende spin-off om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken.

Het verkeersmodel van de gemeente Westland is als instrument gebruikt bij de analyse van de bereikbaarheid nu en in de toekomst van de gemeente.

Het model geeft inzicht in de ontwikkeling van het verkeer, het prognosejaar 2004, is als uitgangspunt genomen. In het jaar 2015 zullen een aantal van de ontwikkelingen opgenomen in de Greenport daadwerkelijk uitgevoerd zijn wat effect heeft op de capaciteit van de weg.

#### Model 2004

De provinciale wegen zijn de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en kunnen tussen de 30.000-40.000 mvt per etmaal verwerken

De provinciale wegen binnen Westland hebben op een werkdag gemiddelde tussen de 15.000 tot 20.000 mvt per etmaal (in twee richtingen) te verwerken. Het huidige wegennet heeft volgens het model op een werkdag gemiddelde dus voldoende capaciteit. De knelpunten op het Westlandse wegennet zijn vooral in de spits bij enkele kruispunten. De wegcapaciteit is weliswaar voldoende, maar de verkeersregelinstanties maken dat het verkeer opstroopt. Met name de doorstroming op de N213 (Burgemeester Elsenweg) bij de knooppunten Westerlee, N213/Middel Broekweg (Bruinsma) en de Nieuwe weg is een zwakke schakel.

De gemeentelijk gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kunnen tussen de 8.000-12.000 mvt per etmaal verwerken.

Binnen de gemeente zijn er verschillen in de verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. De Koningin Julianaweg in 's Gravenzande, de Kruisbroekweg in Naaldwijk en de Dorpskade in Wateringen hebben op een werkdag gemiddelde 10.000-12.000 mvt per etmaal (in twee richtingen) te verwerken. De Secretaris Verhoeffweg, Pijle Tuinenweg, Molenlaan hebben tussen de 5.000-8.000 mvt per etmaal (in twee richtingen) te verwerken. De capaciteit van de wegen is nu nog voldoende, maar niet alle wegen zijn ingericht naar het Duurzaam Veilig principe en moeten vanuit het oogpunt verkeersveiligheid worden aangepakt. Een aantal wegen binnen de bebouwde kom is gecategoriseerd als 30 km wegen. Met name in de kern Monster zijn er 30 km wegen die teveel verkeer moeten verwerken. Hieronder vallen de Hortensiastraat, Acaciastraat, Larixlaan en Molenstraat. De Kerkstraat in Kwintsheul heeft voor een 30 km gebied ook te veel verkeer te verwerken. De weg is recent dusdanig ingericht dat er in de toekomst naast de reeds voorgenomen wijzigingen geen aanpassingen meer worden gedaan. De Korte Kruisweg binnen de bebouwde kom kan meer verkeer aan dan er nu gebruik van maakt. Echter het beschikbare wegprofiel is te krap om als gebiedsontsluitingsweg (50km) te kunnen functioneren daarom wordt de weg gecategoriseerd als een erftoegangsweg (30km).

#### Model 2015

In het model 2015 is het woningbouwprogramma zoals verwoord in de Greenport opgenomen, evenals het 3 in 1 project. De ruimtelijke ontwikkeling en de nieuwe infrastructuur maken dat de verkeersstromen zich anders over het wegennet gaan verspreiden. De verkeersintensiteit op de provinciale wegen zal op een aantal wegen iets stijgen, maar het past nog steeds binnen de



capaciteit. Door de aanleg van het 3-in 1 project zal de intensiteit op de Kruisbroekweg en Galgweg afnemen. De Dorpskade heeft relatief veel verkeer in 2015 volgens het model, door de aanleg van de weg door de Wateringveldsepolder zal er een afname van het verkeer op de Dorpskade zijn.

Gelet op de nieuwe ontwikkelingen kan tot 2015 het wegennet relatief veel opvangen. Vooral de verkeersafwikkeling op de kruispunten is problematisch, dit geldt ook voor die binnen de bebouwde kom. Rotondes zouden oplossingen zijn om het verkeer beter te laten doorstromen. Inzet is dan ook niet om nieuwe infrastructuur voor 2011 aan te leggen maar de huidige infrastructuur beter benutten. Dit wordt met name gedaan door het onnodig autogebruik te verminderen, door in te zetten op goed openbaar vervoer (zie beleidsdeel OV) en meer en veilige fietsverbindingen (zie beleidsdeel fiets) en mobiliteitsmanagement verder te benutten. Zo ontstaat er op de wegen meer ruimte voor het noodzakelijk auto- en vrachtverkeer. Na 2011 zullen de infrastructuur projecten zoals verwoord in de Greenportvisie 2020 in beeld komen.

In de kernen zal het verdichtingprogramma zoals opgenomen in de Greenportvisie 2020 leiden tot meer woningen in de kernen. Meer woningen betekent meer verkeersbewegingen en meer parkeerplaatsen. De verdichtingopgave heeft vanuit het oogpunt van verkeer een nadelig effect op de leefbaarheid in de kernen. Bij nieuwe ontwikkelingen zal daarom met de hoogste parkeernorm (zie beleidsdeel parkeernorm) worden gerekend om te voorkomen dat er fout geparkeerd zal worden, wat de leefbaarheid niet ten goede komt. Het heeft de voorkeur om ondergronds de parkeerplaatsen in garages aan te leggen dit om ruimte te houden voor groen. Het concentreren van woningbouwlocaties in centra die goed ontsloten worden door het openbaar vervoer biedt kansen voor een beter gebruik van het openbaar vervoer. Deze insteek komt ten goede aan de lucht- en geluidskwaliteit.

Alleen als er ingezet wordt op meer en beter openbaar vervoer en betere fietspaden zal de automobilist verleid worden om de auto niet te pakken, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kernen in het algemeen en de bereikbaarheid voor de detailhandel en bedrijventerreinen ten goede komt. De detailhandel in de kern Naaldwijk komt onder druk te staan als er geen nieuwe parkeergelegenheden worden aangelegd wat mogelijk kan leiden tot een verdrijvingseffect van de consument naar winkelcentra die wel goed per auto bereikbaar zijn. De concrete uitwerkingen per onderwerp zijn samengevat in de deelplannen van het WVVP.

#### **3.4. Mobiliteit Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid**

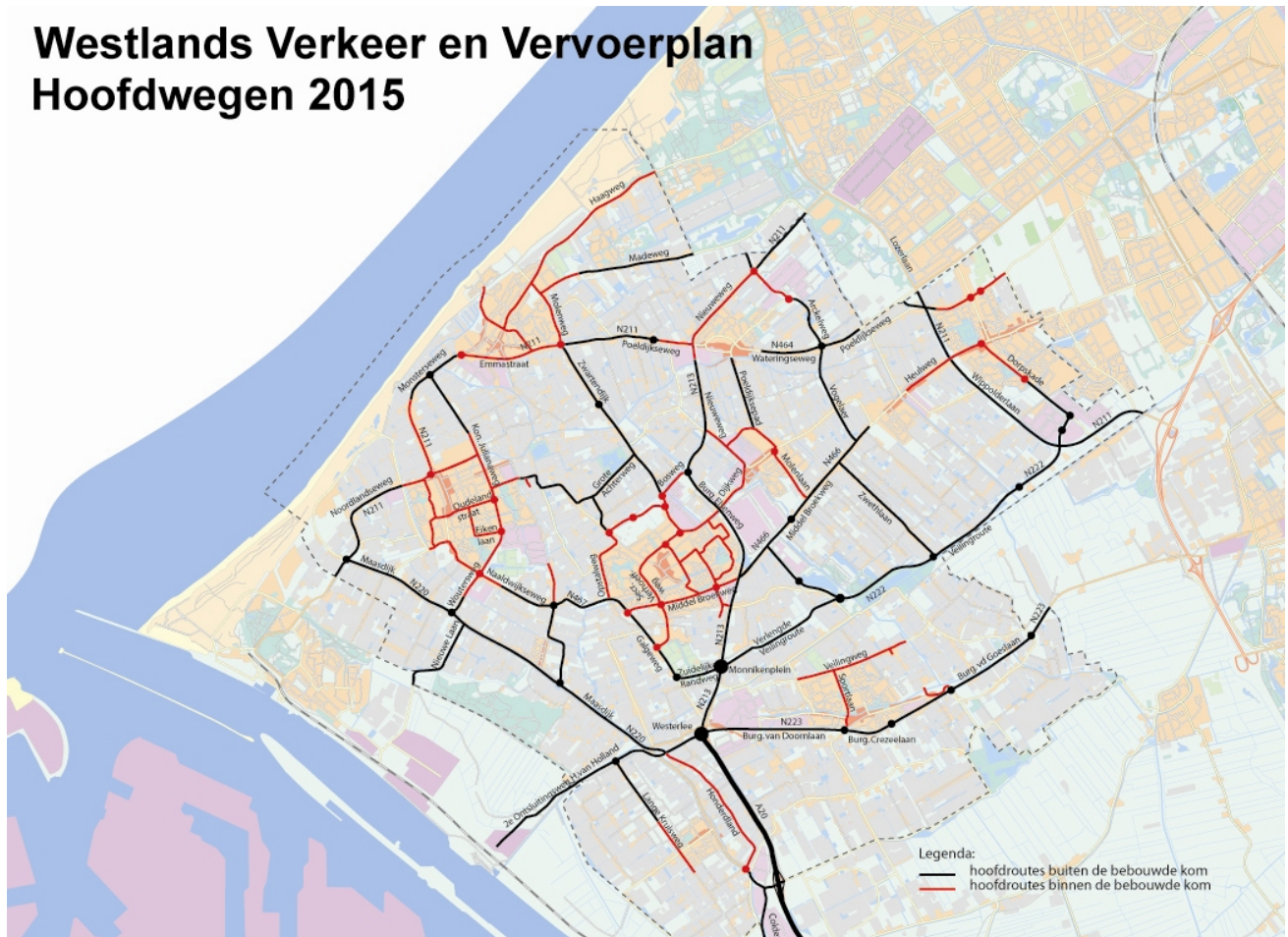
Om verkeer en verkeersbeleid te beschrijven wordt vaak uitgegaan van de (fictieve) scheiding tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Deze driedeling biedt overzicht om zaken als verkeerseducatie, milieubeleid, parkeerbeleid en de doorstroming op de wegen te rubriceren. In werkelijkheid heeft elk aspect van het verkeer te maken met deze onderwerpen. Het aanleggen van parkeerplaatsen is bijvoorbeeld van invloed op de leefbaarheid en veiligheid en bereikbaarheid van hulpdiensten in woongebieden en winkelcentra omdat een voldoende aantal parkeerplaatsen het foutparkeren tegengaat, omdat de automobilist eerder geneigd is om de auto in een parkeervak te parkeren als er genoeg parkeerruimte is. Als er een overschot is aan parkeerplaatsen is, kan dit voor mensen aanleiding zijn om voor een bezoek aan het gebied de auto te gebruiken wat tot meer verkeersbewegingen leidt. Deze extra verkeersbewegingen kunnen files/opstoppingen veroorzaken op de wegen van en naar het gebied, waardoor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid nadelig kunnen worden beïnvloed .

Bereikbaarheid is dan ook het centrale thema in het WVVP. Daarmee wordt niet alleen autobereikbaarheid bedoeld, maar ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en te voet.



Dit houdt niet in dat bereikbaarheid ten koste van alles voorop komt. Immers het gebruik van de auto heeft ook nadelen voor het milieu (luchtverontreiniging, geluidsoverlast e.d.). Daarnaast houdt deelname aan het verkeer zeker risico's in. Om deze nadelige effecten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid te kunnen beperken zullen de gevolgen van bereikbaarheids – en mobiliteitsmaatregelen voor beide aspecten inzichtelijk moeten worden gemaakt. Op deze wijze kunnen weloverwogen keuzes worden gemaakt.

## Westlands Verkeer en Vervoerplan Hoofdwegen 2015







## 4. Beleidsrichtingen, samenvatting per onderdeel

Om tot het beoogde resultaat van de vorige paragraaf te komen, is het noodzakelijk om per onderwerp goed beleid in te zetten voor de komende jaren. In dit hoofdstuk zijn de beleidsrichtingen die per modaliteit/onderwerp worden voorgesteld samengevat. De analyses en onderbouwingen zijn in de deelnota's opgenomen.

### 4.1. Visie geluid en luchtkwaliteit

Er bestaat een duidelijke relatie tussen mobiliteit en milieuaspecten als geluidshinder en luchtkwaliteit. Lucht- en geluidskwaliteit geven de uitgangspunten en randvoorwaarden aan van het verkeer en vervoerbeleid. Voor grote projecten moest altijd al een MER worden opgesteld om de milieuaspecten een volwaardige rol te geven in de afweging van varianten. Met het nieuwe Europese beleid zijn de kaders verder aangescherpt. Vanuit de Europese wetgeving is aan de Gemeente Westland een vast stramien van verplichtingen opgelegd welke de komende jaren gehaald moet worden. De normen voor lucht- en geluidskwaliteit worden bindend voor de ontwikkelingen binnen de ruimtelijke ordening.

#### 4.1.1. Doelen

- Beperken van negatieve externe effecten
- Beperken niet noodzakelijk autoverkeer
- Vanuit mobiliteit bijdragen aan de uitgangspunten van het milieubeleidsplan waarin gesteld is dat de geluidsbelasting op de gevel van woningen in 2010 nergens hoger mag zijn dan 70 dB.

#### 4.1.2. inzet

##### Monitoren

- De geluidsbelastingkaarten dienen in 2007, de actieplannen in 2008 gereed en vastgesteld te zijn;
- geluid en luchtproblematiek vooraf in de planningsprocessen van verkeer en stedenbouw meenemen.
- Vanuit de op te stellen geluidsbelastingkaart Westland inzicht krijgen in de mogelijke maatregelen op het gebied van wegverkeerslawaaï.
- Conform de systematiek bron/overdracht/ontvanger de 49 wegen lijst waarvoor in het kader van ISV2 al € 1.571.000 is toegezegd aan te pakken.

(zie bijlage 1 en 2 voor het huidige uitvoerings- en investeringsprogramma lucht en geluid als onderdeel van het WVVP)

Conform systematiek bron - overdrachtsgebied - ontvanger de geluidproblematiek aanpakken zoals is beschreven in geluid -en luchtkwaliteit als onderdeel van Westland Verkeer en Vervoerplan d.d. 13 december 2005 en op te vragen bij productgroep geluid van de Gemeente Westland. Daarbij kan vanuit het onderwerp verkeer vooral ingezet worden op bestrijding bij de bron door middel van de toepassing van:

- reisinformatie (zie ook §4.3);
- ketenmobiliteit (zie ook §4.4);
- parkeerbeleid (zie ook §4.5);
- mobiliteitsmanagement (zie ook §4.8).



## 4.2. Goederenvervoer

Westland is sterk afhankelijk van een goede autobereikbaarheid. Goederenvervoer heeft de hoogste prioriteit in dit gebied. Om ruimte te houden voor goederenvervoer is het wenselijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Door een goed functionerend OV- net en fietsnetwerk kan onnodige automobiliteit afnemen.

### 4.2.1. Doelen

- Een betrouwbaar en veilig goederenvervoernetwerk binnen de randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Beperking niet noodzakelijk autogebruik;
- Beperking negatieve externe effecten.

### 4.2.2. Inzet

Verbeteren infrastructuur

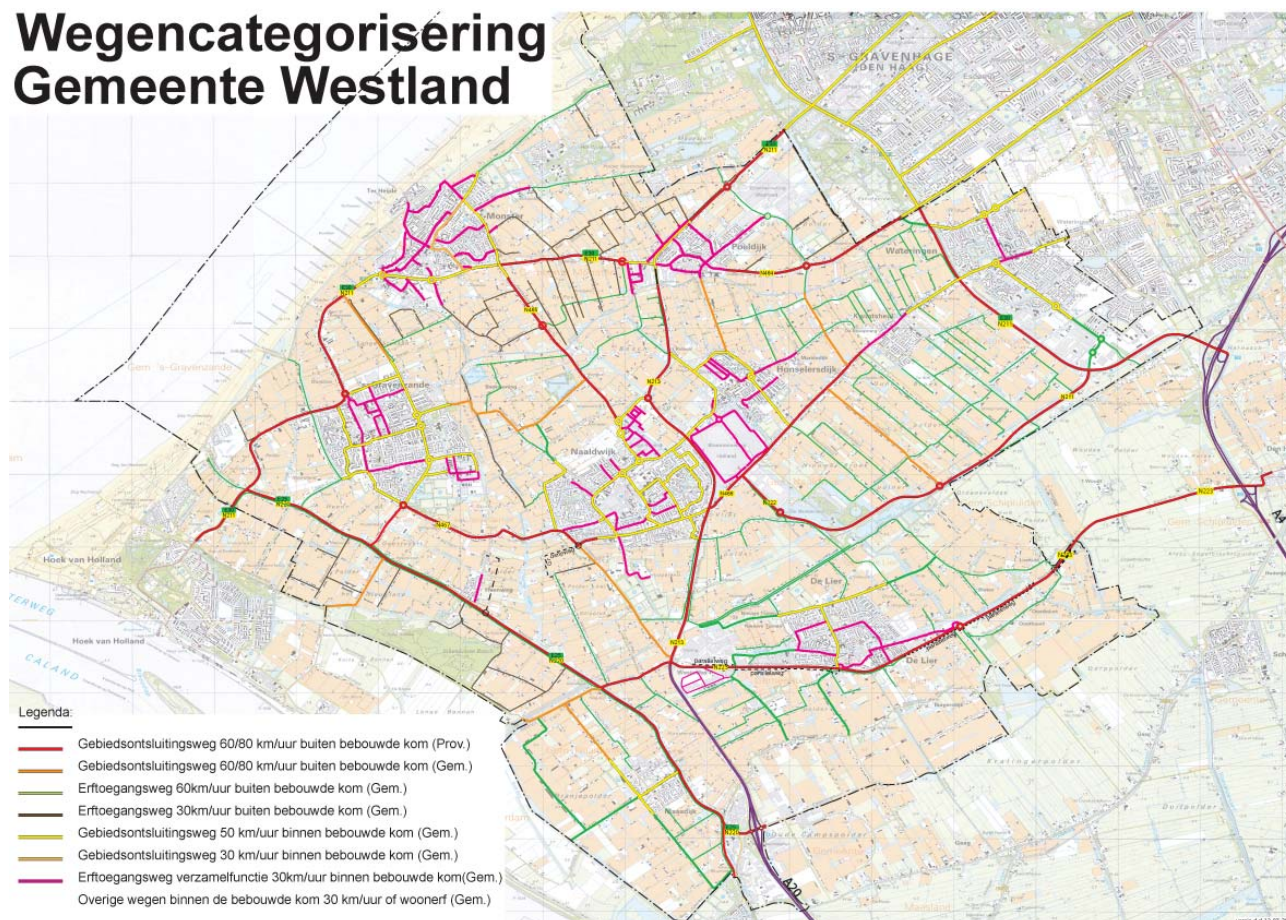
- 3-in-1 voor 2012 afgerond hebben;
- aanpakken van de knooppunten Harnaschpolder en Westerlee;
- doorstroming op de N213 verbeteren;
- Voldoende breedte van de wegen in de te herstructureren gebieden;
- goede ontsluitingen creëren in kader van IG projecten Ter facilitering van het goederenvervoer over de weg wordt vooral ingezet op een continuering van de herstructurering van de glastuinbouw waarbij door herverkaveling de ruimte vrij komt voor een betere ontsluiting van de gebieden;
- nieuwe IG projecten conform wegencategorisering aanleggen.

Mobiliteitsmanagement

- stimuleren fiets (zie ook §4.4);
- stimuleren OV (zie ook §4.5);
- stimuleren vervoersmanagement (zie ook §4.8);
- de venstertijden voor toeleverend verkeer in Naaldwijk en 's Gravenzande worden geüniformeerd volgens de in Haaglanden-verband afgesproken tijden.

### 4.3. Visie Auto verkeer

## Wegencategorisering Gemeente Westland



#### 4.3.1. Visie

Mobiliteit en dus ook automobiliteit mag, maar doordat de mobiliteit blijft toenemen – er kwam bijvoorbeeld in 2003 weer twee procent meer auto's op de weg – groeit de congestie alleen maar, daalt de leefbaarheid en neemt de bereikbaarheid verder af en wordt reductie van CO<sub>2</sub> lastig. Door een goed flankerend beleid moet geprobeerd worden de reiziger te verleiden om andere vervoermiddelen te kiezen dan de auto. Zo kunnen de speerpunten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid gehaald worden.

#### 4.3.2. Doelen

- leefbaarheid bewaken (zie ook §4.1);
- bereikbaarheid verhogen (zie ook §4.2);
- veiligheid verhogen (zie ook §4.7);
- onnodig autogebruik verminderen (zie ook §4.8).

#### 4.3.3. Inzet

Wegen inrichten naar de functie die zij vervullen conform de wegcategorisering:

- de kruisingen van gemeentelijke gebiedsontsluitende wegen worden waar mogelijk omgevormd tot rotondes;
- aansluiting tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitende wegen benadrukken door middel van een poortconstructie waarmee ook de voorrang geregeld wordt.



**Infrastructuur verbeteren:**

- bij reconstructie knelpunten op de bestaande infrastructuur oplossen;
- kruispunt analyses om doorstroming te verbeteren;
- capaciteit Harnaschknoop vergroten;
- capaciteit Westerlee aansluiten op 3- in-1.

**Leefbaarheid**

- monitoren geluid en luchtkwaliteit om daar de route-informatie en voorkeursroutes op aan te passen.

**Mobiliteitsmanagement**

- stimuleren OV;
- stimuleren fiets;
- stimuleren vervoersmanagement.

#### 4.4. Visie Fiets

Ook de fiets kan een bijdrage leveren aan verbetering van de bereikbaarheid. Op korte ritten en als onderdeel van de ketenmobiliteit is de fiets zeer geschikt. Door snelle rechtstreekse verbindingen, goed comfort, sociaal- en verkeersveilige relaties en goede stallingmogelijkheden kan het aandeel in de modal split worden vergroot. Tegelijkertijd betekent een toename van het fietsgebruik, zeker voor het woonwerk- en sociaal-recreatief verkeer een potentiële afname van autogebruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een goed functionerend fietsnetwerk draagt dus naast een betere bereikbaarheid en minder autoparkeren ook bij aan zowel verkeersveiligheid als milieuaspecten (luchtkwaliteit en geluid).



##### 4.4.1. Doelen

- Positie van de fiets t.o.v. van de auto verbeteren om zo alternatief te bieden voor de auto en het niet noodzakelijke autogebruik te verminderen door veilige comfortabele directe fietsroutes aan te leggen.

##### 4.4.2. Inzet

Om tot bovenstaande doelen te komen wordt de eerste 5 tot 10 jaar ingezet op: Verbeteren van de verkeersveiligheid comfort, sociale veiligheid, samenhang, directheid, aantrekkelijkheid:

1. onderhoud van bestaande fietspaden voor comfort en veiligheid fietser;
2. verkeersveiligheid van de fietser;
  - a. voorrang op rotondes binnen bebouwde kom (bibeko);
  - b. aanpak verkeersonveilige kruisingen;
  - c. bromfiets op de rijbaan optimaliseren;
  - d. fietsstroken/paden aanleggen bibeko langs gebiedsontsluitingswegen;
3. fietsparkeren;
  - a. bij nieuwbouw moet in voldoende stallingruimte voor de fiets worden voorzien.
  - b. onderzoek in de kernen naar wenselijkheid bewaakt stallen
  - c. Nieuwe fietsenrekken moeten voldoen aan het 'Fietsparkeur'.
4. bewegwijzering;
 

De utilitaire bewegwijzering zal geschouwd worden en aan de hand van voorstellen aangepast worden.
5. aanleggen ontbrekende schakels.

Versterken fietsgebruik voor ketenmobiliteit

- voldoende stallingsruimte bij halteplaatsen



#### 4.5. Visie Openbaar Vervoer (OV)

Door het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, het aanpassen van de dienstregeling en het lijnennet kan de bereikbaarheid verbeteren. Door het vergroten van het aandeel openbaar vervoer in de modal split worden tevens de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien betekent verbetering van het openbaar vervoer dat een belangrijke schakel in de ketenmobiliteit en het vervoersmanagement wordt versterkt.

Een toename van het openbaar vervoergebruik voor het woonwerkverkeer heeft mogelijk een potentiële afname van autogebruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot tot gevolg. Een goed functionerend openbaar vervoer lijnennet draagt dus ook bij aan bereikbaarheidsaspecten als minder autoparkeren en milieuaspecten (luchtkwaliteit en geluid).

##### 4.5.1. Doelen:

Positie van het openbaar vervoer t.o.v. van de auto verbeteren om zo alternatief te bieden voor de auto en het niet noodzakelijke autogebruik te verminderen door het verbeteren van de kwaliteit, een uitgebalanceerde dienstregeling en comfortabele haltevoorzieningen

##### 4.5.2. Inzet

In stand houden van basismobiliteit. Streven naar het in stand houden van het openbaar vervoer van en naar kleinere kernen:

- aanvullend lijnennet achttax en regiotaxi;
- ruimtelijk beleid:

Er wordt naar gestreefd om in nieuw te ontwikkelen woongebieden, een gerichte OV ontwikkeling te kiezen waar de bereikbaarheid van de toekomstige inwoners zeker wordt gesteld:

- Het kan wezenlijk bijdragen aan het op peil houden en waar mogelijk verbeteren van het draagvlak voor het OV in Westland;
- Het kan in potentie bijdragen aan het verbeteren van de kostendekkingsgraad van het OV.

Goed aansluiten op Randstadrail:

- doorstroming OV bevorderen
  - gestrekt lijnennet vanaf december 2006 (zie de volgende pagina)
  - OV op een aantal wegvakken en/of kruisingen prioriteit geven boven het autoverkeer. Dit kan door "eigen" infrastructuur, maar ook door prioriteitvoorzieningen op kruisingen. Het openbaar vervoer profiteert ook van algemene doorstromingsmaatregelen.
- ketenmobiliteit en OV haltes /overstappunten (auto op OV/ Fiets op OV), opdat er zo min mogelijk tijd verloren gaat bij het overstappen.

Goede kwaliteit haltes en overige voorzieningen

- toegankelijkheid OV
 

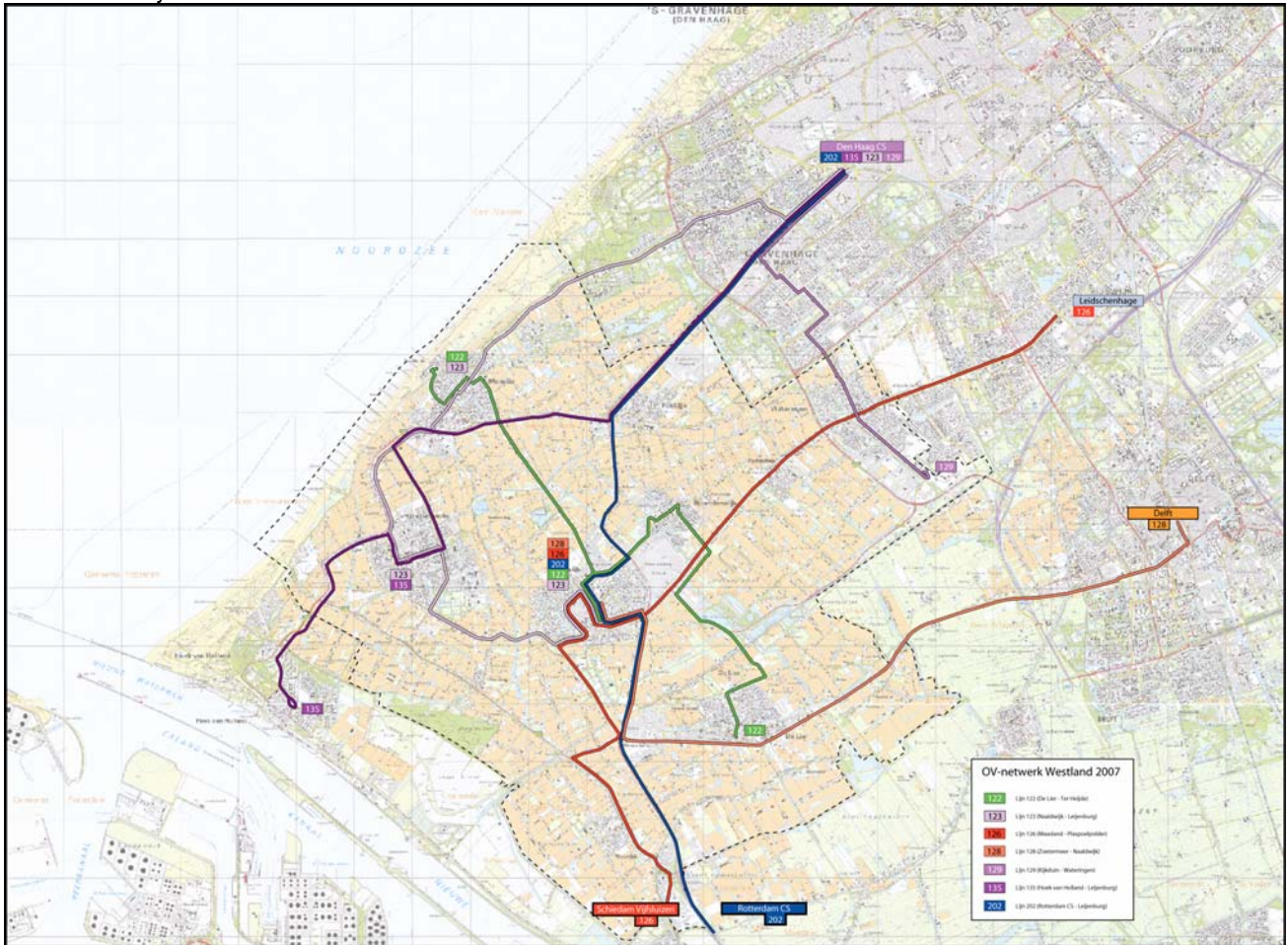
De inzet van lagevloer-bussen, in combinatie met de verhoging van haltes, maakt het Openbaar Vervoer geschikt voor de groeiende groep ouderen en gehandicapten in de samenleving
- goede sociaal veilige en uniforme haltes enabri's
 

Aantrekkelijke, goed onderhouden en schone voertuigen en haltes zijn aantrekkelijk voor reizigers en zal doordat het imago verbetert, nieuwe reizigers aantrekken.
- OV reisinformatie
- OV chipkaart (geïntegreerd betaalsysteem)





Nieuw OV-lijnnet Westland





#### 4.6. Visie Parkeren

De gemeente Westland voert een parkeerbeleid waarmee gestreefd wordt naar een zodanig aanbod van parkeerplaatsen in de kernen, dat economische functies en diverse voorzieningen ten behoeve van het wonen goed kunnen (blijven) functioneren en dat de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de kernen/woongebieden eromheen, gewaarborgd blijft. Anders gezegd: de schaarse parkeerruimte in de kernen dient optimaal en efficiënt gebruikt te worden. Indien een vorm van parkeerregulering wordt toegepast wordt er per situatie bezien wat de meest effectieve en efficiënte manier is om een oplossing te bieden voor de geconstateerde parkeerproblematiek. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende volgorde:

- bepaling aantal, situering inrichting en vorm van parkeervoorzieningen eventueel ondersteund met verkeersmaatregelen (parkeer/stopverboden en parkeerzones);
- toedelen aan de te onderscheiden parkeerniveaus (parkeerdurbeplanning, instelling belanghebbende parkeren);
- instellen van een (betaald) parkeerregime afhankelijk van de aard en omvang van de problematiek in de mate waarin er draagvlak, betrokkenheid en commitment is.

Deze maatregelen kunnen ondersteund worden met een dynamisch/statisch parkeerverwijssysteem.

##### 4.6.1. Doelen

De Gemeente Westland draagt de zorg om de huidige en toekomstige (openbare) parkeerplaatsen in de gemeente zo optimaal en efficiënt mogelijk te laten gebruiken.

##### 4.6.2. Inzet

Parkeerproblemen bij nieuwbouw vermijden:

- Er worden nieuwe parkeernormen vastgesteld opdat nieuwbouw niet langer met parkeerproblemen geconfronteerd wordt;
- In aanvulling op deze norm wordt een parkeerfonds opgericht opdat er enige wisselwerking tussen nieuwbouwprojecten plaats kan vinden;
- Bij nieuwbouw van wijken dient een overmaat aan ruimte gereserveerd te worden voor uitwisseling van speelplekken, groen en parkeerplaatsen.

Parkeeroverlast in bestaande wijken terugdringen:

- In de kernen blijft de regulering beperkt tot het huidige middel van de parkeerschijfzones. Bezien wordt of bewoners door middel van vergunningparkeren tegemoet gekomen kunnen worden. Tevens worden de parkeerschijfzones en de venstertijden voor toelevering gestandaardiseerd. Kernen die nu geen parkeerschijfzone kennen, zullen deze ook niet krijgen om het onderscheid in kernen recht te doen;
- Het belanghebbenden parkeren voor de bewoners in Ter Heijde is gecontinueerd en begin dit jaar herzien op basis van wensen uit de bevolking.

Parkeeroverlast van grote voertuigen en recreatieve voertuigen verminderen:

- Een vergunningstelsel voor het vrachtwagenparkeren wordt uitgewerkt waarbij vrachtwagenbezitters een vaste plek voor hun voertuigen kunnen krijgen;
- Er wordt een aanwijzingsbesluit voor recreatie voertuigen vastgesteld om het parkeren hiervan in de kernen te reguleren.





#### 4.7. Visie Verkeersveiligheid

Een essentiële voorwaarde om een verandering in de modal split te bereiken is dat deze andere vervoerswijze ook kan rekenen op verkeersveilige infrastructuur. Door de wegen uniform in te richten is het voor een weggebruiker makkelijker te herkennen welk verkeersgedrag wordt verwacht. Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt vorm op basis van drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving.

##### 4.7.1. Doelen

Westland heeft samen met de regionale partners de intentie uitgesproken om ervoor te zorgen dat in 2010 in de regio 15% minder dodelijke slachtoffers vallen en 7.5 % minder slachtoffers in het ziekenhuis hoeven te worden behandeld (basisjaar 2002).

##### 4.7.2. inzet

- Inrichting van de weg/ infrastructuur continueren en intensiveren. (zie ook §4.3)
- Voorlichting en educatie continueren/ intensiveren.
- Handhaving intensiveren

#### 4.8. Visie mobiliteitsmanagement

Een betere benutting van de reeds beschikbare infrastructuur is een belangrijk middel om de bereikbaarheid te verbeteren. Door de inzet van verkeersmanagement kan het verkeer worden gestuurd en verdeeld over het wegennet. Daarnaast kan door slimme inzet van mobiliteitsmanagement de reiziger geprikkeld worden om een ander vervoermiddel dan de auto te pakken.

##### 4.8.1. Doelen

- De bestaande infrastructuur beter benutten door meer mensen/goederen per vervoersbeweging te verplaatsen, verplaatsingen te voorkomen of daar middel van een andere modaliteit te laten plaatsvinden.
- Verbeteren fiets-gebruik (zie ook §4.4)
- Verbeteren OV-gebruik (zie ook §4.5)

##### 4.8.2. inzet

###### Vervoersmanagement

- gemeentelijk vervoerplan ontwikkelen
- ontwikkeling vervoerplannen bij bedrijven stimuleren via bedrijfsloket en Haaglanden

###### Goederenvervoermanagement

- pilot Coldenhove en Transportcentrum verder uitwerken

###### Dubbelgebruik auto

- binnen de regio pleiten voor goede carpool plekken (A4)



## 5. Conclusie

Het Westland gaat voor een versterking van de glastuinbouw, een veilige kust, met mogelijkheden voor natuur en recreatie, een goede bereikbaarheid, een goed verblijfsklimaat het omvormen van enkele gebieden voor bewoners en het verdichten van de kernen met een goed voorzieningen niveau. Daartoe is het nodig dat ingezet wordt op:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid door:
  - Het versterken van de infrastructuur
  - Het verbeteren van het OV-gebruik
  - Het verbeteren van het fietsgebruik
  - Sturing in het parkeerbeleid
- Het verbeteren van de veiligheid door:
  - Het inrichten van de weg volgens de wegcategorisering
  - Investeren in educatieprojecten
  - Zorgdragen voor handhaving
- Het beschermen van de leefbaarheid door:
  - Het stimuleren van het gebruik van schonere voertuigen
  - Het concentreren c.q. verdelen van het aanwezige verkeer naar

Ten aanzien van de uitvoering wordt prioriteit gegeven aan:

- Goederenvervoer en auto
  - Venstertijden centra uniformeren
  - Doorstroming N213 verbeteren
  - Realisatie projecten 3-in-1, Harnasch en Westerlee.
- Fiets
  - Realisatie aanvullend netwerk
  - Verhogen onderhoudskwaliteit
  - Uniformeren en uitbreiden stallingsmogelijkheden centra
- Openbaar vervoer
  - Strecken lijnen
  - Uniformeren en verbeterenabri
  - Ketenmobiliteit verbeteren door uitbreiding fietsenstallingen bij haltes
  - Reisinformatie verbeteren op overstappunten
- Parkeren
  - Parkeernormering
  - Uniformeren parkeerschijfzones
  - Vrachtwagenparkeren reguleren
  - Parkeren recreatievoertuigen reguleren
  - Strandparkeren reguleren
- Veiligheid
  - Uitvoeren wegcategorisering
  - Omvormen kruisingen tot rotondes
  - Uitvoeren educatieprojecten
- Milieu
  - Verlagen uitstoot per voertuigen van openbaar vervoer en gemeentevoertuigen
  - Maatregelen in kader van ruimtelijke ordening
- Mobiliteitsbeleid
  - Opstellen vervoerplan Gemeente Westland
  - Onderzoek en pilot goederenvervoermanagement

## Verklarende woordenlijst

Abri	overdekte wachtplaats voor passagiers van het openbaar vervoer
Achttax	taxi, geschikt voor 8 passagiers en een bestuurder
Afd. VHB	Afdeling Veiligheid, handhaving en brandweezorg
APV	algemene Plaatselijke Verordening
Bibeko	binnen bebouwde kom
Bubeko	buiten bebouwde kom
Conflictpunt	locatie waar verkeersdeelnemers elkaar vanuit verschillende richtingen kunnen treffen, bijvoorbeeld kruising of uitrit.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en Wegenbouw en de verkeerstechniek
Doelgroepenstrook	rijstrook, bestemd voor een specifieke categorie voertuigen
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.
Flankerend beleid	inzet van aanvullende middelen om het beoogde doel te bereiken
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
Tijdkritische goederen	goederen die aan bederf onderhevig zijn
VAT-kosten	kosten in verband met Voorbereiding, Administratie en Toezicht
Venstertijd	een tijdsperiode waarbinnen bepaald verkeersgedrag is toegestaan of verboden
Vertrekstaat	het bord bij een halte waarop staat aangegeven hoe laat een bus of tram bij de halte verwacht wordt.
Vervoerplan	intern plan van onderneming voor het personeel gericht op een verandering in mobiliteitskeuzes



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.
Wildparkeren	het parkeren op plaatsen waar het ongewenst is, maar niet verboden.
w.o.keren	'waar onder keren' met het voertuig (voorbeeldfunctie)
WRO procedure	procedure in het kader van de Wet Ruimtelijk Ordening



## 6. Bijlagen

### 6.1. Bijlage 1: Uitvoerings –en Investeringsprogramma Geluid als onderdeel van het WVVP

Met behulp van de in dit stuk beschreven visie en de uitwerking daarvan kunnen we in een multidisciplinaire samenstelling de onderstaande 13 doelen in de tijd bereiken door 'werk met werk te maken'.

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Bij aanleg, reconstructie en onderhoud van wegen rond geluidgevoelige bouw wordt gekozen volgens de <b>'drie-stappenstrategie'</b>  | v.a. 2005   |
| 2. Met behulp van ISV II subsidie (€1.571.000, -) doormiddel van een <b>'drie-stappenstrategie'</b> een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu te realiseren aan <b>'de 49 wegen'</b> woningen.  | 2005 - 2009 |
| 3. Nieuwe situaties worden benaderd vanuit de <b>'gebiedsgerichte benadering'</b> In de lijn zoals het vernieuwend elan in uitvoering van de Wetgeluidhinder, dit mogelijk maakt, waarvan in de bijlage zoals is beschreven in geluid -en luchtkwaliteit als onderdeel van Westland Verkeer en Vervoerplan d.d. 13 december 2005 en op te vragen bij productgroep geluid van de Gemeente Westland. | v.a. 2005   |
| 4. Inzicht verkrijgen in huidige geluidssituatie cq. knelpunten uit Geluidsbelastingskaarten.  | 2005 - 2006 |
| 5. Heroriëntatie van de huidige saneringsvoorraad (A -en B-lijst) uitmondend in C-lijst v.a. 58dB(L <sub>den</sub> )   | 2006 - 2007 |
| 6. Gebiedsgericht kader vaststellen ten behoeve van hogere grenswaarde motivering B&W.   | 2006 - 2007 |
| 7. Voorjaar 2007 conform EU-richtlijn vaststellen <b>'Westlandse geluidsbelastingskaart'</b> .   | 2007        |
| 8. Inzicht verkrijgen in mogelijke maatregelen met kosten-batenanalyse in ontwerp-plan.  | 2007        |
| 9. Communicatie met publiek over omgevingslawaai, en de aanpak daarvan.  | 2007        |
| 10. Geluidbeleid formuleren vanuit 'Westland, glashart voor het milieu' en Publieks opinie.  | 2007        |
| 11. Publiceren conform Awb van Geluidsbelastingkaart en Actieplan gevat in Geluidbeleid.   | 2007 - 2008 |
| 12. Voorjaar 2008 conform EU-richtlijn vaststellen <b>'Westlands geluidbeleids-actieplan'</b> .  | 2008        |
| 13. Geluidbeleid inbedden in digitale Westlandse bestemmingsplannen  | v.a. 2006   |

#### Investeringsprogramma

##### Mogelijke keuze in geluidsaneringsvoorzieningen bij bestaande situaties

De Wet geluidhinder verplicht het rijk de lokale overheden in staat te stellen verkeerslawaai ten opzichte van woningen van voor 1 maart 1986 te saneren. In dit kader hebben de gemeenten een inventarisatie uitgevoerd van deze woningen met meer dan 65 dB(A) aan wegverkeerslawaai op de gevel. Deze woningen zijn bij VROM gemeld en vormen de A-lijst welke doormiddel van geluid-reducerende maatregelen gesaneerd dienen te worden naar een geluidsbinnen-niveau van maximaal 45 dB(A).



De productgroep Geluid heeft in 2004 project '**ISV geluidsanerings inventarisatie**' uitgevoerd, Uit deze inventarisatie is naar voren gekomen dat; per 2005 nog 936 woningen aan totaal 49 wegen liggen, welke doormiddel van geluidreducerende maatregelen gesaneerd dienen te worden. De tekeningen in de bijlage laten '**49 wegen lijst**' zien.

Voor het Investeringsbudget Stedelijke vernieuwings tijdvak 2005 - 2009 (ISV II) is bij B&W besluit van 28 juni 2005 bij Provincie Zuid-Holland een aanvraag gedaan tot een bedrag van **€ 1.571.000,-** aan geluidreducerende voorzieningen ten behoeve van zogenaamde A-lijst cq. '**de 49 wegen**' woningen. Dit fonds, dat voor projectgemeenten door de provincie wordt beheerd, is opgericht voor de verbetering van de fysieke leefomgeving in steden en dorpen. Daarbij gaat het o.a. om het verbeteren van de openbare ruimten, de woonomgeving en het opheffen van lokale milieuhinder.

Om aan de in dit stuk genoemde inrichting en kwaliteitsdoelen per gebied te voldoen, zal naast genoemde ISV II subsidie, budget moeten worden verkregen in betreffende project exploitaties.

#### Uitvoeringsplannen, Projectorganisatie en Kosten

De uitvoering van genoemde doelen zullen in projectteams bestaan uit vertegenwoordigers van de werkvelden milieu, verkeer, ruimtelijke -en planontwikkeling, inrichting -en beheer openbare ruimte. Uit dit team kunnen zonodig afzonderlijke werkgroepen worden geformeerd. Ten behoeve van de kosten van de uitvoering van de projecten;

**'Westlandse geluidsbelastingskaart'** en '**Westlands geluidbeleids-actieplan**'

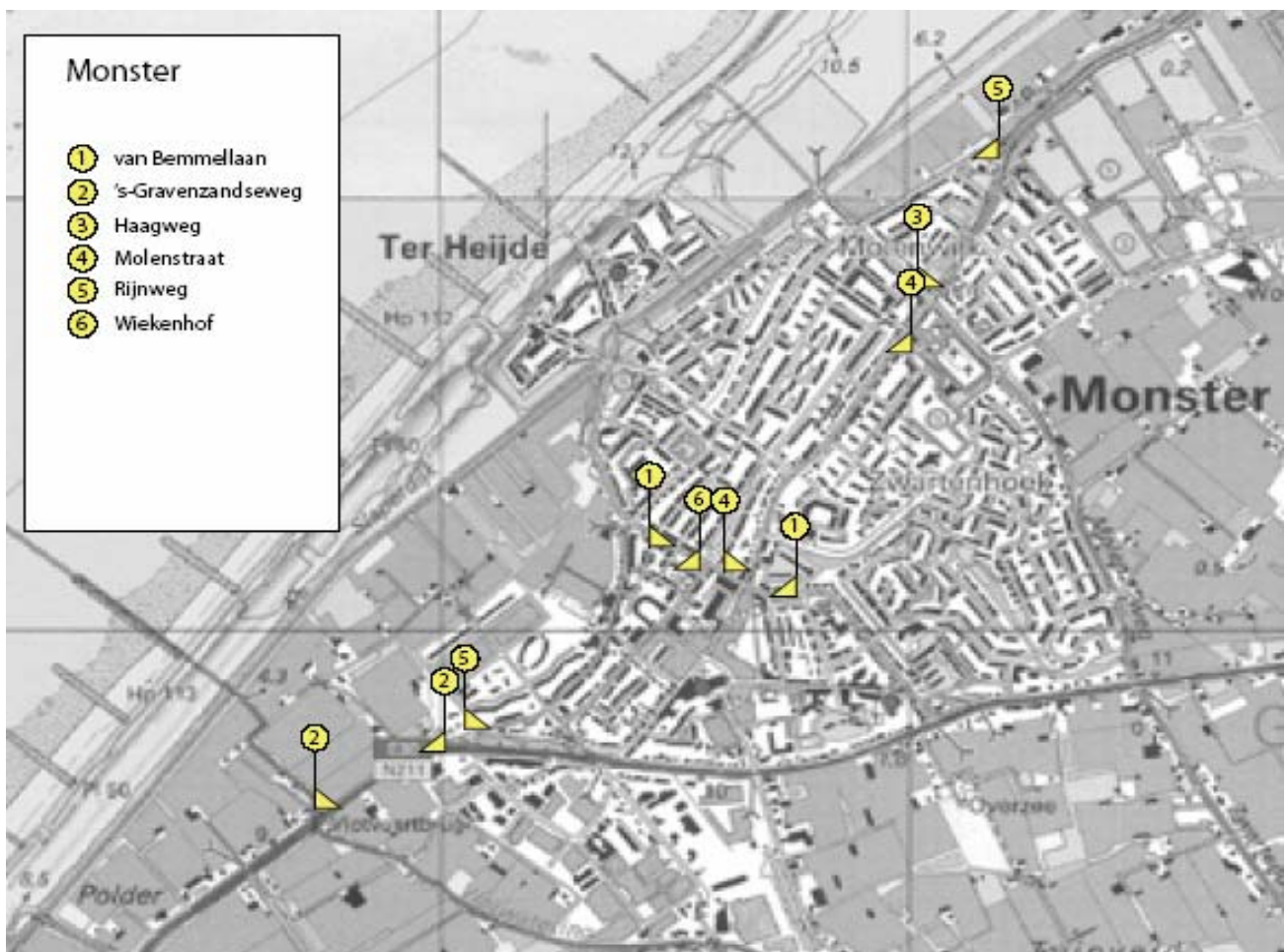
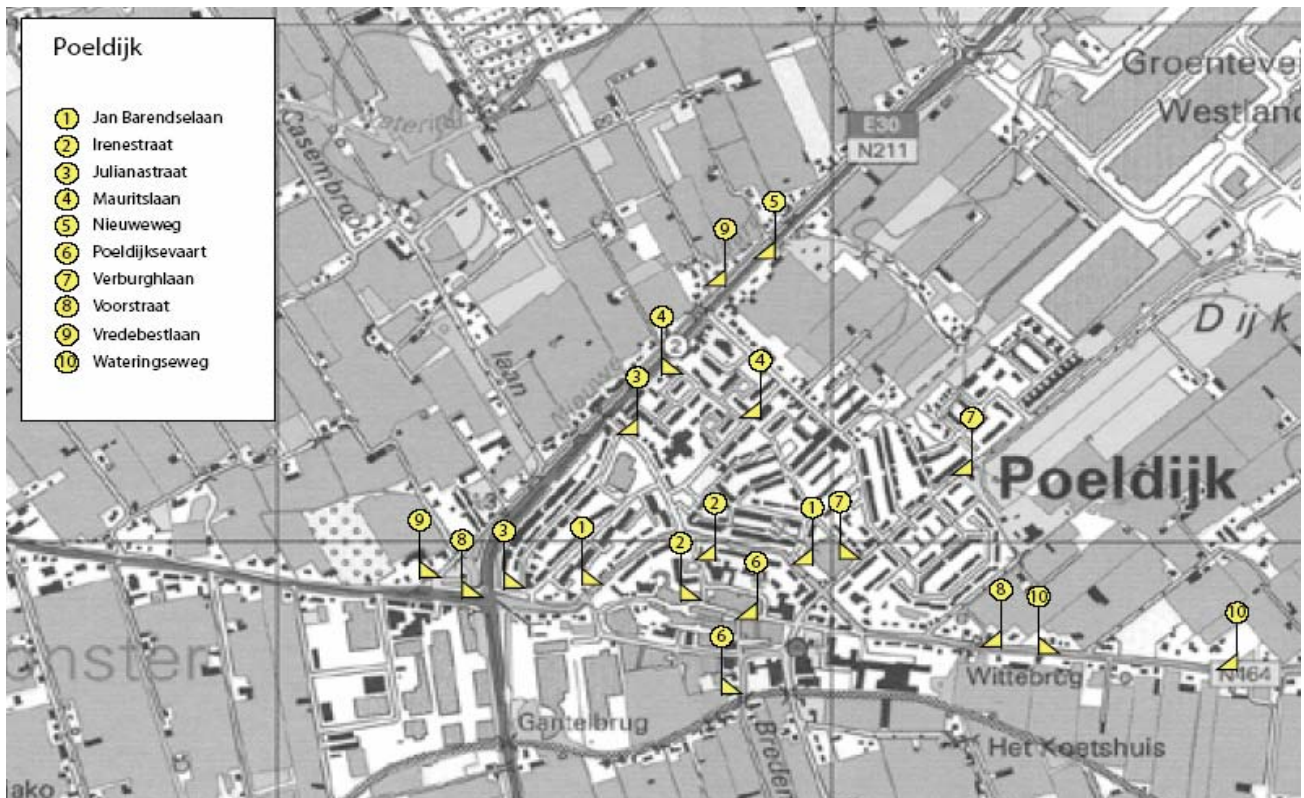
heeft VROM aan de gemeente Westland een bedrag van **€ 176.700,00** ter beschikking gesteld. Het bedrag wordt in vier gelijke termijnen uitgekeerd in 2004, 2005, 2006 en 2007.

#### Slot

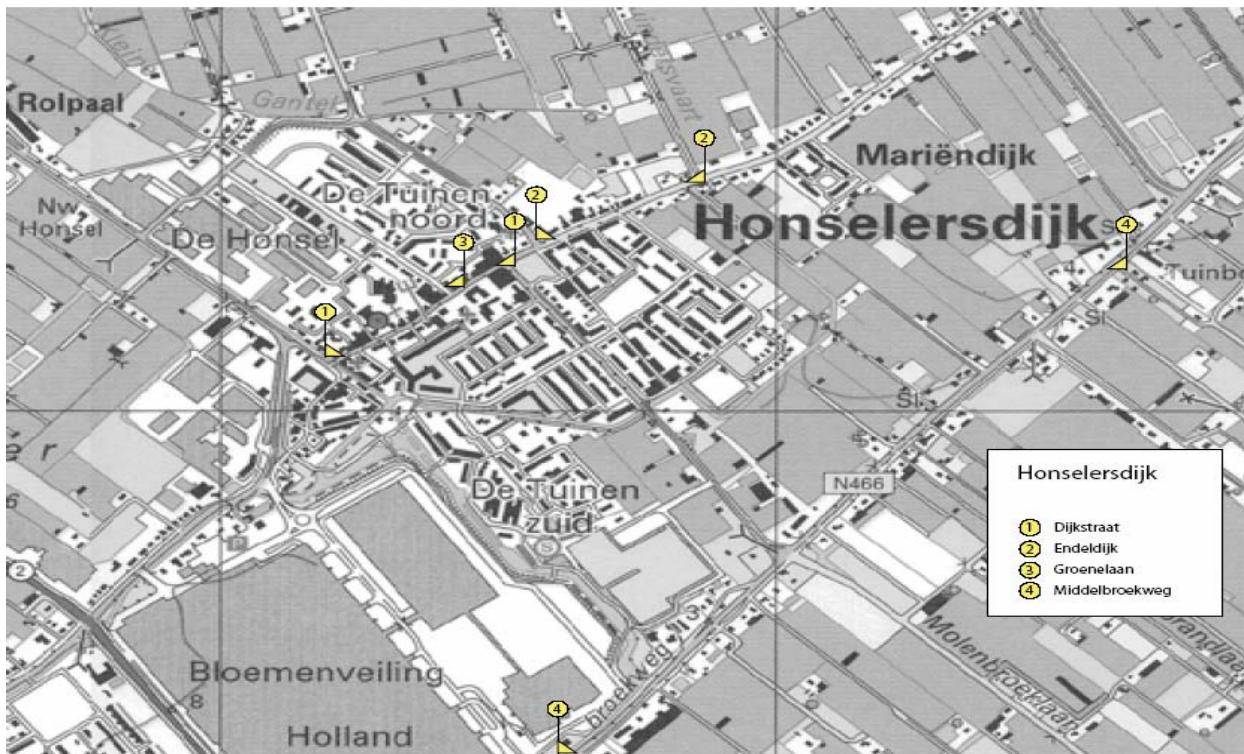
Zo kan het thema Geluid vroegtijdig meedenken met ontwikkelingen. Dit biedt vooral kansen, omdat meedenken met ontwikkelingen kan voorkomen, dat achteraf moet worden gecorrigeerd.



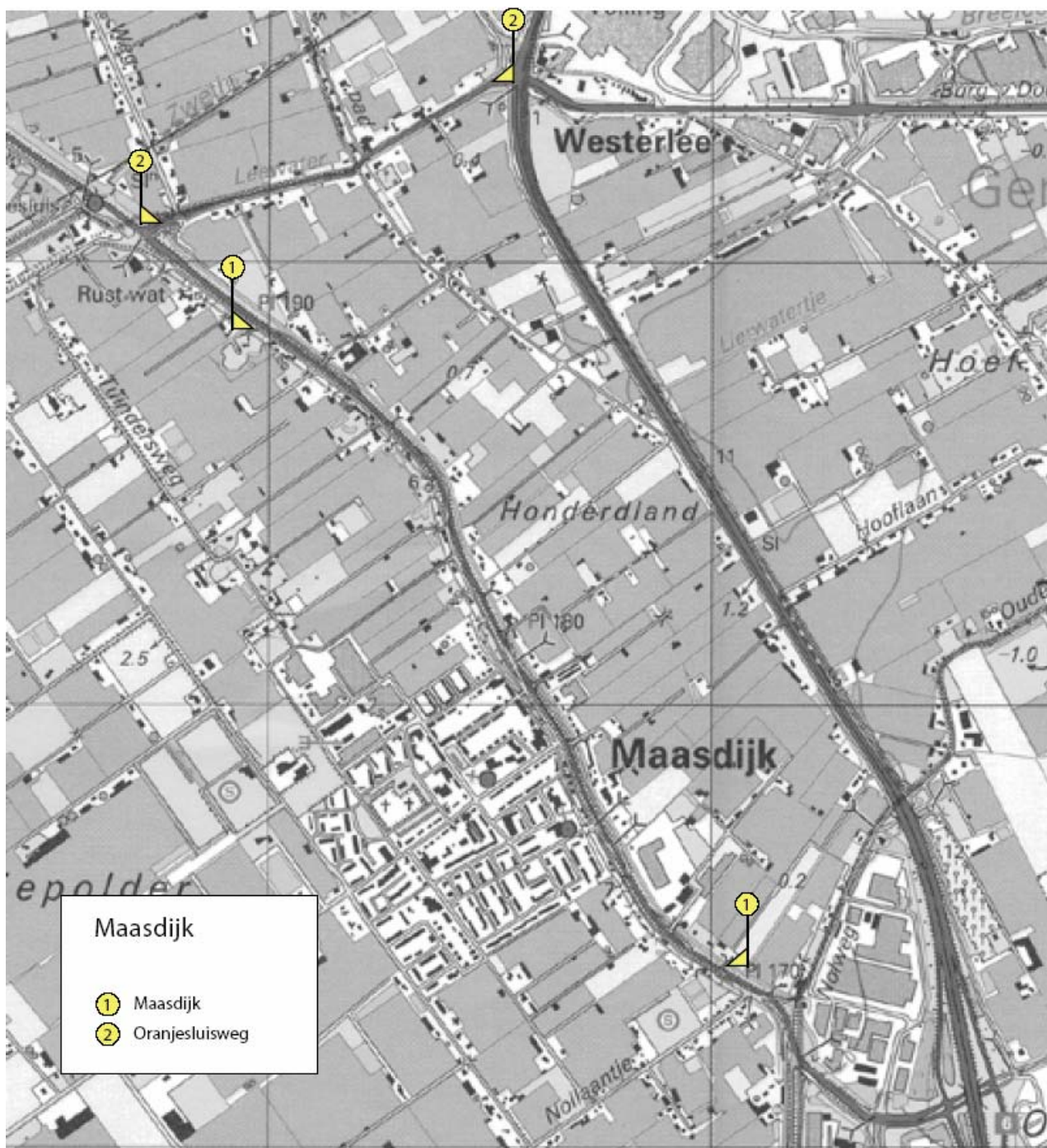


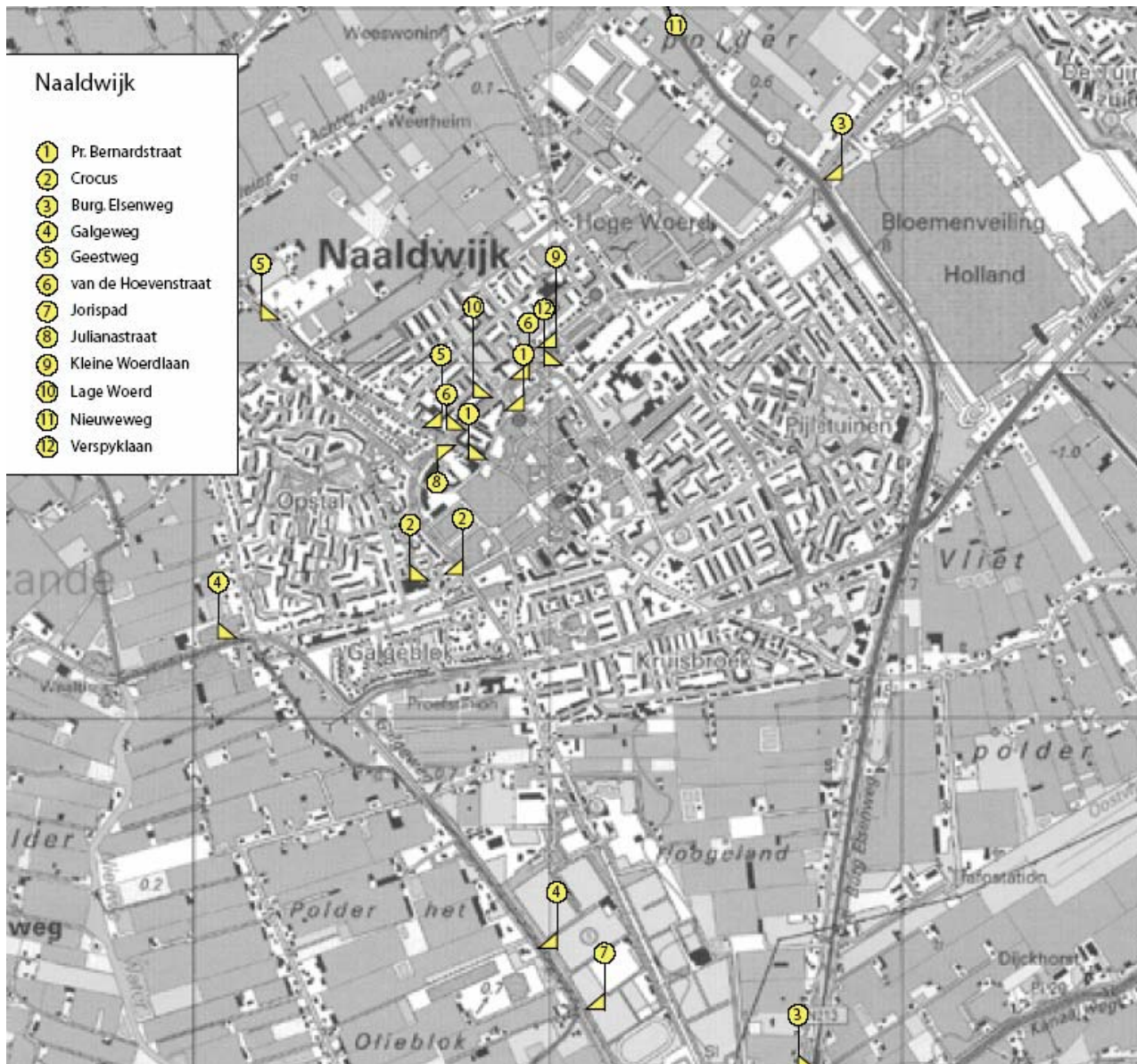














**6.3. Bijlagen beleidsplannen:**

- 02/08 Verkeersveiligheid en wegencategorisering
- 03/08 Goederenvervoer en mobiliteitsmanagement
- 04/08 Fiets
- 05/08 Openbaar vervoer
- 06/08 Parkeren en parkeerfonds
- 07/08 Parkeernorm
- 08/08 Kaartbijlage

# VERKEERSVEILIGHEID

als onderdeel van WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief



## Inhoudsopgave

1.	Visie .....	2
2.	Doelstellingen van hogere overheden .....	2
	2.1. Rijksoverheid .....	2
	2.2. Provincie Zuid Holland .....	3
	2.3. Stadsgewest Haaglanden .....	3
3.	Gemeentelijke doelstellingen .....	4
	3.1. Pijler 1: Verkeersveilige Infrastructuur. ....	4
	3.1.1. Beleidsuitvoering: Implementatie Essentiële Herkenbaarheidskenmerken .....	5
	3.2. Pijler 2: Verkeers educatie/ voorlichting .....	5
	3.2.1. Acties: educatie/ gedragsbeïnvloeding .....	6
	3.2.2. Permanente educatie inzet verkeersleerkracht .....	6
	3.2.3. School-thuis route enquête .....	7
	3.2.4. Ondersteuning 3VO vanuit gemeente .....	7
	3.2.5. Snelheids Informatie Display/verkeerstellers .....	7
	3.3. Pijler 3: Handhaving .....	8
4.	Ongevallen analyse .....	9
	4.1. Ontwikkeling van ongevallen door de jaren heen .....	9
	4.2. Blackspots .....	9
	4.3. Verschillen per wegtype .....	11
	4.4. Verschillen naar bestuurder .....	12
	4.5. Weersomstandigheden .....	13
	4.6. Conclusie .....	13
5.	Strategie .....	14
	5.1. Inrichting van de weg/ infrastructuur continueren en intensiveren. ....	14
	5.2. Gedragsbeïnvloeding continueren/ intensiveren.....	14
	5.3. Handhaving .....	15
6.	Financiering.....	16
7.	Monitoring .....	16



## 1. Visie

Mobiliteit is niet alleen een drager van economische groei, maar ook een maatschappelijke behoefte. Mobiliteit is een verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijden van mobiliteit zou dan ook betekenen: bestrijden van maatschappelijke behoeften. Dat is noch gewenst noch effectief. Daarom kiezen de overheden ervoor om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden.

Westland is sterk afhankelijk van een goede autobereikbaarheid. Goederenvervoer heeft de hoogste prioriteit in dit gebied. Om ruimte te houden voor goederenvervoer is het wenselijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Door een goed functionerend OV- net en fietsnetwerk kan onnodige automobilititeit afnemen. Naast deze goede bereikbaarheid is een verkeersveilige infrastructuur van net zo'n groot belang.

Menselijk handelen is van grote invloed op de verkeersveiligheid. Bewustwording van het eigen gedrag in het verkeer is daarom noodzakelijk. Naast investeren in verkeersveilige infrastructuur en technologische ontwikkelingen blijft het van groot belang om te investeren in de mensgerichte kant van verkeersveiligheid.

## 2. Doelstellingen van hogere overheden

### 2.1. Rijksoverheid<sup>1</sup>

De Nederlandse overheid werkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid in een zodanig tempo dat de positie in de top van de Europese Unie behouden blijft. Ondanks deze koppositie was in 2000 4% van de sterfte toe te rekenen aan verkeersongevallen. In de leeftijdsgroep 15-24 jaar is het zelfs de grootste doodsoorzaak<sup>2</sup>. Toch is Nederland goed op weg. Ten opzichte van 1970 was in 2001 het aantal verkeersdoden al met 60% gedaald. Maar het kan nog beter. Voor 2010 is het beleid erop gericht het aantal doden en ziekenhuisgewonden terug te brengen tot respectievelijk 900 en 17.000. Een daling van 15% (doden) en 7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Deze doelstelling vormt gezien de verwachte groei van de mobiliteit, met name in het goederenvervoer, en de vergrijzing van de verkeersdeelnemers een majeure opgave. In 2003 waren er nog 1088 doden te betreuren. In 2004 volgde een spectaculaire daling tot 881 doden. Er is geen verklaring te geven voor deze grote daling. Vooral nog houdt het SWOV, het rijks-kennisinstituut op het gebied van verkeer, het op 'toeval'. Dergelijke abrupte dalingen zijn vaker voorgekomen zonder stand te houden. Alle ogen in verkeersveiligheidsland zijn nu gericht op de uitkomst van 2005 om te zien of het een eenmalige lage score was of een nog niet te verklaren trendbreuk.

De speerpunten van het rijk zijn gericht op het veilig inrichten van de infrastructuur, het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers via campagnes, het bevorderen van voertuigtechnologie en het ontwikkelen van instrumenten voor veilig goederenvervoer.

---

<sup>1</sup> Bron: Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid

<sup>2</sup> Bron: CBS doodsoorzakenstatistiek



## 2.2. Provincie Zuid Holland<sup>3</sup>

De provincie wil voor 2010 de volgende doelstelling realiseren; Het aantal verkeersdoden en –ziekenhuisgewonden in 2010 moet (vergeleken met het basisjaar 1998) in Zuid-Holland afnemen met respectievelijk 34% en 27%. Procentueel lijkt dit meer dan het rijksbeleid door het eerdere basisjaar. Deze taakstelling is voor Zuid-Holland exclusief de kaderwetgebieden. Als kaderwetgemeente is het Westland niet gebonden aan deze taakstelling.

De speerpunten waar de provincie op inzet zijn implementaties van Duurzaam Veilig en inzet op gedragsbeïnvloeding.

## 2.3. Stadsgewest Haaglanden<sup>4</sup>

Het stadsgewest vertaalt de rijksdoelstelling uit de Nota Mobiliteit naar de regio en streeft naar:

- Minimaal 15% reductie van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2002; van 36 naar maximaal 31 verkeersdoden per jaar.
- Minimaal 7,5% reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002: van 353 naar maximaal 327 per jaar.

Deze doelstellingen zijn op zijn minst een uitdaging. Afgezet tegen het aantal inwoners of voertuigkilometers per jaar is het stadsgewest al veel veiliger dan andere gebieden in Nederland. Door de drukkere wegen zijn de problemen bij incidenten en daarmee de maatschappelijke kosten ook groter/hoger.

De speerpunten waar het Stadsgewest op inzet zijn:

- Duurzaam Veilig verder implementeren
- de verkeerseducatie intensiveren
- veiliger goederenvervoer.

Daartoe ontwikkelt het stadsgewest educatiepakketten en stelt deze ter beschikking. Tevens ondersteunt het stadsgewest initiatieven met subsidiemogelijkheden.

---

<sup>3</sup> Bron: PVVP 2002-2010 beheerst groeien

<sup>4</sup> Bron: Regionale Nota mobiliteit Haaglanden, naar een beter bereikbare regio.





### 3. Gemeentelijke doelstellingen

Het is van groot belang dat het verkeers- en vervoerssysteem in het Westland veiliger wordt. De persoonlijke gevolgen van verkeersonveiligheid zijn ingrijpend en de maatschappelijke kosten hoog.

Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt vorm op basis van drie pijlers: infrastructuur, educatie/voorlichting en handhaving. Voor alle drie de pijlers willen wij het beleid en de investeringen intensiveren. Dit is nodig om de doelstelling te kunnen bereiken en vast te houden.

- Westland heeft samen met de regionale partners de intentie uitgesproken om ervoor te zorgen dat in 2010 in de regio 15% minder dodelijke slachtoffers vallen en 7.5 % minder slachtoffers in het ziekenhuis hoeven te worden behandeld (basisjaar 2002).
- Een integraal verkeers- en vervoersbeleid opstellen waarbinnen permanente verkeerseducatie een belangrijke plaats inneemt.

De doelstelling van 15% minder dodelijke slachtoffers en 7,5 % minder ziekenhuisopnames is en blijft, gelet op het feit dat de autonome groei en intensiteit op het wegennet zal toenemen (groei personenmobiliteit 2000-2020 + 20% en groei goederenvervoer tussen 40 en 80%), een ambitieuze doelstelling.

Sinds de jaren negentig is met de landelijke invoering van het concept Duurzaam Veilig (DV) de inzet voor verkeersveiligheid geïntensiveerd. In de eerste fase DV is met succes een groot aantal infrastructurele projecten uitgevoerd. In de huidige tweede fase ligt de focus op de hoofdinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Duurzaam Veilig blijft voor Westland de rode draad van het beleid.

Gelet op het wederzijdse belang van verkeersveiligheid werken het stadsgewest, de provincie Zuid Holland en Westland samen om de doelstellingen te bereiken.

#### 3.1. Pijler 1: Verkeersveilige Infrastructuur.

In 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Unie van Waterschappen, het Interprovinciaal Overleg en het Rijk een gezamenlijk akkoord gesloten voor het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Hierin staan afspraken over maatregelen die het verkeer structureel veiliger moeten maken. Een belangrijk onderdeel van dit Startprogramma is het categoriseren van wegen. Dit betekent dat de wegen worden ingedeeld naar de functie die zij vervullen. Elke wegcategorie heeft haar eigen karakteristieken qua snelheidsregime, intensiteiten, risicobeeld.

De vormgeving van het wegennet moet binnen DV aan drie veiligheidsprincipes voldoen:

- de weg is zo ingericht dat deze zijn functie goed kan vervullen;
- de weg is zo ingericht dat er dezelfde soorten verkeer rijden (overeenkomst in richting, snelheid en/of massa);
- de weg is zo ingericht dat de weggebruikers zich voorspelbaar gedragen.

Het is van belang dat de verkeersinfrastructuur zodanig wordt ingericht en functioneert dat de kans op een ongeval drastisch wordt beperkt. Als zich een ongeval voordoet, dient de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk te worden uitgesloten.

In een vertaling van theorie naar praktijk komt dit op het volgende neer. Als eerste moet het karakter van een weg duidelijk zijn zodat zowel de weg als het gedrag van de weggebruikers voorspelbaar wordt. Waar met een hoge snelheid gereden wordt, dient de richting en massa van de gebruikers overeen te komen. Als de richting van het verkeer niet eenduidig is (uitrit/kruising) dan dient de snelheid(sverschil) laag te zijn. Wegen, waar met hoge snelheid (50 of 80 km/u) wordt gereden, mogen geen uitritten hebben waar onverwacht



verkeer uit kan komen. Uitwisseling vindt geconcentreerd plaats op kruispunten waar de snelheid laag is (rotonde) of het verkeer in tijd wordt gescheiden (verkeerslicht). Wegen die bestemd zijn voor 30 of 60 km/u mogen wel uitritten hebben, maar moeten een dusdanige vormgeving hebben (zijn ingericht) dat de maximumsnelheid geldend voor dat wegvak bij een normaal verkeersgedrag niet kan worden overschreden. Omdat is gebleken dat bestuurders zich niet laten beïnvloeden door borden is het noodzakelijk om fysieke maatregelen te treffen om het te hard rijden onmogelijk te maken.

Naast het inrichten van 30-km-zones in de afgelopen jaren hebben de fietsers, net als in de rest van Europa, komend van rechts voorrang gekregen en zijn de bromfietzers binnen de bebouwde kom op de rijbaan gekomen om de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers te verkleinen en de voorspelbaarheid van het verkeer te vergroten.

Het wegcategoriseringsplan waarin de gewenste wegcategorieën en snelheden aangegeven zijn binnen de gemeente Westland, is bijgevoegd als los document.

### 3.1.1. *Beleidsuitvoering: Implementatie Essentiële Herkenbaarheidskenmerken*

De praktijk leert dat veel weggebruikers niet weten welk snelheidsregime er op een traject heerst en daardoor ook vaak te snel rijden. Snelheid is een belangrijke ongevaloorzaak. Naast actieve inzet op snelheidshandhaving is landelijk afgesproken dat alle wegen van zgn. Essentiële herkenbaarheidskenmerken (EHK's) voorzien worden. Daarmee is aan de wegmarkering het snelheidsregime af te lezen.

## 3.2. **Pijler 2: Verkeers educatie/ voorlichting**

Een tweede pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is educatie en voorlichting. Infrastructurele maatregelen bereiken niet het gewenste effect als verkeersdeelnemers de maatregelen niet begrijpen of accepteren. De menselijke factor in het verkeer is van groot belang. Het overgrote deel van de verkeersongevallen is het gevolg van menselijk falen. De kennis, de vaardigheid en de houding van de individuele weggebruiker verdient onze aandacht.

Om die kennis, vaardigheid en houding te beïnvloeden is het zinvol om naast een actieve opstelling op het gebied van de infrastructuur ook actief in te zetten op de gedragsbeïnvloeding van de individuele weggebruiker. Het is wenselijk om zoveel mogelijk alle leeftijdscategorieën te benaderen voor verkeersveilig gedrag.

De keuzes voor de te benaderen doelgroepen wordt op basis van een rationele afweging gemaakt. Daarbij wordt er op het gebied van educatie en praktische vaardigheden vooral ingestoken op educatie bij scholieren. Dit is de groep die het langste voordeel heeft van de extra kennis en kunde en die het makkelijkst te bereiken is via de scholen.

Bij de keuze voor de in te zetten middelen en methoden staat effectiviteit voorop: wat is de meest effectvolle en aansprekende manier om de doelgroep te bereiken? Voor jonge kinderen wordt het lesmateriaal meer spelenderwijs aangeboden, bij oudere kinderen gaat het meer om de informatie en bij ouderen wordt er vooral gelet op de voor het autorijden benodigde capaciteiten en ingesleten gewoontes.

Een effectief educatiebeleid vraagt om monitoring om vast te stellen of campagnes en projecten effect hebben voor wat betreft het bereik en de gewenste verandering in houding en gedrag.

## 3.2.1. Acties: educatie/ gedragsbeïnvloeding

Kinderen (basisonderwijs)	Jongeren (16-19 jaar)	19 tot 55 jaar	Ouderen vanaf 55 jaar
het fietsverkeerexamen (theorie en praktijk)	Brom normaal	opfriscursus theorie examen	BROEM-dagen
de actie trapvaardig			
straatspeeldag			
verkeersmysterieospel			
dode hoek project			
Verkeersleerkracht			
Verkeersouders			
Verkeerskalender			
Schoolbrengdag			

Om het gedrag op de weg te beïnvloeden zijn er langs de gemeentelijke wegen ook campagneborden geplaatst. Deze wisselen om de zoveel maanden. De campagnes waar in het Westland op wordt ingezet zijn de volgende:

A: Wij gaan weer naar school	B: Gordels en snelheid	C: Alcohol BOB	D: Verlichting
			

In 2005 heeft de gemeente alle campagneborden met bijbehorende frames geharmoniseerd. Dit heeft geleid tot kostenreductie bij de afdeling BOR en benadrukt de boodschap die we als wegbeheerder uitstralen.

## 3.2.2. Permanente educatie inzet verkeersleerkracht

De verkeersleerkracht is geen vakleerkracht die zelfstandig een vak uitoefent, maar een leerkracht die met een speciale taak en aanstelling aanvullende activiteiten verricht. Hij/zij



onderwijst in praktische verkeerseducatie. De verkeersleerkracht kan bijvoorbeeld met de kinderen de school-thuis route oefenen of andere gevaarlijke punten bij o.a. sportverenigingen.

De verkeersleerkracht is sinds februari 2005 actief op de scholen De Gantelhof te Poeldijk en de Eben-Haëzerschool te 's Gravenzande. De eerste 3 jaar wordt de verkeersleerkracht vanuit Haaglanden gesubsidieerd, na 3 jaar wordt het project geëvalueerd en zal indien nodig een bijdrage van de gemeente gevraagd worden.

### 3.2.3. *School-thuis route enquête*

Om inzicht te krijgen in de school-thuisroute van schoolgaande kinderen van de basisscholen in de gemeente Westland houdt de gemeente een enquête onder deze doelgroep. Het doel hiervan is om een bijdrage te leveren aan de inventarisatie van verkeersonveilige situaties die door ouders en/of verzorgers en kinderen worden ervaren. Het verhoogt het bewustzijn van ouders en leerlingen over de gevaren van het verkeer en biedt soms tevens de mogelijkheid om met relatief eenvoudige oplossingen knelpunten op te lossen. In de enquête komen vooral de volgende vragen aan bod: Hoe vindt u de aandacht van de school / gemeente ten aanzien van de verkeersveiligheid? Kent u het begrip verkeersouder en zijn/haar taken? Waarvan ondervindt u hinder op de route of in de directe schoolomgeving? Wat vindt u gevaarlijk op de route of in de directe schoolomgeving? Wat schat u in als mogelijke oplossingen? De resultaten worden met de school besproken waarna indien nodig maatregelen worden getroffen om de route veiliger te maken.

### 3.2.4. *Ondersteuning 3VO vanuit gemeente*

Binnen de gemeente Westland zijn een dertigtal verkeersouders actief op het gebied van verkeersveilige schoolomgeving. De verkeersouder is een project van 3VO. Verkeersouders vormen voor de school, de ouders en de gemeente en politie een aanspreekpunt over verkeerszaken. Middels verkeersouders willen we de vaardigheden en het verkeersgedrag van kinderen en de betrokkenheid en bewustwording van ouders structureel verbeteren. Tevens geven ze ondersteuning van de theoretische en praktische verkeerseducatie op de scholen.

### 3.2.5. *Snelheids Informatie Display/verkeerstellers*

Omdat de ingezetenen van een voertuig door diverse maatregelen (o.a. airbag) steeds beter worden beschermd, wordt in eerste instantie ingezet op bescherming van de zwakste verkeersdeelnemers; kinderen, ouderen en fietsers. Het voorkomen van ongevallen en het beperken van de gevolgen van een ongeval door lagere snelheden is hierbij het belangrijkste oogmerk. Een visuele snelheidsvermelding die ook voor omstanders zichtbaar is, is een effectief middel voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

De snelheidsinformatiedisplay heeft een tweeledige functie:

- Bestuurders worden erop geattendeerd dat ze te hard rijden. De omstanders zien dit ook waardoor sociale controle mogelijk wordt. Dit werkt vooral wanneer een beperkte groep gebruik maakt van de route zoals bij scholen of in woonstraten.
- De display heeft de mogelijkheid om alle verzamelde gegevens via de computer uit te lezen. Zo krijgen we informatie over de verkeersintensiteiten in de straat en het percentage dat te hard rijdt.

De gemeente Westland heeft in 2005 een tweede display aangeschaft en zal vooral op de erftoegangswegen en schoolroutes dit instrument gebruiken om bij autobestuurders de snelheid aan te geven. Daartoe rouleren de displays over vele locaties.



De verkeerstellers geven informatie over het aantal verkeersbewegingen. Daarbij kan niet alleen de hoeveelheid maar ook de snelheid en soort van het verkeer gemeten worden. Deze gegevens worden gebruikt voor verkeersprognoses en geluidsberekeningen. Ook de politie maakt gebruik van deze gegevens om gericht te kunnen controleren.

### **3.3. Pijler 3: Handhaving**

De derde pijler van het verkeersveiligheidsbeleid is de handhaving. De gemeente heeft geen directe invloed op de prioriteitsstelling van politie en justitie.

Op het gebied van de verkeershandhaving spelen de politie Haaglanden, het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM, landelijk) het Openbaar Ministerie in Haaglanden (OM) en de wegbeheerders een belangrijke rol. De start van het Regionaal Handhavingsteam Verkeer (RHTV) Haaglanden in 2000 heeft de samenwerking tussen politie Haaglanden, BVOM, OM, wegbeheerders en stadsgewest Haaglanden versterkt. De extra inzet voor verkeershandhaving binnen het RHTV bovenop de normale inzet verkeer binnen het korps Haaglanden heeft goede resultaten opgeleverd en wordt de komende vier jaren voortgezet. Westland is evenals de andere wegbeheerders in de regio lid van de stuurgroep RHTV. In dit gremium wordt afgesproken op welke trajecten de extra handhavinginzet zich gaat richten en worden de resultaten teruggekoppeld.

Het verhogen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, zal ook in 2006 en volgende jaren prioriteit hebben bij de verkeershandhaving door de politie. Lokale behoeften zullen leidend zijn voor de inzet van de politie. Door de gebiedsgebonden teams en het Regionaal Verkeershandhavingsteam (RVHT) zal op de zogenaamde 'black spots' intensief en effectief gecontroleerd worden. Daarnaast zullen de verplichte landelijke trends (verkeerscampagnekalender), de landelijke speerpunten en het handavingsconvenant met het Openbaar Ministerie (alcohol, gebruik gordels, bromfiets, agressief rijgedrag/afstand houden, fietsverlichting) nauwgezet worden toegepast. Daarbij zal er een koppeling zijn tussen de inspanningsverplichtingen op districtsniveau en de beschikbare controlemiddelen.

Tevens wordt er in 2006 naar de mogelijkheden gekeken om samen met de afdeling handhaving positieve gedragsbeïnvloeding bij sportcomplexen en scholen uit te voeren.



## 4. Ongevallen analyse

Door middel van de ongevallenregistratie die de politie bijhoudt en verwerkt wordt door de rijksoverheid, is het mogelijk om de ongevallen binnen de Gemeente Westland te analyseren. De analyse biedt een goede steun in het concretiseren van de grootte van de problemen. Over het algemeen worden alcohol in het verkeer, te hoge snelheid en slecht zicht als dé veroorzakers van onveiligheid gezien. Nu kan duidelijk gemaakt worden welke rol deze elementen in het verkeer hebben. Aan de hand van deze analyse kan ook effectief worden ingezet op campagnes en handhaving.

Bij de analyse moet rekening gehouden worden met de beperkingen van het systeem. Wat niet is opgegeven tijdens de beschrijving van het ongeval, komt ook niet terug uit de analyse. Zo kan het voorkomen dat het totaal van alle ongevallen bij alle snelheden anders is dan het totaal van alle ongevallen bij alle weersomstandigheden. Indien bij één van beide kenmerken geen waarde is genoteerd, dan zal deze ook niet meer in de analyse voorkomen en kunnen er afwijkingen optreden.

Een ander probleem bij een dergelijke analyse is dat 'toeval' een grotere rol speelt als de aantallen kleiner worden. Bij de grote aantallen van blikshade (Ums in de overzichten), valt de rol van het toeval tegen zichzelf weg. De 'fout' wordt even vaak naar boven als naar beneden gemaakt. Bij kleine aantallen is dit echter niet het geval waardoor een trend veel moeilijker waar te nemen is.

### 4.1. Ontwikkeling van ongevallen door de jaren heen

De landelijke trend van een daling in het aantal ongevallen is ook in het Westland zichtbaar. Het totale aantal ongevallen is zelfs spectaculair gedaald tot maar 1/3<sup>de</sup> in 2003 ten opzichte van 1999. Dit wordt echter voor het grootste gedeelte veroorzaakt door een daling in blikshade. Het aantal ongelukken met letselschade is gehalveerd. Bij de dodelijke ongelukken is door de variatie in aantallen nog geen trend waarneembaar.

**Tabel 1: Verloop ongevallen naar jaartal**

Verloop ongevallen naar jaartal				
Jaar ongeval	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
1999	7	107	614	728
2000	5	109	529	643
2001	.	97	457	554
2002	1	81	378	460
2003	5	55	199	259
<b>Ongevallen</b>	<b>18</b>	<b>449</b>	<b>2177</b>	<b>2644</b>

### 4.2. Blackspots

Blackspots zijn wegvakken of kruisingen waar beduidend meer dan normaal ongelukken plaatsvinden. De definitie van een blackspot onder de diverse organisaties varieert op het punt van de weegfactoren tussen dodelijke, letsel en blikshade ongevallen. Dodelijke ongevallen worden zwaarder geschat dan blikshade, maar hoeveel zwaarder is een punt van discussie.

In dit stuk wordt een blackspot gedefinieerd als een wegvak of kruising waar, in de laatste 3 jaar, 6 ongevallen (waarvan 3 of meer met letsel) plaats heeft gevonden.



**Tabel 1a: Overzicht blackspots Westland, meetperiode 2001-2003**

straatnaam	straatnaam	soort	Wegbeheerder	Dode- lijk	Let- sel	UMS	Totaal
Middel Broekweg	Middel Broekweg	wegvak	Provincie		3	21	24
Wippolderlaan	Laan van Wateringse veld	Kruising	Provincie		5	12	17
Wippolderlaan	Veilingroute	Kruising	Provincie	1	3	11	15
Burg Elsenweg	Oranjesluisweg	Kruising	Provincie		3	11	14
Burg. Elsenweg	Dijkweg	Kruising	Provincie		4	9	13
Nieuwe weg	Nieuwe weg	Wegvak	Provincie		6	6	12
Nieuwe weg	Nieuwe weg	Wegvak	Provincie		3	8	11
Secr. Verhoeffweg	Anjerlaan	Kruising	Gemeente		3	8	11
Naaldwijkseweg	Naaldwijkseweg	Wegvak	Provincie		5	5	10
Burg. Vd Goesln	Burg. Vd Goesln	Wegvak	Provincie		3	7	10
Anjerlaan	Kruisweg	Kruising	Gemeente		3	7	10
Naaldwijkseweg	Galgeweg	Kruising	Provincie		3	6	9
Galgeweg	Galgeweg	Wegvak	Provincie		3	6	9
Grote achterweg	Grote Woerdlaan	Kruising	Provincie		3	6	9
Burg. Elsenweg	Oranjesluisweg	Kruising	Provincie		3	6	9
Middel Broekweg	Middel Broekweg	Wegvak	Provincie		3	5	8
Maasdijk	Maasdijk	Wegvak	Provincie		4	4	8
Grote Woerdlaan	Verspycklaan	Kruising	Gemeente		3	4	7
Maasdijk	Wouterseweg	Kruising	Provincie		4	3	7
Ambachtsweg	Noordweg	Kruising	Gemeente		3	4	7
Dr. Weitjenslaan	Nieuwe weg	Kruising	Provincie		4	2	6
Irenestraat	Nieuwe weg	Kruising	Provincie		4	2	6
Koningin Julianaweg	Monsterseweg	Kruising	Provincie		3	3	6

Het overgrote deel van de blackspots bevindt zich op de provinciale wegen. Dit is niet opmerkelijk omdat op deze wegen de meeste verkeersbewegingen plaatsvinden. Deze punten worden meegenomen in overleg met de Provincie.

De Anjerlaan valt op omdat deze laan aan beide aansluitingen met het overige wegennet een blackspot heeft. De ongelukken die hier plaatsvonden komen voornamelijk uit 2001, vlak voor de herinrichting van de weg. Na de herinrichting is het aantal ongelukken aanmerkelijk afgenomen. Van 5 en 4 ongelukken in 2001 naar 2 en 2 ongelukken in 2003. Opvallend is dat slechts twee van de punten een rotonde zijn. Het aantal ongelukken op de kruising Ambachtsweg/Noordweg is zodanig afgenomen na de aanleg van de rotonde dat deze kruising voor de periode 2002-2004 niet meer op de lijst zal voorkomen. Het punt met Grote Woerdlaan/Verspycklaan vergt meer onderzoek voordat hier meer over gezegd kan worden. Wel is duidelijk dat het overgrote deel van de ongelukken in 2001 heeft plaatsgevonden. Met een voortzetting van de aantallen van 2002 en 2003 is er niet meer sprake van een blackspot.



#### 4.3. Verschillen per wegtype

Het soort weg is van invloed op de ongevalcijfers. De snelwegen zijn relatief veilig omdat iedereen dezelfde kant op rijdt met ongeveer de zelfde snelheid en massa. Maar als het fout gaat, gaat het door de hoge snelheid relatief vaker ook echt fout.

30 km -zones zijn relatief veilig. Het verkeer rijdt dwars door elkaar maar met een lage snelheid waardoor er vaker een ongeluk gebeurt, maar met minder gevolgschade.

Deze algemene waarheden gelden ook voor het Westland. De 60/70 en 80 km -wegen verwerken meer verkeer dan de andere wegen, maar scoren qua aantal ongelukken lager dan de 50 km wegen. Dit komt ook terug bij de splitsing tussen de ongevallen binnen en buiten de bebouwde kom. Een zeer verklaarbaar effect omdat de splitsing tussen 50km/u en hoger praktisch altijd het verschil tussen binnen en buiten de bebouwde komgrens aangeeft.

**Tabel 2 Ongevallen en doden binnen en buiten de bebouwde kom 1999-2003**

Bebouwing	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Binnen bebouwde kom	9	187	1139	1335
Buiten bebouwde kom	9	262	1038	1309
<b>Ongevallen</b>	<b>18</b>	<b>449</b>	<b>2177</b>	<b>2644</b>

**Tabel 3 Ongevallen naar snelheidsregime 1999-2003**

Maximum snelheid	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Woonerf	.	.	1	1
15-20 km/u	.	.	17	17
30 km/u	1	13	205	219
40 km/u	.	9	3	12
50 km/u	6	183	1011	1200
60-70 km/u	2	41	158	201
80 km/u	7	194	732	933
90 km/u	.	.	.	.
100 km/u	2	6	31	39
120 km/u	.	3	19	22
<b>Ongevallen</b>	<b>18</b>	<b>449</b>	<b>2177</b>	<b>2644</b>

Bij lage snelheden blijft het meestal tot blik schade beperkt. Dit is één van de belangrijkste winstpunten voor het principe van Duurzaam Veilig en de instelling van 30-zones heeft ruimschoots bijgedragen aan het verminderen van het aantal ongevallen met letsel of dodelijke afloop.

Het verschil in wegbeheer hangt binnen de gemeentegrenzen ook samen met de verschillen in snelheidsregimes en komgrenzen. Ook hier komt weer naar voren dat op wegen met hogere snelheden minder, maar relatief ernstiger ongelukken gebeuren.

**Tabel 4 ongevallen naar wegbeheerder 1999-2003**

Soort beheerder	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Gemeente	6	183	1131	1320
Provincie	10	258	993	1261
Rijk	2	8	53	63
Waterschap	.	.	.	.
Onbekend	.	.	.	.
<b>Ongevallen</b>	<b>18</b>	<b>449</b>	<b>2177</b>	<b>2644</b>

#### 4.4. Verschillen naar bestuurder

Behalve het snelheidsregime en de inrichtingsvorm van de weg, is een gedeelte van de veiligheid in het verkeer afhankelijk van de menselijke factor. Hoe gedraagt men zich in het verkeer?

Één van de factoren is de mate waarin men aan het verkeer deelneemt. De mens is in zijn algemeenheid het meest mobiel vanaf de tienerjaren tot aan het 40<sup>ste</sup> levensjaar. Dit komt terug in het risico dat men heeft op de betrokkenheid bij een ongeluk. In de onderstaande tabel wordt de betrokkenheid bij een ongeluk aangegeven ongeacht of men veroorzaker of slachtoffer was. Hierdoor vallen alle cijfers hoger uit maar ontstaat er geen verdubbeling omdat er ook eenzijdige ongelukken (met een boom, lantarenpaal of verkeerslicht) plaatsvinden.

**Tabel 5 ongevallen naar leeftijd bestuurders**

Groep											
Afloop	0 - 11	12 - 15	16 - 17	18 - 24	25 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	70 e.o.	Onbekend	Alle objecten
Dodelijk		1	1	5	13	3	1	2	3	9	38
Letsel	6	39	63	168	290	147	96	52	37	100	998
Ums	8	29	50	572	1274	495	382	183	112	1573	4678
Alle objecten	14	69	114	745	1577	645	479	237	152	1682	5714

Op het eerste gezicht lijkt het dat de groep van 25 tot 39 jaar verreweg het meeste aantal ongelukken overkomt. Na een deling door het aantal jaren van de leeftijdsklasse komt er echter een genuanceerder beeld naar voren, zie tabel 5a.

**Tabel 5a Gemiddeld aantal ongevallen naar leeftijdsklasse per leeftijdsjaar**

Groep	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69
# jaar	12	4	2	7	15	10	10	10
Letsel/jaar	0.5	9.8	31.5	24	19.3	9.6	5.2	3.7
Ongeval/jaar	1.2	17.3	57	106.4	105.1	64.5	47.9	23.7

Nu blijkt dat de mensen in de leeftijdsklasse 18 tot 24 zelfs nog meer risico lopen op een ongeluk. Daarbij is de verhouding tussen de aandelen in letselschade en dodelijke afloop ook in het nadeel van de jongere groepen. Hierbij werkt de kwetsbare positie van de (brom)fiets duidelijk mee in de statistieken. Ook voor de groep 16-17 geldt dit probleem, waarbij de overstap op de bromfiets een negatieve schok in de veiligheid betekent.

Er is ook onderzoek gedaan naar de vaak genoemde onveiligheidsdoorzaken snelheidsovertredingen en alcohol in het verkeer. Het aantal ongevallen waarbij alcohol een rol speelde is verrassend laag. Alcohol is in de gemeten 5 jaar duidelijk van mindere betekenis voor de verkeers(on)veiligheid in het verkeer.

**Tabel 6 ongevallen op oorzaak alcohol**

Afloop	Nvt	Geen alcohol	Wel alk geen art 8	Art 8 wvw	Onbekend	Ongevallen
Dodelijk	.	17	1	.	.	18
Letsel	.	428	6	12	3	449
Ums	173	1574	12	35	383	2177
Ongevallen	173	2019	19	47	386	2644



Dit kan niet gezegd worden van de factor snelheidsovertredingen. Een te hoge snelheid was de hoofdoorzaak van 3 van de 18 dodelijke ongelukken. Het aandeel blikshade en letselschade is daarbij vergeleken bijzonder laag.

**Tabel 7 ongevallen naar snelheid**

Afloop	Oorzaak te snel rijden
Dodelijk	3
Letsel	8
Ums	8
<b>Ongevallen</b>	<b>19</b>

#### 4.5. Weersomstandigheden

Als laatste wordt de omstandigheid benoemd waar we het minste invloed op kunnen uitoefenen, de lichtfactor. Er vinden evenveel dodelijke ongelukken plaats bij een slechte lichtfactor als bij een goede. Het aantal letselongevallen en blikshades zijn overdag echter beduidend hoger. De eerste conclusie zou zijn dat het veiliger is om 's nachts aan het verkeer deel te nemen dan overdag. Dit valt echter weg als we naar het aantal verkeersdeelnemers kijken. Tussen 7 en 19 uur wikkelt zich 80% van het verkeer af<sup>5</sup>. Dat betekent dat de 608 ongevallen door 20% van het verkeer veroorzaakt worden. Dit zou overeen komen met  $608 \cdot 4 = 2432$  ongevallen in het daglicht. Voor de dodelijke ongevallen betekent het zelfs dat men 's nachts een 4 keer zo grote kans heeft op een dodelijk ongeluk als overdag.

**Tabel 8 slachtoffers naar dagdeel/lichtgesteldheid**

Lichtgesteldheid	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
Daglicht	9	330	1435	1774
Schemer	1	21	86	108
Duisternis	8	91	401	500
Onbekend	.	7	255	262
<b>Ongevallen</b>	<b>18</b>	<b>449</b>	<b>2177</b>	<b>2644</b>

#### 4.6. Conclusie

De verlaging van de snelheid in woonwijken heeft bijgedragen aan de positieve ontwikkeling van de afgelopen jaren. De meest gevaarlijke wegen zijn de 50 km wegen. Het is dan ook het meest effectief om de inrichting daarvan vanaf nu prioriteit te geven. De effecten van de herinrichting van gebiedsontsluitende wegen en de snelheidsbeperkingen op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom van 80 naar 60km/u zijn nog niet zichtbaar veel van deze maatregelen zijn na 2003 ingevoerd, maar zullen zeker effect hebben op de ernst en het aantal van de ongevallen.

Verkeerseducatie en voorlichting lijkt uit de analyse het meest zinvol bij de risico-groepen jonge kinderen en 16-17 jarigen. De jonge verkeersdeelnemers, die net allerlei nieuwe vormen van verkeer onder de knie krijgen, vormen de grootste risicogroep. Daarbij verdienen extra controle-acties op fietsverlichting voor de donkere uren en brommervaardigheid de nodige aandacht.

<sup>5</sup> Bron: ASVV 2004, CROW



## 5. Strategie

Om de doelstelling te halen dient actief op de 3 speerpunten ingezet te worden. Daarvoor is het nodig dat Westland deze zal continueren en/of intensiveren. Om optimaal gebruik te kunnen maken van bestaande subsidieregelingen is het wenselijk de middelen voor verkeersveiligheid als volgt in te delen; 70% infrastructuur, 30% gedragsbeïnvloeding.

### 5.1. Inrichting van de weg/ infrastructuur continueren en intensiveren.

Het is niet mogelijk om alle wegen van de hoofdinfrastructuur gelijk aan te passen conform het wegencategoriseringsplan van de gemeente Westland. Daarom wordt de volgende strategie ingezet.

#### *Binnen de bebouwde kom*

Vooralsnog is de insteek om de aanpassing zeer sober te doen door alleen de aansluitingen van 30 en 50 km/u wegen van een poortconstructie te voorzien en eventuele drempels in 30-zones in het herbestratings/onderhoudsprogramma mee te nemen.

De 50 km/u wegen verdienen extra aandacht. Aansluitingen tussen 50 km/u wegen worden bij voorkeur uitgevoerd in een rotonde of een VRI. Het verkeer wordt zoveel mogelijk gescheiden door - conform het fietsbeleid- fietsstroken aan te leggen.

#### *Buiten de bebouwde kom*

De aanpassingen zullen sober en doelmatig zijn. In eerste instantie zal alleen belijning en bebording worden aangebracht. In 60 km gebieden wordt terughoudend met drempels omgegaan, andere snelheidsremmers hebben de voorkeur.

#### *Rond scholen*

Rondom scholen wordt het project "Een Veilige School thuis route gecontinueerd. Het verblijven staat hier centraal indien nodig zullen hier extra fysieke maatregelen worden getroffen om de maximum snelheid af te dwingen.

### 5.2. Gedragsbeïnvloeding continueren/ intensiveren.

1. Westland zal de huidige projecten op het gebied van verkeerseducatie op basisscholen **continueren**.
  - Verkeersleerkracht (4-12 jaar). Hieronder vallen o.a. het Project Motorische Fietsvaardigheid voor groep 4 en het project Fietsen in de wijk voor groep 6;
  - Verkeersouders (4-12 jaar);
  - Verkeersexamen (4-12 jaar);
  - Groot Verkeersmysterie spel (4-12 jaar);
  - Verkeerskalender groep 1 tot en met 8;
  - Schoolbrengdag (4-12 jaar);
  - Dode hoek voor groep 7;
  - Trapvaardig voor groep 8.
2. Westland streeft ernaar de projecten op het gebied van verkeerseducatie op middelbare scholen (12-16 jarige) te **intensiveren**.  
 In het voortgezet onderwijs (VO) krijgt verkeer minder de aandacht dan in het primair onderwijs. Het VO kent geen ministeriële verplichting om in het rooster aandacht te besteden aan verkeer.



Eventuele speciale aandacht voor de bromfiets is mede afhankelijk van de door de minister voorgenomen zgn. "rijbewijsrevolutie". Vooralsnog willen we starten met twee projecten

- Dode hoek, in het voortgezet onderwijs;
- Bromfiets vaardigheid.

3. Westland zal de huidige projecten op het gebied van verkeersvoorlichting voor 25-60 jarigen **continueren**.

- Opfriscursus verkeertheorie;
- Broemdag;

4. Westland zet zich in een pilot te starten om verkeerseducatie op voorschoolse periode (0-4 jarigen) te starten

Op advies van het ROV en de onderwijsbegeleidingsdiensten in Haaglanden inventariseert het stadsgewest in een pilot de meerwaarde van verkeerseducatie in deze leeftijdsgroep en in de buitenschoolse opvang. Na de evaluatie bekijkt ze of deze pilotprojecten structureel regiobreed uitgevoerd gaan worden, Westland zal kijken of 1 van de naschoolse opvanglocaties hieraan medewerking wil verlenen.

5. Westland sluit zich aan bij Haaglanden om de veiligheid van goederenvervoer/vracht- en bestelverkeer te vergroten.

De landelijke Nota Mobiliteit vraagt de decentrale overheden om zich in te zetten voor de veiligheid rond het goederenvervoer. Kijkend naar de regio Haaglanden is het goederenvervoer voor de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid, economische vitaliteit van de regio en met name het Westland van groot belang is. Op landelijk niveau en in ROV-verband worden in samenwerking met de koepels goederenvervoer instrumenten en maatregelen ontwikkeld. Een voorbeeld daarvan is de aanpak "Safety Culture" (veiligheidscultuur: verkeersveiligheid een plek geven binnen de organisatie). Safety Culture laat de bedrijven en met name het management zien welke (financiële) voordelen zij kunnen behalen door structureel aandacht te besteden aan verkeersveiligheid. In aansluiting op eerdere initiatieven vanuit het ministerie bekijkt het stadsgewest samen met Westland waar evt. kansen zijn op het snijvlak tussen veiligheid en bereikbaarheid, bijv. een incentive-achtige aanpak op trajecten waar de bereikbaarheid een knelpunt vormt.

6. Westland zal het huidige project van 3VO/ de verkeersouder **continueren**.

Ter versterking van de band tussen de gemeente en de verkeersouders onderling is het wenselijk dat een structureel overleg (1x aan het begin van het schooljaar) met 3VO en de verkeersouders wordt opzet om de onderlinge bekendheid te bevorderen en een netwerk te vormen.

### 5.3. Handhaving

Op het gebied van handhaving zal Westland de samenwerking in het RHTV continueren. Samen met Politie Haaglanden, bureau Westland, zal gekeken worden naar mogelijkheden om de voorlichtingscampagnes met handhavingscampagnes te combineren. Daarbij wordt vooral ingezet op snelheid, gordelgebruik, helmgebruik, fietsverlichting, alcohol en agressief rijden/afstand houden.





## 6. Financiering

Financiën verkeersveiligheid: 50% subsidie

Haaglanden reserveert uit de BDU in totaal € 24.5 miljoen voor de periode 2005–2011 voor verkeersveiligheidsprojecten. Uit dit budget draagt Haaglanden 50% plus 16% VAT-kosten bij aan het aanpakken van verkeersveiligheidsprojecten van wegbeheerders in Haaglanden. (Bij de gedragsbeïnvloeding kunnen voor regionale prioriteitsprojecten afwijkende subsidiepercentages vastgesteld worden in de Vierjarenprogramma's.) Haaglanden gaat vooralsnog uit van het voortzetten van het huidige beleid voor de periode 2012–2015 e.v. en reserveert € 20 miljoen subsidiebudget op basis van de aangegeven percentages.

## 7. Monitoring

De gemeente heeft zelf verantwoordelijkheid hoe het geld ingezet zal worden. Echter ook het stadsgewest als subsidieverlener is verantwoordelijk voor de inzet van de gelden en de resultaten. Monitoring is daarbij een belangrijk instrument. Monitoring moet inzicht geven of het verkeersveiligheidsbeleid vruchten afwerpt, of de beleidsaccenten gehandhaafd of bijgesteld moeten worden, waar en hoe de ongevallen gebeurd zijn en in welke mate er aan de gedragsbeïnvloedingactiviteiten wordt deelgenomen. Op landelijk en op RNM-niveau worden de resultaten van alle verkeersveiligheidsinspanningen op hoofdlijnen gevolgd: Westland zal niet zelf monitoren, maar zal meeliften op de monitor van Haaglanden.

# CATEGORISERING WEGEN

Als onderdeel van het WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding: Categorisering wegen in het Westland .....	3
1.1.	Voorgeschiedenis .....	3
1.2.	Algemeen .....	3
2.	Categorisering van wegen in de gemeente Westland.....	4
2.1.	Erftoegangswegen (ETW) binnen de bebouwde kom (30 km/uur): .....	4
2.2.	Gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom (50 km/uur):.....	5
2.3.	Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur);.....	5
2.4.	Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur): .....	6
2.5.	Toegestane snelheidsovergangen .....	6
2.6.	Bedrijventerreinen .....	7
2.7.	Rotondes .....	7
2.8.	Verkeersdrempels: .....	8
2.9.	Wegversmallingen: .....	8
2.10.	In- en uitritten .....	8
2.11.	Bomen langs de wegen: .....	10
2.12.	Geluid- en luchtkwaliteit .....	10
3.	Essentiële wegkenmerken en uitgangspunten .....	12
3.1.	Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom: .....	12
3.2.	Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom: .....	13
3.3.	Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom: .....	15
3.4.	Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom: .....	19
4.	Wegencategorisering en de toekomst.....	22
4.1.	Hoofdroutes hulpdiensten: .....	22
4.2.	Routes openbaar vervoer: .....	24
5.	Categorisering wegen binnen de bebouwde kom per kern .....	26
5.1.	De Lier .....	26
5.2.	Heenweg .....	28
5.3.	's-Gravenzande .....	29
5.4.	Honselersdijk .....	33
5.5.	Kwintsheul .....	35
5.6.	Maasdijk .....	36
5.7.	Monster, Ter Heijde .....	38
5.8.	Naaldwijk.....	40
5.9.	Poeldijk .....	45
5.10.	Wateringen .....	47
6.	Wegen buiten de bebouwde kom .....	49
6.1.	Vlietpolder: .....	50
6.2.	Oude en Nieuwe Broekpolder: .....	51
6.3.	Kwintsheul en Wateringveldsepolder .....	52
6.4.	De Lier ten noorden N223 .....	54
6.5.	De Lier ten zuiden N223 .....	56
6.6.	Maasdijk, Oranjepolder, bedrijventerrein Coldenhove en Honderdland. ....	59
6.7.	Gebied rond Staelduinsebosch en Polder het Nieuweland.....	61
6.8.	Polders Hoogeland, Olieblok en Geestvaart.....	64
6.9.	Polder het Noordland. ....	66
6.10.	Polder Baakwoning. ....	68
6.11.	Polder Lange Stukken. ....	70
6.12.	Bospolder, De Poel en Tuinveld.....	72



6.13. Polder Westmade.....	74
6.14. Gebied tussen Poeldijk, Honselersdijk en Kwintsheul .....	77
7. Bijlagen:.....	80
7.1. Overzicht straatnamen behorende tot doorgaande routes voor de hulpdiensten.....	80
7.2. Overzicht busroutes .....	81
7.3. Overzichtkaart bestaande wegencategorisering (aug. 2005) .....	84
7.4. Bijlage Beleidsregels uitwegvergunningen Gemeente Westland 2006. ....	85
7.5. Geraadpleegde literatuur .....	89



## 1. Inleiding: Categorisering wegen in het Westland

### 1.1. Voorgeschiedenis

De wegencategorisering, ten behoeve van de verkeersveiligheid, is voor iedere gemeente in Nederland apart opgesteld naar aanleiding van het tussen de verschillende overheden in 1997 gesloten convenant Duurzaam Veilig ten behoeve van de verkeersveiligheid. De hervorming van het wegennet heeft als doel een reductie van het aantal en de ernst van de ongevallen in het verkeer. De maatregelen van Duurzaam Veilig moet leiden tot een verkeersveiliger infrastructuur. Duurzaam Veilig is inmiddels een kernbegrip geworden in het hedendaagse verkeersveiligheidsbeleid.

### 1.2. Algemeen

Ook in de gemeente Westland wordt verkeersonveiligheid als een ernstig probleem ervaren. De aanpak van de verkeersonveiligheid is één van de belangrijkste punten van aandacht binnen het gemeentelijke verkeersbeleid.

De gemeente Westland en de regionale partners hebben als doelstelling voor 2010 een daling van het aantal verkeersdoden met 15% (van 36 naar 31) en ziekenhuisgewonden met 7,5% (van 353 naar 327) ten opzichte van het basis jaar 2002 te realiseren. De instrumenten die daarbij ingezet worden zijn handhaving en regelgeving, voorlichting en educatie, aanpassing van wegen en de toepassing van nieuwe technologieën. De komende jaren worden afspraken gemaakt met provincies, gemeenten en waterschappen over de aanpak en de uitwerking van de 2e fase Duurzaam Veilig. Het rijk ontwikkelt samen met de andere overheden methoden om de nationale verkeersveiligheid doelstellingen te vertalen naar regionale doelstellingen.

Duurzaam Veilige infrastructuur begint met het opstellen van een wegencategoriseringsplan door de betrokken wegbeheerder. 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 een minder ernstige afloop kennen. De voorrangssituaties zullen zoveel mogelijk eenduidig geregeld en vorm gegeven moeten worden, zodat de weggebruiker weet waar hij of zij aan toe is.

Om tot een definitief wegencategoriseringsplan voor de gemeente Westland te komen, zullen een aantal fasen doorlopen moeten worden.

#### **Bestaande wegencategorisering:**

Vanaf 2003 behoort de wegbeheerder zijn wegennet te hebben gecategoriseerd. Daarmee start fase 2 van Duurzaam Veilig. De voormalige Westlandse gemeenten hebben allen een wegencategoriseringsplan gemaakt, welke door de raden zijn vastgesteld. Deze gegevens zijn weergegeven op bijlage 3 "Overzichtkaart bestaande wegencategorisering".

#### **Harmonisatie wegencategoriseringsplan:**

Bij de wegencategorisering zijn niet altijd dezelfde uitgangspunten door de gemeenten gebruikt. Daarom moet een aangepast, wegencategoriseringsplan voor de gemeente Westland opgesteld worden, waarbij de "oude" plannen in aangepaste vorm terugkomen.

De uitgangspunten voor de harmonisatie worden in dit plan beschreven.



### **Toekomstig wegencategoriseringsplan:**

Dit plan zal later beschreven worden bij het opstellen van het uitvoeringsplan.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- de essentiële herkenbaarheids kenmerken zoals in dit rapport beschreven;
- ontwikkelingen hoofdwegenstructuur in het kader van de Greenportvisie;
- soc.-economische ontwikkelingen (verdichting in de kernen, nieuwe woonlocaties)
- aanpassingen als gevolg van het uitvoeringsprogramma;
- aanpassingen als gevolg van de resultaten van het verkeersmodel.

Van belang bij het opstellen van een wegencategoriseringsplan en het daaropvolgend aanpassen c.q. herinrichten van de wegen als gevolg van Duurzaam Veilig zijn:

- indeling wegen conform afspraken Duurzaam Veilig:
  - stroomwegen (komen op een deel van A20 na niet voor in het Westland);
  - gebiedsontsluitingswegen;
  - erftoegangswegen.
- voor elke weg moet de vorm gekozen worden die als veiligste voor een weg met een bepaalde functie geldt (kortste en veiligste route zoveel mogelijk laten samen vallen);
- snelheid reduceren op potentiële conflictpunten;
- rekening houden met andere belangen zoals leefbaarheid (lucht- en geluidsoverlast) en bereikbaarheid;
- zoekgedrag vermijden;
- rekening houden met mogelijke conflicten tussen het snelverkeer en de zwakkere verkeersdeelnemer (fietsers en voetgangers);
- het gemotoriseerde verkeer zoveel mogelijk concentreren op daarvoor geschikte (veilige) wegen (wegcategorie herkenbaar maken);
- in de loop van de tijd ontstane discrepanties tussen functie, vorm en gebruik bijstellen;
- geen in- uitritten op een gebiedsontsluitingsweg;
- conflicten met kruisend en overstekend verkeer zoveel mogelijk vermijden;
- het zoveel mogelijk toepassen van de kenmerken behorend bij de drie wegcategorieën;
- zorgen voor een korte ritduur over de diverse wegcategorieën.

Met een juiste indeling naar wegcategorie kan het aantal kilometers minder veilige weg worden teruggebracht. Ook dit beïnvloedt de verkeersveiligheid en doorstroming gunstig.

## **2. Categorisering van wegen in de gemeente Westland**

De gemeente Westland heeft een wegencategoriseringsplan (vanuit de vorige gemeenten) waarin de wegen zijn ingedeeld in één van de drie Duurzaam Veilig categorieën. Het streven is de inrichting per categorie zo eenduidig mogelijk toe te passen en waar nodig de bestaande indeling aan te passen. Gestreefd zal worden naar een zo kort mogelijke ritduur voor het verkeer over de diverse wegcategorieën.

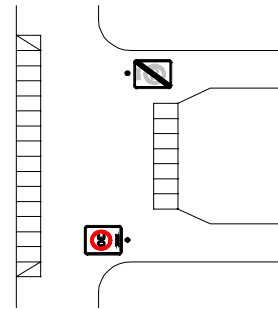
In het Westland komen een aantal wegcategorieën voor, zowel binnen als buiten de bebouwde kom:

### **2.1. Erftoegangswegen (ETW) binnen de bebouwde kom (30 km/uur):**

- Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (bibeko) dienen ter ontsluiting van woningen, instellingen, winkels en bedrijven. We hebben hier te maken met verblijven, waarbij sprake is van veel keren, stoppen, laden en lossen en parkeren. Het snelle verkeer zal zich moeten aanpassen aan het langzame verkeer. De rijnsnelheid moet laag liggen en zal afgedwongen moeten worden door fysieke maatregelen (asverspringingen of drempels en plateaus);
- vanaf de erftoegangsweg wordt het verkeer naar de gebiedsontsluitingsweg binnen de bibeko (50 km/u) geleid;
- kruisingen tussen erftoegangswegen onderling zijn gelijkwaardige kruisingen, waarbij het verkeer van rechts voorrang heeft. Het kruisingsvlak kan voorzien worden van een plateau

of een punaise. In uitzonderingsgevallen kunnen deze kruisingen als een voorrangskruising worden vormgegeven. Hierbij moet vooral gedacht worden aan kruisingen met fietsroutes, waarbij de fietsers voorrang hebben op het overige verkeer;

- kruising van een erftoegangsweg met een gebiedsontsluitingsweg dient te worden uitgevoerd als een voorrangskruising waarbij het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg voorrang heeft. Dit kan worden vormgegeven door gebruik te maken van betonnen in-/uitrit blokken **of** door gebruik te maken van de verkeersborden B03, B04, B05 en B06 (RVV1990).



figuur: 1 uitrit-/poortconstructie

Zie figuur: 1 voor het principe van een in- uitritconstructie met betonnen in-/uitritblokken.

## 2.2. Gebiedsontsluitingswegen (GOW) binnen de bebouwde kom (50 km/uur):

- de gebiedsontsluitingsweg bibeko dient als hoofdroute met een doorstroombaanfunctie. De belangrijkste functie van dit soort wegen is dus het goed laten doorstromen van het verkeer, waarbij het keren, parkeren en laden en lossen voorkomen dient te worden. Het langzame verkeer wordt door vrijliggende voorzieningen zoveel mogelijk gescheiden van het auto verkeer. Bromfietsers zijn op deze wegen wel toegestaan, anders dan bij gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (bubeko);
- het aantal aansluitingen met erftoegangswegen of uitritten moet beperkt worden, omdat dit conflicten oplevert voor de verkeersveiligheid en de doorstroming en daardoor wordt de capaciteit van een dergelijke weg vermindert;



ETW aansluiting op GOW met doorlopend betegeld trottoir

- vanaf de gebiedsontsluitingsweg bibeko wordt het verkeer naar de gebiedsontsluitingsweg bubeko (80 km/u) geleid, waar het langzame verkeer door middel van fysieke voorzieningen gescheiden is van het auto verkeer;
- kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen worden uitgevoerd met rotondes, verkeerslichten of als voorrangskruisingen;

- Kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn voorrangskruisingen. Deze worden bij voorkeur uitgevoerd met behulp van betonnen in- en uitritblokken. Zie figuur:1.

## 2.3. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur);

Vanaf de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (bubeko) heeft het Westland specifiek te maken met erftoegangswegen bubeko ter ontsluiting van het omvangrijke en specifieke tuinbouwgebied. Het gaat hier in het bijzonder om wegen met een verzamel- en verblijfsfunctie waarbij sprake is van veel kerend, stoppend, ladend en lossend (vracht)verkeer.

Door de lintbebouwing (vooral kassen) tussen de kernen komt dit type weg veel voor. Oorspronkelijk kon de fietser gewoon op de rijbaan rijden, maar door het toenemende verkeer,



vooral het vrachtverkeer, en de hogere intensiteiten is het steeds meer gewenst dat fietsers op vrijliggende fietspaden of fietsstroken kunnen rijden.

#### 2.4. Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (80 km/uur):

- de ontsluitings- en doorstroomfunctie op deze wegen is van groot belang. Op deze wegen is stoppen en parkeren niet toegestaan. In het Westland sluiten deze wegen aan op de stroomwegen (A20 en A4). Deze gebiedsontsluitingswegen zijn, over het algemeen in beheer en onderhoud bij de Provincie Zuid-Holland;
- het is niet wenselijk om op deze wegen erfaansluitingen te hebben of te maken. Deze aansluitingen belemmeren de doorstroming en vormen conflictsituaties bij afslaand verkeer;
- ook moet het aantal wegaansluitingen worden beperkt, dit om een goede doorstroming te bevorderen;
- vanaf deze gebiedsontsluitingswegen worden de overige wegen buiten de kernen ontsloten, dit zijn dan de erftoegangswegen of gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom;



*Gebiedsontsluitingsweg type 1, max. snelheid 80 km/uur*

- de kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen worden bij voorkeur uitgevoerd met rotondes, verkeerlichten of als voorrangskruising;
- kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn voorrangskruisingen.

Vuistregel voor het rijden vanaf bijvoorbeeld de woning / winkel / kantoor / bedrijf bibeko naar de gebiedsontsluitingswegen bubeko of stroomwegen.

Vanaf het vertrek rijdt men gedurende 2 - 5 min over de erftoegangswegen (ETW) bibeko naar de gebiedsontsluitingswegen (GOW). Vervolgens rijdt men dan 5 min over de GOW (bibeko) naar de GOW of ETW (bubeko). Gemiddeld rijdt men dus 7 min voordat men op de stroomwegen buiten de bebouwde kom is. Dit is gelet op ons huidige netwerk een acceptabele tijd.

#### 2.5. Toegestane snelheidsovergangen

Omdat er sprake is van verschillende maximum toegestane snelheden binnen en buiten de bebouwde kom, kan niet zomaar van de ene op de andere snelheid aangesloten worden. Hiervoor zijn snelheidsovergangen nodig.



De wettelijke toegestane snelheidsovergangen zijn:

- 30 - 50 km/uur (bibeko);
- 50 - 60 km/uur (bibeko - bubeko);
- 50 - 80 km/uur (bibeko - bubeko);
- 30 - 60 km/uur (in uitzonderingsgevallen bubeko).

## 2.6. Bedrijventerreinen

Binnen de gemeente Westland komen nogal wat bedrijventerreinen voor. Wanneer deze terreinen binnen de bebouwde kom liggen zullen de wegen op deze terreinen in principe gecategoriseerd worden als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom met een max. snelheid van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom worden deze wegen gecategoriseerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een max. snelheid van 60 km/uur.

Bij enkele bedrijventerreinen zijn doorgaande wegen aanwezig of zullen worden gerealiseerd. Deze wegen kunnen indien deze voldoen aan de essentiële wegkenmerken gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een max. snelheid van 50 km/uur. Hierop moet het aantal erfaansluitingen zeer beperkt zijn. Op deze terreinen zullen in principe geen fysieke snelheidsremmende maatregelen worden getroffen vanwege de overmaat aan vrachtwagenbewegingen.

## 2.7. Rotondes

Rotondes worden bij voorkeur op gelijkwaardige aansluitingen toegepast. Volgens de visie Duurzaam Veilig worden alle onderlinge aansluitingen van gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur als rotonde uitgevoerd. In de gemeente Westland worden naar verwachting de komende jaren nog vele geregelde en ongeregelde kruispunten door rotonde oplossingen vervangen. Van groot belang is dat de ontwerpen getoetst worden aan de ontwerprichtlijnen van het CROW (publicatie 126, eenheid in rotondes).

Uit onderzoeken is komen vast te staan dat rotondes de meest veilige kruispuntoplossingen kunnen zijn.

### *Positieve aspecten:*

- grote capaciteit;
- sterke snelheidsverlaging;
- daardoor is bij ongevallen de schade (vooral de lichamelijke) aanmerkelijk kleiner dan bij een normale kruising;
- men hoeft niet voor niets te wachten, zoals bij verkeerslichten nogal eens voor komt;
- het is voor de weggebruiker duidelijk waarom hij op dat moment niet kan doorrijden;
- de kruising is vaak opvallender dan bij een normale kruising;
- mits goed aangelegd goed berijdbaar.

### *Negatieve aspecten:*

- meer ruimte gebruik dan bij een kruising;
- ontbreken van hiaten op de aangesloten wegvakken om in te voegen of over te steken;
- lastig berijdbaar voor openbaar vervoer en vrachtverkeer. Daarom zal getracht moeten worden om bij het ontwerpen te voldoen aan de eisen;
- gevaar voor het klemrijden van fietsers door onoplettende chauffeurs;
- indien afgeweken wordt van de voorrangregeling conform de publicatie 126 kan dit leiden tot onzekerheid bij de weggebruikers.



De gemeente Westland voert een beleid dat erop gericht is om bij de planvorming en aanleg van rotondes uitgebreid te communiceren met de directe omgeving, doelgroepen, hulpdiensten en openbaar vervoerbedrijven.

### **2.8. Verkeersdrempels:**

Er is in de gemeente Westland een hoge mate van acceptatie ten aanzien van de effectiviteit van verkeersdrempels. Kritiek is er op de grote verscheidenheid van de in het verleden aangelegde drempels ten aanzien van eenduidige uitvoering en toepassing. Er wordt in de gemeente Westland naar gestreefd alle nieuw aan te leggen en te vervangen drempelconstructies conform de recentste CROW publicatie "Richtlijn verkeersdrempels 172" uit te voeren. Hierin zijn aanbevelingen opgenomen voor het gebruik van 30, 50 en 60 km/h sinusdrempels ter voorkoming van klachten.

Dit kunnen klachten zijn op het gebied van passeerproblemen (schampen) voor zowel personenauto's, vrachtauto's, bussen en hulpdiensten en trillingsoverlast voor woningen in de directe omgeving.

#### *Onderhoud verkeersdrempels:*

Om trillingshinder en aansprakelijkheid te voorkomen dienen ook de verkeersdrempels te worden onderhouden conform de wetsartikelen art. 6:174 en 6:162 (risico aansprakelijkheid bij onderhoudstoestand van de weg.). Bij de vaststelling van onderhoud budgetten en voornoemde aanpassingen dient hier rekening mee gehouden te worden.

### **2.9. Wegversmallingen:**

Een alternatieve snelheidsremmer voor de verkeersdrempel is de "versmalling". De toe te passen typen zijn beschreven in de ASVV 2004. Het beleid van de gemeente Westland hierbij is terughoudend en bij toepassing moeten de voor- en nadelen zorgvuldig afgewogen worden. Ondanks de snelheids remmende effecten en een comfortabelere afwikkeling van het verkeer zijn de nadelige aspecten de subjectieve onveiligheid voor fietsers (kans op klemrijden) en de vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Echter door de vele niet onderheide woningen in de oudere woonwijken waardoor trillingsschade kan ontstaan is deze snelheidsremmende maatregel in het Westland een redelijk alternatief voor de drempel.

### **2.10. In- en uitritten**

#### *Algemeen:*

Het moet voor de weggebruiker die gebruik maakt van de doorgaande weg evenals de weggebruiker die een uitrit verlaat duidelijk zijn dat men te maken heeft met een uitrit. Daarom zal de vormgeving en/of, plaats/situatie van een uitrit duidelijk moeten zijn. Het gedrag van de weggebruiker nabij een uitrit moet zodanig geregeld zijn dat men komende van een uitrit, het overige verkeer altijd voorrang kan verlenen. Bij wet is het zo geregeld dat het verlaten of inrijden van een uitrit een bijzondere verkeersmanoeuvre is. Bij bijzondere verkeersmanoeuvres heeft al het overige verkeer voorrang, dus ook de voetgangers. De nieuwkomer (op de openbare weg) zal zich moeten aanpassen aan de zich aan hem voordoende situatie ter plaatse.

Het aantal uitritten op gebiedsontsluitingswegen zal zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen met een doorstroomfunctie. In- en uitrijdende voertuigen leveren veel conflicterende bewegingen op tussen afslaande voertuigen en het doorgaande verkeer met daarbij de mogelijkheid van kopstaart botsingen van achterop komend verkeer.



Indien er sprake is van veel in- en uitritten op en gebiedsontsluitingsweg, dan gaat de voorkeur ernaar uit deze in- en uitritten te verzamelen op een parallelweg. Deze parallelweg kan dan op enkele, daarvoor geschikte, plaatsen invoegen op de gebiedsontsluitingsweg.

Bijzondere aandacht verdienen de in- en uitritten bij bedrijven. Omdat hier vaak gebruik gemaakt wordt van grote vrachtwagen combinaties zal getracht moeten worden het manoeuvreren op de openbare weg te voorkomen!

Bij het aanvragen een uitwegvergunning (in- en uitrit) zal vooraf getoetst moeten worden of hieraan door de gemeente medewerking verleend kan worden.

*Binnen de bebouwde kom:*

- voldoet de aanvraag voor de uitweg aan het bestemmingsplan. Dus laat de bestemming waarvoor de aanvraag wordt ingediend toe dat er geparkeerd wordt op eigen terrein?;
- komt de verkeersveiligheid niet in gevaar als deze uitweg wordt aangelegd?;
- bij voorkeur geen uitritten op een gebiedsontsluitingsweg;
- voorkomen van veel uitritten op een gebiedsontsluitingsweg;
- gaat de aanleg van de uitweg niet ten kosten van parkeerplaatsen in het openbare gebied?;
- voorkomen dat vrachtwagencombinaties op de openbare weg moeten manoeuvreren;
- breedte van een uitweg voor een personenauto 3,50 – 4,00, afhankelijk van het indraaien van de voertuigen en de beschikbare ruimte.

*Buiten de bebouwde kom:*

- bij voorkeur géén uitritten op een gebiedsontsluitingsweg;
- komt de verkeersveiligheid niet in gevaar als deze uitweg wordt aangelegd?;
- zoveel mogelijk beperken van het aantal uitritten;
- indien er op een relatief kort wegvak veel uitritten komen/zijn, dan moet getracht worden om de uitritten te combineren;
- indien een aanvrager al beschikt over een uitrit op het betreffende perceel, en hij verzoekt om op dat perceel nog een nieuwe uitrit te maken, dan zal de bestaande uitrit moeten komen te vervallen;
- de breedte van een uitrit beperken. Voor een personenauto een uitrit van max. 4,00 m<sup>1</sup> en voor een uitrit voor vrachtwagens max.10,00 m<sup>1</sup>;
- de boogstralen van de inrit zo krap mogelijk dimensioneren;
- bij voorkeur de uitrit in een afwijkende kleur en verhardingssoort uitvoeren dan de doorgaande weg. Is dit niet mogelijk/wenselijk dan tussen de doorgaande weg en de uitrit een doorgetrokken witte streep aanbrengen (zie blz. 127 uit Publicatie 207 "Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen van de CROW);
- het uitzicht vanaf de uitrit naar de doorgaande weg moet goed zijn, d.w.z. geen bebouwing/ struiken/heggen of geparkeerde auto's/vrachtauto's langs de erfgrans,
- bij het kruisen van fietspaden dit aangeven door middel van borden voor de uitrit, (plaatsing en kosten voor rekening aanvrager);
- bestrating van een fietspad (vooral de kleur) door laten lopen ter plaatse van de uitrit,
- indien de vormgeving van de uitrit onvoldoende duidelijk is dan vormgeven d.m.v. uitritblokken en eventueel de uitrit accentueren door verticale elementen;
- indien er een parkeerterrein etc. grenst aan de doorgaande weg of fietspad moet voorkomen worden dat er direct vanaf dit terrein, anders dan via de uitrit, de rijbaan opgereden kan worden. Te denken valt aan een stuk berm tussen weg en verhard terrein of een hekwerk etc;
- bij het opnieuw overlagen (met asfalt) dient de initiatiefnemer er altijd voor te zorgen dat de witte getrokken streep zichtbaar is c.q. blijft.



Als aan bovenstaande voorwaarden door de aanvrager is voldaan kan, na instemming van de Ambtelijke Werkgroep Verkeer, een uitwegvergunning verleend worden. De "Beleidsregels uitwegvergunningen Gemeente Westland 2006" zijn als bijlage toegevoegd.

#### **2.11. Bomen langs de wegen:**

Op basis van de nieuwe wegenstructuur (categorisering van wegen) is het de bedoeling om de boomstructuur voornamelijk op te hangen aan deze wegencategorisering door met laanbeplanting de moderne ontsluitingsstructuur van de gemeente en daarmee de verkeersafwikkeling te ondersteunen. Afhankelijk van de functie van de weg waarbij het wegencategoriseringsplan een belangrijke rol speelt, wordt bepaald welke begeleidende beplanting het meest geschikt is en welk formaat. Hoe belangrijker de weg hoe groter de boom. Momenteel staan langs de oude ontsluitingswegen de grootste bomen. Deze wegen verwerken vaak dagelijks enorme stromen verkeer terwijl het straatprofiel daar niet geschikt voor is. Een ongewenste situatie omdat de nieuwe ontsluitingswegen veel beter in staat zijn om de verkeersafwikkeling soepel te doen verlopen. Door onder andere de boombeplanting aan te passen kan in deze situatie verandering worden aangebracht, zodat de "leesbaarheid" van de kern en de oriëntatie vergroot worden. Deze doorgaande boomstructuur houdt in dat langs de belangrijkste ontsluitingswegen rijen met de grootste bomen staan en dat naarmate de wegen minder belangrijk zijn de bomen kleiner worden.

Als er verschillende verkeersroutes worden onderscheiden en er bij de doorstroming van het verkeer door het dorp of in het buitengebied een voorkeur bestaat om dit via een bepaalde route te doen plaatsvinden, is het van belang om per route een duidelijk herkenbare boomsoort te gebruiken.

Op deze manier wordt de gemeente leesbaar. De boomstructuur heeft een belangrijke architectonische en economische waarde voor de gemeente. De boomsoort keuze etc. staat aangegeven in het op te stellen Groenstructuurplan van de gemeente Westland.

Het aanbrengen van groenvoorzieningen langs wegen in het Westland dient in het kader van de verkeersveiligheid wel overwogen te gebeuren. Verkeersveiligheid gaat voor groenvoorzieningen. Het is van groot belang voor de verkeersveiligheid om de zichthoeken bij de vele kruisingen, in- en uitritten van tuinbouwbedrijven etc., vrij te maken en houden van zichtbelemmerende beplanting.

#### **2.12. Geluid- en luchtkwaliteit**

Op dit moment bestaat er geen goed inzicht in de bijdrage van de verschillende verstoringcomponenten aan o.a. het milieu (lucht en geluid) in onze gemeente. Daarom zal de komende jaren, mede als uitvloeisel van de EU-richtlijn "Omgevingslawaai" en de op basis daarvan aangepaste Wet Geluidhinder, veel energie worden gestoken in het inventariseren van deze verstoringcomponenten. Op basis daarvan moet er met inspraak van de bevolking een actieplan opgesteld worden.

De Westlandse geluidsbelastingkaart dient in 2007 gereed en vastgesteld te zijn, als onderdeel van het Westlandse geluidbeleids-actieplan in 2008. De geluidsbelasting op de gevel van woningen mag in 2010 nergens hoger zijn dan 70 dB.

In het hoofdstuk geluid- en luchtkwaliteit van het Westlandse Verkeer -en Vervoerplan wordt dit beschreven met als doel vroegtijdig met behulp van de Westlandse geluidsbelastingkaart en het Westlandse geluidbeleids-actieplan betrokken te zijn bij ontwikkelingen van de



wegeninfrastructuur en/of gebiedsontwikkelingsprojecten. Hierbij zal dan de leefbaarheid verbeterd moeten worden.

Dit kan gebeuren door in de leefomgeving van geluidgevoelige objecten volgens het zogenaamde bronbeleid te werken met de “drie-stappenstrategie”. (weg – overdrachtgebied - ontvanger) Westland wil dit bronbeleid volgen vooral omdat bronmaatregelen vaak kosteneffectiever zijn dan maatregelen als schermen of gevelisolatie. Bovendien profiteert zo iedereen mee van een stille weg, terwijl uitsluitend de mensen achter een geluidgeïsoleerde woning baat hebben van die isolatie.

### 3. Essentiële wegkenmerken en uitgangspunten

Het is van belang inzicht te hebben waaraan de diverse wegen binnen een wegcategorie moet voldoen. Daarom worden hierna in het kort de meeste essentiële herkenbaarheids kenmerken beschreven.

#### 3.1. Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom:

- max. snelheid 30 km/uur;
- de in- en uitgangen van een straat of een zone dienen duidelijk gemarkeerd te zijn (zie figuur:1 als voorkeurs oplossing);
- markering in de lengte- (langs-)richting (as- of kantstreep) wordt niet toegepast;
- de bestrating is bij voorkeur een openverharding;
- er dient een trottoir aanwezig te zijn dit in tegenstelling tot de woonerven;
- parkeren op de rijbaan of in vakken is toegestaan;
- bij voorkeur geen openbaar vervoer over deze wegen toestaan;
- de lengte van de rechtstanden zo kort mogelijk houden: hoe korter, hoe lager de snelheid;
- uitvoering van kruispunten en potentiële gevaarpunten uitvoeren met plateaus en drempels;
- geen rijbaan scheidingen;
- voor dwarsprofielen zie figuren 2 t/m 5.

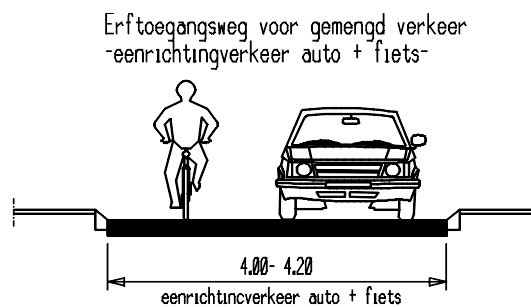
Figuur 2 erftoegangsweg voor gemengd verkeer in éénrichting

Figuur 3 erftoegangsweg voor gemengd verkeer in éénrichting voor de auto's en in twee richtingen voor de fietsers

Figuur 4 erftoegangsweg voor gemengd verkeer tweerichting verkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto

Figuur 5 erftoegangsweg voor gemengd verkeer tweerichting verkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig vrachtauto

#### Dwarsprofielen erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/uur)



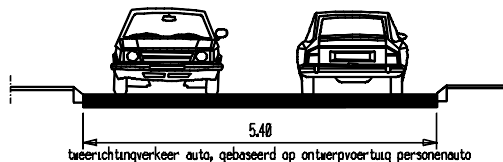
figuur 2



figuur 3

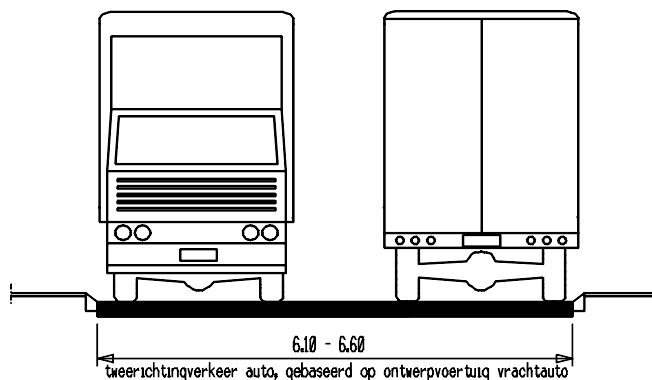


Erftoegangsweg voor gemengd verkeer -tweerichtingverkeer  
auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto



figuur 4

Erftoegangsweg voor gemengd verkeer -tweerichtingverkeer  
auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig vrachtauto



figuur 5

### 3.2. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom:

- max. snelheid 50 km/uur;
- fietsers en langzame voertuigen bij voorkeur niet op de rijbaan, maar op aanliggende of vrijliggende fietspaden anders op aanliggende fietsstroken;



gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur met vrijliggende fietspaden

- op gebiedsontsluitingswegen met een verplicht fietspad en een max. snelheid van 50 km/uur rijdt de bromfiets in principe op de rijbaan, anders is er sprake van een fiets-bromfietspad;
- verharding bij voorkeur asfalt;
- een gebiedsontsluitingsweg bestaat uit 2 x 1 rijstrook, maar om capaciteitsredenen valt soms niet te ontkomen aan 2x2 rijstroken;

- lengtemarkeringen as- en kantstrepen:
  - (doorgetrokken) asstreep als mogelijke rijbaanscheiding,
  - doorgetrokken kantstreep (op plaatsen waar het gemotoriseerde verkeer moet kunnen in-

- of uitvoegen, wordt de kantstreep onderbroken, bv bij langsparkeren langs de rijbaan, erfaansluitingen, haltehavens en uitritten);
- rijbaanscheiding is aan te bevelen om frontale botsingen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres te voorkomen. De voorkeur verdient een niet overrijdbare uitvoering, maar hier is niet altijd de beschikbare ruimte voor aanwezig. Hierbij moet wel voldoende ruimte aanwezig blijven om hulpdiensten te kunnen laten passeren bijvoorbeeld over het fietspad;
  - verboden te parkeren op of langs de rijbaan, anders dan in parkeervakken naast de rijbaan;
  - oversteken (kruisen) alleen op kruispunten;
  - in principe geen erfaansluitingen;
  - grote afstand tussen de kruispunten (200-500 m<sup>1</sup>);
  - bewegwijzering noodzakelijk om zoekgedrag te vermijden;
  - voor dwarsprofielen zie figuren 6 t/m 9.

Figuur:6 gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden zonder verhoogde middenberm,

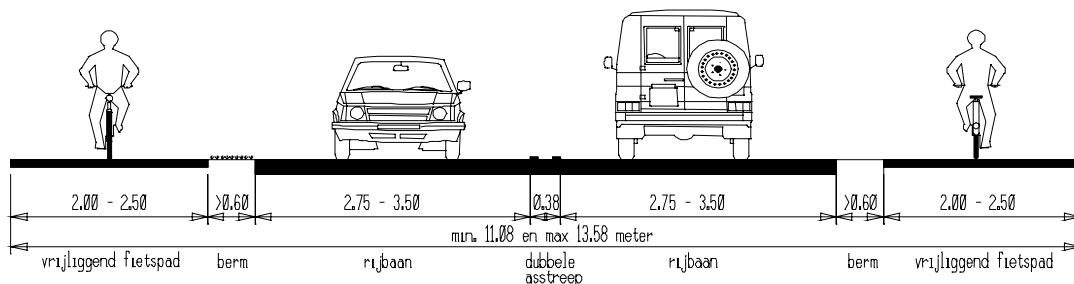
Figuur:7 gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken zonder verhoogde middenberm,

Figuur:8 gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden met verhoogde middenberm,

Figuur:9 gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken met verhoogde middenberm

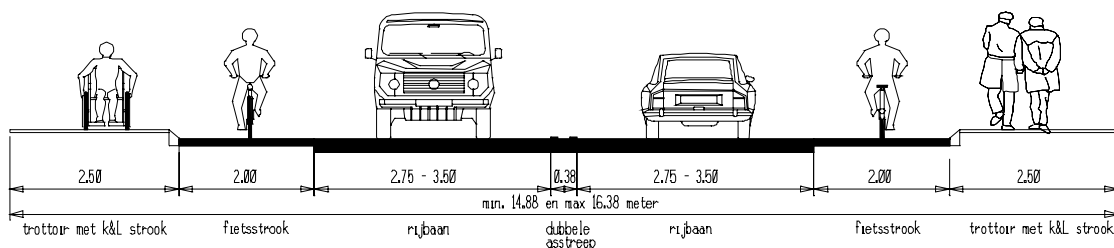
**Dwarsprofielen gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom**

Gebiedsontsluitingsweg (max. 50 km/uur) met vrijliggende fietspaden



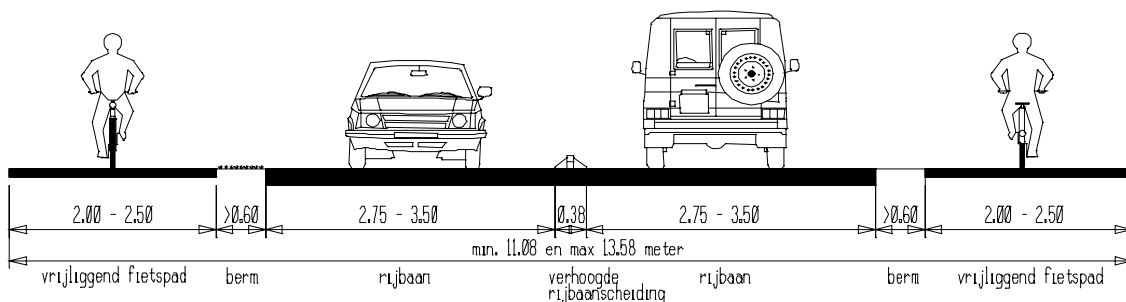
figuur: 6

Gebiedsontsluitingsweg (max. 50 km/uur) met fietsers op fietsstrook



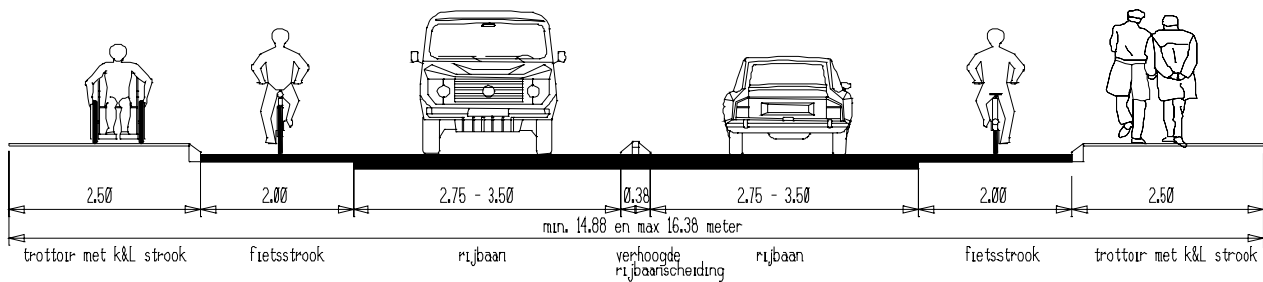
figuur: 7

Gebiedsontsluitingsweg (max. 50 km/uur) met vrijliggende fietspaden en verhoogde rijbaanscheiding



figuur: 8

Gebiedsontsluitingsweg (max. 50 km/uur) met fietsers op fietsstrook en verhoogde rijbaanscheiding



figuur: 9

### 3.3. Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom:

De erftoegangswegen zijn binnen het wegennetwerk de wegen van de laagste orde en zorgen voor de ontsluiting van de erven, of (recreatie) gebieden en specifieke bestemmingen. Een weg met een erftoegangsfunctie faciliteert het verblijven en vormt daarnaast een onderdeel van het landschap.

Om intensiteitredenen is het noodzakelijk binnen deze categorie erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een tweetal wegtypen te onderscheiden zie onderstaande tabel.

Kenmerk	erftoegangsweg type I	erftoegangsweg type II
maximalsnelheid	60 km/uur	60 km/uur
aantal rijstroken	één	één
breedte rijloper	3,50 - 4,50 m <sup>1</sup>	gelijk aan de verhardingsbreedte van de weg
markering	kantmarkering	geen*
verhardingsbreedte	≥ 4,50 m <sup>1</sup>	≤4,50 m <sup>1</sup>
fiets	fietsvoorziening (suggestiestrook)	op de rijbaan
openbaarvervoer	ov-buslijn mogelijk	géén ov-buslijn
kruispunten	gelijkwaardig**	gelijkwaardig

\* onder bijzondere omstandigheden, bv aanwezigheid van obstakels in smalle berm, situering langs een watergang ed., verdient het aanbeveling wel plaatselijk kantmarkering aan te brengen.

\*\* voorrang in de vorm van een voorrangskruispunt kan worden toegepast als de noodzaak kan worden aangetoond.

Erftoegangswegen dienen aan een tweetal eisen te voldoen:

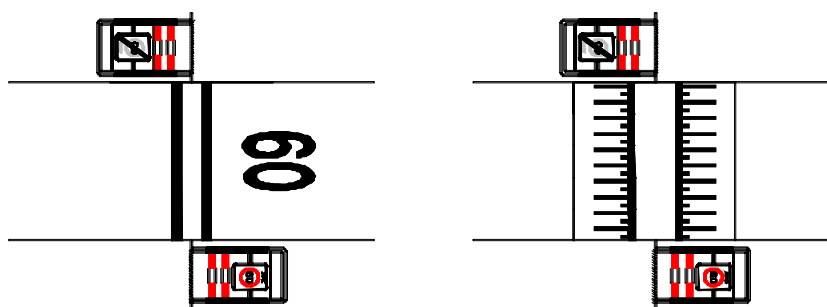
- functionele eis;
- operationele eis (essentiële wegkenmerken).

*Functionele eisen:*

- het realiseren van een zo groot mogelijk verblijfsgebied en het ook als zodanig herkenbaar maken van dat gebied;
- wegcategorie herkenbaar maken door te voldoen aan de essentiële wegkenmerken;
- aantal verschillende verkeersoplossingen zoveel mogelijk beperken en uniformeren per zone of gebied;
- conflicten verzachten met kruisend en overstekend verkeer dan wel de snelheid op een dergelijk kruising reduceren;
- het mengen van het verkeer.
- 

*Operationele (essentiële wegkenmerken) eisen:*

- max. snelheid 60 km/uur;
- de in- en uitgangen van een weg of zone dienen duidelijk gemarkeerd te zijn, zie figuur: 10;
- geen asmarkering, kantmarkering toegestaan;
- geen rijbaanindeling, omdat er 1 rijloper is;
- fietsers en bromfietzers (afhankelijk van de situatie en het overige verkeer) op de rijbaan;
- toepassen snelheidsbeperkende maatregelen om de gewenste snelheid af te dwingen;
- verharding, aangepast aan de omgeving (van asfaltbeton tot karrenpad);
- erfaansluitingen toegestaan ( waarbij gestreefd moet worden dat achteruitrijden vanaf de openbare weg wordt voorkomen);
- oversteken en kruisingen gelijkvloers uitvoeren;
- openbaar vervoer toegestaan, stoppen op de rijbaan;
- minimale obstakel afstand tot een lichtmast of verkeersbord 0,60 - 0,70 m<sup>1</sup>, tot bomen en ander obstakels minimaal 1,50 m<sup>1</sup>;



figuur: 10 poortconstructie 60 km zone buiten de bebouwde kom

- Voor dwarsprofielen zie figuren 11 t/m 14.
  - Figuur 11 normaal dwarsprofiel erftoegangsweg type I,
  - Figuur 12 normaal dwarsprofiel erftoegangsweg type I met tweezijdig in één richting bereden vrijliggende fietspaden,
  - Figuur 13 normaal dwarsprofiel erftoegangsweg type I met eenzijdig in twee richtingen bereden vrijliggend fietspad,
  - Figuur 14 normaal dwarsprofiel erftoegangsweg type II

### In welke gevallen kan medewerking verleend worden aan het instellen van 30 in plaats van 60 km op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom?

In de uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer) behorend bij het verkeersbord A1 (maximum snelheid) van de RVV staat dat het instellen van een 30 km/uur wegvak of 30-zone ook buiten de bebouwde kom is toegestaan.

Een 30 km wegvak of 30 km zone kan ingesteld worden als voldaan wordt aan één of meerdere van de volgende voorwaarden:

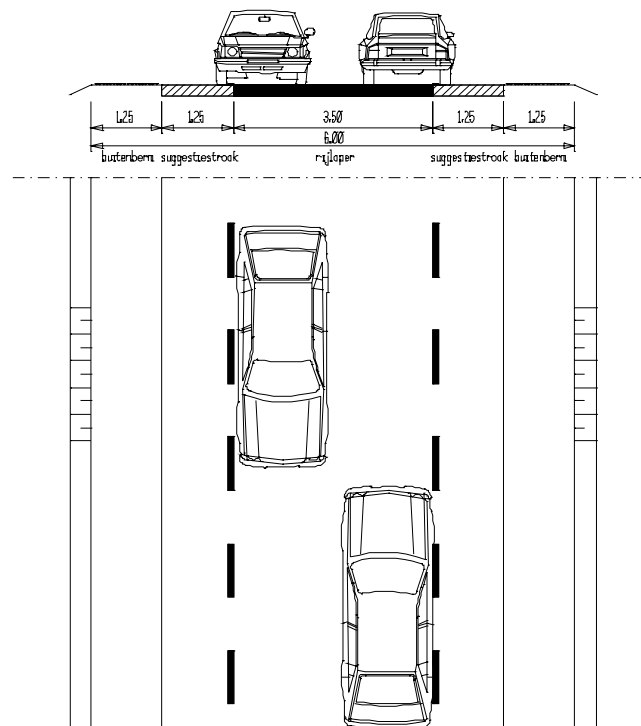
- er sprake is van een recreatiegebied met veel inparkerende en weggrijdende auto's fietsers en overstekende voetgangers door elkaar;
- er sprake is van een type II weg met een max. rijbaanbreedte gelijk aan de wegverharding  $\leq 4,50 \text{ m}^1$ ;
- er slecht zicht is op in-/uitritten;
- er veel woningen dicht bij elkaar aansluiten op de weg;
- de verkeersveiligheid met ongevalstatistieken aantoonbaar in het gevaar is.

De wettelijk voorgeschreven voorwaarde waaraan voldaan moet worden is dat het gevraagde 30 km/u regime ook daadwerkelijk afdwingbaar is. Dit houdt in dat het regime met fysieke maatregelen ondersteund moet worden.

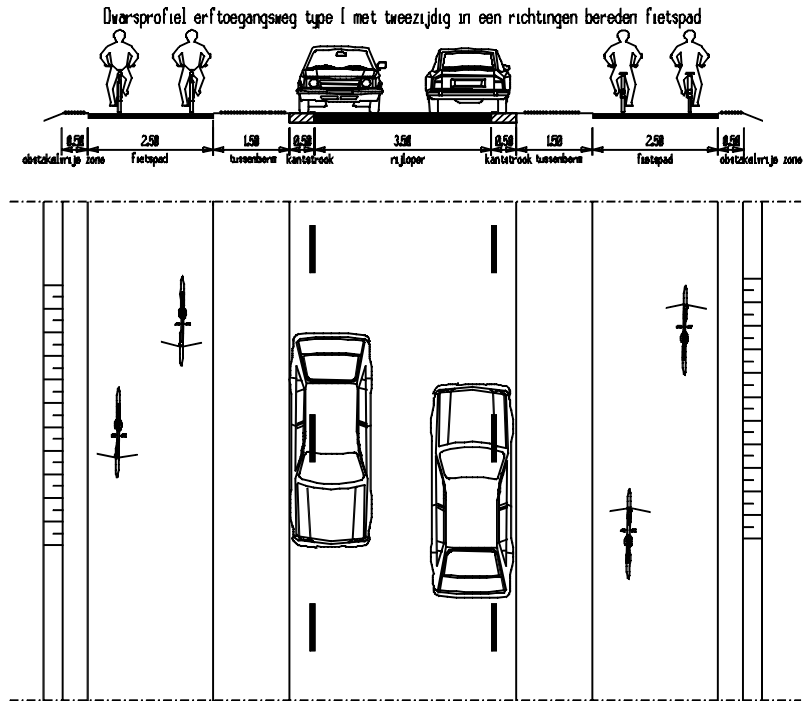
Motivatie van de afwijking dient vooraf vastgelegd en vastgesteld te worden met een beargumenteerd verkeersbesluit.

### Dwarsprofielen erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

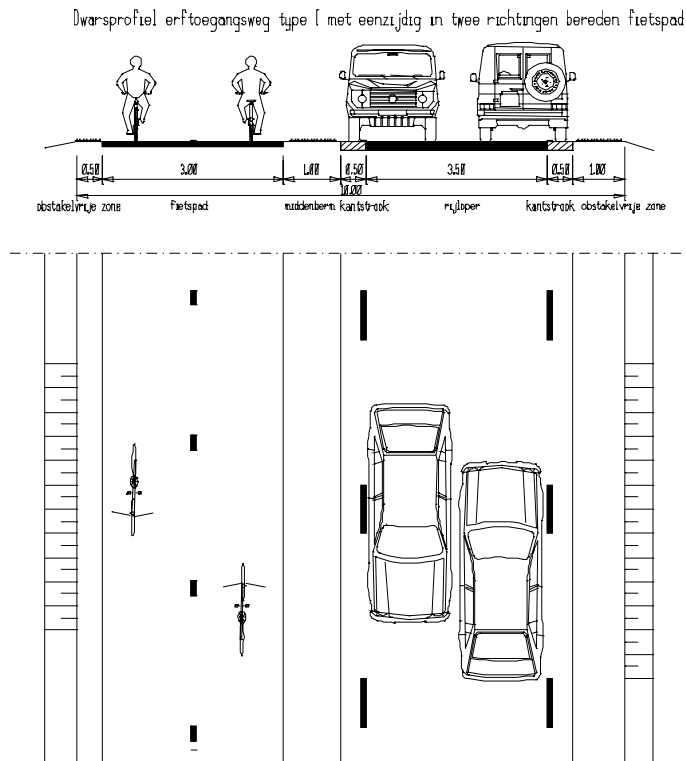
Normaal dwarsprofiel erftoegangsweg type I



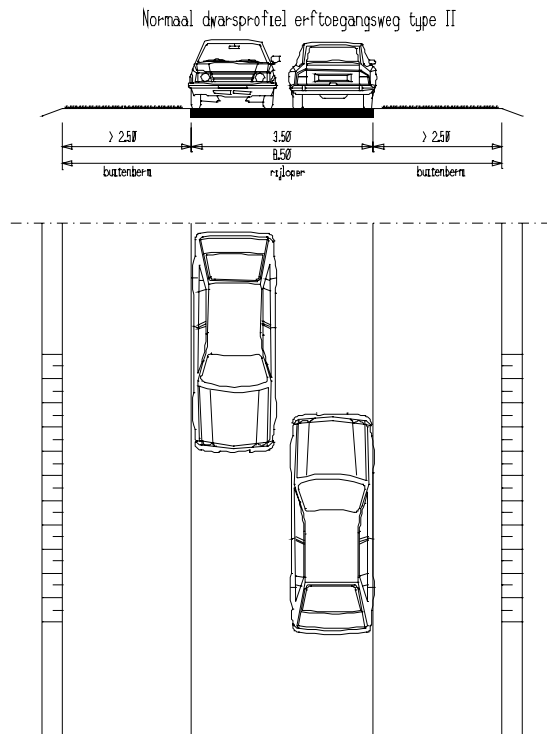
figuur: 11



figuur: 12



figuur: 13



*erfgoedingsweg buiten de kom type I*



*erfgoedingsweg buiten de kom type II*

### 3.4. Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom:

Wegtypen:

Om intensiteit redenen is het noodzakelijk binnen de categorie gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom een tweetal wegtypen te onderscheiden:

Wegtype I: dubbelbaans weg, dwarsprofiel 2 x 2 rijstroken, met parallelweg, fig. 15;

Wegtype II: enkelbaans weg, dwarsprofiel 2 x 1 rijstrook zonder parallelweg, fig. 16.

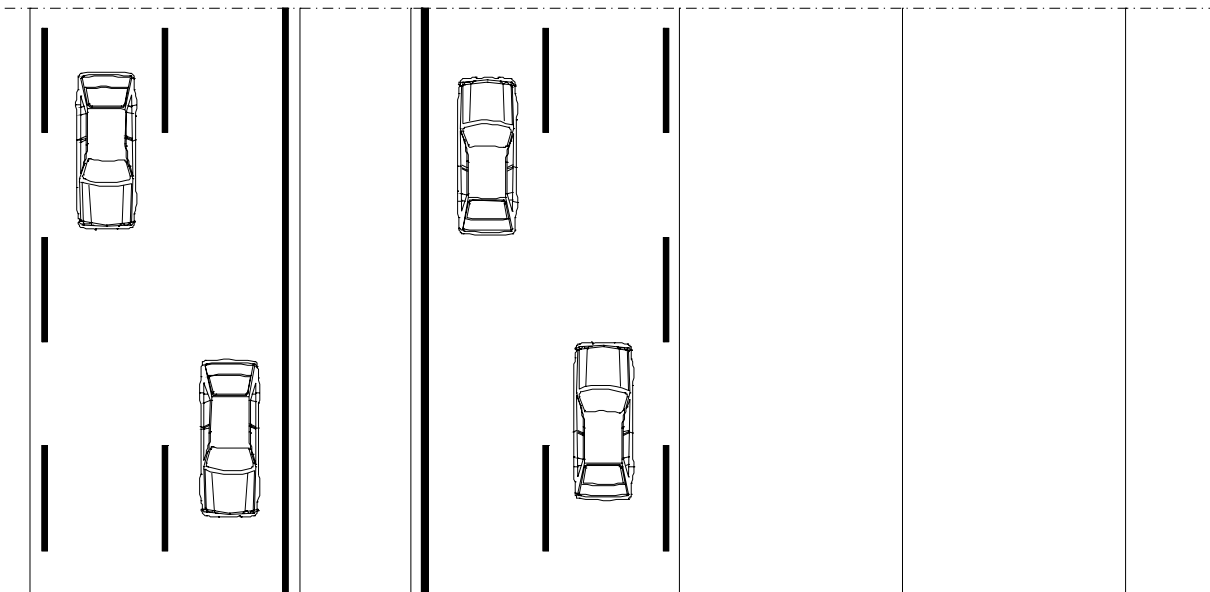
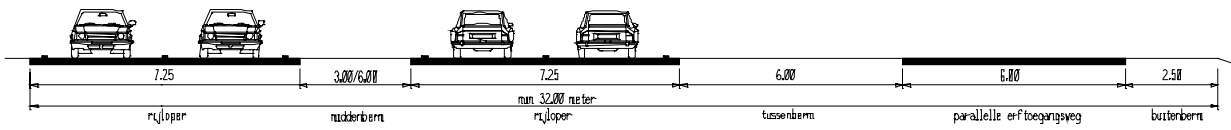
*Essentiële wegkenmerken:*

- max. snelheid 80 km/uur (in uitzonderingsgevallen 60 km/uur);
- markering in de lengterichting (getrokken) en gedeeltelijk onderbroken kantmarkering,
- rijrichtingscheiding, bij voorkeur moeilijk overrijdbaar;
- kruisingen, indien gelijkvloers dan met voorrang en snelheidsbeperkende maatregelen;



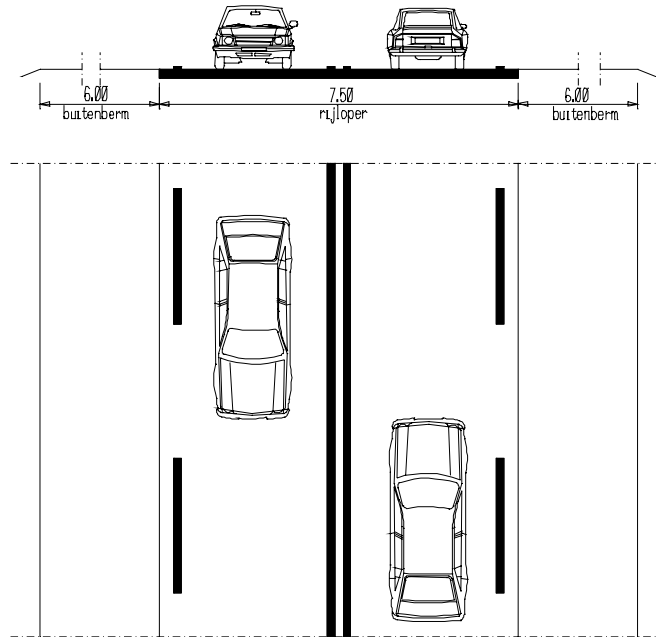
- rijbaanindeling, 2 x 1 of meer;
- erfaansluitingen niet toegestaan;
- oversteken (ook langzaam verkeer), ongelijkvloers of bij kruispunten;
- openbaarvervoer halten niet op de rijbaan;
- parkeren niet toegestaan (ook niet aanliggend);
- pechvoorzieningen in de buitenberm of in pechhavens;
- obstakelafstand 4,50 tot 6,00 m<sup>1</sup>;
- fietsers altijd gescheiden;
- langzaam gemotoriseerd verkeer altijd gescheiden;
- snelheidsbeperkende maatregelen alleen op kruispunten.

Normaal dwarsprofiel gebiedsontsluitingsweg type I met een parallelle erftoegangsweg



figuur: 15

Normaal dwarsprofiel gebiedsontsluitingsweg type II



figuur: 16



## **4. Wegencategorisering en de toekomst.**

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van het voorgaande hoofdstuk inclusief de nieuwe buslijnenloop dienstregeling 2007 en de hoofdroutes van de hulpdiensten als input gebruik om de huidige wegcategorisering te toetsen en indien nodig aan te passen.

### **4.1. Hoofdroutes hulpdiensten:**

Deze hoofdroutes zijn van belang, omdat in het geval van een calamiteit de brandweer binnen een vastgestelde tijd, de zgn. zorgnorm, ter plekke moet zijn. Voor de brandweer gaat het om een tijd van 8 min. Deze hoofdroutes zijn natuurlijk ook van belang voor de overige hulpdiensten. Hieronder staat de door de raad vastgestelde routekaart voor het Westland afgebeeld. (zie bijlage1 voor de straatnamen). Bij het toepassen van drempels op deze hoofdroutes dient instemming verkregen te worden van zowel de Ambtelijke Werkgroep Verkeer als het college van Burgemeester en Wethouders.

# Hoofdroutes hulpdiensten

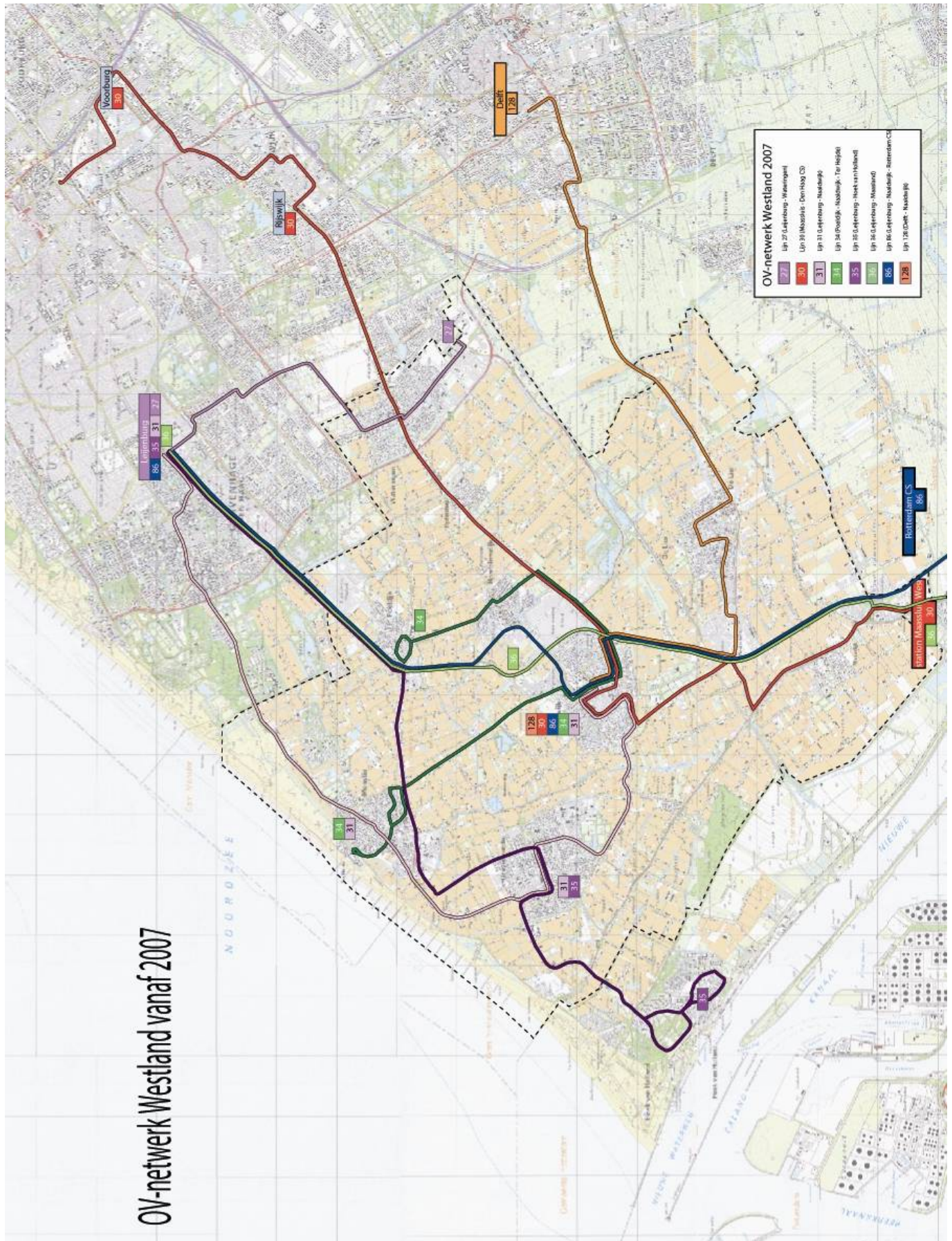




#### **4.2. Routes openbaar vervoer:**

Het andere criterium waarbij bij de beoordeling rekening mee gehouden dient te worden zijn de busroutes. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen moet zorgvuldig omgegaan worden met het aanleggen van drempels op deze routes. Overleg met zowel het stadsgewest Haaglanden als de openbaar vervoers maatschappij is hiervoor een vereiste. Hiernaast staat de kaart met buslijnen voor de dienstregeling 2007 afgebeeld. (zie bijlage 2 voor de straten waarover de bussen rijden)





OV-netwerk Westland vanaf 2007



## 5. Categorisering wegen binnen de bebouwde kom per kern

### 5.1. De Lier



nr.	straat-naam	wegvak	calamiteiten-route	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Sportlaan</b>	Tussen N223 en Veilingweg	ja	ja	vrijliggende fietspaden	nee, als school weg gaat moeten de drempels verwijderd worden
2	<b>Veilingweg</b>	Tussen Sportlaan en komgrens nieuwbouw Molensloot	ja	ja	deels, het wegvak tussen de Kerklaan en de komgrens moet nog aangepast worden met fietsvoorzieningen.	nee, ontbreekt een doorgetrokken asstreep of een middenberm. Wijzigen voorrangssituatie bij de Kerklaan. Ov route met ingang 2007





3	<b>Veilingweg</b>	Tussen Sportlaan en Burg. Cramerlaan	ja	nee	na de kruising met de Sportlaan zijn geen fietsvoorzieningen meer aanwezig. Het wegvak tussen de Sportlaan en de Burg. Cramerlaan moet nog aangepast worden met fietsvoorzieningen.	nee, hier ontbreekt een doorgetrokken asstreek of een middenberm. Wijzigen voorrangs situatie met de Burg. Cramerlaan
---	-------------------	--------------------------------------	----	-----	---	---

Nieuwe ontwikkelingen:

Voor de uitbreiding van de wijk Molensloot moet nog nader onderzoek verricht worden hoe de nieuwe infrastructuur er uit moet gaan zien. Dit onderzoek zal aan de hand van het verkeersmodel uitgezocht worden. Gedacht wordt aan een hoofdontsluiting van de wijk op de rotonde in de N223 (Burg. van der Goeslaan/Burg. Creezelaan) en een hoofdontsluiting op de Veilingweg nabij de Kasteelweg. Van belang hierbij is dan of er meer verkeer gebruik gaat maken van de route N213 – Noord Lierweg – Veilingweg naar Molensloot. Bij de dienstregeling 2007 gaat buslijn 41 rijden over de route Lange Broekweg - Kasteelweg - Veilingweg - Sportlaan - N223 - M.A. de Ruyterstraat - Bleijenburg - Diepenburg.

Ook moet studie verricht worden naar het “sluifeffect” dat kan/is ontstaan tussen de Veilingroute en de Veilingweg over de Kasteelweg, Lange Kruisweg en Zandheullaan. De ontwikkelingen langs de N223 zullen besproken worden bij de wegen bubeko.

Erftoegangswegen 30 km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Zoals in de essentiële wegkenmerken is aangegeven, is het niet wenselijk om een openbaarvervoer route over deze wegen te voeren. In de huidige situatie rijdt buslijn 128 nog over de Kijckerweg, Diepenburg, Bleijenburg en de M.A. de Ruijterstraat. In de dienstregeling 2007 komt deze route te vervallen en gaat de bus voortaan over de N223 rijden. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1



## 5.2. Heenweg



### Gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur.

De Heenweg kent (nog) geen gebiedsontsluitingswegen.

### Erftoegangsweg 30 km/uur.

Alle wegen bibeko zijn erftoegangswegen, er zijn geen woonerven.

Er zijn geen aanpassingen of extra maatregelen in kader van DV voor deze kern noodzakelijk.

### Nieuwe ontwikkelingen

Er zal een pilot project gaan draaien om te bezien in hoeverre het rendabel is een busverbinding vanuit Hoek van Holland over Heenweg naar Naaldwijk in de volgende dienstregeling op te nemen.

Afhankelijk van het type bus zullen wellicht wat aanpassingen aan de inrichting van het 30 km zone gebied verricht moeten worden.

Binnenkort zal gestart worden met de aanleg van de rondweg om Heenweg. Deze weg zal gecategoriseerd kunnen worden als een erftoegangsweg buiten de kom met een max snelheid van 60 km/uur met suggestiestroken.

## 5.3. 's-Gravenzande



nr.	straatnaam	wegvak	calamiteitenroute	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Naaldwijkseweg</b>	vanaf de komgrens tot aan rotonde Koningin Julianaweg	ja	ja	ja	ja
2	<b>Woutersweg</b>	vanaf de komgrens tot aan de rotonde Koningin Julianaweg.	ja	nee	ja	nee, voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken.
3	<b>Koningin Julianaweg</b>	vanaf de rotonde bij de Naaldwijkseweg tot aan de komgrens bij Kersenlaan	ja	ja	ja	ja.



4	<b>Wattstraat</b>	vanaf de Koningin Julianaweg tot aan de Fultonstraat	ja	nee	nee	nee, er zijn veel in- en uitritten van bedrijven. veel laden en lossen tbv de bedrijven. Moet gecategoriseerd worden als een erftoegangsweg met een verzamel en verblijfsfunctie. Snelheid verlagen van 50 km, naar 30 km. De ontbrekende doorgetrokken asstreep hoeft dan niet meer aangebracht te worden.
5	<b>Edisonstraat</b>	vanaf de Koningin Julianaweg tot aan de Braillestraat	nee	nee	ja	nee, er zijn veel in- en uitritten van bedrijven. Veel laden en lossen tbv de bedrijven. Moet gecategoriseerd worden als een erftoegangsweg met een verzamel en verblijfsfunctie. Snelheid verlagen van 50 km, naar 30 km. De ontbrekende doorgetrokken asstreep hoeft dan niet meer aangebracht te worden.
6	<b>Rijnvaartweg</b>	vanaf de Koningin Julianaweg tot aan de komgrens bij de Maesemundeweg	nee	nee	ja	ja.
7	<b>Vreeburgh- laan</b>	van rotonde Monstersestraat tot aan Albert Schweizerlaan	nee	nee	tussen de Monsterseweg en de Rederijkerslaan ontbreken fietsvoorziening en	nee, doorgetrokken asstreep of middenberm ontbreken.



8	<b>Albert Schweizer-laan</b>	tussen de Vreeburghlaan en de Koningin Julianaweg	nee	nee	ja	Deze weg voldoet aan essentiële wegkenmerken
9	<b>Oudelandstraat</b>	tussen de Zuidwind en de Koningin Julianaweg.	ja	ja	ja	nee, er zijn op diverse plaatsen drempels aangelegd. Deze worden niet allemaal gebruikt in combinatie met een voetgangersoversteekplaats. Bezien of deze drempels nog gehandhaafd dienen te blijven ivm OV route
10	<b>Zuidwind</b>	tussen de Oudelandstraat en de Vestdijklaan.	nee	ja	nee	Dit wegvak voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken, mist een doorgetrokken asstreep of middenberm en fietsvoorzieningen.
11	<b>Vestdijklaan</b>	tussen de Zuidwind en de Vondellaan	nee	nee	nee	nee, ligt op dit wegvak een drempel gecombineerd met een voetgangersoversteekplaats. Bezien of deze drempels nog gehandhaafd dienen te blijven.
12	<b>Naaldwijkseweg</b>	tussen de rotonde Woutersweg en de Beukenlaan	nee	nee	nee	nee, wegprofiel is te smal, er is geen rijbaanscheiding en er ontbreken fietsvoorzieningen.
13	<b>Beukenlaan</b>	tussen de Naaldwijkseweg en de komgrens nabij de Zanddijk	nee	nee	ja	nee, wegprofiel is te smal. Er is geen rijbaanscheiding. En er is een openverharding ipv een gesloten verharding.

14	<b>Vondellaan</b>	tussen de Eikenlaan en de Vestdijklaan	nee	nee	ja	nee, er is geen rijbaanscheiding in de vorm van een doorgetrokken asstreek of middenberm. Bezien of drempels nog gehandhaafd dienen te blijven.
15	<b>Zandevelt-weg</b>	tussen de Vestdijklaan en de Zeestraat	nee	ja	ontbreken fietsvoorzieningen.	nee, wegprofiel is te smal. Er is geen doorgetrokken asstreek of middenberm

#### Erftoegangswegen 30 km/uur

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

#### Nieuwe ontwikkelingen:

Er worden momenteel studies verricht naar een ontsluiting van het bedrijventerrein Teylingen op de Naaldwijkseweg in plaats van de bestaande ontsluitingen Edisonstraat en Wattstraat op de Koningin Julianaweg. Dit zou kunnen door ter plaatse van de kruising Heenweg/Naaldwijkseweg een rotonde te maken en daarop de nieuwe ontsluitingsweg naar Teylingen aan te sluiten. Deze weg kan dan tevens dienen als ontsluiting van de nieuwe ONW locatie Poelzone. Deze nieuwe weg moet dan vormgegeven worden als een gebiedsontsluitingsweg bibeko met een max. snelheid van 50 km/uur. De tweede ontsluiting van de Poelzone kan dan op Rijnvaartweg worden gesitueerd. Voor de fietsers zal vanuit de Poelzone een ontsluiting op de Edisonstraat gerealiseerd kunnen worden.

Een andere ontwikkeling is het plan Tuinveld. Deze wijk zal ontsloten worden op de Boerenlaan en de parallelweg langs de Koningin Julianaweg. Vervolgens wordt dit verkeer vanaf de parallelweg ontsloten op de kruising van Heuven Goedhartlaan/Koningin Julianaweg. Verder zal studie verricht moeten worden naar de wenselijkheid van de aanleg van de verlengde Vondellaan.

In het kader van de centrumplannen voor 's-Gravenzande moet onderzocht worden of de Eikenlaan, tussen de Koningin Julianaweg en de kruising met de Populierenstraat, en de Populierenstraat niet gecategoriseerd moeten worden als gebiedsontsluitingswegen bibeko ipv de huidige categorie van erftoegangsweg. Het centrum van 's-Gravenzande zal wellicht meer verkeer gaan genereren, zeker na opening van de parkeergarage aan de Pompe van Meerdervoortstraat. Het wegprofiel lijkt geen probleem te zijn. Langs beide wegen liggen immers al fietsstroken. Het enige dat op deze wegen zal moeten gebeuren is het verwijderen van plateaus op een aantal kruisingen en het maken van in-/uitritconstructies ter plaatse van deze kruisingen met zijstraten. Het wegvak van de Eikenlaan tussen de Naaldwijkseweg en de Populierenlaan kan dan gehandhaafd blijven als erftoegangsweg met een max. snelheid van 30 om/uur ivm d aanwezigheid van de basisschool.

## 5.4. Honselersdijk



nr.	straatnaam	wegvak	calamiteit en-route	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Dijkweg</b>	tussen N213 (Burg. Elsenweg en Nieuwe weg	ja	ja	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg, en doorgetrokken asmarkering ontbreekt.
2	<b>Nieuwe weg</b>	tussen Dijkweg en aansluiting met N213	ja	ja	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg, en doorgetrokken asmarkering ontbreekt op sommige delen van de weg.
3	<b>Veilingweg</b>	tussen Nieuwe weg en Klipper	ja	ja tot dec. 2006	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg en doorgetrokken asmarkering ontbreekt even als goede fietsvoorzieningen



4	<b>Klipper</b>	tussen Veilingweg en Poeldijkse pad	ja	ja tot dec. 2006	ja	Doorgetrokken asmarkering ontbreekt nog op een klein deel
5	<b>Poeldijkse pad</b>	tussen de komgrens en het Modder- manplein	ja	nee	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg, en doorgetrokken asmarkering ontbreekt. Voor een deel zullen fietsstroken nog aangegeven moeten worden
6	<b>Molenlaan</b>	vanaf Modder- manplein en de komgrens	ja	ja	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg, en doorgetrokken asmarkering ontbreekt.

#### Erftoegangswegen 30 km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

#### Nieuwe ontwikkelingen:

In het kader van de nieuwbouw ten zuiden van de Horstenbuurt, moet er een nieuwe aansluiting gerealiseerd worden van de Condorhorst op de Molenlaan.

De bestaande bebouwde komgrens bij de brug moet verplaatst worden in de richting van de Middel Broekweg. Bij deze komgrens moeten dan ook voorzieningen getroffen worden om de bromfietser weer terug te krijgen op de plaats die zij in het verkeer hebben nl. binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het fietspad.

Ook wordt nu gewerkt aan het woningbouw complex aan de Endeldijk. De wegen in dit nieuwbouw wijkje vallen allen onder de erftoegangswegen



## 5.5. Kwintsheul



nr.	straatnaam	wegvak	cala miteit en-route	OV route	fietsvoorziening en	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	Heulweg	van de Bovendijk tot aan de komgrens	ja	ja	ja	Nee, wegprofiel is niet overal breed genoeg, ontbreekt asmarkering.

### Erftoegangswegen 30km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Zoals in de essentiële wegkenmerken is aangegeven, is het niet wenselijk om een openbaarvervoer route over deze wegen te voeren. Buslijn 39 rijdt door de Kerkstraat (30km) de huidige drempels en wegversmalling moet geoptimaliseerd worden om OV in de Kerkstraat te behouden.

De Kerkstraat is bewust gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een verzamel functie. Alleen bedraagt het aantal mvt per etmaal meer dan de max. 6.000 nl. 8.600 mvt/etm .

### Nieuwe ontwikkelingen:

In het kader van de reconstructie van de glastuinbouw in het gebied Wateringveldse polder wordt een verbeterde ontsluiting van het gebied gerealiseerd aansluitend op de veilingroute. Bij komend voordeel hiervan is dat het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Bovendijk ook gebruik kan gaan maken van deze nieuwe ontsluiting en niet meer hoeft om te rijden via de Heulweg en de Dorpskade.



## 5.6. Maasdijk



nr.	straatnaam	wegvak	calamiteit-eiten-route	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Lange Kruisweg</b>	tussen de Keijzerstraat en de 3e Hoeve	ja	nee	ja, maar fietsvoorzieningen zijn te krap.	nee, het dwarsprofiel is onvoldoende breed, asmarkering of middenberm ontbreekt.
2	<b>Korte Kruisweg</b>	tussen de Willem III straat en de Lange Kruisweg	ja	nee	geen fietsmarkeringen aanwezig	nee, het dwarsprofiel is onvoldoende breed, asmarkering of middenberm ontbreekt. Wordt op de rijbaan geparkeerd ipv in parkeerhavens naast de rijbaan.



#### Erftoegangswegen 30 km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

#### Nieuwe ontwikkelingen:

In 2004 is men gestart met de reconstructie van de Lange Kruisweg en de Schenkeldijk. Als deze wegen medio 2005 gereconstrueerd zijn, dan wordt de kern Maasdijk verboden verklaard voor vrachtwagens met uitzondering van bestemmingsverkeer.

Recent is de provincie gestart met de werkzaamheden aan het onderpad van de Maasdijk. Hierbij zullen de komgrenzen van de kern Maasdijk ook aangepast worden. De bestaande komgrenzen bij de Willem III straat, Korte Kruisweg en Prinsenlaan komen te vervallen. Hiervoor in de plaats komen de komgrenzen op het onderpad bij de huisnummers 54 en 158. Het betreffende wegvak wordt gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde met een max. snelheid van 30 km/uur.

Naar aanleiding van deze aanpassingen zal bestudeerd moeten worden of ook niet de Korte Kruisweg gecategoriseerd moet worden als een erftoegangsweg met een max. snelheid van 30 km/uur. Nu is de weg dus gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een max. snelheid van 50 km/uur.

## 5.7. Monster, Ter Heijde



nr.	straat-naam	wegvak	calamiteitroute	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Emmastraat</b>	tussen de Molenweg en de komgrens bij de rotonde Vlotlaan	ja	ja	ja	deze weg voldoet redelijk aan de essentiële wegkenmerken. De profielbreedte is niet overal optimaal en de getrokken asmarkering is nog niet overal aanwezig. Deze weg is in beheer en eigendom bij de provincie.
2	<b>Molenweg</b>	tussen de Emmastraat en de Haagweg	ja	ja	ja	deze weg voldoet redelijk aan de essentiële wegkenmerken. De profielbreedte is niet overal optimaal en de getrokken asmarkering is niet overal aanwezig.

<b>3</b>	<b>Haagweg</b>	tussen de Molenweg en de komgrens bij de Rijnweg	ja	ja	ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken
<b>4</b>	<b>Madeweg</b>	tussen de komgrens en de Duivenvoordstraat.	ja	nee	ja	nee, de max. snelheid voor deze weg is nu gesteld op 30 km/uur. De functie van deze weg is vooral het verbinden van het verkeer buiten de kern naar de kern van Monster. Deze weg heeft een stroomfunctie, moet eigenlijk 50 km worden

De Burg. Kampschoërstraat, Molenstraat zijn in het fingerende wegencategoriseringsplan van Monster aangegeven als gebiedsontsluitingswegen met een max. snelheid 30 km/uur. Deze wegen zouden eigenlijk een max. snelheid 50 km/uur moeten hebben. Verder is de Burg. Kampschoërstraat opgenomen in het plan voor de hoofdroutes van de hulpdiensten. Deze weg is dus niet meer optimaal te gebruiken voor de hulpdiensten, omdat enerzijds de snelheid is gereduceerd tot 30 km/uur en er verder in 2005 extra snelheidsremmende maatregelen zijn aangebracht. De inrichting van de Burg. Kampschoërstraat is na intensief overleg met de bewoners tot stand gekomen. Wijziging van de snelheid en de inrichting zal dus kunnen leiden tot veel protesten.

Een deel van de Molenstraat maakt deel uit van de openbaarvervoer route voor buslijn 41. Deze weg is nog niet geheel ingericht voor een goede lijnvoering.

Over de functie van de Madeweg tussen de komgrens en de Molenweg moet nog nadere studie verricht worden. Deze studie zal gecombineerd moeten worden met de wijziging van de verkeerscirculatie als gevolg van de herinrichting van de Haagweg en de Oorberlaan in verband met de ontwikkelingen van de Westlandse Zoom

#### Erftoegangswegen 30 km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

#### Nieuwe ontwikkelingen:

Het nieuwbouwplan Grote Geest 3e fase wordt ontsloten op de bestaande rotonde bij de Zeereep/Emmastraat.

## 5.8. Naaldwijk



nr	straatnaam	wegvak	calamiteitenroute	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Kruisbroekweg</b>	gedeelte vanaf de komgrens bij de Schepen tot aan de Middel Broekweg	nee	ja	ja en ter hoogte van Tomatenstraat op de parallelweg	nee, niet overal is een doorgetrokken asstreep of middenberm aanwezig. Verder is de inrichting van de kruising met de Schepen niet optimaal
2	<b>Middel Broekweg</b>	gedeelte tussen de Kruisbroekweg en de N213 (Burg. Elsenweg).	ja	ja	ja	deze weg is conform de essentiële wegkenmerken uitgevoerd



3	<b>Tiendweg</b>	gedeelte tussen de Middel Broekweg en N213	nee	ja	nee	nee, er is een openverharding ipv een gesloten. Deze weg vormt een directe verbinding met het glastuinbouwgebied rond de Lange Broekweg.
4	<b>Kruisweg</b>	tussen de Middelbroekweg en de Verdilaan	nee	ja	er ontbreken fietsvoorzieningen	nee, er wordt op de rijbaan geparkeerd, geen asmarkering of middenberm. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap. Deze weg is toch als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd ivm de busroutes. Een stap in de goede richting tbv de doorstroming en de fietsers zou overwogen kunnen worden door een parkeerverbod op de Kruisweg in te stellen.
5	<b>Verdilaan</b>	tussen de Kruisweg en de rotonde Verspeijcklaan	nee	ja	fietsvoorzieningen ontbreken	nee en er is geen doorgetrokken asstreep of middenberm. De fysieke ruimte is beperkt, mede gelet op de aanwezigheid van het busstation. Met ontwikkelingen Masterplan Verdilaan moeten hier passende DV maatregelen getroffen worden.
6	<b>Stokdijkkade</b>	tussen de Verdilaan en de Pijletuineweg	nee	nee	fietsvoorzieningen ontbreken	nee, er wordt op de rijbaan geparkeerd, geen asmarkering of middenberm. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap. Een stap in de goede richting tbv de doorstroming en de fietsers zou overwogen kunnen worden door een parkeerverbod op de



						Stokdijkkade in te stellen.
7	<b>Pijle Tuinenweg</b>	tussen de Fred. Hendrikstraat en de Middel Broekweg	nee	nee	ja	deze weg voldoet voor een groot deel aan de essentiële wegkenmerken. Er ontbreken alleen nog fietsvoorzieningen op het wegvak tussen de Smetena en de brug over Naaldwijksevaart en een getrokken asmarkering
8	<b>Dreeslaan</b>	tussen de Pijle Tuinenweg en de Dijkweg	nee	nee	nee	nee, ontbreekt een doorgetrokken asstreep of middenberm en fietsvoorzieningen.
9	<b>Oudlaan</b>	tussen de Pijle Tuinenweg en de Dreeslaan	nee	nee	nee	nee, ontbreekt een doorgetrokken asstreep of middenberm en fietsvoorzieningen
10	<b>Dijkweg</b>	tussen Verspycklaan en N213 (Burg. Elsenweg).	ja	ja	ja	deze weg is conform de essentiële wegkenmerken ingericht.
11	<b>Verspeijklaan/ Verburghlaan</b>	tussen de Dijkweg en de rotonde bij de Verdilaan	ja	ja	ja	deze weg is conform de essentiële wegkenmerken ingericht. Aandacht voor de kruising met de Industriestraat vooral voor de fietsers
12	<b>vd Doortogenstraat/ vd Hoevenstraat</b>	tussen de rotonde bij de Verdilaan en de Geestweg	ja	ja	ja	deze weg is conform de essentiële wegkenmerken ingericht.



13	<b>Secr. Verhoeffweg</b>	tussen de Geestweg en de Kruisbroekweg	ja	ja	ja	na reconstructie medio 2006 zal deze weg conform de essentiële wegkenmerken zijn ingericht.
14	<b>'s Gravenzandseweg</b>	tussen de Secr. Verhoeffweg en de Tulp	ja	nee	nee	nee, als het politiebureau en de brandweerkazerne verplaatst zijn, dan zal dit wegvak net als de rest van de 's Gravenzandseweg ingericht worden als 30 km gebied.
15	<b>Grote Woerdlaan</b>	tussen Verspycklaan en de Boslaan	nee	nee	ontbreken over een groot deel van de weg fietsvoorzieningen	nee, ontbreekt doorgetrokken asstreep of middenberm. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap. Noodzaak van fietsvoorzieningen aanwezig ivm aanwezigheid school
16	<b>ontsluiting Woerdblok</b>	tussen Grote Woerdlaan en Geestweg	nee	nee	ja	deze weg wordt conform de essentiële wegkenmerken ingericht.
17	<b>Bosweg</b>	tussen de Grote Woerdlaan en de N213 (Burg. Elsenweg)	ja	nee	Ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken
18	<b>Opstalweg</b>	tussen de Naaldwijkse weg en de Geestweg	Ja	nee	nee	nee, ontbreekt doorgetrokken asstreep of middenberm. Goede fietsvoorzieningen. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap.





19	Geestweg	tussen Opstalweg en komgrens bij begraafplaats	ja	nee	nee	nee, ontbreekt doorgetrokken asstreep of middenberm. Goede fietsvoorzieningen. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap
----	----------	--	----	-----	-----	--

#### Erftoegangswegen 30 km/uur:

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

#### Nieuwe ontwikkelingen:

Ter plaatse van de kruising Galgeweg/Kruisbroekweg/Naaldwijkseweg zal de verkeerslichtinstallatie vervangen worden door een rotonde (aanleg medio 2006). Vervolgens zal hier de nieuwe aansluiting van de verlegde Groeneweg op aansluiten als 4<sup>e</sup> poot. De aansluiting van de bestaande Groeneweg op de Galgeweg zal dan voor het auto verkeer worden afgesloten. Fietsers kunnen dan nog wel naar het fietspad langs de Galgeweg rijden, maar niet meer oversteken naar de Zuidweg.

Bij de realisatie van het plan Hoogeland zullen de navolgende aanpassingen noodzakelijk zijn:

- aanleg rotonde op de kruising Kruisbroekweg/Zuidweg/Secr. Verhoeffweg,
- de categorisering van de Zuidweg wijzigen van erftoegangsweg in gebiedsontsluitingsweg en het profiel aanpassen conform duurzaam veilig,
- als 2<sup>e</sup> ontsluiting van het plan Hoogeland en de sportvelden zal een rotonde aansluiting op de Galgeweg gerealiseerd worden tussen de voetbalvelden van Naaldwijk en de manage,
- de aansluiting van de Tiendweg op de Middelbroekweg komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een rotonde aansluiting ter plaatse van de aansluiting Pijle Tuinenweg/Middel Broekweg. Deze 4<sup>e</sup> poot vormt ook de ontsluiting van het plan Hoogeland en de bedrijven rond de Tiendweg.
- in het kader van een betere doorstroming van de Middel Broekweg - Kruisbroekweg zal na realisatie van de rotondes bij de Pijletuinenweg en de Secr. Verhoeffweg de aansluiting van de Mr. Jan Tuningstraat voor het auto verkeer komen te vervallen. Een oversteek op deze plaats voor fietsers dient gehandhaafd te blijven. Het verkeer binnen Kruisbroek zal dan alleen nog door éénrichting verkeerstraten gaan rijden
- verder is het noodzakelijk om de fiets- voetgangers oversteek bij het Valstarplantsoen de Fresiastraat met de Kruisbroekweg (de verkeerslichtinstallatie) te verwijderen en deze oversteek ongelijkvloers te maken tussen het Valstarplantsoen en de Leliestraat.

Aanleg van de Zuidelijke Randweg ten zuiden van het sportpark Hoge Bomen (in het kader van het zgn. 3 in 1 project) zal een verlichting geven van het doorgaande verkeer door de kern Naaldwijk.

## 5.9. Poeldijk



nr.	straatnaam	wegvak	calamiteiten-route	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Monsterseweg</b>	tussen de N213/N211(Nieuweweg) en de rotonde bij de nieuwe ontsluitingsweg door De Poel.	ja	ja	Ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken
2	<b>Nieuweweg</b>	tussen de aansluiting met de Voorstraat en de komgrens bij de Dr. Weitjenslaan.	ja	ja	ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken

Erftoegangswegen 30 km/uur.

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

Zoals in de essentiële wegkenmerken is aangegeven, is het niet wenselijk om een openbaarvervoer route over deze wegen te voeren. In dienstregeling 2007 zijn daarom de lijnen uit de kern Poeldijk gehaald en wordt ingezet op snelle directe verbindingen met een hoge frequentie via de Nieuweweg.



De Jan Barendselaan is gecategoriseerd als een erftoegangsweg met een verzamel functie. De max. verkeersintensiteit voor dit type weg bedraagt 6.000 mvt/etm. Volgens het verkeersmodel bedraagt het aantal mvt in 2004 tussen de 7.800 en 8.200 mvt/etm. Bij de uitwerking van de nieuwe ontwikkelingen van de Westlandse Zoom zullen hiervoor passende maatregelen genomen moeten worden, waardoor het doorgaande verkeer zoveel mogelijk geweerd zal worden.

Op het wegvak van de komgrens op de Wateringse weg tot en met de driesprong Voorstraat / Jan Barendselaan /Wateringse weg is de weg gecategoriseerd als erftoegangsweg met een max. snelheid van 30 km/uur. Dit wegvak moet opnieuw gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingsweg met een max. snelheid van 50 km/uur. Bij de kruising Voorstraat / Jan Barendselaan kan dan de 30 km zone ingesteld worden.

#### Nieuwe ontwikkelingen:

In het kader van de Westlandse Zoom zullen er in Poeldijk nogal een aantal zaken gaan wijzigen. De aansluiting van de Dr. Weitjenslaan op de Nieuweweg komt te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een nieuwe aansluiting op de Nieuweweg ten noorden van de Dr. Weitjenslaan. Ook zal een ontsluiting van het gebied gerealiseerd worden op de Paul Capteijnlaan tegenover de bestaande uitrit bij het hoofdgebouw aan de zijde van de Nieuweweg.

De andere ontsluiting van het plan zal gerealiseerd worden op de Verburghlaan.

Het centrum van Poeldijk zal in het kader van de Westlandse Zoom opnieuw ingericht gaan worden. Het betreft het gebied dat omsloten wordt door De Gantel, Kerklaan, Jan Barendselaan.

## 5.10. Wateringen



nr.	straatnaam	wegvak	calamiteitenroute	OV route	fietsvoorzieningen	voldoet aan essentiële wegkenmerken
1	<b>Heulweg</b>	gedeelte tussen de Bovendijk en de komgrens met Wateringen.	ja	ja	door het beperkte dwarsprofiel zijn de fietspaden vaak te smal.	nee, ontbreekt doorgetrokken asstreep of middenberm. Het beschikbare dwarsprofiel is te krap.
2	<b>Dorpskade</b>	gedeelte tussen de Heulweg en de komgrens	ja	ja	ja	nee, er ontbreekt een doorgetrokken asstreep of middenberm. Er zijn op diverse plaatsen drempels aangebracht bij voetgangers- en fietsoversteekplaatsen.



3	Poeldijkseweg	tussen de komgrens bij de Harry Hoekstraat Kerklaan	ja	ja	ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken.
4	Noordweg,	tussen de Kerklaan en de komgrens met Den Haag bij de Kwaklaan	ja	nee	ja	deze weg voldoet aan de essentiële wegkenmerken

#### Erftoegangswegen 30 km/uur.

Alle overige wegen bibeko zijn erftoegangswegen of woonerven. Bij herstraat of herinrichting programma's zullen de toegangen tot de 30 km zones uitgevoerd of aangepast moeten worden zoals aangegeven in figuur:1

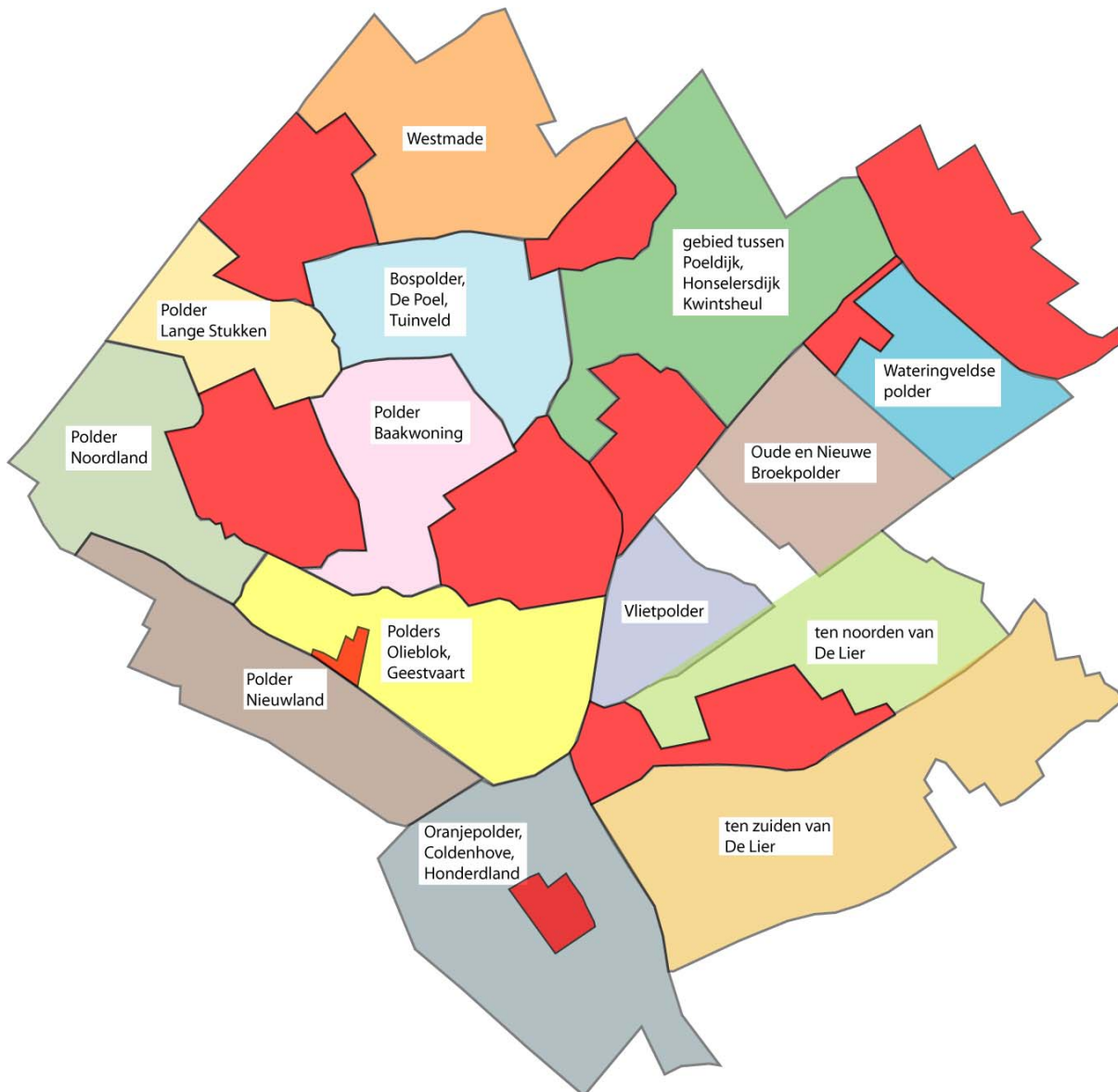
Doordat er geen gebiedsontsluitingsweg is tussen de kruising Heulweg/Dorpskade en de komgrens met Den Haag op het Oosteinde moet al het verkeer gebruik maken van het Tolland en de Herenstraat.

De Herenstraat kan als erftoegangsweg met een verzamel en verblijfsfunctie gecategoriseerd worden. Bij een erftoegangsweg met een verzamelfunctie geldt een intensiteit van  $\pm 6000$  mvt/etm. Bij de uitdraai van het verkeersmodel voor het basisjaar 2004 is een intensiteit van  $\pm 6100$  mvt/etm berekend. Voor het Tolland dat ook een verzamelfunctie heeft is een etmaal intensiteit berekend van  $\pm 4.100 - 4.300$  mvt/etm. Dit valt binnen de max. gestelde grenzen. Er zal dus gezocht moeten worden naar maatregelen om de groei van het autoverkeer door de Herenstraat tegen te gaan. Hetzelfde is van toepassing voor de voor het Plein en de Kerklaan. Ook deze wegen kennen een etmaal intensiteit van  $\pm 8.400$  resp.  $10.000$  mvt/etm.

#### Nieuwe ontwikkeling:

Momenteel worden de plannen voorbereid voor de wijk Juliahof. Deze wijk zal ontsloten worden op de Kwaklaan, de Aremberglaan en de Noordweg. De wegen binnen deze nieuwbouw wijk zullen gecategoriseerd worden als erftoegangswegen. Het deel van de Noordweg tussen de komgrens bij Velo en de Kwaklaan is nu aangegeven als zijnde een weg buiten de bebouwde kom. Deze weg is in beheer bij de gemeente Den Haag. Daarom zal overleg moeten plaats vinden met de gemeente Den Haag om bij het beëindigen van de komgrens van Wateringen de komgrens van Den Haag te laten beginnen.

## 6. Wegen buiten de bebouwde kom



De wegen buiten de bebouwde kom zijn voorlopig gecategoriseerd op basis van de bestaande wegencategoriseringsplannen en de wegen die in eigendom zijn bij de gemeente Westland. Omdat bij het opstellen van dit document (7 november 2005) de wegenlegger voor de gemeente Westland nog niet geheel is bij gewerkt is nog geen volledig overzicht te maken van de wegen die wel in beheer bij de gemeente Westland zijn. Het gevolg hiervan kan zijn dat niet alle wegen die in beheer zijn bij de gemeente Westland in dit plan zijn opgenomen.

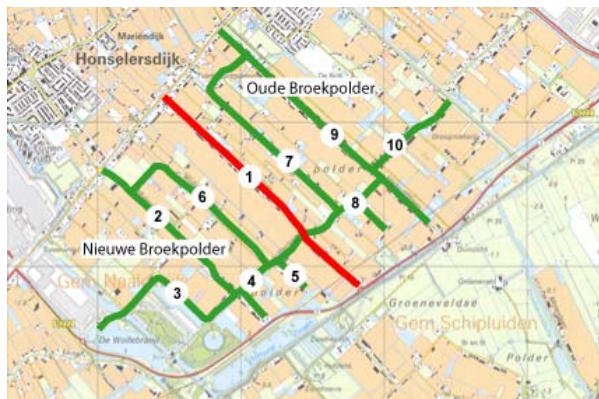
## 6.1. Vlietpolder:



nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorziening en	essentiële wegkenmerke n
1	Lange Broekweg	ETW	60	II	nvt	voldoet
2	Zandheullaan	ETW	60	I	nvt	voldoet
3	Lange Broekweg	ETW	60	I	nvt	voldoet
4	Bruidsbogerd	ETW	60	II	nvt	voldoet
5	Hoge Noordweg + Kade van Ras	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
6	Parallelweg N213	ETW	60	II	nvt	voldoet
7	Veilingweg	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet fietsstroken nodig



## 6.2. Oude en Nieuwe Broekpolder:



nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorziening en	essentiële wegkenmerken
1	Zwethlaan	GOW	60	nvt	vrijliggend 2 richtingen fietspad	voldoet niet daarom 60 ipv 80 km/uur
2	Molenbroeklaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet nog niet
3	Broekpolderlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet nog niet
4	Broekpolderlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
5	Broekpolderlaan	ETW	60	II	nvt	voldoet
6	Sprongenloet	ETW	60	II	nvt	voldoet
7	Vijverberglaan	ETW	60	II	nvt	voldoet
8	Broekpolderlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
9	Harteveldlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
10	Hooghe Beer	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet fietsvoorzienin gen ontbreken





### 6.3. Kwintsheul en Wateringveldsepolder



In het kaartje hiernaast zijn een 2-tal nieuwe ontwikkelingen aangegeven:

- nieuwe woningbouw in het kader van de Westlandse Zoom (roze kleur)
- reconstructie glastuinbouw gebied Wateringveldsepolder (licht groen)

De wegen 7 t/m 11 liggen allen in het te reconstrueren glastuinbouwgebied Wateringveldsepolder. Daarom zijn de wegen alleen geïnventariseerd als type I of II weg en zullen geen voorstellen gedaan worden in het kader van maatregelen voor Duurzaam Veilig. Deze maatregelen zullen bij de reconstructie meegenomen dienen te worden.

nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Hooghe Beer	ETW	60	I		voldoet nog niet fietsvoorzieningen ontbreken
2	Hoenderparklaan	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
3	Gasthuiswei	ETW	60	I	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
4	Zwet	ETW	60	II	onderdeel regionale fietsroute	voldoet nog niet
5	Weideland	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
6	Lange Wateringkade	ETW	60	II	onderdeel Westlandse fietsroute	voldoet nog niet



7	<b>Middenzwet</b>	ETW	60	I	nvt	reconstructie gebied
8	<b>Middenzwet</b>	ETW	60	II	nvt	reconstructie gebied
9	<b>Middenzwet</b>	ETW	60	I	nvt	reconstructie gebied
10	<b>Middenweg</b>	ETW	60	II	nvt	reconstructie gebied
11	<b>Bovendijk</b>	ETW	60	I	nvt	reconstructie gebied



## 6.4. De Lier ten noorden N223



Met roze is de nieuwbouw locatie Molensloot aangegeven.

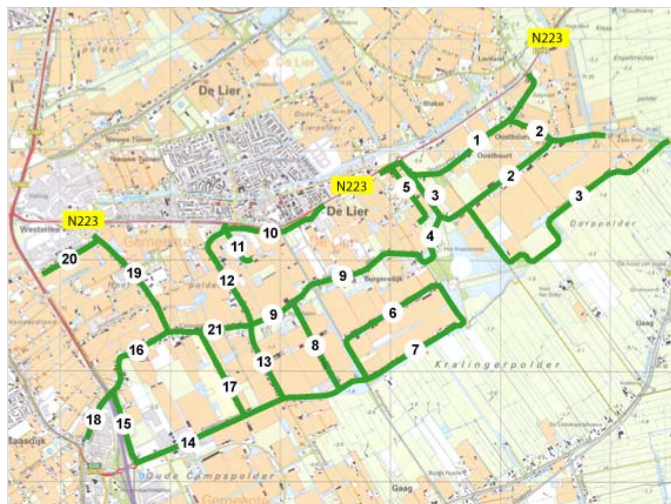
Als het bouwplan Molensloot verder ontwikkeld wordt en er een ontsluiting op de Veilingweg wordt gemaakt, dan moet onderzocht worden of de Noord Lierweg tussen Veilingweg en N 213 nog wel in de huidige vorm gehandhaafd kan worden. Wellicht zal dan meer verkeer van en naar Delft-A4 deze weg als ontsluitingsroute gaan gebruiken ipv de route via Sportlaan - Veilingweg.

nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Kijkerweg	ETW	60	I	vrijliggende fietspaden en fietsstroken	voldoet nog niet, ontbreekt getrokken asstreep of middenberm
2	Nieuwe Tuinen	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
3	Veilingweg	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet, asmarkering aanwezig en, sluit niet aan op gekozen wegprofiel bibeko
4	Burg. Cramerlaan	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
5	Kanaalweg	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk



6	<b>Hoge Noordweg</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
7	<b>Kerklaan</b>	ETW	60	II	nvt	ja
8	<b>Lange Broekweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	ja
9	<b>Kasteelweg</b>	ETW	60	I	vrijliggende fietspaden	ja
10	<b>Noord Lierweg</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
11	<b>Vreeburgh- laan</b>	ETW	60	II	nvt	valt binnen nieuwbouw gebied Molensloot
12	<b>Veilingweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. asstreep aanwezig en ontbreken suggestie- stroken
13	<b>Tuindersweg</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
14	<b>Blaker</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk

## 6.5. De Lier ten zuiden N223



De N223 is een weg in beheer en onderhoud bij de provincie. Op het wegvak tussen de grens met gemeente Midden Delfland en Westerlee wordt een parallelweg aangelegd. Deze parallelweg ligt ten zuiden van de N223 behalve op het wegvak tussen Jochem vd Houtweg en Westerlee. Hier ligt deze parallelweg ten noorden van de N223. Landbouwvoertuigen en fietsers gaan dan gebruik maken van deze parallelstructuur. Bij de kruisingen van de N223 / Oostbuurtseweg, N223 / M.A. de Ruyterstraat, N223 / Sportlaan-Hoogweg zijn rotondes gepland.

nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Oostbuurtseweg	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
2	Zytwende	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
3	Dorppolderweg / Laan van Koop	ETW	60	II	nvt	ivm grote rechtstanden zijn aanvullende maatregelen gewenst
4	Burgerdijkseweg	ETW	60	II	nvt	ivm grote rechtstanden zijn aanvullende maatregelen gewenst
5	Laan van Zeestraten	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk ivm doodlopende weg
6	Kreekrug	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet

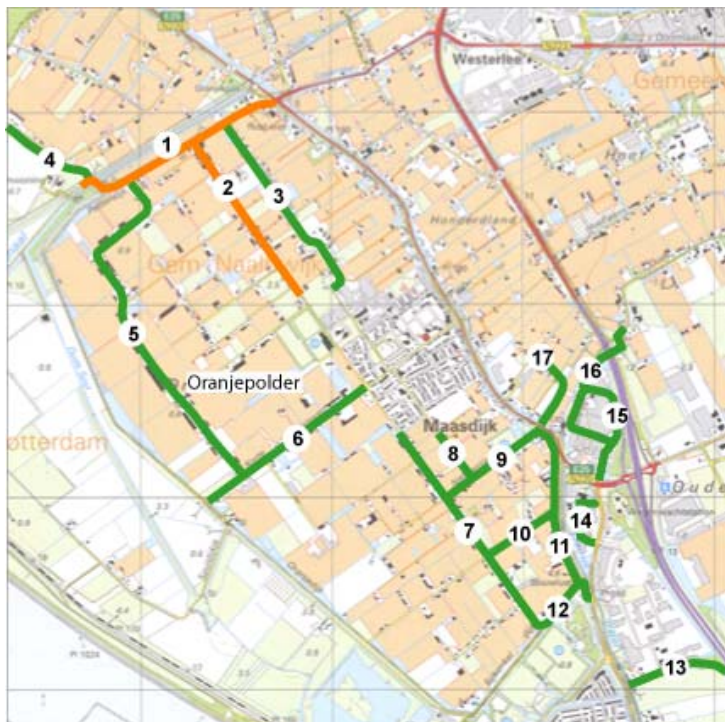


7	<b>Scheeweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
8	<b>Laan van Boekestijn</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep en suggestiestroken ontbreken
9	<b>Burgerdijkseweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
10	<b>Parallelweg N213</b>	ETW	60	I	nvt	beheer en onderhoud bij provincie
11	<b>Zijweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet
12	<b>Hoogweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
13	<b>Burgerweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
14	<b>Coldenhovelaan</b>	ETW / GOW	60	1	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële kenmerken categoriseren als GOW?
15	<b>Parallelweg A20</b>	ETW	60	I	nvt	beheer en onderhoud bij provincie
16	<b>Oudecampsweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
17	<b>Sint Achtenland</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet



18	<b>Nolweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep en suggestiestroken ontbreken
19	<b>Hoefweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
20	<b>Laan van Vijverberg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet

### 6.6. Maasdijk, Oranjepolder, bedrijventerrein Coldenhove en Honderdland.



De Pettendijk vormt de hoofdontsluiting van de bedrijventerreinen Maasambacht, 3e en 4e Hoeve en de kern van Maasdijk. Na de reconstructie van de Lange Kruisweg en de Schenkeldijk zal in het bijzonder de kern van Maasdijk verboden worden voor vrachtverkeer. Al het vrachtverkeer zal dan gebruik moeten maken van de Pettendijk en de Lange Kruisweg.

Voor Honderdland is in het masterplan besloten dat dit gebied binnen de bebouwde kom zal komen te liggen. Het gevolg hiervan is, dat de centrale hoofdontsluiting gecategoriseerd is als een gebiedsontsluitingsweg met een max. snelheid van 50 km/uur.

Langs deze ontsluitingsweg komt een enkelzijdig dubbel bereden fietspad. De overige wegen in het gebied zijn

gecategoriseerd als erftoegangswegen met een max. snelheid van 30 km/uur.

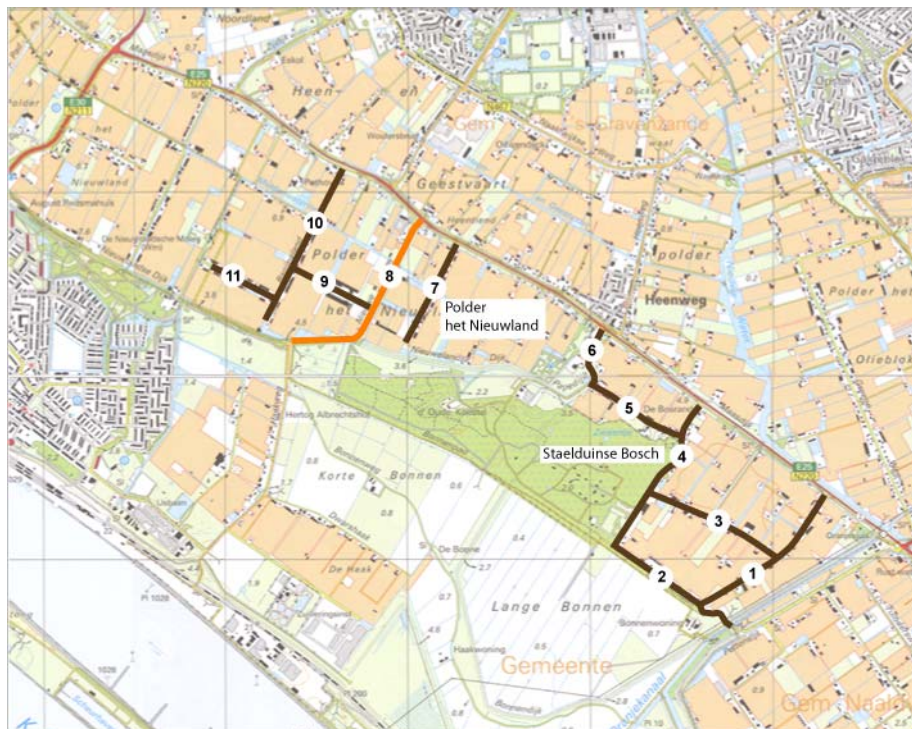
nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Pettendijk	GOW	60	nvt	nvt	voldoet niet, daarom 60 ipv 80
2	Lange Kruisweg	GOW	60	nvt	suggestiestroken	voldoet niet, daarom 60 ipv 80
3	Tuindersweg	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
4	Bonnenlaan	ETW	30	II	nvt	wordt gereconstrueerd met aanleg vrijliggend fietspad. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
5	Oranjepolderweg	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet fietsvoorzieningen





						ontbreken
6	<b>Korte Kruisweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
7	<b>Lange Kruisweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	wordt nog aan gewerkt
8	<b>Tuindersweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
9	<b>Nollaantje</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
10	<b>Oostelijke Slag</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
11	<b>onderpad van de Maasdijk</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet
12	<b>Schenkeldijk</b>	ETW	60	!	suggestiestroken	wordt nog aan gewerkt
13	<b>Westgaag</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
14	<b>Bandijkweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet nog niet
15	<b>Aartsdijkweg</b>	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
16	<b>Nolweg</b>	ETW	60	II	deel met vrijwilligend fietspad	voldoet nog niet
17	<b>Honderdland</b>	GOW	50	nvt	nvt	komt binnen de bebouwde kom

## 6.7. Gebied rond Staelduinsebosch en Polder het Nieuwland.



nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	De Jonghlaan	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
2	Bonnenlaan	ETW	30	II	nvt	wordt gereconstrueerd met aanleg vrijliggend fietspad. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
3	Van Rijckevorsellaan	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur

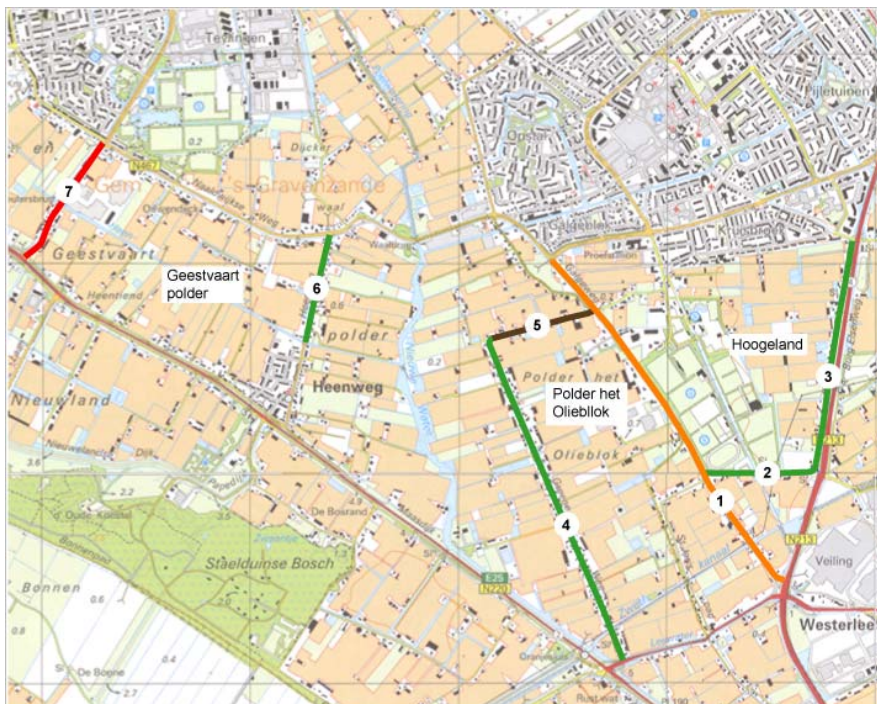


4	<b>Stelduinlaan</b>	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
5	<b>van Oosthuizenlaan</b>	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
6	<b>Papedijk</b>	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
7	<b>Gravin van Bylandtlaan</b>	ETW	30	I	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
8	<b>Nieuwe laan</b>	GOW	60	nvt	vrijliggend fietspad	voldoet niet, daarom 60 ipv 80
9	<b>Bagijneland</b>	ETW	30	nvt	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
10	<b>Bagijneland</b>	ETW	30	nvt	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken



11	<b>Bagijneland</b>	ETW	30	nvt	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
----	--------------------	-----	----	-----	-----	--

## 6.8. Polders Hoogeland, Olieblok en Geestvaart.

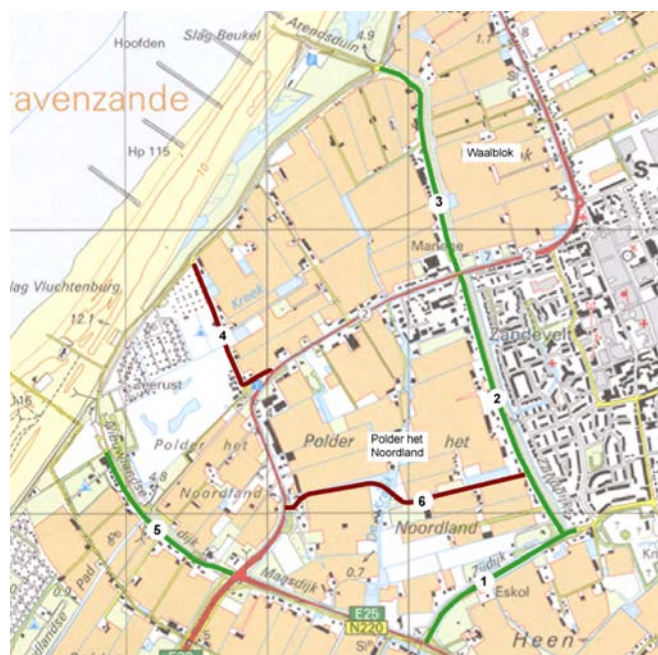


nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	<b>Galgeweg</b>	GOW	60	nvt	vrijliggend fietspad	voldoet niet geheel aan de essentiële wegkenmerken
2	<b>Monnikenlaan</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
3	<b>Vlietweg</b>	ETW	60	II	nvt	aanpassingen niet noodzakelijk
4	<b>Groeneweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
5	<b>Groeneweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken



6	<b>Heenweg</b>	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. As-streep aanwezig.
7	<b>Woutersweg</b>	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet nog niet aan de essentiële wegkenmerken

## 6.9. Polder het Noordland.



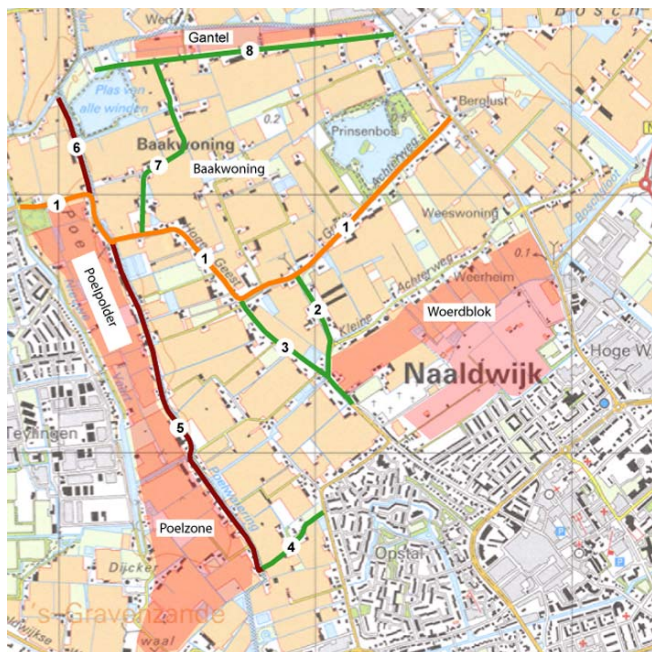
nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Zijdijk	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
2	Zanddijk	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
3	Strandweg	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
4	't Louwtje	ETW	30	II	nvt	Snelheid handhaven?



<b>5</b>	<b>Nieuwlandsedijk</b>	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestiestroken
<b>6</b>	<b>Steenenburghweg</b>	ETW	30	II	suggestiestroken	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur. Voldoet aan essentiële kenmerken.



## 6.10. Polder Baakwoning.



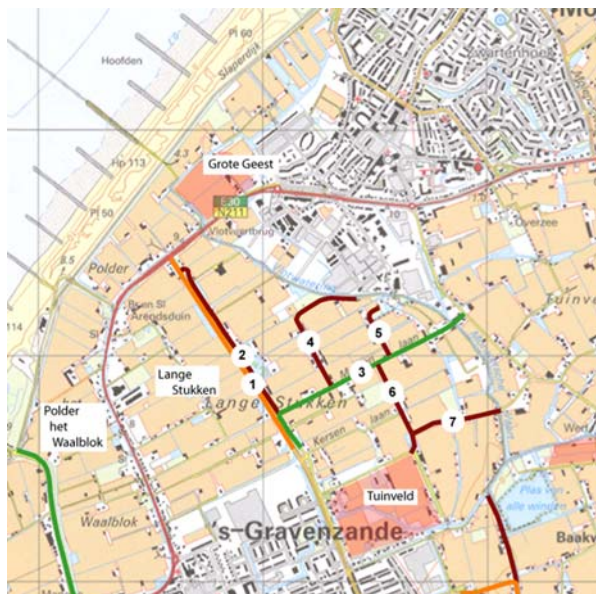
In dit gebied zijn een 2-tal woningbouwlocaties gepland. Langs de Rijnsburgerweg is het ONW-plan "Gantel de Baak" gepland. Dit betreft een plan voor ± 80 woningen. Deze woningen worden ontsloten via de Rijnsburgerweg met de bestaande aansluiting op de Zwartendijk. Langs de Nieuwe Vaart wordt het bouwplan Poelzone ontwikkeld. Dit betreft een bouwplan voor ± 800 woningen. Dit plan zal ontsloten worden op de Rijnvaartweg en op de Naaldwijkseweg bij de Heenweg

nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Grote Achterweg, Baakwoning, Poelkade en Rijnvaartweg	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet niet geheel aan de essentiële wegkenmerken
2	Geestweg	ETW	60	I	nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken. Asstreep aanwezig en ontbreken suggestie- stroken



3	<b>Hoge Geest</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet.
4	<b>Boomgaardspad</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet nog niet
5	<b>Poelkade</b>	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
6	<b>Poelmolenweg</b>	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
7	<b>Baakwoning</b>	ETW	60	II	nvt	reconstructie gebied
8	<b>Rijnsburgerweg</b>	ETW	60	II	nvt	reconstructie gebied

## 6.11. Polder Lange Stukken.

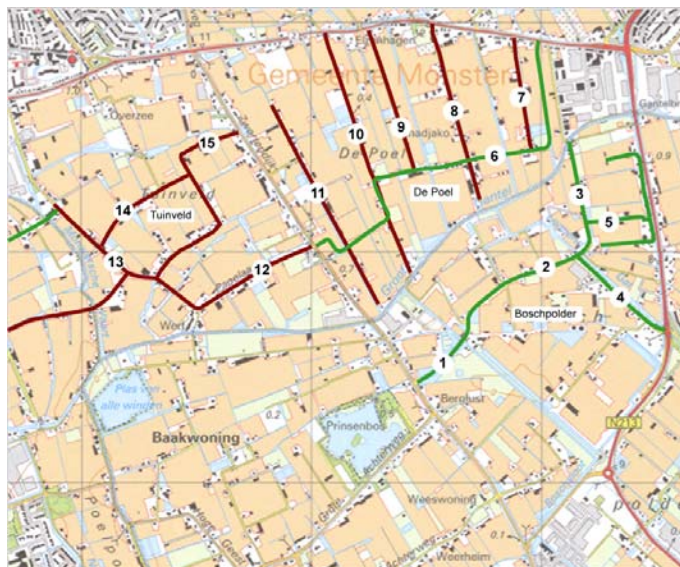


nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Koningin Julianaweg	GOW	80	nvt	op parallelweg	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
2	Parallelweg	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
3	Meloenlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
4	Perzikenlaan	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
5	Pruimenlaan	ETW	30	II	nvt	voldoet nog niet. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur



<b>6</b>	<b>Tuinveldlaan</b>	ETW	30	I	suggestiestroken	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
<b>7</b>	<b>Rusthovenlaan</b>	ETW	30	I	suggestiestroken	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur

## 6.12. Bospolder, De Poel en Tuinveld

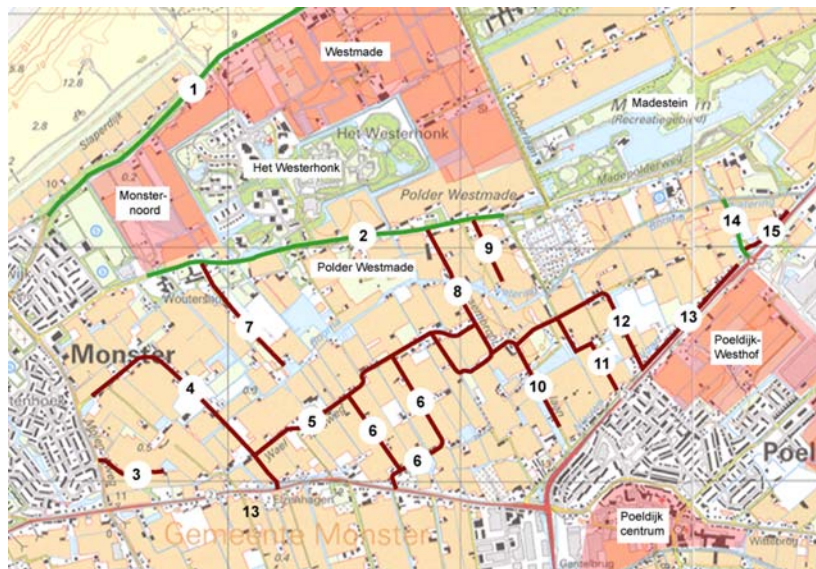


nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Dortlaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
2	Bospolder	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
3	Pouwelslaan	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
4	Bospolder	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
5	Pouwelslaan/ Nieuweweg	ETW	60	II	nvt	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
6	De Poel	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken



7	<b>De Zeeuwlaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
8	<b>Cubalaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
9	<b>Limburg Stierumlaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
10	<b>Alkemadelaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
11	<b>Assendelftlaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
12	<b>Papelaan</b>	ETW	30	I	suggestiestroken	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
13	<b>Gantellaan</b>	ETW	30	I	suggestiestroken	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
14	<b>Hoflaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
15	<b>Raaphorstlaan</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur

## 6.13. Polder Westmade



In dit gebied zijn een 2-tal woningbouwlocaties gepland voor de Westlandse Zoom.

Het plan Monster Noord zal op twee plaatsen ontsloten worden op de Haagweg.

Westmade zal op drie plaatsen ontsloten worden op de Haagweg en twee op de Oorberlaan.

nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Haagweg	ETW	60	I	vrijliggende fietspaden	wordt wellicht opnieuw ingericht in het kader van de Westlandse Zoom
2	Madeweg	ETW	60	I	vrijliggende fietspaden	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
3	Molenweg	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
4	Boomaweg	ETW	30	I	nvt	Ontbreken suggestiestroken. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur



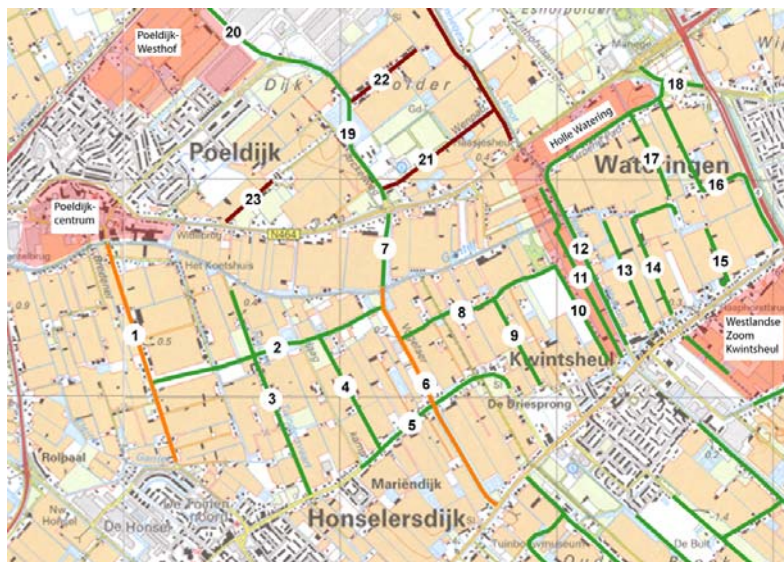
5	Waellandweg	ETW	30	I	nvt	Ontbreken suggestiestroken. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
6	van Ruyvenlaan	ETW	30	I	nvt	Ontbreken suggestiestroken. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
7	C. de Wijckerlaan	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
8	Casembrootlaan	ETW	30	I	nvt	Ontbreken suggestiestroken. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
9	Madeweg	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
10	Casembrootlaan - Middenweg	ETW	30	I	nvt	Ontbreken suggestiestroken. Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
11	Vlaminglaan	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
12	Scherpenzeellaan	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur





13	Vredebestlaan	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
14	van Elswijkbaan	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
15	Vredebestlaan	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur

## 6.14. Gebied tussen Poeldijk, Honselersdijk en Kwintshoek



nr	straatnaam	wegtype	max snelheid	wegtype	fietsvoorzieningen	essentiële wegkenmerken
1	Poeldijksepad	GOW	60	nvt	suggestiestroken	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken, vrijliggend fietspad en asmarkering ontbreken daarom snelheid verlaagd van 80 naar 60 km/uur
2	van Ockenburchlaan	ETW	60	II	suggestiestroken	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken
3	Nieuwe Tuinen	ETW	60	II	nvt	lange rechtstand eventueel snelheidsremmende maatregelen
4	Gantellaan	ETW	60	II	nvt	voldoet aan de essentiële wegkenmerken



5	<b>Mariëndijk</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
6	<b>Vogelaer</b>	GOW	80	nvt	vrijliggend fietspad	voldoet niet geheel aan de essentiële wegkenmerken daarom snelheid verlaagd van 80 naar 60 km/uur ook ontbreekt de getrokken asstreep
7	<b>Zuidwijckweg</b>	ETW / GOW	60	I	vrijliggend fietspad	de wegkenmerken van deze weg zijn gelijk aan die van een GOW daarom categoriseren als GOW met een doorgetrokken asstreep
8	<b>Van Buerenweg</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
9	<b>De Driesprong</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
10	<b>Slimpad</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
11	<b>Laan van Hertewijk</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
12	<b>Hollewatering/ Groene pad</b>	ETW	60	I	suggestiestroken	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
13	<b>Lelielaan</b>	ETW	60	II	nvt	lange rechtstand eventueel snelheidsremmende maatregelen



14	<b>Kwintlaan</b>	ETW	60	I	ontbreken	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken markering ontbreekt
15	<b>Heulweg</b>	ETW	60	II	nvt	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
16	<b>Markuslaan</b>	ETW	?	II	nvt	lange rechtstand eventueel snelheidsremmende maatregelen
17	<b>Groenepad</b>	ETW	?	II	nvt	geen aanvullende maatregelen noodzakelijk
18	<b>Korte Noordweg</b>	ETW	?	II		geen aanvullende maatregelen noodzakelijk
19	<b>Arckelweg</b>	ETW	60	I	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
20	<b>Paul Capteijnlaan</b>	ETW	60	II	vrijliggend fietspad	voldoet aan de essentiële wegkenmerken
21	<b>Wenpad</b>	ETW	30	II	nvt	Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur
22	<b>De Strijp</b>	ETW	30	I	Nvt	voldoet niet aan de essentiële wegkenmerken markering ontbreekt Snelheid wijzigen van 30 in 60 km/uur



## 7. Bijlagen:

### 7.1. Overzicht straatnamen behorende tot doorgaande routes voor de hulpdiensten

#### **Monster + Poeldijk:**

Emmastraat,  
Burg. Kampschoërstraat (Ter Heijde),  
Monsterseweg,  
Poeldijkseweg,  
Molenweg,  
Haagweg,  
Madeweg,  
Zwartendijk,  
's-Gravenzandseweg,  
Wateringseweg,  
Nieuweweg,  
Kerklaan,  
Zuidwijckweg,  
Jan Barendselaan/Voorstraat,

Coldenhovelaan,  
Schenkeldijk,

#### **'s-Gravenzande:**

Maasdijk (N220),  
Nieuwe Laan,  
Woutersweg,  
Noordlandseweg,  
Monsterseweg,  
Koningin Julianaweg,  
Wattstraat/Fultonstraat naar kazerne  
Naaldwijkseweg,  
Zeestraat,  
Heenweg,

#### **Naaldwijk + Maasdijk + Honselersdijk**

Bosweg,  
Galgeweg,  
Opstalweg,  
Geestweg,  
Grote Achterweg,  
Grote Woerdlaan,  
Zwartendijk,  
Secr. Verhoeffweg  
's-Gravenzandseweg tot kazerne,  
v.d. Doortogestraat,  
v.d. Hoevenstraat,  
Verspijcklaan,  
Dijkweg,  
Burg. Elsenweg (N213),  
Nieuweweg,  
Kruisbroekweg,  
Middelbroekweg,  
Klipper,  
Poeldijksepad,  
Vogelaer,  
Molenlaan,  
Zwethlaan,  
Veilingroute (N222),  
Oranjesluisweg,  
Pettendijk,  
Maasdijk (N220),  
A20,  
Korte Kruisweg,  
Lange Kruisweg,

#### **Wateringen + Kwintsheul**

Ambachtsweg,  
Dorpskade,  
Poeldijkseweg,  
Kerkstraat,  
Herenstraat,  
Oosteinde,  
Kerklaan,  
Plein,  
Heulweg,  
Wippolderlaan (N211)  
Veilingroute (N222)  
Noordweg,  
Wateringveldseweg,

#### **De Lier**

Veilingweg,  
Noord Lierweg,  
Burg. van Doornlaan,  
Burg. Crezeelaan,  
Burg. v.d. Goeslaan,  
A20,  
Kade van Ras,  
Sportlaan,  
Kanaalweg,  
Kasteelweg,



## 7.2. Overzicht busroutes

### Lijn 27 Wateringen - Den Haag

- Vlasser
- Dorpskade
- Plein
- Kerklaan
- Noordweg
- Leyweg
- Maartensdijklaan
- Meppelweg

### Lijn 30 streeklijn Maasland - Naaldwijk – Rijswijk – Voorburg – Den Haag

- Westlandseweg
- Maasdijk
- Oranjesluisweg
- Galgeweg
- Kruisbroekweg
- Secretaris Verhoeffweg
- v.d. Hoevenstraat
- Verdilaan
- Kruisweg
- Middelbroekweg
- Kerkstraat
- Heulweg
- Herenstraat
- Oosteinde
- Winston Churchilllaan
- Haagweg
- Geestbrugweg
- Mariannelaan
- Station Voorburg
- Binckhorstlaan

Station Den Haag CS

### Lijn 31 streeklijn Naaldwijk- 's Gravenzande- Monster - Loosduinen - Leyenburg

- Verdilaan
- Van der Hoevenstraat
- Secretaris Verhoeffweg
- Kruisbroekweg
- Galgeweg
- Naaldwijkseweg
- Koninging Julianaweg
- Oudelandstraat
- Zuidwind
- Vestdijklaan
- Zandeveltweg
- Monsterseweg
- 's Gravenzandseweg
- Emmastraat



- Wilhelminastraat
- Hortensiastraat
- Acaciastraat
- Larixlaan
- Goudenregenstraat
- Molenstraat
- Haagweg
- Monsterseweg
- Oude Haagweg
- Houtwijklaan
- Escamplaan

**Lijn 34 service lijn Ter Heijde/ Monster - Naaldwijk - Honselersdijk - Poeldijk**

- Trompstraat
- Strandweg
- Heijdseweg
- Larixlaan
- Goudenregenstraat
- Molenstraat
- Molenweg
- Zwartedijk
- Grote Woerlaan
- Verspycklaan
- Verdilaan
- Verspycklaan
- Dijkweg
- Hofstraat
- Dijkstraat
- Poeldijksepad
- Rusenburgerweg
- Jan Barendselaan

**Lijn 35 Streeklijn Hoek van Holland (Stena Line)- 's Gravenzande- Monster - Leyenburg**

- Noordlandse zeestraat
- Zandeveltweg
- Vestdijklaan
- Zuidwind
- Oudelandstraat
- Koninging Julianaweg
- Emmastraat
- Poeldijkseweg
- Monsterseweg
- Nieuwe weg
- Escamplaan

**Lijn 36 Interliner Leyenburg - Naaldwijk - Rotterdam CS**

- Escamplaan
- Nieuwe weg
- Burgemeester Elsenweg
- A20

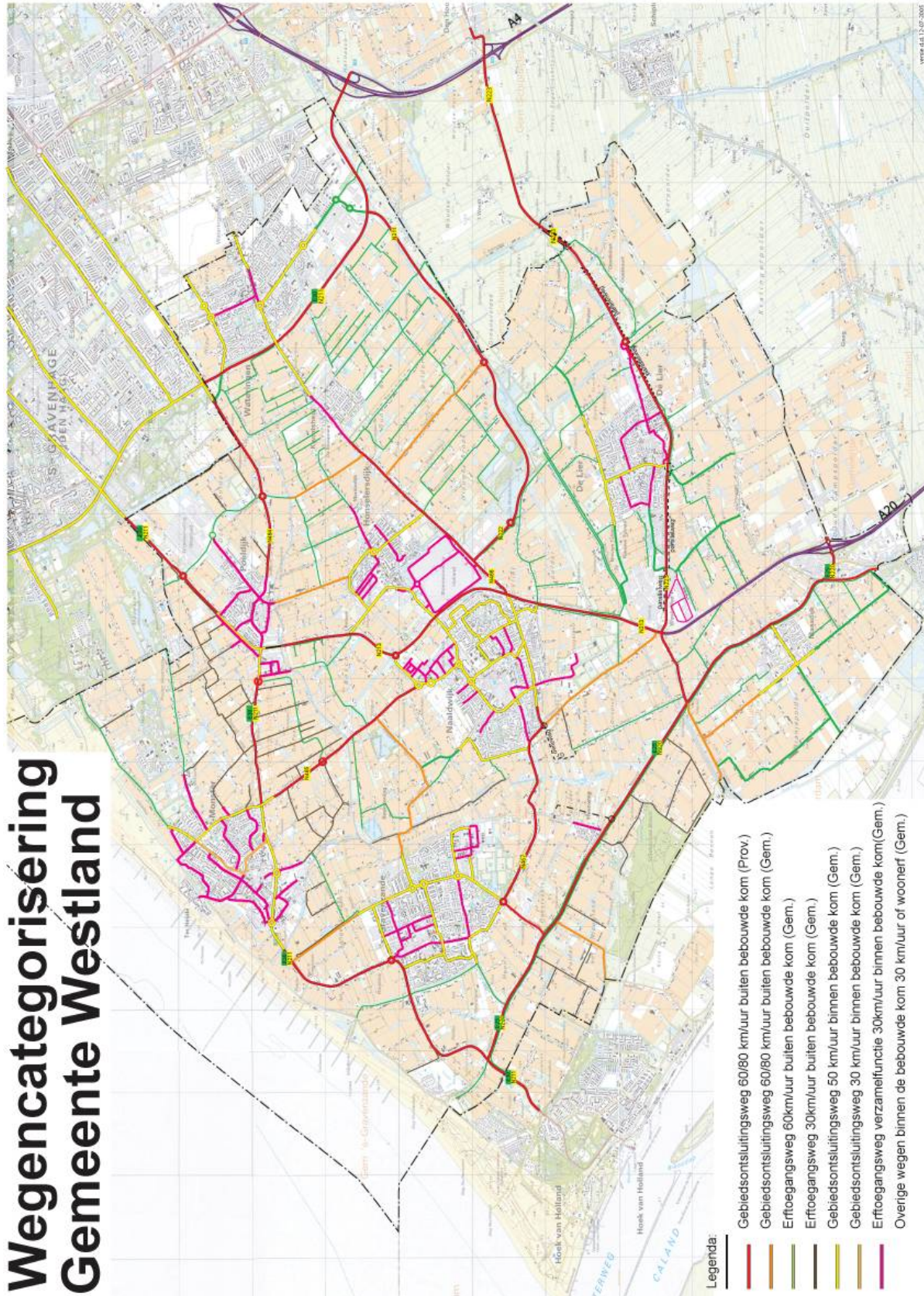


**Lijn 86 Den Haag– Naaldwijk – Maasland**

- Escamplaan
- Nieuwe weg
- Dijkweg
- Verspycklaan
- Verdilaan
- Middelbroekweg
- Burg. Elsenweg
- A20
- Station Schiedam CS



7.3. Overzichtkaart bestaande wegcategorisering (aug. 2005)





#### 7.4. Bijlage Beleidsregels uitwegvergunningen Gemeente Westland 2006.

Het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Westland

gelet op artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht en hoofdstuk 1 en artikel 2.1.5.3 Algemene Plaatselijke Verordening (A.P.V.) Gemeente Westland;

gelezen het advies van de afdeling Ruimte, Bouwen en Milieu;

Overwegende dat:

burgemeester en wethouders bevoegd zijn op een aanvraag op grond van artikel 2.1.5.3 A.P.V. te beschikken;

artikel 2.1.5.3. A.P.V. vier weigeringsgronden kent en het gewenst is om in het kader van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid nadere regels te stellen;

Besluit:

vast te stellen: Beleidsregels uitwegvergunningen Gemeente Westland 2006

---

#### 1. definities

Onder uitwegen wordt in deze beleidsregels tevens verstaan:

- inritten;
- uitritten;
- opritten.

Inritconstructies bij 30-zone portalen op kruispunten van wegen vallen niet onder deze beleidsregels;

Bij de breedte van een uitweg is voor de vergunningverlening van belang de breedte van het gedeelte dat grenst aan de openbare weg.

#### 2. Wettelijk grondslag uitwegvergunning

In de Algemene Plaatselijke Verordening Westland 2004 (hierna: APV) is opgenomen dat voor het maken en veranderen van een uitweg een vergunning nodig is; de zogenaamde uitwegvergunning. Artikel 2.1.5.3 APV luidt als volgt:

1. Het is verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders:
  - a. een uitweg te maken naar de weg;
  - b. van de weg gebruik te maken voor het hebben van een uitweg;
  - c. verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg.
2. Voor toepassing van het eerste lid wordt onder weg verstaan hetgeen artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994 daaronder verstaat.
3. Een vergunning bedoeld in het eerste lid kan worden geweigerd in het belang van:
  - a. de bruikbaarheid van de weg;
  - b. het doelmatig en veilig gebruik van de weg;



- c. de bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente;
  - d. de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente.
4. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor zover de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken, artikel 5 van de Wegenverkeerswet 1994, de Waterschapskeur of de Wegenverordening Zuid-Holland 1997 van toepassing is.

### 3. Behandeling aanvraag uitwegvergunning

De aanvraag dient te geschieden door middel van het daarvoor bestemde aanvraagformulier onder begeleiding van een duidelijke schaaltekening. Het bestuursorgaan neemt binnen acht weken na ontvangst een beslissing op de aanvraag. De in het tweede lid genoemde termijn, kan eenmalig met vier weken worden verlengd. Voordat het bestuursorgaan een beslissing neemt op de aanvraag, wordt advies ingewonnen bij de Ambtelijke Werkgroep verkeer waarin ook de Politie Haaglanden zitting heeft. De vergunning is rechtspersoon gebonden.

### 4. Criteria voor beoordeling uitwegvergunning

De vergunning kan alleen verleend worden indien aanleg volgens het vigerende bestemmingsplan toegestaan is. In aanvulling daarop wordt onder de criteria genoemd in de APV het volgende verstaan:

#### a. De bruikbaarheid van de weg

De aanvraag kan worden geweigerd in het belang van de bruikbaarheid van de weg indien:

- het aantal openbare parkeerplaatsen wordt verminderd en volgens de bestaande parkeernormen niet binnen een afstand van 50 meter voldoende openbare parkeerplaatsen voorhanden blijven;
- de onroerende zaak reeds twee uitwegen heeft.

De aanvraag moet worden geweigerd in het belang van de bruikbaarheid van de weg indien:

- Het karakter van een gebiedsontsluitende weg hierdoor wordt aangetast;

#### b. Het doelmatig en veilig gebruik van de weg

Gelet op het feit dat voldoende zicht moet zijn op het te betreden wegvak en op de uitweg, kan de aanvraag voor een uitweg worden geweigerd in het belang van het doelmatig en veilig gebruik van de weg indien:

- de aanvraag betrekking heeft op een locatie in of nabij bochten;
- de aanvraag betrekking heeft op een locatie gelegen op of binnen een afstand van 5 meter vanaf een kruispunt;
- de aanvraag betrekking heeft op een locatie waar straatmeubilair aanwezig is en dit straatmeubilair niet te verplaatsen is;
- de aanvraag betrekking heeft op een locatie waarbij de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig op enig punt van de uitweg niet of nauwelijks zicht heeft of kan hebben op de weg, op trottoir, of op fiets- en/of voetpad;
- de aanvraag betrekking heeft op een locatie van op de aanliggende weg aangebrachte opstelstroken dan wel voorsorteervakken danwel binnen een afstand van 50 meter van verkeerslichten gelegen is;
- de aanvraag betrekking heeft op een locatie waar de uitweg op een fiets- en/of voetgangerspad uitkomt en dat pad moet worden bereden om de openbare ruimte te bereiken;
- de aanvraag voor een bedrijf betrekking heeft op een uitweg breder dan 10 meter<sup>1</sup>;
- de aanvraag voor een woning betrekking heeft op een uitweg breder dan 3,5 meter.

<sup>1</sup> Bij bedrijven is een 10 meter brede uitweg gebruikelijk. In het verleden zijn uitwegvergunningen verleend voor bredere uitwegen. Dit is echter niet wenselijk, omdat de duidelijkheid naar de weggebruiker toe hierdoor in het geding komt en de parkeergelegenheid op de openbare weg wordt beperkt. Bedrijven gebruiken als argument vaak dat zij ruimte nodig hebben om te keren en rangeren. Deze handelingen dienen op eigen terrein plaats te vinden. Bij nieuwbouw zijn er geen gronden om een bredere uitweg toe te staan



*c. De bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente*

De aanvraag voor uitwegen naar woningen kan worden geweigerd in het belang van de bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente indien:

- de aanvraag naar het oordeel van of namens burgemeester en wethouders sterk afbreuk doet aan de ruimtelijke belevingswaarde van het desbetreffende gebied<sup>2</sup>;
- de aanvraag een moeras- en/of waterpartij met een breedte van meer dan 3 meter doorsnijdt;
- de uitweg bij een woonhuis breder is dan 3,5 meter.

*d. De bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente*

De aanvraag voor uitwegen naar bedrijven en woningen kan worden geweigerd in het belang van de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente, indien:

- bomen of andere groenvoorzieningen verwijderd moeten worden ten behoeve van de aanleg van een uitweg. Over het verwijderen van groenvoorzieningen dient nader advies gevraagd te worden bij het team Groen van de afdeling Beheer Openbare Ruimte. Per geval wordt bekeken of het verwijderen van de groenvoorzieningen wenselijk is;

De aanvraag voor uitwegen naar bedrijven en woningen moet worden geweigerd in het belang van de bescherming van de groenvoorzieningen in de gemeente, indien:

- monumentale bomen moeten worden verwijderd voor realisatie van een uitweg;
- op de locatie van de aanvraag een houtopstand staat waarvoor geen kapvergunning verleend is;
- de aanvraag voor een tweede uitweg bij woningen groenvoorzieningen verwijderd moeten worden.

## **5. Keurvergunning (Hoogheemraadschap van Delfland)**

Bij de volgende werkzaamheden dient men een keurvergunning aan te vragen bij het Hoogheemraadschap van Delfland:

- bouwen op of nabij een waterkering;
- tuininrichting op of nabij een waterkering;
- dempen van oppervlaktewater;
- kunstwerken op of in de watergangen

Indien bij de aanvraag geen afschrift van deze keurvergunning aanwezig is kan de aanvraag worden aangehouden, conform artikel 4:5 Awb, totdat een afschrift is ontvangen.

## **6. Voorschriften en beperkingen**

- Aan een ingevolge deze beleidsregels verleende uitwegvergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden. Deze voorschriften en beperkingen mogen slechts strekken tot bescherming van het belang of de belangen zoals vermeld in artikel 2.1.5.3 lid 3 van de APV.
- Een rechtspersoon aan welke krachtens deze beleidsregels een vergunning is verleend, is verplicht zich te houden aan de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen.
- Het werk waarvoor de uitwegvergunning afgegeven is, moet binnen één jaar na afgifte zijn uitgevoerd.
- Aanvrager dient tenminste zeven dagen voor aanvang werkzaamheden dit schriftelijk, incl. detail tekening & naam aannemer, te melden aan de afdeling Openbare Werken. Dit voorschrift heeft betrekking op uitwegen die buiten de bebouwde kom liggen.

<sup>2</sup> Een uitweg naar een zogenaamde tuinparkeerplaats is niet toegestaan tenzij in het bestemmingsplan hiertoe uitdrukkelijk de mogelijkheid is opgenomen. Dit houdt in dat een uitweg alleen is toegestaan als deze naast de woning is gelegen. Uitzondering is wel mogelijk indien ten minste 70% van de voortuin als zodanig in gebruik blijft.



- De werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd door een erkende aannemer.
- De uitvoering van de werken moet geschieden onder toezicht of aanwijzing van of namens het hoofd van de afdeling Beheer Openbare Ruimte.
- De Gemeente Westland is niet aansprakelijk voor schade in welke vorm dan ook, die ontstaan is of zal ontstaan door het gebruik van de vergunning/uitweg.
- De Gemeente Westland draagt financieel niets bij aan de realisering van de uitweg. Dit houdt in dat alle kosten voor rekening van de vergunninghouder komen.
- Indien er kabels en leidingen onder het werkgebied liggen mag een uitweg alleen met openbestrating (klinker/tegels) of met asfalt én voldoende mantelbuizen op een diepte van 70 centimeter worden aangelegd.
- De uitweg dient afwijkend van structuur en/of kleur te zijn ten opzichte van de hoofdrijbaan en in het buitengebied voorzien te zijn van een doorgetrokken witte kantmarkering op de hoofdrijbaan.
- De uitwegvergunning wordt gekoppeld aan een keurvergunning van het Hoogheemraadschap van Delfland indien de aanvraag ook betrekking heeft op een watergang, dam e.d.

#### **7. Kosten aanleg uitwegen binnen de bebouwde kom**

Uitwegen binnen de bebouwde kom worden door of namens de gemeente aangelegd. Aanvrager betaalt voor het aanleggen van een uitweg binnen de bebouwde kom aanlegkosten. Deze kosten zijn gebaseerd op een inconcurrentie uitgebrachte offerte van een erkende aannemer. Na accoord bevinden van de offerte en betaling van de kosten zal de gemeente opdracht verlenen aan de aannemer voor de uitvoering van de werkzaamheden. Op basis van nacalculatie zal met de aanvrager het meer-/minderwerk worden verrekend.

#### **8. Leges**

Voor vergunningen worden leges geheven conform de legesverordening van de Gemeente Westland.

Aldus vastgesteld in de vergadering van .....

De secretaris, de burgemeester,

G. Buck

J. Van der Tak



### 7.5. Geraadpleegde literatuur

De volgende literatuur is gebruikt om tot dit rapport te komen.

- CROW Handboek Wegontwerp, publicatie 164 A t/m D,
- CROW ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom,
- CROW OV-vriendelijke infrastructuur, publicatie 141,
- CROW Richtlijn Verkeersdrempels, publicatie 172,
- CROW Eenheid in rotondes, publicatie 126
- Wegencategoriseringsplan gemeente 's-Gravensande d.d. juni 1998
- Wegencategoriseringsplan gemeente De Lier d.d. 12 oktober 1999
- Verkeersplan Wateringen d.d. 29 juni 1999
- Wegencategoriseringsplan gemeente Naaldwijk d.d. november 2000
- Wegencategoriseringsplan gemeente Monster d.d. februari 2000

# GOEDERENVERVOERBELEID

als onderdeel van het WVVP

Auteur(s) RBM / cluster verkeer en vervoer  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief





## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
2.	Overheidsbeleid.....	4
	2.1. Rijk.....	4
	2.2. Stadsgewest .....	4
	2.3. Gemeente .....	4
3.	Inventarisatie .....	5
	3.1. Hoofdroutes .....	5
	3.2. Aanvoerroutes .....	5
	3.3. Toelevering in de centra .....	6
	3.4. Veiligheid .....	6
	3.5. Goederenvervoermanagement .....	6
4.	Oplossingen .....	7
	4.1. Hoofdroutes .....	7
	4.2. Aanvoerroutes .....	7
	4.3. Toelevering in de centra .....	7
	4.4. Veiligheid .....	8
	4.5. Goederenvervoermanagement .....	9
5.	Conclusie.....	10
	5.1. Doelen .....	10
	5.2. Inzet .....	10





## 1. Inleiding

De tuinbouw was in 2003 goed voor export naar het buitenland van circa 12,5 miljard euro<sup>1</sup>. Flora Holland neemt daarvan met een omzet van 2 miljard euro<sup>2</sup> een belangrijk deel voor haar rekening. Het daarbij behorende goederenvervoer heeft als beginpunt de diffuus over het Westland verdeelde tuinbouwgebieden. Dit toeleverende verkeer concentreert zich vooral rondom de veiling in Naaldwijk. Hier vinden ca. 5000 vrachtwagenbewegingen (op en af het terrein) per dag, en ca. 11.000 personenwagenbewegingen per dag plaats. Nadat de producten afgeslagen zijn op de veiling worden ze verdeeld over de kopers en naar bestemmingen in binnen en buitenland gebracht eveneens door middel van vrachtwagens. Het aandeel vrachtverkeer in het totale verkeersbeeld in het Westland loopt hierdoor op de Veilingroute op bepaalde momenten op tot boven de 50%.

Omdat het gaat om tijdkritische goederen is snelheid en doorstroming cruciaal. Binnenvaart en trein bieden voor het westlandse transport geen alternatief. Enerzijds vanwege de afstand tot aanknopingspunten op deze modaliteiten en de vertraging tijdens overslag en transport, anderzijds vanwege het diffuse karakter van de aan- en afvoer. De bereikbaarheid over de weg is voor de handel in het Westland derhalve zowel niet alleen een belangrijke maar zelfs een noodzakelijke factor. De verwachting dat tot 2020 rekening gehouden moet worden met een groei van het goederenvervoer van 40%-80% maakt het goederenvervoer tot een bijzonder punt van aandacht. Uit onderzoek van TNO en de Universiteit van Tilburg blijkt echter dat de transportkosten zullen toenemen als glasgroentetelers verkassen naar gebieden buiten de Randstad en de handel niet mee verhuist: *"Wanneer de handel niet mee verplaatst of niet overstapt op andere logistieke concepten zal het product dat buiten de traditionele teeltgebieden wordt geproduceerd grotendeels naar het Zuid-Hollands Glasdistrict getransporteerd worden. Dit leidt tot een stijging van 5% in de aanvoerkosten en zorgt voor een toename van 2,6 miljoen ritkilometers."*

---

<sup>1</sup> Dit is meer dan 5% van de totale exportwaarde in 2003, CBS, kerncijfers 2003, [www.cbs.nl](http://www.cbs.nl);

<sup>2</sup> Gemeten in 2005



## **2. Overheidsbeleid**

### **2.1. Rijk**

Op het hoofdwegennet van Nederland vormen files en het bijbehorende verlies in reistijd en betrouwbaarheid een steeds grotere bedreiging voor het functioneren van mainports, stedelijke netwerken en economische kerngebieden zoals het Westland. De ambitie van de Rijksoverheid is om de betrouwbaarheid op het hoofdwegennet zodanig te verbeteren dat men in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is. Daarbij wordt bedoeld dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits<sup>3</sup>. Rond de grote steden zet de Rijksoverheid in op een netwerkbenadering om in samenwerking met de beheerders van het onderliggende wegennet de doorstroming zo goed mogelijk te garanderen.

### **2.2. Stadsgewest**

Het stadsgewest behartigt het belang van een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer, met een accent op het glastuinbouwgerelateerde transport naast de bevoorrading van de stedelijke centra en de ontsluiting van bedrijventerreinen in Haaglanden. Daartoe worden diverse infrastructurele knelpunten aangepakt, krijgt het onderzoek naar vervoersmanagement speciale aandacht en wordt de DRIP op het Flora Holland terrein verbeterd en als voorbeeld voor andere locaties gebruikt.

### **2.3. Gemeente**

De Gemeente Westland zet in op:

- de verbetering van de capaciteit op kruispunten, zowel gemeentelijk als bij de Provincie;
- de verbetering van de ontsluiting van de glastuinbouwgebieden;
- de stimulatie van goederenvervoermanagement.

---

<sup>3</sup> Met die uitzondering dat rond de grote steden de gemiddelde reistijd kan verdubbelen in de spits.



### **3. Inventarisatie**

#### **3.1. Hoofdroutes**

De belangrijkste verbindingen hebben in meerdere mate betrekking op de richting Oost en Zuid (Utrecht en Rotterdam), en in mindere mate op Noord (Aalsmeer, Rijnsburg en Schiphol) en West (Hoek van Holland, Engeland). Voor de bereikbaarheid over het hoofdwegennet zijn vooral de reistijden en betrouwbaarheid van de A12, A15, A16 en A20 van belang. Deze belangen worden scherp in het oog gehouden vanuit de Greenport benadering.

Voor de bereikbaarheid van en naar het Westland vormen een aantal punten en trajecten knelpunten. Voor het overgrote deel beschikken de doorgaande wegen over voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken. Daar waar 2 drukke aders elkaar kruising ontstaan in de spits echter problemen. Bekende punten zijn knooppunt Westerlee, knooppunt Bruinsma (kruising N213/N466) en het Harnasch-knooppunt.

#### De Harnaschknoop

De Harnaschknoop vormt de verbinding van de navolgende wegen; de Zuidelijke Randweg van Den Haag (N211), de Veilingroute/Wippolderlaan, en de rijksweg A4.

De huidige vormgeving van de Harnaschknoop kan de nu bestaande (veel hogere) verkeersbelasting niet verwerken. Hierdoor ontstaat er steeds vaker een afwikkelingsprobleem van o.a. het verkeer komende vanuit en naar het Westland.

Na de openstelling in 1998 hebben tal van ontwikkelingen ten zuiden van Den Haag en in het Westland (ontwikkelen TPW) plaatsgevonden. Bij de openstelling was reeds voorzien dat het kruispunt N211 – Laan door Wateringse Veld (in 2002) in de toekomst ongelijkvloers zou worden gemaakt. Daarnaast leidt ook besluitvorming door een convenant tussen Provincie, Rijk, gemeenten en het Hoogheemraadschap van Delfland ten aanzien van de realisatie van een Afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) in de Harnaschpolder tot een nieuwe situatie op de Harnaschknoop zelf.

#### A 20/ Westerlee

De huidige capaciteit van de A20 is voldoende. Het knooppunt Westerlee is een zwakke schakel op dit traject. Het knooppunt heeft vergelijkbaar met de Harnaschknoop te weinig capaciteit. In het kader van het 3 -in-1 project wordt het kruispunt al wel gereconstrueerd, maar in de toekomst zal een grootschalige reconstructie noodzakelijk zijn om het vervoersaanbod te kunnen verwerken.

#### Knooppunt Bruinsma

Op Knooppunt Bruinsma komen de noord-zuidroute van de A20 naar Den Haag Zuid en de Oost-Westroute van de A4 naar Naaldwijk bij elkaar. Tevens ligt het punt vlak bij de hoofdaansluiting van Flora Holland.

#### **3.2. Aanvoerroutes**

Het Westlands wegenpatroon is oud. De hoofdroutes van het lokale wegennet lopen vooral van kern naar kern en bijna altijd ligt er lintbebouwing langs de wegen. Daarbij doorsnijden de oude verkeersaders van het Westland, de sloten en vaarten waar de westlanders op voeren, eveneens het gebied. Dit levert een gebied op met onregelmatige vormen en vele smalle tuinderswegen ten behoeve van de ontsluiting van dieper in het gebied liggende bedrijven. Vanwege de kleinschaligheid van de vroegere bedrijven was



dit geen probleem. Met de huidige schaalvergroting van de bedrijven vormt zich ook een schaalvergroting in het formaat van de vrachtwagens. De tuinderswegen zijn niet berekend op dergelijk zwaar verkeer en het in- en uitdraaien van en naar deze wegen vormt regelmatig oponthoud op de doorgaande wegen.

### **3.3. Toelevering in de centra**

Voor de detailhandel met een veelal beperkte opslagcapaciteit geldt just-in-time delivery als een economische noodzaak. Daardoor ontstaan er veel verkeersbewegingen van diverse transporteurs naar de diverse winkels. In de kleinere kernen levert dit toeleverende verkeer slechts sporadisch een beperking van de doorstroming of een minder aantrekkelijke winkelsituatie op. In de grotere kernen komt dit vaker voor. Vooral in de gedeeltes met een voetgangerszone waar niet aan de achterkant geleverd kan worden. Dit speelt vooral in de centra van Naaldwijk en 's Gravenzande.

### **3.4. Veiligheid**

Landelijk heeft de veiligheid van het goederenvervoer over de weg extra aandacht, gezien het relatief grote aandeel ongevallen met dodelijke slachtoffers en zwaargewonden in het wegverkeer in vergelijking met andere vervoermodaliteiten.

Het goederenvervoer over de weg kan veiliger. Vrachtverkeer is niet meer weg te denken uit het straatbeeld en de komende tien jaar zal het aantal vrachtauto's en bestelwagens zeer sterk groeien. Hoewel deze groei noodzakelijk is, levert het vrachtverkeer tevens een forse bijdrage aan de verkeersonveiligheid in Nederland. Met name de kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, kinderen) zijn hiervan het slachtoffer.

Binnen Westland is niet gebleken dat het goederenvervoer betrokken is bij zware ongevallen. Wel is het gevoel van onveiligheid bij vrachtwagens erg groot (subjectieve veiligheid).

Om de kans op ongevallen te verkleinen blijft het zaak om in veilige infrastructuur, voertuigen en menselijk gedrag te blijven investeren.

### **3.5. Goederenvervoermanagement**

Vervoersmanagement is een onderwerp dat bij elk bedrijf speelt. Transport kost immers geld. Binnen de bedrijven worden er vele nieuwe concepten toegepast. Begin dit jaar zijn de eerste eco-combi's<sup>4</sup> voor sierteeltvervoer vanuit en naar het Westland in gebruik genomen.

De inzet van de eco-combi leidt tot een kortere doorlooptijd in distributie en transport van sierteelt en is een milieuverantwoorde verbetering van de logistieke dienstverlening.

Minder snel wordt gedacht aan de voordelen die samenwerking op de schaal van een winkelcentrum, bedrijventerrein of zelfs op regionale schaal kan opleveren. De Gemeente Westland heeft als doel om deze mogelijkheden beter te laten benutten. Dit wordt gestimuleerd door middel van onderzoek dat dergelijke voordelen inzichtelijk moet maken. De mate waarin samenwerking op het terrein van goederenvervoer tussen bedrijven of winkels mogelijk is, is sterk afhankelijk van de overeenkomst in soort bedrijvigheid en de bereidheid tot samenwerking. Hierdoor is de haalbaarheid voor elk terrein anders.

<sup>4</sup> De eco-combi is een Lang Zwaar Voertuig, LZV, heeft een maximale lengte van 25,8 meter en maakt het mogelijk om 50 procent meer goederen per rit te vervoeren.



## **4. Oplossingen**

### **4.1. Hoofdroutes**

De komende jaren wordt het 3-in-1 project afgerond met de aanleg van de verlengde Veilingroute, de 2e ontsluitingsweg Hoek van Holland en de reconstructie van het knooppunt Westerlee. Ook het verbeteren van de Harnaschknoop en het beoogde doortrekken van de A4 Noord naar Schiedam, waarvoor de financiering op rijksniveau rond is en momenteel de MER procedure loopt, zorgen voor een betere bereikbaarheid van het glastuinbouwcomplex in het Westland. De huidige knelpunten worden hiermee grotendeels opgelost.

Één van de alternatieven die voor de aanleg van het ontbrekende deel van de A4 is onderzocht is het opwaarderen van de N222 tot een rijksweg. Een dergelijk alternatief voor de A4 zou verkeer genereren wat niet regio gerelateerd is, maar de ontsluiting gaat gebruiken om de A13 te ontwijken. Daarnaast mogen bij een Rijkswegvariant de lokale ontsluitingen (Zwethlaan en Midden Zweth) niet aantakken. Dat is een ongunstige situatie voor de lokale ontsluitingsstructuur. Een verbreding van de veilingroute in de vorm van een 2\*2 provinciale weg is, na de aanleg van de A4, wel een onderzoek waard om de mogelijke toekomstige problemen (na 2020) voor de ontsluiting van het Westland op te lossen.

### **4.2. Aanvoerroutes**

Een apart punt van aandacht verdient de ontsluiting van de tuindersbedrijven. Veel van de wegen die de bedrijven moeten ontsluiten waren ten tijde van de aanleg voldoende voor de toenmalige vrachtwagens. Met de schaalvergroting die zich zowel in de kassen als onder de vrachtwagens heeft voorgedaan voldoen deze wegen niet meer. In de afgelopen jaren zijn daarom al vele (RIG-)projecten opgestart om de ontsluitende structuur van het Westland te verbeteren. Ook in de komende jaren zijn deze projecten tot herinrichting van de glastuinbouw nodig. Vaak in combinatie met de volledige herinrichting van een gebied om tegelijkertijd de barrièrewerking van de aanwezige waterstructuur voor de herverkaveling zo klein mogelijk te maken.

Gestreefd wordt naar zo kort mogelijke aansluitingen over erftoegangswegen zodat de vrachtwagens zich zo snel mogelijk op gebiedsontsluitende wegen bevinden. De inrichtingseisen voor gebiedsontsluitende wegen gelden voor het openbaar vervoer zijn ook afdoende voor het merendeel van het vrachtverkeer. Een aandachtspunt daarbij is exceptioneel transport. Voor de toekomst moet geïnventariseerd worden welke routes voor welke grote van exceptioneel transport berijdbaar blijft.

### **4.3. Toelevering in de centra**

De supermarktorganisaties met hun diversiteit aan toeleveranciers hebben er al voor gekozen om de distributie vanuit centrale punten uit te voeren. Zodoende wordt het aantal leveringen bij de supermarkten sterk teruggebracht.

Voor de kleinere detailhandel is dit nog niet mogelijk. Wel wordt er in de grote steden gewerkt aan concepten om ook voor de detailhandel een stadsdistributiesysteem op te zetten.

Voor het Westland is deze oplossing niet geschikt vanwege de kleinere schaalgrootte van de kernen. Wel worden de ontwikkelingen op de voet gevolgd.

Om overlast van toeleverend verkeer voor het winkelend publiek te beperken wordt gekozen voor de continuering van de venstertijden voor toeleverend verkeer in de centra



van Naaldwijk en 's Gravenzande. Daarbij worden de venstertijden van de centra binnen Haaglanden op elkaar afgestemd en geüniformeerd.

#### 4.4. Veiligheid

Om ongelukken te voorkomen is het nodig dat het vrachtverkeer zich veilig kan bewegen tussen het overige verkeer. Dit kan onder meer door rijopleidingen te verbeteren, door wegen veiliger te maken en door veiligheidseisen te stellen aan het vrachtverkeer. Bovendien moet de dienstverlening van het goederenvervoer worden verbeterd. Dit kan bijvoorbeeld door eisen te stellen aan vervoersondernemingen, door ervoor te zorgen dat lading en voertuig zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd en door ruimere mogelijkheden te bieden aan kwalitatief goede vervoerders om te laden en te lossen in dichtbevolkte gebieden.

Gezamenlijke inspanning van overheid, bedrijfsleven en andere betrokkenen is noodzakelijk.

##### Veiligheid op de weg

- Erftoegangswegen  
De vele aansluitingen op de verbindende wegen in het buitengebied als gevolg van de lintbebouwing noodzaken tot een beperking van de maximumsnelheid tot 60 km/u. Deze beperking is de afgelopen jaren op diverse wegen ingevoerd.
- Route gevaarlijke stoffen:  
Uitgangspunt van beleid is om de bebouwde kom zoveel mogelijk te mijden bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten mogen voor zogenaamde routeplichtige stoffen wegen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen moeten worden vervoerd. Voor dat vervoer zijn de overige wegen dan uitsluitend bij ontheffing toegestaan. Zo kunnen gemeenten bijdragen aan het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Westland heeft eind 2005 de routes gevaarlijke stoffen vastgesteld
- Dodehoek spiegel  
Om de chauffeur meer overzicht te geven over alles wat er naast en achter de vrachtwagen gebeurd zijn in het verleden al vanuit rijkswege dodehoekspiegels verplicht gesteld. De ontwikkelingen gaan echter verder. Vooral ook de cameratechniek om recht naar achter te kijken.
- De menselijke factor en een veilig goederenvervoer:  
Als het gaat om het bevorderen van de verkeersveiligheid was men vaak geneigd alleen te denken aan technische maatregelen die de veiligheid vergroten. De meerwaarde van technische oplossingen wordt echter steeds geringer, terwijl juist bij het menselijke gedrag veel winst te behalen valt. Veiligheid is in dit geval niet alleen een overheidstaak, maar vooral ook het beleid zoals dat wordt uitgedragen binnen transportondernemingen en brancheorganisaties.
- Educatie  
Het hoge aandeel vrachtwagens en de vele bijzondere verrichtingen die ze op de weg uitvoeren, brengt extra risico's voor het langzaam verkeer met zich mee. Daarom wordt in de verkeerseducatie op basisscholen naast het verkeersexamen ook speciale aandacht besteed aan de dode hoek van vrachtwagens. De leerlingen mogen zelf in een vrachtwagen plaatsnemen om te ervaren hoe zichtbaar ze zijn als ze naast een vrachtwagen rijden<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Zie ook het verkeersveiligheidsbeleid



#### **4.5. Goederenvervoermanagement**

Flora Holland, hét bedrijf als het gaat om het genereren van goederenvervoer laat zien dat er diverse mogelijkheden bestaan om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo wordt er onder andere gewerkt aan het uitbouwen van virtuele veilingen, zodat minder met producten heen en weer hoeft te worden gereden. Ladingen van verschillende toeleveranciers worden gecombineerd opgehaald om efficiënter om te gaan met het vrachtvervoer. Daarbij moet vermeld worden dat Flora Holland het voordeel heeft dat het volledig aan de voorwaarden voor goederenvervoermanagement voldoet. Het is een terrein dat voldoet aan alle voorwaarden m.b.t. voldoende schaalgrootte, samenhang en coördinatie om vervoersmanagement mogelijk te maken. Ook op andere terreinen wordt gewerkt aan de realisatie van goederenvervoermanagement.



## 5. Conclusie

Westland is sterk afhankelijk van een goede autobereikbaarheid. Goederenvervoer heeft de hoogste prioriteit in dit gebied. Om ruimte te houden voor goederenvervoer is het wenselijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Door een goed functionerend OV- net en fietsnetwerk kan onnodige automobiliteit afnemen.

### 5.1. Doelen

- Een betrouwbaar en veilig goederenvervoernetwerk binnen de randvoorwaarden van de kwaliteit van de leefomgeving;
- Beperking niet noodzakelijk autogebruik;
- Beperking negatieve externe effecten.

### 5.2. Inzet

Verbeteren infrastructuur

- 3-in-1 voor 2012 afgerond hebben;
- aanpakken van de knooppunten Harnaschpolder en Westerlee;
- doorstroming op de N213 verbeteren;
- Voldoende breedte van de wegen in de te herstructureren gebieden;
- goede ontsluitingen creëren in kader van IG projecten Ter facilitering van het goederenvervoer over de weg wordt vooral ingezet op een continuering van de herstructurering van de glastuinbouw waarbij door herverkaveling de ruimte vrij komt voor een betere ontsluiting van de gebieden;
- nieuwe IG projecten conform wegencategorisering aanleggen.

Mobiliteitsmanagement

- stimuleren fiets (zie ook §4.4);
- stimuleren OV (zie ook §4.5);
- stimuleren vervoersmanagement (zie ook §4.8);
- de venstertijden voor toeleverend verkeer in Naaldwijk en 's Gravenzande worden geüniformeerd volgens de in Haaglanden-verband afgesproken tijden.
- de venstertijden voor toeleverend verkeer in Naaldwijk en 's Gravenzande worden geüniformeerd volgens de in Haaglanden-verband afgesproken tijden.



# MOBILITEITSMANAGEMENT

In het kader van het WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief



## Inhoudsopgave

1.	Mobiliteitsmanagement .....	3
1.1.	Inleiding .....	3
2.	Beleid.....	3
2.1.	Landelijk beleid .....	3
2.2.	Regionaal beleid.....	3
2.3.	Gemeentelijk beleid .....	4
2.3.1.	Modal-shift .....	4
2.3.2.	P+R.....	5
2.3.3.	Carpool .....	5
3.	Maatregelen .....	5
3.1.	Maatregelen in het fiets- en openbaar vervoer beleid .....	5
3.2.	Goederenvervoermanagement .....	7
3.3.	Extern mobiliteitsbeleid .....	8
3.4.	Intern mobiliteitsbeleid .....	8
4.	Inzet .....	8
4.1.	Korte termijn .....	8
4.2.	Middellange termijn.....	9



## **1. Mobiliteitsmanagement**

### **1.1. Inleiding**

Mobiliteitsmanagement is een aspect dat door alle te onderscheiden onderdelen van het verkeer verweven is. De kern van mobiliteitsmanagement volgt uit het standpunt dat verkeer een vorm van gedrag is. Gedrag waarbij men min of meer bewuste keuzes maakt over het tijdstip van vertrek, de te volgen route, het te kiezen vervoermiddel. Daarbij zijn zowel het doel van de rit, de aanwezige mogelijkheden en de voorkeuren/gewoontes van de actor van invloed op de keuze. Mobiliteitsmanagement richt zich op de beïnvloeding van de keuzes die we met ons allen elke dag weer maken. Aspecten van deze beïnvloeding komen terug in het fietsbeleid, openbaar vervoerbeleid en parkeerbeleid. Deze aspecten worden hier slechts kort genoemd.

De kern van dit stuk wordt gevormd door die manieren van beïnvloeding die niet bij andere onderdelen genoemd kunnen worden. Verder wordt het landelijk en regionale beleid beschreven. Tevens wordt er ingegaan op de aanpassing van dit beleid aan de gemeentelijke maat en de doelen en mogelijkheden die voor de gemeente openstaan.

## **2. Beleid**

### **2.1. Landelijk beleid**

Het Rijk heeft ervoor gekozen om duidelijk aan te geven wat wordt verwacht van alle afzonderlijke partijen, overheden en bedrijfsleven. Zelf brengt het Rijk mobiliteitsmanagement in binnen de MIT-systematiek (het Meerjarenprogramma infrastructuur en Transport). Daarbij wordt vooral gekeken naar manieren van beprijzing van het weggebruik om de kosten voor (de versnelde aanleg van extra) infrastructuur direct bij de gebruiker te leggen. Maar ook de dynamische-route-informatie-panelen (DRIP's) boven de wegen en de fileinformatie op de radio en internet zijn vormen van mobiliteitsmanagement welke door de rijksoverheid verzorgd worden en waarbij het beleid gericht is op de uitbreiding en verbetering van de informatievoorziening.

Ook bedrijven kunnen de vraag naar capaciteit op de weg beïnvloeden. De rijksoverheid verwacht van hen dat zij ook zelf investeren in betere bereikbaarheid van hun vestigingen. Daarnaast kunnen bedrijven actief inzetten op vervoersmanagement voor hun eigen werknemers en klanten. Het rijk wil zakelijke afspraken maken met het bedrijfsleven, zodat de gezamenlijke maatregelen voor locatiebereikbaarheid meer effect sorteren. Decentrale overheden hebben mogelijkheden om binnen de huidige regelgeving het bedrijfsleven meer te verplichten tot mobiliteitsmaatregelen.

Met het nieuwe beleid heeft het rijk er expliciet voor gekozen om de keuze van de vervoerswijze niet meer actief te willen beïnvloeden. Hierachter ligt de gedachte dat elke modaliteit een eigen doelgroep en markt heeft, gebaseerd op de mogelijkheden van deze modaliteit. De auto is in deze optiek goed voor kris-krasbewegingen van deur tot deur. Het openbaar vervoer is goed in het transport van veel reizigers over vaste lijnen met een minimaal ruimtebeslag. De fiets wint het vooral op de korte afstand.

### **2.2. Regionaal beleid**

Het stadsgewest bevordert vooral voor het werkgerelateerde verkeer het aanbieden van alternatieven voor het autogebruik in samenhang met maatwerk in parkeerbeleid. Daarnaast stimuleert het stadsgewest waar mogelijk het gebruik van alternatieven voor het sociaal-recreatief verkeer.



Daartoe stimuleert het stadsgewest de aanleg van betere overstappunten, transferia en P+R-locaties. Ook overstappunten tussen fiets en openbaar vervoer horen daarbij via de aanleg van fietsenstallingen bij bushaltes en een uitbreiding van het OV-fiets-project op stations. Verder wil het stadsgewest de kwaliteit van reisinformatie en de promotie van alternatieven naar een hoger niveau brengen. In samenwerking met de hogere overheden en het bedrijfsleven is het stadsgewest Haaglanden een proef gestart genaamd 'ICT in bereikbaarheid'. Onderdelen van deze proef zijn het meten van de doorstroming op het onderliggende wegennet (de niet-snelwegen) en het verspreiden van deze informatie onder het publiek. De verspreiding vindt onder andere plaats via de website, maar biedt ook mogelijkheden om informatie via mobiele telefoon aan te bieden. Op het terrein van Flora Holland staat een bijzondere manier van informatieverbreiding. Hier staat een DRIP die de transporteurs over de snelste route langs Rotterdam of Den Haag adviseert richting Utrecht. Deze installatie wordt medio 2006 vernieuwd. Als laatste onderzoekt het stadsgewest de mogelijkheden om tot een regionaal afgestemd parkeerbeleid te komen in samenwerking met de gemeenten.

### 2.3. Gemeentelijk beleid

Ook binnen de Gemeente Westland wordt ingezet op bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets voor het niet-noodzakelijke autoverkeer ter verbetering van de bereikbaarheid van winkelcentra en bedrijventerreinen voor het autoverkeer dat behoort tot de groep die geen andere keuze heeft. Ook krijgt de vermindering van de verplaatsingsbehoefte aandacht. Hierbij wordt vooral gekeken naar de mogelijkheden van goederenvervoermanagement op of tussen bedrijventerreinen.

Gezien het specifieke karakter van de Gemeente Westland wijkt het beleid op een aantal punten af van het beleid van de hogere overheden. De gemeente heeft hier goede redenen voor die hier uiteengezet worden.

#### 2.3.1. Modal-shift

Het standpunt van de rijksoverheid dat iedere vervoerswijze een vaste doelgroep of markt heeft, wordt niet gedeeld. Wel is het zo dat veel minder mensen dan oorspronkelijk werd aangenomen elke rit opnieuw rationeel afwegen door middel van een kosten-baten analyse. Het overgrote deel van de ritten zijn 'gewoonritten' waarbij men niet bewust voor een vervoermiddel kiest. Alleen bij zich drastisch wijzigende omstandigheden of direct aangeboden informatie over andere mogelijkheden wordt de keuze heroverwogen.

Ongeacht het onderwerp wordt een keuze pas gemaakt nadat de volgende noodzakelijke voorwaarden zijn ingevuld: Kunnen-weten-willen. Als eerste moet een vervoermiddel *aanwezig* zijn, dan moet de reiziger van het bestaan *afweten* en dient de reiziger, op basis van voor iedereen verschillende motieven, ook van het vervoermiddel gebruik te *willen* maken.

Onderschreven wordt dat de keuze voor een vervoersmiddel voor bepaalde doelgroepen en soorten van verplaatsingen vast ligt door beperkingen in de aanwezigheid van de mogelijkheid. Een grote groep gebruikers heeft echter een keuze tussen meerdere vervoerswijzen. De keuze van deze groep hangt daarmee af van de informatie die men krijgt en de beoordeling van deze informatie voor men een keuze maakt. Promotie van het openbaar vervoer en de fiets zijn daarmee even belangrijk als het aanbieden van goede voorzieningen. De Gemeente Westland werkt hiertoe samen met Haaglanden.



### 2.3.2. *P+R*<sup>1</sup>

Park and Ride ofwel Parkeren en Rijden biedt aan reizigers de mogelijkheid om de voordelen van eigen vervoer (deur tot deur) te combineren met het vermijden van files of parkeerproblemen in de grote steden. Binnen het Westland liggen er echter geen NS-raillijnen om een combinatie van auto en trein richting Den Haag of Rotterdam te maken. De inzet vanuit het Westland is dat alle tramlijnen die vanaf de rand van Den Haag naar het centrum leiden de mogelijkheid van P+R moeten bieden.

### 2.3.3. *Carpool*

Carpoolen (Het samen naar het werk en terug rijden) is effectief wanneer redelijk in het begin van de reis mensen met hun voertuigen bij elkaar kunnen komen om vanaf dat punt met één auto verder te reizen. Daarmee is dit middel vooral geschikt voor de opgangen bij snelwegen vanuit en naar middelgrote en grote steden. Langs de randen van de kernen in het Westland zullen geen carpoolplaatsen aangelegd worden.

Bij de overwegingen voor of tegen een bepaald vervoermiddel blijkt de volgende onderverdeling gemaakt te kunnen worden<sup>2</sup>:

- Argumenten van persoonlijke aard, nauwelijks te beïnvloeden vanuit het verkeers- en vervoersbeleid: het is gezond, goed voor het milieu, sociaal veilig, het druk hebben, het weer.
- Argumenten die, hoewel persoonlijk, zich hebben kunnen ontwikkelen dankzij tot nu toe gevoerd beleid: snel, leuk, gewend zijn, comfortabel. Als fietsen vervelend en reuze onveilig zou zijn en alleen zou kunnen op een hobbelig randje van de weg naast druk en lawaaiërig autoverkeer, zouden niet zoveel mensen eraan gewend zijn en het leuk vinden. Juist de goede fietsvoorzieningen die in het verleden zijn aangelegd, zorgen ervoor dat mensen in hun keuze voor de fiets volharden. Net zo goed gaan wijkbewoners eerder met de auto dan met de fiets naar hun 'eigen' wijkwinkelcentrum als er veel, liefst gratis, autoparkeerplaatsen zijn en alleen muren en vlaggenmasten om fietsen tegen te parkeren.
- Argumenten die sterk rationeel zijn en gerelateerd aan het niveau van de beschikbare infrastructuur en andere (verkeers)voorzieningen: reïssnelheid, parkeermogelijkheden, kosten, gevoelens van (on)veiligheid, kans op ongevallen, reïskostenvergoeding.

De subdoelen ter bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets zijn hieruit af te leiden:

- bevorderen van snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, comfort en informatievoorziening
- sturen door middel van parkeermogelijkheden en vervoerskosten.

Deze subdoelen moeten vertaald worden naar maatregelen die direct toepasbaar zijn om deze doelen haalbaar te maken. De meeste maatregelen worden slechts kort genoemd omdat deze in andere beleidstukken nader zijn uitgewerkt. Hier wordt vooral dieper ingegaan in de mogelijkheden tot bevordering van de bekendheid.

## 3. **Maatregelen**

### 3.1. **Maatregelen in het fiets- en openbaar vervoer beleid**

#### Snelheid

Om de reistijd voor de buslijnen te verbeteren worden vanaf 2007 de meeste lijnen in het Westland gestrekt. Ook wordt er aangesloten op Randstadrail om een snelle verbinding met het centrum van Den Haag te bewerkstelligen tegen lagere kosten.

<sup>1</sup> P+R en Carpool worden tevens behandeld in het parkeerbeleid.

<sup>2</sup> Bron: Fietsverkeer, februari 2004, nr. 8, pag. 3-4



Voor de fietsers bestaan er al tussen de kernen directe routes langs de autowegen. Nieuw is de vorming van een cirkel rond Naaldwijk tussen de kernen. Hierdoor ontstaat er o.a. een directe route van 's Gravenzande naar Poeldijk zonder dat omgereden moet worden over Monster of Naaldwijk. Ook de omvorming van kruisingen naar rotondes waarbij fietsers in de voorrang zijn zorgt voor snellere verbindingen doordat de wachttijden verminderen.

#### Betrouwbaarheid van de reistijd

Om de betrouwbaarheid van het busvervoer te verhogen zijn op meerdere plaatsen reeds busbanen en doelgroepenstroken aangelegd. Doordat de buslijnen niet meer tot in het centrum van Den Haag komen maar aansluiten op randstadrail (welke met een hoge snelheid, betrouwbaarheid en frequentie rijdt) wordt ook de verbinding met Den Haag betrouwbaarder. De drukte van de spits zal minder van invloed zijn op de dienstregeling.

De omvorming van kruispunten naar rotondes zal ook voor de betrouwbaarheid van vooral de korte ritten een positief effect hebben voor de fietsers.

#### Veiligheid

in combinatie met het wegcategoriseringsplan zijn er ook nieuwe eisen voor de uitvoering van wegen en oversteekpunten geformuleerd om de veiligheid voor fietsers te verhogen. Op gebiedsontsluitende wegen moeten fietsers gescheiden van het overige verkeer rijden. Alle nieuw te ontwerpen wegen dienen aan deze uitgangspunten te voldoen.

Ook de sociale veiligheid krijgt aandacht. Voor de fiets worden ter bestrijding van fietsendiefstal bij haltes en centra de stallingsmogelijkheden verbeterd. In het openbaar vervoer krijgt de bestrijding van negatieve uitwassen als vernielingen en zwart-rijden volop aandacht. In trams is de inzet van camera's al gemeengoed geworden. Ook in bussen worden steeds vaker camera's geplaatst.

#### Comfort

Door het strekken van de lijnen worden routes over drempels grotendeels vermeden. Tevens worden zowel de uitvoering van als de noodzaak tot de aanleg van drempels herzien. Voor het OV geldt het uitgangspunt dat op deze routes geen drempels mogen komen. Ook op het punt van haltevoorzieningen is beleid ontwikkeld om afhankelijk van het aantal gebruikers het aanbod aan de vraag aan te passen.

Voor de fiets wordt zowel door de provincie als de gemeente inmiddels veel aandacht besteed aan het onderhoud van de fietspaden. Waar mogelijk worden fietspaden in asfalt uitgevoerd. Stallingen in de centra moeten dicht bij de winkels liggen, een goede uitstraling hebben en makkelijk in het gebruik zijn zonder risico op schade aan de fiets.

#### Parkeren

In het parkeerbeleid wordt gekozen voor het handhaven van de parkeerschijfzones ter verhoging van de uitwisseling van het parkeren. Ook wordt voorgestaan om de parkeermogelijkheden bij de centra in de toekomst te verbeteren. Daarbij wordt vooral ook gedacht aan het uitbreiden en verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor de fiets.

#### Vervoerskosten

De Gemeente Westland heeft geen zeggenschap over de tarieven voor het openbaar vervoer of beprijzingsmaatregelen voor het gebruik van de weg. De gemeente gaat niet over tot het sturen door middel van vervoerskosten of stallings/parkeerkosten op grond van de negatieve neveneffecten die deze instrumenten hebben. Slechts daar waar voor instandhouding van of de realisatie van extra voorzieningen financiën nodig zijn, wordt een vergoeding gevraagd. Dit geldt



voor belanghebbendeparkeren in Ter Heijde aan zee en het parkeren op de drie grote parkeerplaatsen aan het strand. Ook voor het bieden van voorzieningen bij vrachtwagenparkeerplaatsen zal dit gaan gelden.

#### Informatievoorziening

Het stadsgewest heeft naast de voorwaarde dat de kostendekking van het openbaar vervoer moet stijgen (en dus het gebruik moet groeien) ook aan het openbaar vervoer de verplichting opgelegd tot actieve werving van nieuwe klanten. In aanvulling hierop kan door het leveren van dynamische reisinformatie bij de grotere overstappunten aan de wachtende reiziger extra comfort geboden worden.

Voor de fiets moet er meer bekendheid gegeven worden aan mooie routes, aangebrachte verbeteringen in het wegennet of de verbetering van stallingen via gemeentelijke kanalen als de website en de gemeentepagina. Ook kunnen bedrijven actief geïnformeerd worden over mogelijkheden via het extern gericht mobiliteitsbeleid van de gemeente.

### 3.2. Goederenvervoermanagement

Vervoersmanagement is een onderwerp dat bij elk bedrijf speelt. Uit financiële overwegingen worden vaak leveranties in grotere hoeveelheden of in combinatie met andere producten besteld en geleverd. Daar waar de voorraadmogelijkheden beperkt zijn wordt aan 'just-in-time delivery' gedaan. Dit speelt vooral in de detailhandel. Minder snel wordt gedacht aan de voordelen die samenwerking op de schaal van een winkelcentrum, bedrijventerrein of zelfs op regionale schaal kan opleveren. Dit kan in kaart gebracht worden waarbij mogelijkheden altijd getoetst dienen te worden aan de volgende drie punten:

- bepalen van het economisch belang voor de individuele bedrijven;
- identificeren van lokale en regionale taken die bijdragen aan een efficiënte afhandeling van het goederenvervoer op het bedrijventerrein zelf, dan wel in de regio;
- bepalen van de economische en maatschappelijke opbrengsten van de taken voor goederenvervoer.

De mate waarin samenwerking op het terrein van goederenvervoer tussen bedrijven of winkels mogelijk is, is sterk afhankelijk van de overeenkomst in soort bedrijvigheid en de bereidheid tot samenwerking. Hierdoor is de haalbaarheid voor elk terrein anders. Begin 2006 is er, gestimuleerd door de gemeente en provincie, een onderzoek uitgevoerd voor de bedrijventerreinen nabij Maasdijk<sup>3</sup>.

Flora Holland, hét bedrijf als het gaat om de generatie van goederenvervoer laat zien dat er diverse mogelijkheden bestaan om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo wordt er onder andere gewerkt aan het uitbouwen van virtuele veilingen, zodat minder met producten heen en weer hoeft te worden gereden. Ladingen van verschillende toeleveranciers worden gecombineerd opgehaald om efficiënter om te gaan met het vrachtvervoer.

Flora Holland heeft het voordeel dat het van een hogere schaalgrootte is dan menig bedrijventerrein en een zeer homogeen werkterrein heeft. Door de manier van organisatie (één beheerder) kunnen problemen snel aangepakt worden.

---

<sup>3</sup> De uitkomst was bij de totstandkoming van dit stuk nog niet bekend.



### 3.3. Extern mobiliteitsbeleid

Door een goede mobiliteitsplanning onder de medewerkers en tussen bedrijven onderling kunnen bedrijven besparen op het aantal en de oppervlakte van aan te leggen parkeerplaatsen.

Bestaande bedrijven kunnen als secundaire arbeidsvoorwaarde een fietsplan of OV-kaart aanbieden aan het personeel. Flora Holland is op dit terrein zeer actief met als voorbeeld het extra busvervoer dat aan medewerkers uit Den Haag wordt aangeboden. Ook het houden van virtuele veilingen heeft een mobiliteitseffect omdat de producten rechtstreeks van producent naar koper kunnen zonder dat de producten of (ver)kopers langs de veiling komen.

In Den Haag en Rotterdam bevinden zich VervoerCoördinatieCentra (VCC) die al veel ervaring hebben opgedaan met het ontwikkelen en invoeren van vervoerplannen bij bedrijven. Om van deze ervaring gebruik te kunnen maken wordt aansluiting gezocht bij het VCC Den Haag. De forenzenstroom richting Den Haag is immers het best te benaderen via de bedrijven waar de mensen werken.

### 3.4. Intern mobiliteitsbeleid

De Gemeente Westland is direct na de fusering gestart met de vorming van een mobiliteitsbeleid. Om de fiets te stimuleren zijn er diverse maatregelen genomen:

- er is de mogelijkheid om een ‘fiets van de zaak’ aan te schaffen;
- voor dienstreizen is vastgelegd dat medewerkers bij voorkeur op de fiets of met het OV moeten reizen;
- er is voor dienstreizen met de eigen (brom)fiets een kilometervergoeding
- er staan dienstfietsen klaar;
- medewerkers welke binnen een straal van 10 kilometer van het werkadres wonen ontvangen geen reiskostenvergoeding;
- er zijn omkleedruimtes en douches aanwezig;
- elk jaar doet de Gemeente Westland mee met de actie ‘Op de fiets werkt beter’ van het stadsgewest.

## 4. Inzet

Vanuit de in hoofdstuk 3 genoemde maatregelen kan een verdeling gemaakt worden in de korte en middellange termijn voor de realisatie van de maatregelen. Voor de korte termijn gaat het om invoering in 2006-2007. De middellange termijn ligt tussen 2007 en 2009. De cursief gedrukte punten vallen onder het uitvoeringsprogramma van gerelateerd beleid.

### 4.1. Korte termijn

- *Strekken van de routes voor het openbaar vervoer ter verbetering van de reissnelheid en betrouwbaarheid;*
- *Aanpassen van de routes voor het openbaar vervoer naar doorgaande wegen en het verwijderen/aanpassen van snelheidsremmende maatregelen ter verbetering van het comfort;*
- *Uniformeren en verbeteren van de kwaliteit van de bushaltes;*
- vervoermanagement gemeentepersoneel opzetten/verder uitwerken
- vervoermanagement bij bedrijven stimuleren via bedrijfsloket en Haaglanden
- Aanzetten tot de vorming van een VCC-haaglanden vanuit de VCC-den haag
- pilot goederenvervoersmanagement Honderdland en Transportcentrum verder uitwerken





#### 4.2. Middellange termijn

- *Ontwikkelen (fysiek) van routenetwerk voor fietsers;*
- *Uniformeren van de voorrangssituatie op rotondes in relatie tot de fiets;*
- *Ombouwen van kruispunten met verkeerslichten naar rotondes;*
- *Aanwijzen en inrichten van gereserveerde vrachtwagenparkeerplaatsen;*
- *Verbeteren stallingsmogelijkheden voor fietsen.*
- binnen de regio pleiten voor goede carpool plekken langs de A4

# FIETSBELEID

als onderdeel van het WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
2.	Doelstellingen van hogere overheden .....	4
	2.1. Rijksbeleid.....	4
	2.2. Provinciale doelstellingen .....	4
	2.3. Regionale doelstellingen.....	4
	2.4. Gemeentelijk beleid waar het fietsbeleid direct of indirect op aansluit .....	6
3.	Visie en gemeentelijke doelstellingen .....	7
	3.1. Verkeersveiligheid .....	9
	3.2. Comfort .....	11
	3.3. Samenhang .....	12
	3.4. Directheid .....	12
	3.5. Aantrekkelijkheid .....	12
4.	De netwerken van fietspaden.....	14
	4.1. Ontwikkeling Westlands fietsnet .....	15
	4.2. Het regionale fietsnet.....	17
	4.3. Ontbrekende schakels .....	18
	4.4. Wijkontsluitende fietspaden.....	19
	4.5. Kwaliteitseisen aanvullend netwerk .....	19
	4.6. Attractiepunten .....	19
5.	Overige voorzieningen .....	20
	5.1. Fietsparkeren .....	20
	5.2. Bewegwijzering .....	21
	5.3. Gedragsbeïnvloeding.....	22
6.	Mogelijkheden en belemmeringen.....	23
	6.1. Greenport en het fietsplan .....	23
	6.2. financiën en het fietsplan.....	23
7.	Strategie/ Prioriteiten .....	24
8.	Bijlagen .....	26
	8.1. Bijlage 1. Fietsenquête.....	26
	8.2. Bijlage 2 Fietsroutekeuring fietsersbond .....	28
	8.3. Bijlage 3 Ongevallen analyse fietsers .....	30
	8.4. Bijlage 4 voorrang op rotondes .....	33
	8.5. Bijlage 5 bronnen en afkortingen .....	34



## 1. Inleiding

Begin 2005 had de gemeente Westland geen harde meetgegevens voor de fiets. Er waren geen tellingen beschikbaar en ook de fietsafstand en motieven waren onbekend.

Om toch goed beleid te kunnen formuleren voor Westland is getracht middels een enquête inzicht te krijgen in de fietsafstand en de fietsmotieven. Daarom is aan de inwoners van Westland gevraagd de enquête in te vullen en daarmee ook hun mening kenbaar te maken over het huidige fietsnetwerk. Deze enquête is in de maanden februari en maart 2005 op de gemeentepagina en op de internetsite van de gemeente geplaatst. Via de lokale media is de aandacht gevraagd voor deze enquête.

Naast de informatie uit de enquête is gebruik gemaakt van de fietsroutekeuring Westland. De fietsersbond heeft in opdracht van Haaglanden met behulp van de meetfiets een aantal regionale fietspaden binnen het Westland gefietst en zo de volgende gegevens gemeten; tijd, afstand, snelheid, trillingen, geluidniveau en wachttijd. Daarnaast heeft de fietsersbond tbv dit rapport ook kruispuntobservaties bij de verschillende kruispunttypen VRI's, rotondes en ongeregelde kruispunten uitgevoerd. Voor een ongevalanalyse is de ongevalregistratie Veras versie 9 gebruikt. Met behulp van deze gegevens hebben we inzicht gekregen in verkeersonveilige fietsoversteken en/of wegvakken. Om inzicht te krijgen in fietsdiefstal is Politie Haaglanden gevraagd de aangiften van fietsdiefstal van de afgelopen jaren aan te geven. Naast de analyses en opmerkingen van inwoners over het bestaande fietsnetwerk is gekeken naar ontbrekende schakels om het fietsnetwerk te completeren. Met name is hier gekeken naar een aanvullend netwerk binnendoor, en naar routes naar de "groene randen". Dit 'nieuwe fietsnetwerk' kan gezien worden als het theoretisch meest gewenste netwerk voor de gemeente Westland, waarbij aan de ene kant een stuk ambitie is ingebracht, maar aan de andere kant de realiseerbaarheid en haalbaarheid van projecten niet uit het oog verloren is.

Al deze gegevens zijn de basis geweest van het nu voorliggende beleidsdeel, waarin veel knelpunten en oplossingen worden beschreven, om zo tot een duidelijke strategie voor de fiets voor de komende jaren te komen.



## 2. Doelstellingen van hogere overheden

### 2.1. Rijksbeleid

Het rijk voert geen actief fietsbeleid. De rijksoverheid laat de verantwoordelijkheid aan de decentrale overheden om het langzaam verkeer te versterken. Het rijk faciliteert het fietsbeleid door kennis te verzamelen en verspreiden. Het rijk zet zich wel in om het doorsnijden van belangrijke doorgaande fietsroutes door rijkswegen en het optreden van barrièrewerking door aanleg of aanpassing van rijksinfrastructuur zo veel mogelijk te voorkomen of te herstellen.

### 2.2. Provinciale doelstellingen

Voor de komende jaren wordt het beleid uit 'Fietsplan 2001 provincie Zuid-Holland' gecontinueerd, met een aantal accentverschillen.

- *Stevige intensivering utilitair en recreatief fietsverkeer.* De provincie wil een volwaardig fijnmazig netwerk met verkeer- en sociaal veilige en comfortabele verbindingen aanbieden;
- *Verbreding van het fietsbeleid.* Aandacht in het fietsbeleid voor fietsenstallingen, pontveren, ketenmobiliteit, bewegwijzering, promotie, belevings- en gebruiksonderzoeken en een 'infrastructuurtest';
- *Toename van het fietsverkeer.* Gestreefd wordt naar een toename van het fietsgebruik. Met name automobilisten zullen verleid worden om voor de korte ritten, tot 7,5 kilometer, vaker de fiets te nemen, in plaats van de auto;
- *Verbeteren van de verkeersveiligheid.* Uitgangspunt hierbij zijn de NVVP-doelstellingen, die uitgaan van een daling van het aantal verkeersdoden met 34% en ziekenhuisgewonden met 27% in 2010 ten opzichte van 1998. De toe te passen maatregelen worden in eerste instantie geselecteerd op een zo groot mogelijke kosteneffectiviteit. Maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen hierbij wel extra aandacht;
- *Versterken fiets in ketenmobiliteit.* De provincie wil het gecombineerde gebruik van fiets en openbaar vervoer sterk bevorderen. Belangrijk hierbij zijn goede fietsverbindingen naar haltes en stations van het 'verbindende' openbaar vervoer, goede haltevoorzieningen ter plaatse en informatie over intermodaal reizen.

### 2.3. Regionale doelstellingen

Het stadsgewest Haaglanden wil de onderlinge afstemming van de gemeentelijke fietsnetten bevorderen en er voor zorgen dat de regionale routes op een hoger kwaliteitsniveau worden gebracht.

Doelstelling Regionale Nota Mobiliteit (RNM)

- Het minimaal handhaven en zo mogelijk verhogen van het aandeel fietsverplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen;
- Een toename van het aandeel fietsverplaatsingen in het stedelijke gebied met accent op het woon-werkverkeer.

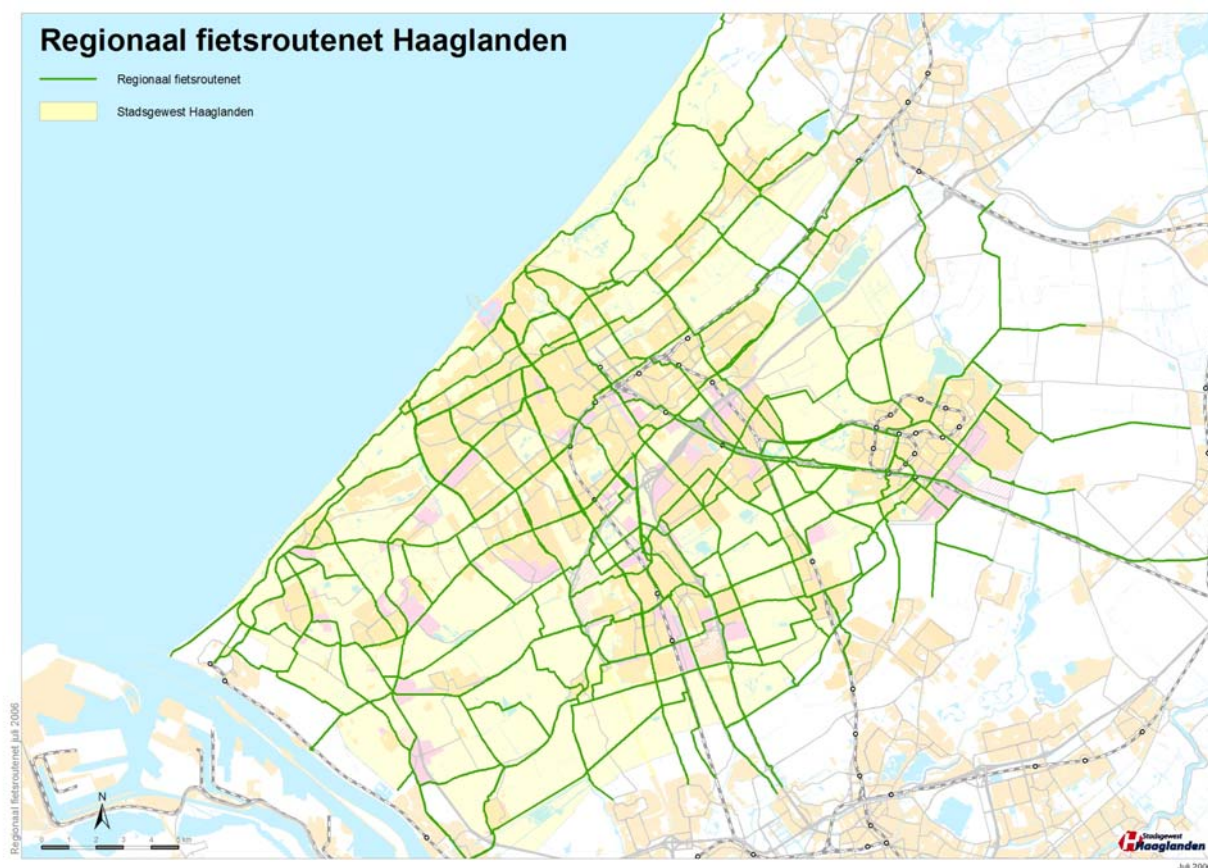
Het vijf - jarenprogramma regionale fietsroutes van Haaglanden is voor Haaglanden leidend. In dit programma zijn o.a. de knelpunten aangegeven voor de gemeente Westland. Haaglanden coördineert en subsidieert de aanpak van regionale en subsidieert de lokale fietsknelpunten. Ze is geen wegbeheerder en voert als zodanig geen fietsinfrastructuurprojecten uit.

Haaglanden heeft een subsidieregeling voor het fietsprogramma in het mobiliteitsfonds opgenomen.

Uitgangspunt is een investeringsbijdrage van 50% door de wegbeheerder. Via een opslag van 16% op de subsidie worden de VAT-kosten gesubsidieerd. Dit stelt de gemeenten beter in staat

projecten voor te bereiden zodat de uitvoering versnelt en knelpunten op het regionale fietsroutenet sneller worden opgelost.

Een aantal knelpunten is op het regionale fietsroutenet dusdanig belangrijk en omvangrijk dat Haaglanden hiervoor extra subsidie beschikbaar stelt (75%, met daarop een VAT opslag van 16%). Deze subsidie wordt verleend op twee grote fietskunstwerken binnen Westland, de fietstunnel zuidelijke Randweg Naaldwijk en de fietstunnel ter hoogte van de Verkadestraat. De overige knelpunten zoals vermeld in het vijfjarenprogramma fiets, zijn in onderstaande kaart opgenomen en geldt het basisprincipe 50% subsidie.



► **Kaart fietsknelpunten HGL kaartenbijlage** ◀



#### **2.4. Gemeentelijk beleid waar het fietsbeleid direct of indirect op aansluit**

##### **Greenport Westland 2020**

In het uitvoeringsprogramma Greenport is het verbeteren van het fietspadennetwerk niet als concreet actiepoint opgenomen. De ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn aandachtspunt in de twee uitvoeringsprogramma's Waterplan en Groen/ Ecologie. Binnen deze sectorale nota's zal het fietsnetwerk als onderlegger bij deze plannen fungeren.

##### **Milieu Beleidsplan**

Het milieubeleidsplan is vastgesteld op 30 augustus 2005 de belangrijkste punten uit het milieubeleidsplan op het gebied van verkeer en vervoer zijn:

- beperken vermijdbaar autogebruik;
- beperking van de negatieve effecten van het autogebruik;
- efficiënt afwikkelen van het autoverkeer;
- stimuleren van het openbaar vervoer.

##### **Westlandse Zoom**

De Westlandse Zoom vormt als het ware een groene verbinding tussen de kustzone en Midden-Delfland. Groene gebieden zullen straks op elkaar moeten aansluiten en dat geldt even zeer voor de paden en paadjes tussen het groen. De waterstructuur is voor het overgrote deel al aanwezig in De Westlandse Zoom: de weteringen, de oude kreken de Gantel en Boomawatering en de plassen in de recreatiegebieden Madestein en De Uithof. Waar nodig zullen die onder handen worden genomen, en kunnen in de plannen goede verbindingen voor wandelaars, fietsers en andere recreanten worden aangelegd.



### 3. Visie en gemeentelijke doelstellingen

Mobiliteit is niet alleen een drager van de economische groei, maar ook een maatschappelijke behoefte. Mobiliteit is een verworvenheid, die mensen de kans biedt zich te ontplooiën en te ontspannen. Bestrijden van mobiliteit zou dan ook betekenen: bestrijden van maatschappelijke behoeften. Dat is noch gewenst noch effectief. Daarom kiezen de overheden ervoor om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden.

Westland is sterk afhankelijk van een goede auto bereikbaarheid. Goederenvervoer heeft de hoogste prioriteit in dit gebied. Om ruimte te houden voor het goederenvervoer is het wenselijk om onnodige mobiliteit te voorkomen. Een goed functionerend fietsnetwerk kan leiden tot meer fietsgebruik wat een deel van de onnodige automobilititeit overneemt, waardoor er op de weg weer meer ruimte ontstaat voor het goederenvervoer.

Op reisafstanden tot 7,5 kilometer, is de fiets een serieus alternatief voor de auto. Gesteld wordt dat als de verplaatsingsafstand tot 7,5 kilometer is de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van de bereikbaarheid- en parkeerproblemen van de kernen. Tegelijkertijd betekent een toename van het fietsgebruik, zeker voor het woonwerk- en sociaal-recreatief verkeer een potentiële afname van autogebruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een goed functionerend fietsnetwerk draagt dus naast een betere bereikbaarheid en minder autoparkeren ook bij aan zowel verkeersveiligheid als milieuaspecten (luchtkwaliteit en geluid).

In het Westland wordt van oudsher veel gefietst. Dit heeft te maken met de vlakheid van het landschap, de korte afstanden in en tussen de meeste kernen en de cultuur. Veel fietsen is goed voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het Westland en bijkomend gezond voor de fietser zelf. Deze gunstige situatie, zal verder worden uitgebouwd, door een actief fietsbeleid te voeren.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren dient de (potentiële) fietser centraal te staan. Daarbij moet gekeken worden waar de fietser gedurende een fietsverplaatsing mee te maken krijgt om tot een integrale deur tot deur aanpak te komen. Dit houdt in dat aan fietsers een zo direct en comfortabel mogelijke verbinding moet worden geboden maar dat er ook aandacht moet zijn voor de stalling van de fiets bij herkomst en bestemming.

Westland zet in op een toename van het fietsverkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid en een verbreding van het fietsbeleid, met nieuwe fietsverbindingen, goed onderhouden fietspaden, goede bewegwijzering en adequate stallingmogelijkheden.

Uitgangspunt voor de gemeentelijke doelstellingen zijn de doelstellingen van de andere overheden en de resultaten van de enquête, de ongevallenregistratie en de fietskeuring van de fietsersbond. Door een direct en comfortabel netwerk van fietspaden en fietsverbindingen voor met name korte reisafstanden te realiseren, wordt een toename van het gebruik van de fiets als vervoermiddel op korte reisafstanden gestimuleerd. Dit heeft positieve effecten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de gemeente. Dit kan bereikt worden door in te zetten op de volgende speerpunten:





### **Verkeersveiligheid**

De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers.

- kans op ontmoeting met autoverkeer (minimaliseren);
- aantal verkeersslachtoffers (reduceren);
- snor en bromfietsen.

### **Comfort**

De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk door verbetering aan.

- Vlakheid;
- Aantal hellingen (bijv. bij viaducten en tunnels);
- Verkeershinder door andere verkeersdeelnemers minimaliseren (voorrangpositie);
- Wachtijd bij kruisingen met VRI's.

### **Samenhang**

Een goed samenhangend netwerk is een primaire voorwaarde voor een goed functionerende fietsinfrastructuur. Een samenhangend netwerk kan als volgt worden gespecificeerd:

- Vindbaarheid (volledig en goed leesbare bewegwijzering);
- Consistentie in kwaliteit (aantal kilometers op het hoogste kwaliteitsniveau en in het aantal beperkte kwaliteitswisselingen per kilometer);
- Routekeuzevrijheid;
- Compleetheid (fijnmazigheid).

### **Directheid**

Om een goed alternatief voor het gebruik van de auto te bieden, moeten de herkomsten en bestemmingen direct kunnen worden bereikt. De directheid wordt als volgt gespecificeerd:

- Afwikkelingssnelheid;
- Oponthoud (minder dan 15 - 20 seconden per kilometer);
- omrij-afstand (maximaal factor 1,2 – 1,4 van de hemelsbrede afstand).

### **Aantrekkelijkheid**

De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is. De criteria zijn:

- aantal klachten (minimaliseren);
- voldoende zichtbaarheid (goede openbare verlichting);
- voldoende overzicht (beplantingsvorm en waarnemingshoek);
- sociale veiligheid (aanwezigheid van bewoonde bebouwing over 50 - 75% van de weglengte en minimaliseren van fietsendiefstal);
- ruimtelijke beleving (goede oriëntatie mogelijkheden).

### **Milieu**

- Minder Co2 uitstoot (1800 fietsers besparen gemiddeld 150.000 kg CO2 uitstoot).



### 3.1. Verkeersveiligheid

Omdat fietsers een kwetsbare groep verkeersdeelnemers zijn staat bij de aanleg en verbetering van het fietsnetwerk veiligheid hoog op de agenda. Veiligheid kan worden gecreëerd door langzaam en snel verkeer van elkaar te scheiden, door middel van aanleg van vrijliggende fietspaden en aanliggende fietspaden en -stroken op wegvakken. Knelpunten blijven veelal de kruisingen. Prioriteit voor de gemeente is om onveilige kruisingen aan te pakken.

*kans op ontmoeting met autoverkeer minimaliseren*

#### Uniforme en hoogwaardige fietsvoorzieningen: meer vrijliggende fietspaden

- Langs stroomwegen (A20) altijd vrijliggende fietspaden ;
- Langs gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50km) bij voorkeur een vrijliggend fietspad of aanliggende fietspaden/stroken;
- Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60km) bij voorkeur een vrijliggend fietspad anders suggestiestroken;
- Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30km) in principe gemengd profiel (geen aparte fietsvoorzieningen).

#### Verbeteren oversteekbaarheid drukke routes

In het Westland is een aantal drukke verkeersaders die gekruist worden door vele fietsroutes.

- De Lier fietstunnel onder de N223;
- Naaldwijk fietsbrug over de N213 (alleen lopend te gebruiken);
- Wateringen fietstunnel onder de N211;
- Zijdijk fietstunnel onder de N220;
- Nolweg fietstunnel onder de A20;
- Lange Wateringkade fietstunnel onder de N222;
- Kruising Bovendijk Dorpskade.
- Maasdijk fietstunnel Nolweg onder de N220 (uitvoering juni 2006)

Er zijn voor de nabije toekomst nog de volgende fietstunnels/ bruggen gepland

- Maasdijk fietstunnel thv. de Verkadestraat onder de N220;
- Naaldwijk fietstunnel onder de Zuidelijke Randweg;
- Wateringen fietsbrug over de Zweth;
- Wateringen fietstunnel Wernetjespad onder de Poeldijkseweg;
- Wateringen Zwethkade Noord.
- Wateringen Bovendijk Dorpskade

#### *aantal verkeersslachtoffers reduceren*

De meeste (brom)fiets ongelukken in Westland gebeuren binnen de bebouwde kom, en komen het meest voor tussen (brom)fietsers en auto's. Opvallend is dat er relatief weinig ongevallen zijn tussen goederenvervoer/openbaar vervoer en (brom)fietsers.

De hoofdoorzaak van de meeste ongevallen is dat de automobilist geen voorrang verleent aan de fietser, of dat er geen rekening wordt gehouden met afslaande fietsers.

Voorrang verlenen en afslaan gebeurd op kruispunten of bij uitritten. Het is dan ook noodzakelijk deze zo in te richten dat de kans op conflicten tussen fietsverkeer en overig verkeer wordt geminimaliseerd. Dit kan door zo goed mogelijk rekening te houden met snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers, oogcontact, anticipatietijd, intensiteiten inhaal-, passeer- en uitwijkmanoeuvres. Door bij het ontwerp of reconstructie van een kruispunt of kruising met deze aspecten rekening te houden kan de afloop van een conflict minder ernstig zijn.

Gemeente Westland zal de gevaarlijke kruisingen waarvan zij wegbeheerder is zoveel als mogelijk vormgeven conform de richtlijn van het CROW. (Tekenen voor de fiets publicatie 74). Voor uitritten zal de regel gaan gelden dat vrachtwagens op eigen terrein moeten manoeuvreren en niet achter uit mogen insteken. Bouw- en uitrit aanvragen worden aan dit nieuwe beleid getoetst. Bestaande situaties kunnen helaas niet opgelost worden.

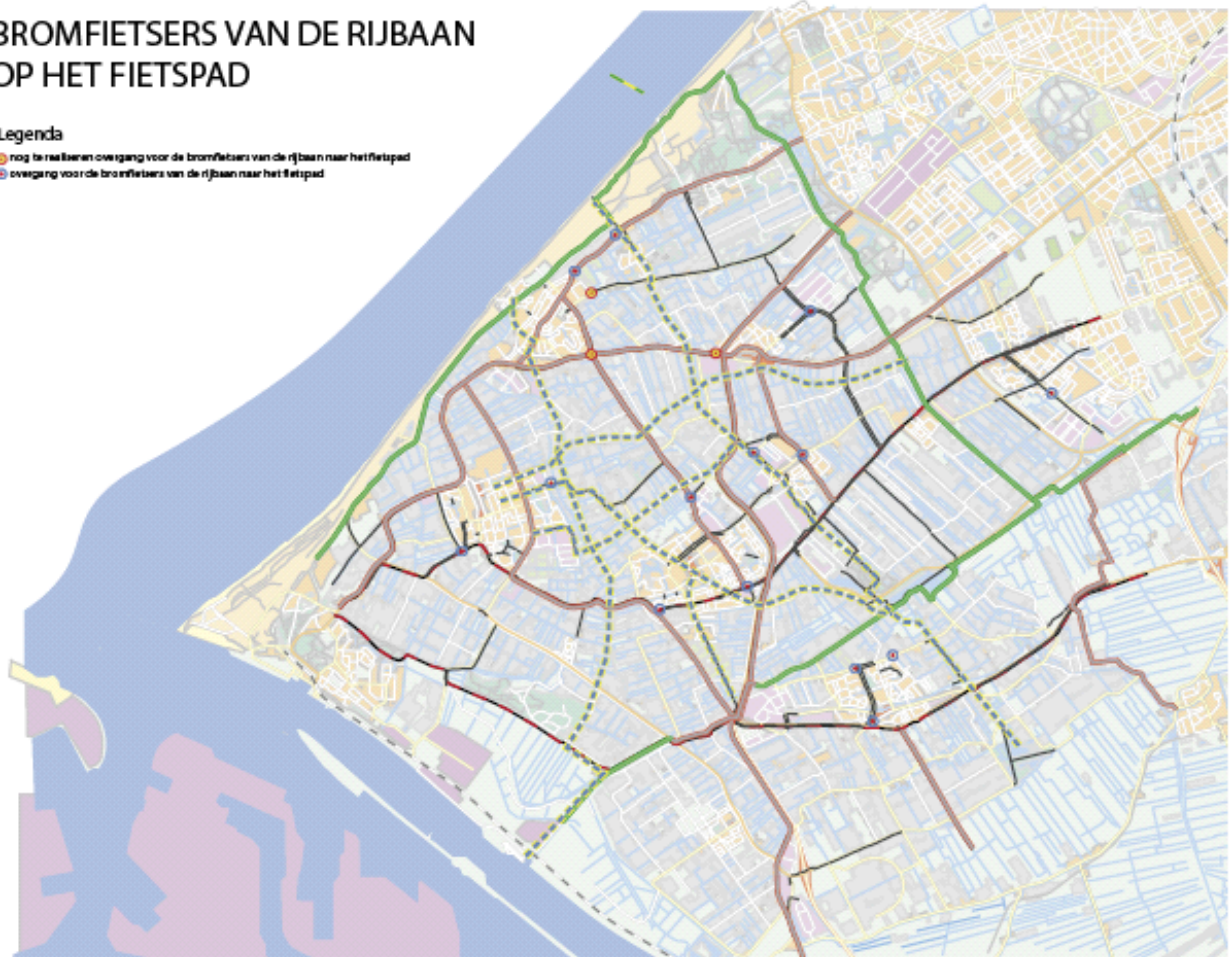
#### *Snor- en bromfietsen*

De snelheidsverschillen tussen fietsers en snorfietsers zijn gering. Daarom is de kans op conflicten tussen beide niet groter dan bij fietsers onderling en kunnen ze gebruik maken van dezelfde infrastructuur. Voor de bromfietsers ligt dat anders. Bromfietsers behoren tot het gemotoriseerde verkeer. Door het snelheidsverschil is het noodzakelijk bromfietsers een andere plaats op de weg te geven dan fietsers en snorfietsers. Wanneer de snelheidsverschillen niet te groot zijn kunnen bromfietsers gebruik maken van de infrastructuur van gemotoriseerd verkeer. Is de snelheid hoger moeten bromfietsers toegelaten worden op de fietspaden. In de regel is het zo dat op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 50 km/u de bromfietser op de rijbaan zit.

### BROMFIETSERS VAN DE RIJBAAN OP HET FIETSPAD

#### Legenda

-  nog te realiseren overgang voor de bromfietsers van de rijbaan naar het fietspad
-  overgang voor de bromfietsers van de rijbaan naar het fietspad



► Kaart bromfiets op de rijbaan kaartenbijlage ◀



### 3.2. Comfort

Fietsers hebben meer hinder van een slecht wegdek dan automobilisten. Fietsen hebben in het algemeen geen vering. Bovendien kost het opvangen van trillingen en klappen energie. Energie die de fietser zelf moet produceren en die hij of zij liever besteedt aan het vooruit komen. Uit de fietskeuring van de fietsersbond wordt duidelijk dat de kwaliteit van het wegdek van fietspaden in Westland op veel locaties te wensen over laat. Belangrijkste oorzaak is dat ongeveer 1/3 van de totale lengte van fietspaden een asfaltverharding heeft. Daarnaast is op relatief veel plekken sprake van achterstallig onderhoud. Met name op het regionale netwerk moet geïnvesteerd worden in een structurele verbetering van de kwaliteit van het wegdek van fietspaden. De gemeentelijke paden zijn in verhouding comfortabeler en beter onderhouden dan de provinciale paden.

#### *Vlakheid/ Breedte*

De vlakheid wordt gewaarborgd door de fietspaden zoveel mogelijk uit te voeren in (rood) asfalt of beton. Er worden op het regionale fiets hoofdwegennet in principe geen drempels aangelegd. Daarnaast moeten fietsers naast elkaar kunnen rijden; op een fietspad dat intensief gebruikt wordt moet het mogelijk zijn twee naast elkaar rijdende fietsers in te halen. In de toekomst moeten nieuwe fietspaden dan ook minimaal 2 meter breed zijn als het om een enkelzijdig fietspad (eenrichting) gaat en 4 meter als het om een tweezijdig fietspad (tweerichtingen) gaat. De huidige fietspaden voldoen ook niet altijd aan het minimum profiel van 1.50 meter. Bij het onderhoud van fietspaden zal gekeken worden of de fysieke ruimte het toestaat de minimale norm van 1.50 te halen of zelf het wensbeeld 2.00 meter breed te halen.

#### *Verkeershinder door andere verkeersdeelnemers minimaliseren (voorrangspositie)*

In het kader van Duurzaam Veilig zijn en worden nog een aantal kruispunten binnen de gemeente Westland omgebouwd tot rotondes. Rotondes zijn in de regel aanzienlijk veiliger dan kruispunten met verkeerslichten. Echter doordat de diverse wegbeheerders andere richtlijnen hanteren, is het voor de weggebruiker niet altijd duidelijk welke voorrangsregeling bij welke rotonde geldt. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Westland sluit zich aan bij de CROW- richtlijn, op alle rotondes binnen de bebouwde kom hebben fietsers evenals het andere verkeer op rotondes voorrang op het verkeer dat de rotonde op- en afrijdt. Want voorrang betekent: minder stoppen. Voorrang voor fietsers op rotondes verhoogt het comfort en dat de doorstroming en wordt dan ook zeer door fietsers gewaardeerd. Voorrang voor fietsers kan op een verantwoorde verkeersveilige manier mits de vormgeving van de rotonde aan bepaalde eisen voldoet.

Buiten de bebouwde kom zijn de fietsers buiten de voorrang, omdat de autosnelheden hier hoger zijn dan 50km per uur. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid worden de fietsers niet in de voorrang gezet. Bijlage 4 geeft de voorrangsregeling op de rotondes binnen Westland weer.

#### *Wachttijd bij kruisingen VRI's*

Uit de enquête is gebleken dat een bron van ergernis de lange wachttijd bij VRI's is. Uit de fietskeuring blijkt dat de wachttijd in het Westland relatief lang is bij kruispunten met verkeerslichten. Gedurende de meetdag moesten fietsers gemiddeld 45 seconden bij verkeerslichten wachten. Aangezien de fietser zelf de energie moet leveren voor zijn verplaatsing, is de fietser meer dan een andere vervoerswijze gevoelig voor reistijden en het aantal keer dat men moet stoppen en weer snelheid moet maken. Het positieve effect van de investeringen in het netwerk gaat verloren als de fietsers op elk kruispunt worden geconfronteerd met lange wachttijden voor verkeerslichten.



Tegelijkertijd met de investeringen in fietspaden en -stroken is het daarom wenselijk dat op de kruispunten de wachttijd voor fietsers zo veel mogelijk beperkt wordt. Gestreefd wordt naar logische wachttijden, alleen door werkelijk aanwezig kruisend verkeer en naar het geven van groen licht op logische plekken in de regeling. Bij de aanleg van fietspaden of reconstructie van een kruispunt wordt er naar gestreefd de opstelruimte voor fietsers te vergroten waarmee ook het verkeerslicht beter zichtbaar wordt. Indien de opstelruimte niet voldoende is, kunnen onderlichten op ooghoogte worden aangebracht.

De wachttijd van de fietser moet bekeken worden in relatie tot de wachttijd van de automobilist. Op belangrijke auto/goederenvervoer routes krijgt het autoverkeer voorkeur boven het fietsverkeer. De wachttijden van de VRI's langs de N213 (Bruinsma en Dijkweg) zullen daarom niet ten gunste van de fietser worden afgesteld maar ten gunste van het autoverkeer. Voorbeelden waar de VRI's ten gunste van de fietser is afgesteld is VRI Greenery daar staat de VRI voor de fiets altijd op groen totdat een auto zich aandient. (wachtstand groen voor de fiets)

### **3.3. Samenhang**

De fietser weet binnen het netwerk de weg te vinden en begrijpt de logica ervan. In stedenbouwkundige termen houdt dit in dat de fietsers zich een mental map (route mogelijkheid in gedachte) moet kunnen vormen van het netwerk van fietsverbindingen. Door goede bewegwijzering zal de vindbaarheid gewaarborgd worden.

### **3.4. Directheid**

Wanneer de reistijd per fiets langer is dan die per auto, vormt dit een belangrijke reden om de auto te gebruiken en de fiets te laten staan. Men is bereid om voor korte ritten de fiets te pakken wanneer dit sneller en handiger is en het goed weer is. Om een optimaal fietsgebruik op met name de korte afstanden te realiseren, moeten de woon-werkgebieden waartussen een belangrijke uitwisseling plaatsvindt (de hoofdroutes) direct en snel met elkaar verbonden worden. Het streven is om een omrijfactor van maximaal 1,3 te hebben; dat wil zeggen dat een fietser geen grotere afstand hoeft af te leggen dan 1,3 maal de lengte van de rechte lijn tussen vertrekpunt en doel. Uit de fietskeuring blijkt dat het regionale net deze omrijfactor haalt. De gemiddelde omrijfactor bedraagt nl. minder dan 1,2.

### **3.5. Aantrekkelijkheid**

Bij aantrekkelijkheid gaat het vooral om psychologische redenen als sociale veiligheid en ruimtelijke beleving.

Voor sociale veiligheid is verlichting een belangrijk element net als de bermen en het groen. Voor de ruimtelijke beleving is groen langs de route een belangrijke factor.

#### *verlichting*

De verlichting langs fietspaden moet van dusdanig niveau zijn dat ook 's avonds en 's nachts de route sociaal veilig is/ bevonden wordt.

De voornaamste functies van verlichting zijn;

- Het wegdek verlichten (verkeersveiligheid);
- Obstakels en personen langs de weg of op de fietsverbinding verlichten (verkeersveiligheid);
- Obstakels en personen op of naast de weg of de fietsverbinding herkenbaar maken op een afstand van minimaal 4 meter (sociale veiligheid);
- Het verloop van de verbinding aangeven (verkeersveiligheid en oriëntatie).

Het regionale fietsroutenet is goed verlicht, voor het aanvullende netwerk heeft de afdeling BOR in haar openbare verlichtingsplan richtlijnen opgenomen.



### *Bermen en groen/ruimtelijke beleving*

Groenvoorzieningen kunnen voor het fietsverkeer de volgende functies vervullen:

- Veraangename van de fietsverbinding en het verblijfsklimaat (minder saai);
- Verminderen van de windhinder;
- Wanneer een fietspad langs een rijbaan ligt, verminderen van verblinding door tegemoetkomende auto's en de zuigende werking van het langsrijdende verkeer;
- Versterken en behouden landschappelijke kenmerken.

De ruimtelijke beleving van de routes wordt beter wanneer het aantal decorwisselingen groter wordt.

Daarnaast kunnen groenvoorzieningen ook nadelige effecten hebben- Verminderen van het zicht op de weg of het fietspad- Een schuilplaats bieden aan mensen moet kwade plannen (sociale onveiligheid)- Verkeersonveiligheidsberm (bermobstakels, wortelgroei)De beplanting langs de fietsroute moet zo laag mogelijk zijn, het straatmeubilair moet laag slank of transparant zijn vormgegeven, zodat mensen zich niet hierachter kunnen verschuilen. Uit de enquête en schouw blijkt dat met name het snoeien van openbaar groen langs de fietspaden intensiever moet gebeuren.

#### 4. De netwerken van fietspaden

De vijf elementen uit hoofdstuk 3 (verkeersveiligheid, comfort, samenhang, directheid en aantrekkelijkheid) zijn de uitgangspunten geweest bij het analyseren van het huidige net en het zoeken naar ontbrekende schakels. De volgende aandachtspunten zijn daarbij betrokken:

- aandacht voor een aanvullend netwerk "binnendoor" uit een selectie van bestaande binnenwegen, aangevuld met enkele nieuwe doorsteken;
- aandacht voor duidelijke routes naar de "groene randen" Het Westland zelf heeft relatief weinig (recreatief) groen, des te belangrijker is het om vanuit het Westland via directe en aantrekkelijke routes naar de groene randzones te kunnen fietsen.
- aandacht voor belevingswaarde bij herprofilering.

Uit deze uitgangspunten volgt de wens om een netwerk te ontwikkelen waarin worden gecombineerd:

- Het regionale netwerk;
- De aandacht voor routes "binnendoor";
- De aandacht voor routes naar de "groene randen".



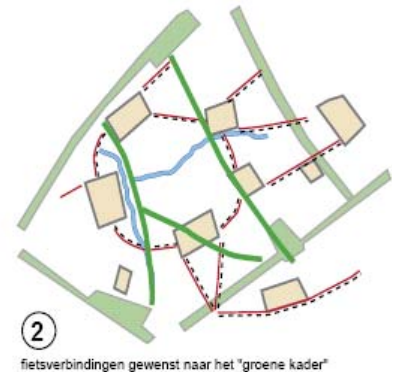
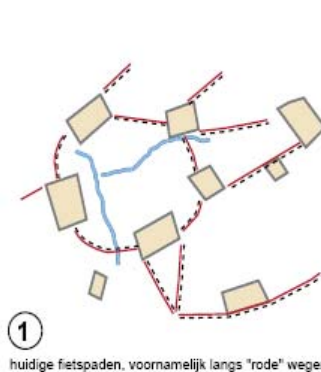
► Kaarten fietsnetwerken in kaartenbijlage ◀



#### 4.1. Ontwikkeling Westlands fietsnet

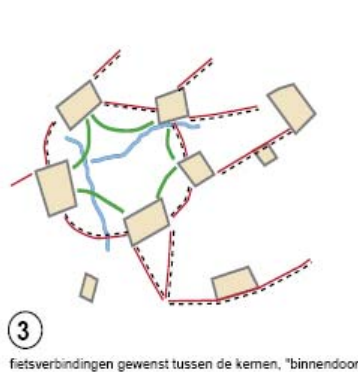
1. huidig fietsnet vooral herkenbaar langs de doorgaande wegen.

Het fietspadennet in het Westland is onderdeel van het regionale netwerk. Dat netwerk wordt grotendeels gevormd door paden die parallel lopen aan de drukke doorgaande (vaak provinciale) wegen. Het zijn niet altijd de kortste routes voor fietsers, en vanwege de voortdurende confrontatie met autoverkeer ook niet de meest aantrekkelijke. (lawaai, luchtkwaliteit, verkeerslichten bij dwarsaansluitingen etc.)



2. fietsverbindingen naar het groene blauwe kader

Het Westland zelf heeft weinig groen, des te belangrijker is het om vanuit het Westland via directe en aantrekkelijke routes naar de groene randzones te kunnen fietsen. Het huidige netwerk beantwoordt daar nog niet aan. Met name ontbreekt het nog aan routes dwars op de kustrichting.



3. fietsverbindingen "binnendoor"

Tussen de kernen van het Westland zijn routes mogelijk "binnendoor" waarbij gebruik kan worden gemaakt van historische en/of landschappelijk interessante lijnen en plekken. Deels bestaan die verbindingen al, deels kunnen ze worden gerealiseerd door mee te liften met komende gebiedsreconstructies/ ruimtelijke plannen zoals verwoord in de *Greenport Westland 2020*.

4. sommatie: Westlands fietsnet.

Het gewenste Westlandse fietsnet laat zich aldus bijna als een logo tekenen. Er is een buitenring van paden die het bestaande hoofdwegenstramien volgt, en een binnenring die korte verbindingen tussen de kernen mogelijk maakt, met uitstralingen naar de groene randen. Op de volgende pagina's wordt dat concept in de westlandse topografie uitgewerkt.





#### 4.2. Het regionale fietsnet

Het regionale fietsnet in Westland bestaat uit:

- een blauw-groen kader, routes langs vier zijden van het Westland: Waterweg, Zweth, Holle Watering en Kust.
- een netwerk van fietspaden langs tamelijk drukke wegen. (rode routes)

Die paden zijn overwegend slecht onderhouden en te smal.

De rode routes zijn het eenvoudige resultaat van het feit dat de wegen zelf te druk zijn om op te fietsen. Vanuit de fietser geredeneerd zijn vaak afwijkende routes (directer, mooier, gezonder) interessant.

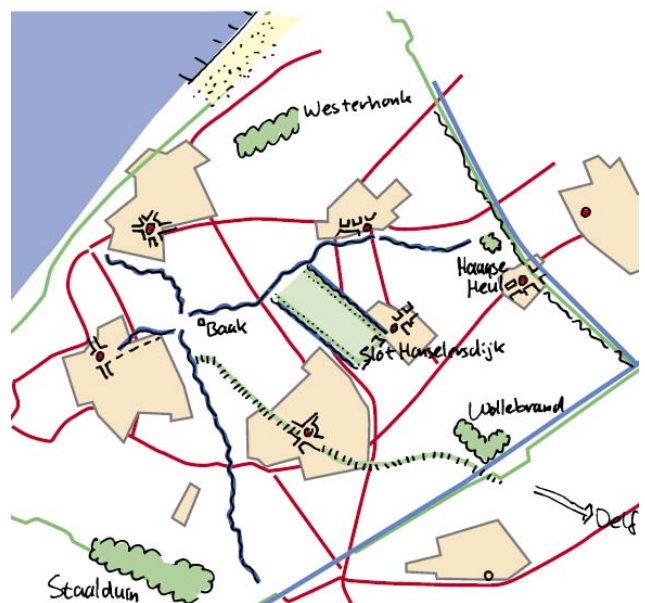
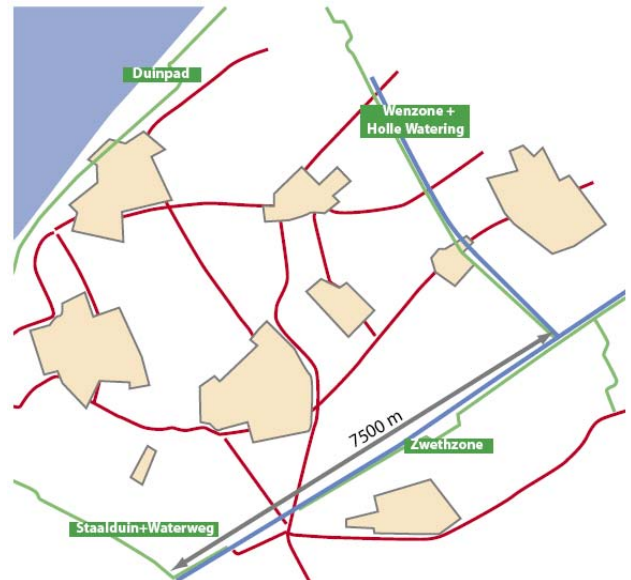
Projectie van een netwerk “binnendoor” in het bestaande regionale netwerk.

Het belangrijke landschappelijke en/of historische karakter van lijnen zoals de Gantel, De Poelwatering (Hey), Hoge Geest/Lange Broekweg en plekken zoals Baak, contouren slotpark Honselersdijk, Wollebrand, Staalduinen, verschaffen het netwerk binnendoor een voor fietsers gewenste belevingswaarde, als tegenhanger van de door autoverkeer gedomineerde routes langs het hoofdwegenet.

Het netwerk binnendoor heeft doorsteken naar de groene randen

De historische lijnen bieden niet alleen een kader voor het netwerk “binnendoor”. Zij kunnen worden doorgetrokken naar de groene randen.

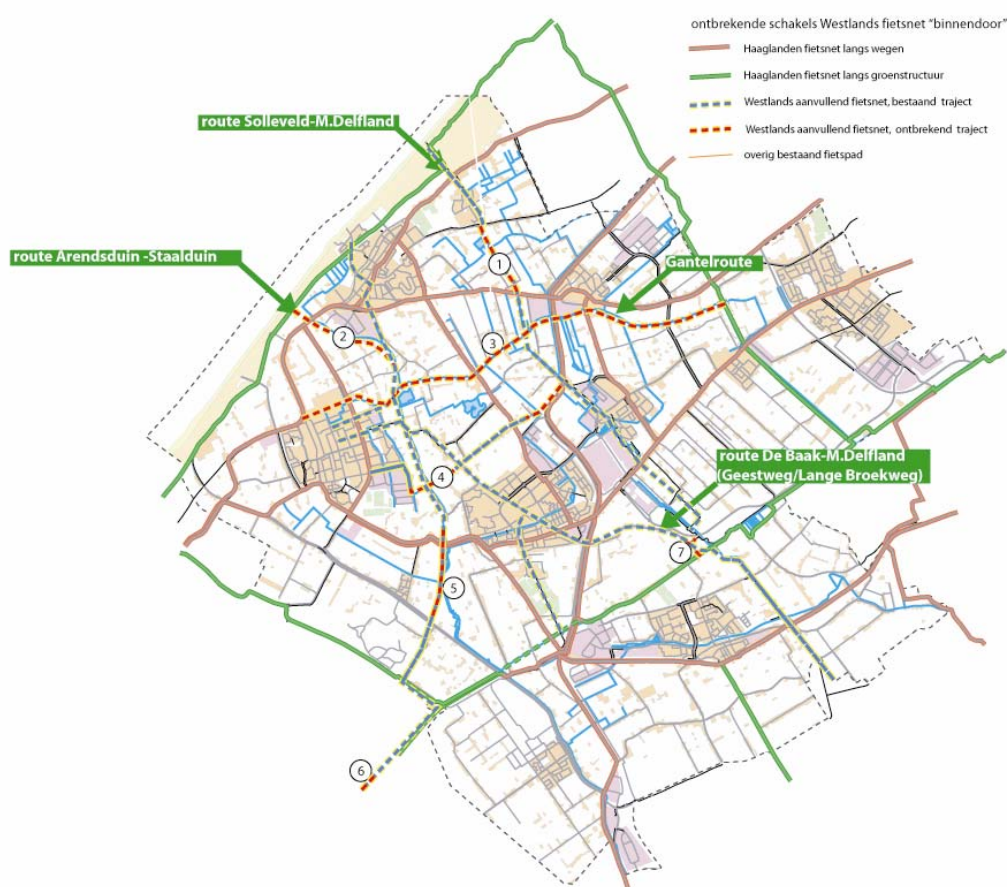
Het Westland heeft erg weinig groen per huishouden, maar zorgt voor goede fietsbereikbaarheid van het blauw-groene kader (Duinen, Wenzone, Delfland / Waterweg).



#### 4.3. Ontbrekende schakels.

De ontbrekende schakels in het westlandse aanvullende netwerk:

1. een verbinding van Westerhonk, de Booma en Gantel kruisend tot de contour van de voormalige slottuin Honselersdijk (Loopend Gat);
2. route langs de Vlotwatering ;
3. een route langs de gehele lengte van de Gantel;
4. een doorsteek van 's Gravenzande Teijlingen naar de Hoge Geest;
5. een verbinding langs het Nieuwe Water naar Staelduinse bos;
6. een spoorovergang of onderdoorgang bij de Nieuwe Waterweg;
7. verbinding tussen de Kasteelweg en de Wollebrand.



Het realiseren van de verbindingen zal grotendeels onderdeel zijn van de projectsgewijze herstructurering van het glastuinbouwgebied of ontwikkelingen in ONW locaties, Westlandsezoom en Zwethzone. De recreatieve veranderingen kunnen deels ook meeliften op de realisatie van ecologische oevers.



#### 4.4. Wijkontsluitende fietspaden

Bij de nieuwe woonwijken moet expliciet rekening worden gehouden met een fietsvriendelijke infrastructuur. Er moet bij de planvorming zoveel mogelijk gekeken worden naar wijkontsluitende verbindingen die aansluiten op het fietsnetwerk binnendoor. Voor de uniformiteit veiligheid en het comfort worden aan deze fietsverbindingen de eisen gesteld zoals in paragraaf 3 is beschreven.

#### 4.5. Kwaliteitseisen aanvullend netwerk

De charme van het netwerk “binnendoor” is de landelijkheid en de cultuurhistorische karakteristiek. De nadruk zal liggen op een streven om de binnenroutes verkeersluw te maken, zodat het bestaande beeld van landweggetjes of klinkerstraten behouden blijft, voor de solitaire routes binnendoor kunnen desgewenst andere eisen gesteld worden.

#### 4.6. Attractiepunten

Tussen de attractiepunten die in het Westland voorkomen is een onderscheid te maken in de reikwijdte van het verzorgingsgebied van het attractiepunt. In dit fietsplan is onderscheid gemaakt in attractiepunten op gemeenteniveau en attractiepunten op kernniveau. De attractiepunten zijn in bijgevoegde kaart weergegeven. De attractiepunten dienen goed bereikbaar te zijn per fiets. Veel attractiepunten liggen langs het aanvullende net en zijn goed bereikbaar per fiets. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid van de attractiepunten zijn er geen ontbrekende schakels binnen het net, waardoor geconcludeerd mag worden dat aan de eis van goed bereikbare attractiepunten per fiets zowel op de korte termijn als de lange termijn is voldaan.

#### ► Kaart Attractiepunten in kaartbijlage ◀





## 5. Overige voorzieningen

### 5.1. Fietsparkeren

Zowel bij de herkomst (woning) als de bestemming (winkelcentra, kantoren, scholen, etc.) moet de fietser een goede fietsparkeermogelijkheid hebben. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn belangrijk omdat het fietsbezit en het fietsgebruik met de aanwezigheid van goede fietsparkeervoorzieningen vergroot wordt. Ook de ordelijkheid van de openbare ruimte is gebaat bij goede fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast is de kans op fietsendiefstal en vandalisme een belangrijk argument voor het al of niet bezitten en gebruiken van een fiets.

Tabel 2 diefstal brom-snor-en fietsen per kern (gegevens Politie Haaglanden bureau Westland)

	jan	feb	mrt	april	mei	jun	jul	aug	sept	okt	nov	dec
Monster	3	4	3	3	6	10	10	14	12	7	18	4
Poeldijk	5	2	1	5	2	0	3	0	4	1	7	3
's Gravenzande incl Heenweg	6	5	13	18	11	12	20	13	12	22	16	13
Naaldwijk	14	10	15	24	20	18	18	32	15	34	33	16
Honselersdijk	3	2	2	3	7	2	2	1	5	4	2	2
Maasdijk	0	0	1	0	0	0	3	0	2	1	0	2
Wateringen	9	5	8	12	11	7	7	12	10	16	16	8
Kwinstheul	1	0	0	1	0	4	2	0	1	2	2	1
De Lier	2	2	2	2	4	4	2	12	7	6	6	6
Totaal	43	30	45	68	61	57	67	84	68	93	100	55

Met name in de kernen 's Gravenzande, Wateringen en Naaldwijk komt fietsdiefstal regelmatig voor. Voor deze kernen zal gekeken moeten worden naar mogelijkheden om de fiets bewaakt te kunnen stallen.

#### *Beleidsuitgangspunten fietsparkeren*

##### Goede en veilige fietsparkeermogelijkheden nabij de woning

In het bouwbesluit is opgenomen dat de bouw van bergingen niet meer verplicht is. Gesteld wordt dat de markt dit zelf regelt. Op dit moment zijn er geen problemen op het gebied van fietsparkeren bij de woning. Vrijwel alle woningen in Westland hebben een stallingmogelijkheid van de fiets bij de woning. Door het schrappen van deze regelgeving kan het in de toekomst zo zijn dat fietsparkeren bij de woning niet meer is geregeld. Voor de toekomst is het dan ook wenselijk om lokale regelgeving op te stellen die deze omissie kan voorkomen. daartoe gelden de volgende normen voor nieuwbouw welke worden opgenomen in de bouwverordening:

- Elke woning een individuele afsluitbare bergruimte groter dan 3,5 m<sup>2</sup>;
- Of een gemeenschappelijke stalling voor twee fietsen per woning.

Uitgangspunt is dat het aanbieden van trommels en buurtstallingen niet noodzakelijk en vanuit gemeente wegen ook niet wenselijk is. Echter waar goede en veilige fietsparkeermogelijkheden bij huis ontbreken zijn onder een aantal welstandsvoorwaarden ook trommels bij verschillende woningtypen mogelijk.

#### *Fietsenstallingen bij het strand*

Bij de zeven strandopgangen in Westland zijn verschillende vormen van fietsparkeren. Bij de rustige strandopgangen zijn houten fietsenstallingen die onbetaald zijn. Bij de Molenslag is er geen mogelijkheid om onbetaald je fiets te stallen. Omdat mensen liever niet willen betalen wordt er bij de Molenslag regelmatig foutief gestald wat niet wenselijk is. Ter Heijde heeft



voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets. In het zomerseizoen moet er echter wel op worden toegezien dat de opgang vrij is zodat de KNRM makkelijk kan uitrukken. De opgangen bij 's Gravenzande zijn zowel betaald als onbetaald. Vooralsnog is bij deze opgangen voldoende fietsparkeergelegenheid. Bij Arendsduin ontbreekt de mogelijkheid om de fiets te stallen. Vooralsnog is er geen wens om dit te veranderen.

#### *Fietsenstallingen bij OV locaties*

Voor het hoofdstuk Openbaar vervoer is een inventarisatie gemaakt van fietsenstallingen bij OV-haltes. Begin 2005 heeft de gemeente bij een aantal haltes nieuwe stallingen geplaatst om de fiets aantrekkelijk te maken binnen ketenmobiliteit. Het hoofdstuk OV gaat hier dieper op in.

#### Voldoende aanbod en goede kwaliteit fietsenklemmen bij bestemmingen

Uitgangspunt is het bieden van goede fietsenklemmen bij o.a. winkels, kantoren, scholen, sportcomplexen en openbaar vervoer op- en overstappunten en strandopgangen. Het streven is om binnen Westland een uniforme uitstraling voor fietsparkeren te realiseren. Daarom wordt gekozen voor twee typen fietsenklemmen. Omdat de kwaliteit van veel fietsenrekken te wensen over laat, is in 1998 "Fietsparkeur" ingesteld, een keurmerk voor stallingvoorzieningen. Fietsparkeur is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. Fietsenrekken die aan deze norm voldoen, zijn herkenbaar aan een sticker met het logo Fietsparkeur.

Het Fietsparkeur stelt eisen op de volgende punten:

- gemak bij het plaatsen van een fiets;
- gemak bij het vastzetten van een fiets;
- kans op letsel bij de gebruiker of de passant;
- kans op schade aan de fiets;
- kraakbestendigheid;
- vandalismebestendigheid;
- duurzaamheid;
- informatie over het systeem.

Westland streeft naar uniforme beugels binnen de kernen. Bij aanschaf zal zoveel mogelijk overeenstemming met het bestaande materiaal gevonden moeten worden.

## **5.2. Bewegwijzering**

Fietsbewegwijzering kent een eigen systematiek en kleurstelling (ANWB). Ook de plaats waar de wegwijzer wordt geplaatst verschilt voor fietsers en automobilisten. Fietsers hebben een andere aanduidingsbehoefte doordat ze zich langzamer en over kleinere afstanden verplaatsen. Er is onderscheid gemaakt in objectbewegwijzering en routeverwijzing. Op de fietsbewegwijzering wordt geen objectbewegwijzering meegenomen. De eerst volgende belangrijke plaats wordt aangegeven langs de route binnen maximaal 20 kilometer. De snelste route zal worden bewegwijzerd. Een andere aantrekkelijke route kan aangegeven worden in een afwijkende kleurencombinatie bijvoorbeeld groen op wit. Het systeem moet gesloten zijn; een eenmaal in de bewegwijzering opgenomen bestemming moet op elke volgende wegwijzer vermeld worden totdat de bestemming bereikt is. Routenummers kunnen worden toegepast op belangrijke doorgaande fietsroutes. Zij hebben een ondersteunende functie.

De huidige bewegwijzering zal nog op details aangepast moeten worden, op hoofdlijnen is het reeds compleet.

Naast de rood witte bewegwijzering worden er in de komende jaren fietsverbindingen volgens het knooppunten systeem aangegeven. Het recreatieschap Midden Delfland heeft initiatief genomen voor een recreatief routenetwerk in de gemeente Midden Delfland, Hoek van Holland en Westland



volgens het knooppuntensysteem. Middels knooppuntenbordjes kunnen fietsers kiezen via welke route zij een bestemming willen bereiken, ook de overstap van de ene recreatieve route naar de andere wordt met deze borden duidelijk aangegeven. Dit maakt het fietsen avontuurlijker en worden de regionale fietsverbindingen binnen heel Zuid Holland beter benut. Regionale fietsroutes verdienen extra aandacht bij een actualisatie. Deze routes worden namelijk ook gebruikt door fietsers die onbekend zijn in Westland.

### **5.3. Gedragsbeïnvloeding**

Vervoermanagement.

De fiets kan in veel gevallen een goed vervoermiddel zijn voor het woon werk verkeer. De fiets kan door de werkgever gestimuleerd worden. Bedrijfsfietsen, douches en goede stallingen bij het werk, belastingsvoordelen en gunstige fietsvergoedingen zijn daar onderdeel van. Om het fietsen naar het werk te stimuleren doet de gemeente Westland mee aan de actie geïnitieerd door Haaglanden "op de fiets werkt beter" Dit jaar doen er 65 deelnemers mee aan deze actie. Ook de komende jaren zal deze actie ondersteunt worden door Westland

Verlichting en de fiets.

Fietsers zijn zelf verantwoordelijk voor deugdelijke verlichting op de fiets. Op de basisscholen wordt ten tijde van het fietsverkeerexamen de fiets gekeurd. Ook met behulp van de campagneborden langs de wegen wordt het belang van goede verlichting bij de weggebruikers onder de aandacht gebracht. Politie Haaglanden voert ook handhavingacties uit op verlichting.

Bromfiets en helm

Van het dragen van een helm zijn geen lokale gegevens bekend. Landelijk ziet het er als volgt uit; In 2004 droeg 93,3% van de bestuurders een helm. Het dragen van een helm wordt onder een aantal jongeren soms als 'niet cool' of 'hinderlijk' ervaren. Dat blijkt ook uit de cijfers. In vergelijking met 2003 daalde het aantal helmdragers met 1,4% van 94,7% naar 93,3%. In 2004 blijft na een blik op de wijze waarop de helm gedragen wordt slechts 43% van de bromfietzers over waarop niets is aan te merken. Het percentage rijders zonder helm was in 2004 maar liefst 15%. Daarbij komt dat van de rijders, net als vorig jaar, 55% geen helm bezit.



## **6. Mogelijkheden en belemmeringen**

### **6.1. Greenport en het fietsplan**

Met het aanvullende net moet vooral realistisch, pragmatisch en doelmatig worden omgegaan. In de *Greenport Visie Westland 2020* zijn een aantal onderzoeklocatie aangegeven voor woningbouw. Het fietsplan zal de onderlegger zijn voor nieuwe ontwikkelingen in o.a. de ONW locaties. In de nieuwe ontwikkelingen worden de fietspaden van het aanvullende net meegenomen.

In het kader van de herstructurering van glastuinbouw zullen fietsroutes ook meer nadruk krijgen dan in eerdere reconstructies het geval was. Ook bij de reconstructie geldt dat de routes van het aanvullende net als onderlegger dienen worden meegenomen.

Doordat deze schakels in de gebiedsontwikkeling worden meegenomen is het niet noodzakelijk 100% financiële dekking vanuit de gemeentebegroting voor dit netwerk te reserveren omdat de financiering in de exploitatie van de gebieden wordt meegenomen. In 2020 moet ook het aanvullend net compleet zijn.

### **6.2. financiën en het fietsplan**

De knelpunten op het bestaande (regionale) net zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Dit uitvoeringsprogramma is geprioriteerd aan de hand van de in het volgende hoofdstuk genoemde punten. Met deze prioritering wordt duidelijk dat de eerste jaren flink geïnvesteerd moet worden door de kruisingen op te knappen/verkeersveiliger te maken.

Voor de ontbrekende schakels binnen het aanvullende net wordt de financiering meegenomen in de exploitatie van de gebieden. Voor de delen van het aanvullende net wat buiten de exploitatiegebieden valt zijn de financiën in het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen opgenomen.

Het onderhoud van de fietspaden krijgt de hoogste prioriteit. Om een duidelijke lijn aan te geven is het wenselijk een percentage van het totale onderhoudsbudget specifiek voor het onderhoud van fietspaden te labelen. Door deze labeling wordt het inzichtelijk in welke jaren welke fietspaden worden opgeknapt. Het aanplanten van groen wordt (indien gewenst) direct met het opknappen van de fietspaden meegenomen. De afdeling BOR hoop op korte termijn inzicht te hebben in de kwaliteit van alle in gemeentebeheer zijnde fietspaden.





## 7. Strategie/ Prioriteiten

### Prioriteit 1 Inhaalslag onderhoud fietspaden

De meeste klachten zijn binnengekomen over de kwaliteit van het onderhoud van de provinciale fietspaden. Er zal vanuit de gemeente dan ook een dringend beroep worden gedaan op de provincie om met een meerjarenprogramma voor het onderhoud van de fietspaden te komen. Tevens zal de afdeling BOR bij de werkzaamheden van de Nutsbedrijven strenger toezicht houden en eisen stellen bij het herstraten van de fietspaden na de werkzaamheden. In vergunningen, bestekken en onderhoudsopdrachten worden aannemers verplicht om volgens de CROW richtlijnen werken uit te voeren. Voor de eigen fietspaden is (nog) geen vast percentage van het onderhoudsbudget gelabeld. Conform de CROW systematiek worden de fietspaden in opdracht van de afdeling BOR gescand. Afhankelijk van de uitkomst wordt de komende jaren bekeken of het wenselijk is om een vast budget voor onderhoud gemeentelijke fietspaden te reserveren.

### Prioriteit 2 Regelen voorrang op rotondes

Tabel 1 heeft laten zien dat een aantal rotondes afwijken van de richtlijn van het CROW publicatie nr. 126 a

De gemeente zal als wegbeheerder de twee rotondes die van Westland zijn, aanpassen. Het betreft de rotonde Koningin Julianaweg, Naaldwijkseweg in 's Gravenzande en de rotonde Dorpskade, Gagelland in Wateringen. Beide rotondes liggen binnen de bebouwde kom, het zicht voor zowel de automobilisten is goed en de snelheid van het naderende autoverkeer 50 km per uur. Er zijn geen redenen (verkeersveiligheid) om deze voorrangregeling anders uit te voeren dan de richtlijnen. Fietsers zullen op deze rotondes dan ook in de voorrang komen. De uniformiteit van de westlandse rotondes is daarmee volledig.

De overige rotondes zijn in eigendom en beheer bij de provincie, de afwijkende regelingen zullen daar aan de orde worden gesteld.

### Prioriteit 3 aanpassen (brom) fietsinfrastructuur

Bromfietsers op de rijbaan

Op de volgende locaties moeten er nog extra maatregelen worden getroffen om de maatregel bromfiets op de rijbaan veilig te laten verlopen.

locatie	maatregel
Kruising Emmastraat/Zwartendijk	geleiding naar de rijbaan
Kruising Monsterseweg/ Nieuweweg	geleiding naar de rijbaan
Bij bebouwde kom bord Madeweg	geleiding naar de rijbaan
Nabij bebouwde kombord Dorpskade	Geleiding naar de rijbaan



#### **Prioriteit 4 Aanleg fietsstroken/paden binnen de bebouwde kom langs gebiedsontsluitingswegen**

locatie	snelheidregime
Pettendijk	60/80 km weg
Korte Kruisweg	50 km weg
Naaldwijkseweg	50 km weg
Zandeveltweg	50 km weg
Zuidwind	50 km weg
Edisonstraat	50 km weg
Wattstraat	50 km weg
Vreeburghlaan	50 km weg
Verdilaan	50 km weg
Kruisweg	50 km weg
Oudlaan	50 km weg
Dreeslaan	50 km weg
Opstalweg	50 km weg
Vredebestlaan	50 km weg

Als deze verbindingen zijn aangelegd zijn langs alle gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom afdoende fietsmaatregelen getroffen. De financiering van deze projecten kan met behulp van het mobiliteitsfonds en de IDV gelden (Interim Duurzaam Veilig) en een eigen bijdrage van 25% gerealiseerd worden. De kosten zijn geheel afhankelijk van beschikbare ruimte, ondergrond, en verhardingstype en de lengte waarover de fietsvoorziening moet worden aangelegd.

#### **Prioriteit 5 Fietsparkeren en bewegwijzering**

Voor met name het fietsparkeren in de kernen, wordt gestreefd naar uniformiteit in de centra. Dat houdt in dat alle winkelcentra worden voorzien van een het type fietsstandaard wat in de volksmond nietje heet. Het type nietje kan per kern qua vormgeving een beetje verschillen. De fietsenrekken zullen op het moment dat ze zijn afgeschreven worden vervangen door 1 standaard type zoals beschreven in het beleidsdeel. Dit is een voortdurend proces wat ingezet zal worden vanaf 2006. Uit de analyse blijkt dat er in de kernen De Lier, Monster en Naaldwijk een tekort aan fietsparkeren is.

Op korte termijn moeten extra fietsenstallingen worden geplaatst in het centrum van Naaldwijk en Monster

#### **Prioriteit 6 Ontbrekende schakels**

De ontbrekende schakels in het aanvullende net worden aangelegd in de periode dat de ruimtelijke ontwikkelingen daar zijn. Een tijdsplanning is dan ook moeilijk aan te geven. De fietspaden worden niet solitair aangelegd. Dit zou de investeringskosten onnodig hoog maken. In het meerjaren-investeringsprogramma worden deze paden dan ook niet meegenomen. De paden worden meegenomen in de exploitatie van de betreffende gebiedsontwikkeling.

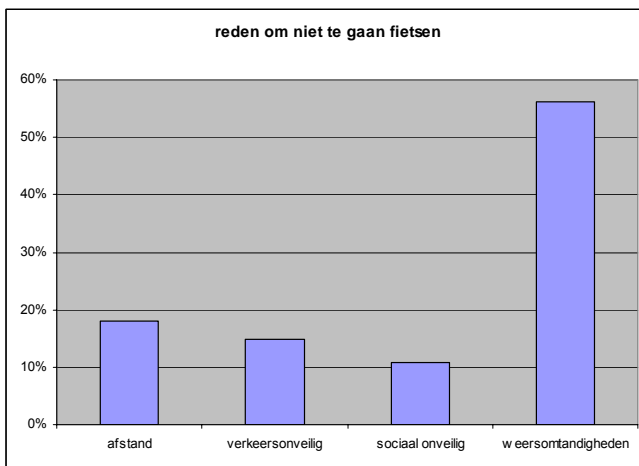
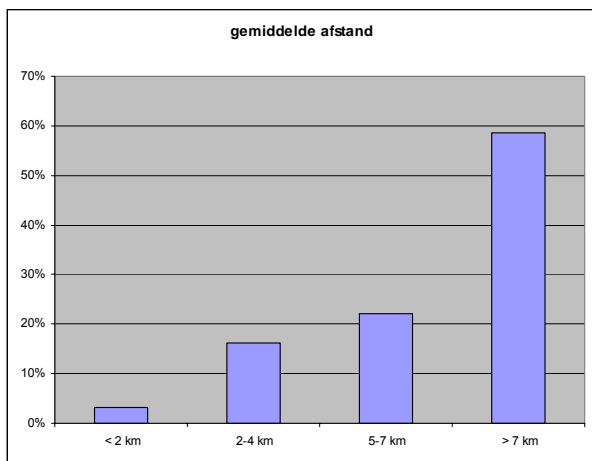


## 8. Bijlagen

### 8.1. Bijlage 1. Fietsenquête

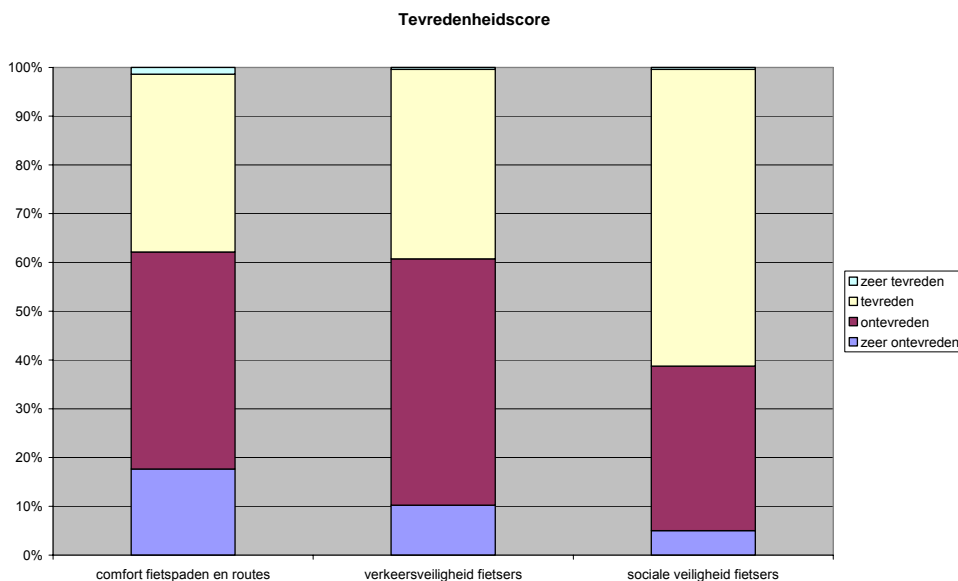
In februari en maart is via de gemeentepagina in 'het hele Westland' en op het internet een enquête gehouden onder de inwoners van het Westland om meer te weten over de ervaringen van de mensen op de fiets.

Er zijn meer dan 500 reacties binnengekomen. De reacties zijn afkomstig uit elke kern. Evenveel mannen als vrouwen hebben gereageerd waarbij vooral de senioren (60%) hun mening hebben gegeven. Dit vertaalde zich o.a. in een lage score op het gebruik van de fiets voor schoolverkeer (4%) terwijl recreatie, werk en boodschappen allen hoog scoren. Het zijn vooral de frequente fietsers die gereageerd hebben. 47% van de mensen geeft aan elke dag te fietsen en nog eens 47% fietst 2 tot 4 keer per week. Daarbij zijn de genoemde gemiddelde fietsafstanden vrij hoog. Bijna 60% geeft aan meer dan 7 km. te fietsen. De hoofdreden om niet op de fiets te stappen is het weer (56%).



In het algemeen is men matig tevreden (52%) tot tevreden (30%) als fietser. Dit beeld verandert wanneer gekeken wordt naar specifieke

onderwerpen zoals comfort en veiligheid. Een groot aantal mensen heeft geen mening ingevuld over de fietsenstallingen waardoor een onderlinge vergelijking niet mogelijk is. Duidelijk is wel dat men geen hoge waardering heeft voor het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer. De sociale veiligheid wordt hoger gewaardeerd.





Ook is er gevraagd welke prioriteit men aan de diverse onderdelen wil geven. Vanuit de enquête komt de onderstaande score naar voren:

prioriteit	1	2	3	4	5	6
comfort fietspaden en routes	172	84	53	34	40	64
verkeersveiligheid fietsers	165	112	38	39	33	33
sociale veiligheid fietsers	59	68	116	54	37	31
aantal fietsstallingen bij winkels	36	33	37	70	69	36
aantal fietsstallingen bij bushaltes	27	4	42	75	77	55
kwaliteit van de fietsstallingen	34	28	55	73	53	69

Dit levert na weging van de scores de volgende prioriteitenlijst:

1. Verkeersveiligheid
2. Comfort
3. Sociale veiligheid
4. Kwaliteit fietsstallingen
5. Aantal fietsstallingen bij winkels
6. Aantal fietsstallingen bij bushaltes

Conclusie:

Vooraf de wat oudere frequente fietser heeft gereageerd. Dit heeft enerzijds de uitslag gekleurd met een laag percentage woon-schoolfietzers anderzijds geeft het juist de opinie weer van de gebruikers die bewust kiezen voor de fiets. Duidelijk is geworden dat veiligheid en kwaliteit de hoogste prioriteiten zijn voor deze groep.



## 8.2. Bijlage 2 Fietsroutekeuring fietsersbond

De fietsersbond heeft in opdracht van Haaglanden met behulp van de meetfiets een aantal paden van het Westland gefietst en zo de volgende gegevens gemeten; tijd, afstand, snelheid, trillingen, geluidniveau en wachttijd. Voor het beoordelen van de hoofd fietsroute worden drie bronnen gebruikt.

1. data wegbeheerders
2. meetgegevens meetfiets
3. veldwerkobservatie van belangrijke kruispunten

Bij het beoordelen van het netwerk is "Tekenen voor de fiets, ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur" (CROW publicatie nr. 74 ) uitgangspunt geweest.

De volgende routes in Westland zijn gescand door de fietsersbond op verkeersveiligheid, comfort, samenhang, directheid en aantrekkelijkheid.

A1 Hoek van Holland- Wateringen

A4 Hoek van Holland- Delft

B4 Maasdijk Rijswijk

C1 Vlaardingen-Wateringen- Monster

C6 's- Gravenzande – Den Haag

C6' 's- Gravenzande – Den Haag

C7 Den Haag – Maassluis

C9 Naaldwijk- Westerlee

C10 Monster – Naaldwijk

C11 De Lier -Gaag

C18 Honselersdijk- Poeldijk

Deze routes vormen samen het regionale fietsroutenet binnen Westland.

De conclusies uit het rapport kort samengevat, (het rapport is los bijgevoegd):

### Verkeersveiligheid

Veel kruispunten hebben geen aparte oversteekvoorziening voor fietsverkeer.

De bebording en markering bij de kruisingen is nog niet op orde. Bermobstakels verdienen extra aandacht.

Niet alle fietspaden voldoen aan het Duurzaam Veilig principe. De kant en as markering ontbreekt op veel fietspaden of laat te wensen over.

De bermverharding is in veel gevallen niet in orde.

### Comfort

Het regionale routenet in Westland scoort met een stopfrequentie van gemiddeld 0,3 per km beter dan de norm (0,5). Echter heeft de fietser veel vaker (2,1 aantal/km) dan de norm (0,8 aantal/km) op kruisingen geen voorrang. Vijftig procent van de fietspaden is te smal gedimensioneerd. De boogstralen van de fietspaden zijn in orde.

De fietsvoorzieningen bij kruispunten laten zeer te wensen over. Daar zijn de bochtstralen en de opstelruimten te krap.

Positief is dat het regionale net weinig drempels bevat en is er slechts 1 te steile helling in het net geconstateerd (Loopbrug N213).

Er zijn teveel onnodige paaltjes in het wegdek waargenomen. De kwaliteit van zowel de asfaltpaden als de tegelpaden is zeer onder de maat.

### Samenhang

Qua consistentie en verhardingssoort blijkt het aantal verhardingsovergangen per



wegvakkilometer in orde; zo ook op de meeste kruispunten. De fietser hoeft op de hoofdfietsroutes relatief heel weinig af te slaan hetgeen de herkenbaarheid van de hoofdroutes vergemakkelijkt. Opmerking is wel: 60% van de relevante kruispunten bevat geen adequate bewegwijzering.

### Directheid

Van alle routes in het Westland is de gestrektheid in orde. Ook met het gemiddelde oponthoud scoort het netwerk goed. Op 3 routes is het gemiddeld oponthoud te groot, dit komt doordat de wachttijd bij de VRI's (verkeersregelinstallatie) flink te hoog is. Onderstaande tabel geeft de gemiddelde wachttijden per VRI aan, en welke VRI wel/niet aan de norm voldoet.

### Aantrekkelijkheid (geluidhinder en verlichting)

Het fietsverkeer heeft op 80% van het regionale net last van zeer veel geluidhinder. De hoogste geluidniveaus zijn gemeten op de trajecten langs de drukke provinciale wegen N211 tussen Monster en Poeldijk, de N213 en de N223, maar ook op andere vrijliggende bromfietspaden hetgeen mede het gevolg is van het feit dat de afstand tussen het (brom)fietspad en de rijbaan gemiddeld minder dan 3 meter is.

Een derde van het regionale fietsnetwerk is niet apart verlicht (vaak wel verlichting op de hoofdrijbaan).

kruispuntnaam	manoeuvre	Gem. tijdsverlies	Gemeten doorrijkansin %	Norm gem. wachttijd	Gemeten gem wachttijd	Norm max. wachttijd	Gemeten max. wachttijden
Galgeweg kruisbroekweg	linksaf	33	12	13	37	17	92
Kruisbroekweg Zuidweg	rechtdoor	28	27	19	39	32	79
Middel Broekweg N222	Rechtdoor	30	26	19	38	32	104
Middel Broekweg Molenlaan	Rechtdoor	23	21	16	20	25	77
Middel Broekweg Mariendijk	Rechtdoor	15	24	18	13	29	61
Pettendijk Maasdijk Oranjeluis	Rechtdoor	28	17	15	30	22	87
Oranjeluisweg Galgeweg N213	afwijkend	104	11	13	46	16	117
Burg. V. doornlaan J vd Houtweg	Rechtdoor	9	47	30	16	61	52
Burg v Doornlaan Hoogweg	rechtdoor	29	13	13	29	18	89
Klaas Engelbrechtweg Woudseweg	rechtdoor	26	19	16	30	23	80
Woudseweg fietsoversteek	afwijkend	8	33	23	11	44	39
Hoornseweg Schoolstraat	rechtdoor	5	60	30	12	61	35
Klaas Engelbrechtweg Woudseweg	rechtdoor	26	19	16	30	23	80
Oranjeluisweg N213	rechtdoor	44	11	13	46	16	117
Oranjeluis Galgeweg	rechtdoor	28	17	15	30	22	87
Monsterseweg Nieuweweg	rechtdoor	28	19	16	23	23	90
Poeldijkseweg	rechtdoor	27	13	13	31	18	69
Zwartendijk/Molenweg							
Noordlandseweg Maasdijk	rechtdoor	17	21	17	20	26	58
Molenstraat oversteek naar Haagweg	rechtdoor	24	22	17	29	26	70
Oranjeluisweg-Galgeweg-N213-Burg Doornlaan	rechtdoor	16	37	25	17	51	76
Boomaweg (N211)	afwijkend	45	30	21	14	38	55
Madepolderweg							
Vredestlaan DR. Weitjeslaan	rechtdoor	3	78	30	12	61	29
Nieuweweg Monsterseweg	rechtdoor	21	26	19	28	31	64
N213 Dijkweg	rechtdoor	41	9	12	45	15	90
Elzenzijde Langebroekweg	rechtdoor	4	64	30	10	61	39
N213 Nieuweweg	rechtdoor	27	17	15	16	21	84
N213 Middelbroekweg	rechtdoor	33	15	14	33	19	103
Oranjeluisweg Galgeweg	rechtdoor	22	45	30	37	61	100
Molenweg Emmastraat	rechtdoor	27	13	13	31	18	69
Middel Broekweg Molenlaan	rechtdoor	15	24	18	13	29	42

### 8.3. Bijlage 3 Ongevallen analyse fietsers

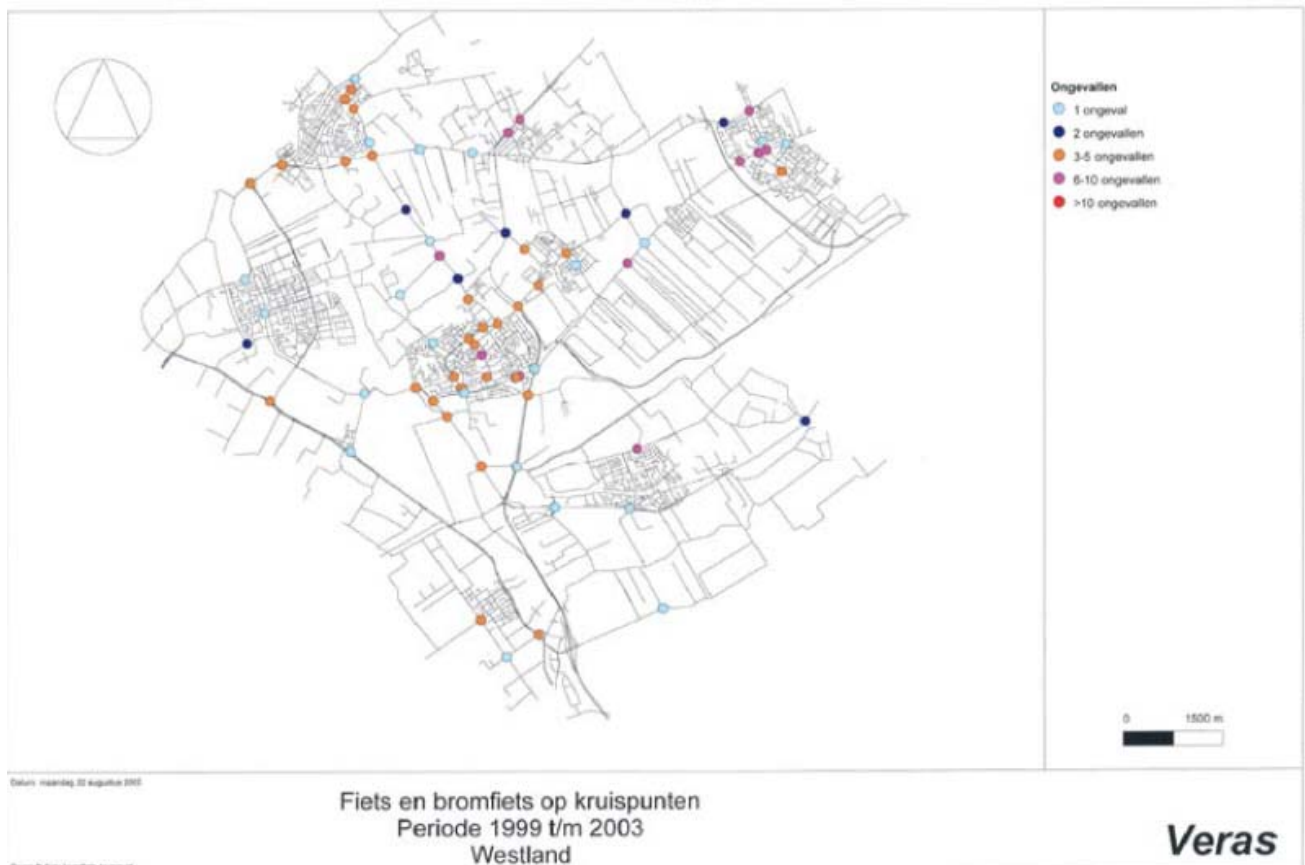
Tabel 1 ongevallen \*bibeko en \*bubeko in de periode 1999 – 2003 Gemeente Westland

Vervoerswijze	Fiets		bromfiets	
	bibeko	Bubeko	bibeko	bubeko
Auto	38	24	38	22
Vrachtauto	1	3	1	0
Bus	0	0	1	0
Overige bussen	0	0	0	0
Motor	2	3	2	2
Fiets	1	3	4	9
Bromfiets	13	12	6	4
Voetgangers	0	0	3	3
Overigen	0	0	5	8
Niet van toepassing	4	2	13	4
<b>Ongevallen</b>	<b>59</b>	<b>47</b>	<b>73</b>	<b>52</b>

\*bibeko = binnen de bebouwde kom

\*\*bubeko = buiten de bebouwde kom

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat dat de meeste ongevallen met (brom)fietsers binnen de bebouwde kom vallen en dat dit vaker gebeurt met auto's. Vervoerswijze is de eerste veroorzaker van een ongeval in de kolom fiets en bromfiets is dit dan het slachtoffer



**Tabel 2 ongevallen naar type in de periode 1999-2003 Gemeente Westland**

Vervoerswijze	Type_ongeval	Fiets	Bromfiets
Auto	Parkeren	1	1
Auto	Rij-ongeval	1	1
Auto	Afslaand Fiets	13	18
Auto	Kop-staart ongeval	1	6
Auto	Rijstrook wisselen	1	1
Auto	Ong. met tegenligger	3	2
Auto	Nevenrijbaan	1	6
Auto	Overig w.o. keren	1	0
Auto	Voorrang Fiets	40	25
Vrachtauto	Afslaand Fiets	1	0
Vrachtauto	Voorrang Fiets	3	1
Bus	Afslaand Fiets	0	1
Motor	Afslaand Fiets	5	2
Fiets	Ong. met tegenligger	0	1
Fiets	Nevenrijbaan	3	10
Fiets	Voorrang Fiets	1	2
Bromfiets	Afslaand Fiets	10	2
Bromfiets	Inhalen	1	0
Bromfiets	Nevenrijbaan	7	5
Bromfiets	Voorrang Fiets	7	3
Voetgangers	Voetganger	0	6
Overigen	Parkeren	0	1
Overigen	Rij-ongeval	0	4
Overigen	Nevenrijbaan	0	7
Overigen	Overig met verl.lad.	0	1
Niet van toepassing	Rij-ongeval	4	6
Niet van toepassing	Nevenrijbaan	2	11
<b>Ongevallen</b>		<b>106</b>	<b>125</b>

**Tabel 3 ongevallen naar afloop in de periode 1999 – 2003 Gemeente Westland**

Vervoerswijze	Fiets			bromfietser		
	Dodelijk	Letsel	Ums *	Dodelijk	Letsel	Ums *
Auto	3	33	26	0	17	43
Vrachtauto	0	3	1	0	0	1
Bus	0	0	0	0	1	0
Overige bussen	0	0	0	0	0	0
Motor	0	3	2	0	3	1
Fiets	0	4	0	0	9	4
Bromfiets	1	12	12	0	8	2
Voetgangers	0	0	0	0	5	1
Overigen	0	0	0	0	10	3
Nvt	0	5	1	0	11	6
<b>Ongevallen</b>	<b>4</b>	<b>60</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>61</b>

Ums : uitsluitend materiele schade



**Tabel 4 ongevallen naar leeftijdsgroep in de periode 1999 – 2003 Gemeente westland**

Leeftijd_bestuurder	Fiets	Bromfiets
0 - 11 jaar	9	1
12 - 15 jaar	34	11
16 - 17 jaar	23	39
18 - 24 jaar	25	49
25 - 39 jaar	53	55
40 - 49 jaar	26	20
50 - 59 jaar	15	6
60 - 69 jaar	11	10
70 jaar e.o.	8	6
Onbekend	12	54
Alle objecten *	216	251

Geconcludeerd kan worden dat de grootste risicogroep voor wat betreft de leeftijd de 25 tot en met 39 jarige zijn. Echter wel met de kanttekening dat de interval in deze leeftijdsgroep beduiden groter is dan in de leeftijdsgroep 16 - 17 Zij zijn het meest betrokken bij fietsongevallen Voor de bromfietser is de slachtoffergroep beduidend groter De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdsgroep 25 tot en met 39 echter ook in de leeftijdsgroep 16 t/m 17 en 18 t/m 24 is het aantal slachtoffers redelijk hoog

\* In deze tabel worden alle objecten genoemd dit heeft betrekking op alle gemelde ongevallen, Hierbij moet men rekening houden dat hier ook ongevallen zitten die geen slachtoffers of schade hebben veroorzaakt.

**Tabel 5 ongevallen naar lichtgesteldheid in de periode 1999 – 2003 Gemeente Westland**

Hoofdgroep1	Fiets				Bromfiets			
	daglicht	duisternis	schemer	onbekend	daglicht	duisternis	schemer	onbekend
Auto	52	14	7	4	87	23	8	0
Vrachtauto	1	1	0	0	6	1	0	0
Bus	1	0	0	0	1	1	0	0
Overige bussen	0	0	0	0	0	0	0	0
Motor	0	0	0	0	0	0	0	0
Fiets	4	0	0	0	17	5	3	0
Bromfiets	10	2	0	1	7	1	1	1
Voetgangers	0	0	0	0	0	0	0	0
Overigen	7	2	0	0	0	0	1	0
Niet van toepassing	0	0	0	0	0	0	0	0
Ongevallen	75	19	7	5	118	31	13	1

De meeste ongevallen, zowel bij de fietsers als de bromfietzers, gebeuren tijdens de dagperiode. Opmerkelijk is dat het aantal ongevallen bij de bromfietzers in deze tabel hoger uitkomt dan in de tabellen binnen en buiten de bebouwde kom, type ongeval en afloop ongeval. Er is geen aanwijsbare reden te vinden waarom dit verschil optreedt.

## 8.4. Bijlage 4 voorrang op rotondes

<b>Locatie/kern</b>	straatnaam 1	straatnaam 2	beheerder	binnen/buiten de kom	Fietser in/uit de voorrang	Afwijkend richtlijn CROW
<b>s-Gravenzande</b>	Monsterseweg	Vreeburchlaan	provincie	binnen	uit	ja
	Koningin Julianalaan	Rijnvaartweg	gemeente	binnen	in	nee
	Koningin Julianalaan	Oudelandstraat	gemeente	binnen	in	nee
	Koningin Julianalaan	Edisonstraat	gemeente	binnen	in	nee
	Koningin Julianalaan	Naaldwijkseweg	gemeente	binnen	uit	ja
<b>Monster</b>	Emmastraat	s-Gravenzandseweg	provincie	binnen	uit	ja
	Emmastraat	Havenstraat	provincie	binnen	uit	ja
	Bemmellaan	Acaciastraat	gemeente	binnen	in	nee
	Goudenregenstraat	Amerongenstraat	gemeente	binnen	in	nee
	Zwartendijk	Papelaan	provincie	buiten	uit	nee
<b>Poeldijk</b>	Nieuwegeweg	Paul Captijnlaan	provincie	buiten	uit	nee
	Wateringseweg	Arckelweg	provincie	buiten	uit	nee
	Arckelweg	Verburghlaan	gemeente	buiten	uit	nee
<b>De Lier</b>	Burgemeester Crezeelaan	Zijtwende	provincie	buiten	uit	nee
<b>Naaldwijk</b>	Secr. Verhoeffweg	Verdilaan	gemeente	binnen	in	nee
	Secr. Verhoeffweg	Woerdlaan	gemeente	binnen	in	nee
	Grote Woerdlaan	Bosweg	gemeente	binnen	in	nee
	Grote Woerdlaan	wijk Woerdblok	gemeente	binnen	in	nee
	Veilingroute	Jupiter (Trade Parc Westland)	provincie	buiten	uit	nee
	Burg. Elsenweg	Bosweg	provincie	buiten	uit	nee
<b>Honselersdijk</b>	Moddermanplein	Molenlaan	gemeente	binnen	in	nee
	Veilingroute	Zwethlaan	provincie	buiten	uit	nee
<b>Wateringen</b>	Heulweg	Dorpskade	gemeente	binnen	in	nee
	Kerklaan	Noordweg	gemeente	binnen	in	nee
	Noordweg	v. Aremberglaan	gemeente	binnen	in	nee
	Dorpskade	Gagelland	gemeente	binnen	uit	ja
	Dorpskade	Wateringveldseweg	gemeente	buiten	uit	nee
	Wateringveldseweg	Westlandseweg	gemeente	buiten	uit	nee
<b>Maasdijk</b>	Coldenhovelaan	A20	provincie	buiten	uit	nee
	Coldenhovelaan	A20	provincie	buiten	uit	nee



## 8.5. Bijlage 5 bronnen en afkortingen

### Bronnen

CROW vlotter op de fiets publicatie 59  
CROW tekenen voor de fiets publicatie 74  
CROW plaats maken voor de fiets publicatie 98  
CROW voorrang op rotondes publicatie 126a  
RNM Haaglanden  
Fietsbeleid Provincie

### Afkortingen en begrippen

Fietsuggestiestrook: door wegmarkering en of kleur en of materiaal aangegeven niet verplichte rijstrook bestemd voor fietsers en ander langzaam verkeer

Suggestiestrook: wordt op de rijbaan aangegeven door een onderbroken streep en is niet voorzien van een afbeelding van een fiets. De suggestiestrook heeft geen aparte juridische status.

Fietsstrook: door een deelstreep afgescheiden gedeelte van de rijbaan, waarop fietssymbolen zijn aangebracht bestemd voor (brom)fietsers

Fietspad aanliggend: wegverkeersbaan of rijbaan bestemd voor fietsers gescheiden met een zeer smalle berm van de naastgelegen rijbaan.

Fietspad vrijliggend het zij parallel loopt met de naastgelegen rijbaan en daarvan door een tussenberm wordt gescheiden, hetzij een geheel eigen tracé volgt.

Kruispunt: het verkeer mag van wel van weg wisselen

Kruising: het verkeer mag niet van weg verwisselen

VRI: Verkeersregelininstallatie

# OPENBAAR VERVOER

als onderdeel van het WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief



1.	De Taken verdeeld: .....	2
1.1.	Haaglanden: .....	2
1.2.	Connexxion .....	2
1.3.	Westland .....	2
2.	Huidige situatie .....	2
2.1.	Analyse huidige vervoersstroom .....	4
2.2.	Doorstroming .....	4
2.3.	Sociale veiligheid/toegankelijkheid .....	4
2.4.	Imago .....	4
3.	Visie en Doelen .....	5
3.1.	Doelen gemeente Westland .....	5
3.2.	Randstadrail .....	7
3.3.	Raillijn Hoek van Holland .....	8
3.4.	Model split .....	8
3.5.	Kostendekkingsgraad .....	8
3.6.	Kosten .....	8
3.7.	Effecten voor de kernen .....	8
3.8.	Onstluiting bedrijventerreinen (vervoersmanagement) .....	9
4.	Ondersteunend beleid .....	10
4.1.	Ketenmobiliteit en OV haltes/overstappunten .....	10
4.2.	Doorstroming OV bevorderen .....	10
4.3.	Toegankelijkheid OV .....	11
4.4.	Collectief Vraag Afhankelijk Vervoer .....	11
4.5.	Sociale veiligheid .....	12
4.6.	OV chipkaart .....	12
4.7.	OV reisinformatie .....	12
4.8.	Verbetering imago OV .....	12
4.9.	Ruimtelijk beleid .....	12
5.	Prioritering Netwerk .....	14
6.	Knelpuntenmatrix .....	15
7.	Richtlijnen .....	17
7.1.	Haltekommen/plaatsen .....	17
7.2.	Halteren op de weg of ernaast en waar? .....	17
7.3.	Rotondes .....	19
7.4.	VRI geregelde kruispunten .....	20
7.5.	Drempels .....	21
8.	Contracten .....	22
9.	Literatuurlijst .....	22



## 1. De Taken verdeeld:

### 1.1. Haaglanden:

Haaglanden is als opdrachtgever voor het openbaar vervoer verantwoordelijk voor de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer en voor het voorbereiden, realiseren en financieren van het regionale openbaar vervoernetwerk.

- Het ontwikkelen van het lijnennet en het voorzieningenniveau
- Het jaarlijks vaststellen van de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling ov
- Het verlenen van concessies aan vervoerbedrijven
- Het waarborgen van de kwaliteit van het OV, waaronder sociale veiligheid, toegankelijkheid, informatievoorziening en marketing
- Het ontwikkelen van tarievenbeleid

### 1.2. Connexxion

- Voert de concessie uit
- Verzorgt de informatieverstrekking richting de klant
- Verzorgt de haltepalen

### 1.3. Westland

De gemeente Westland;

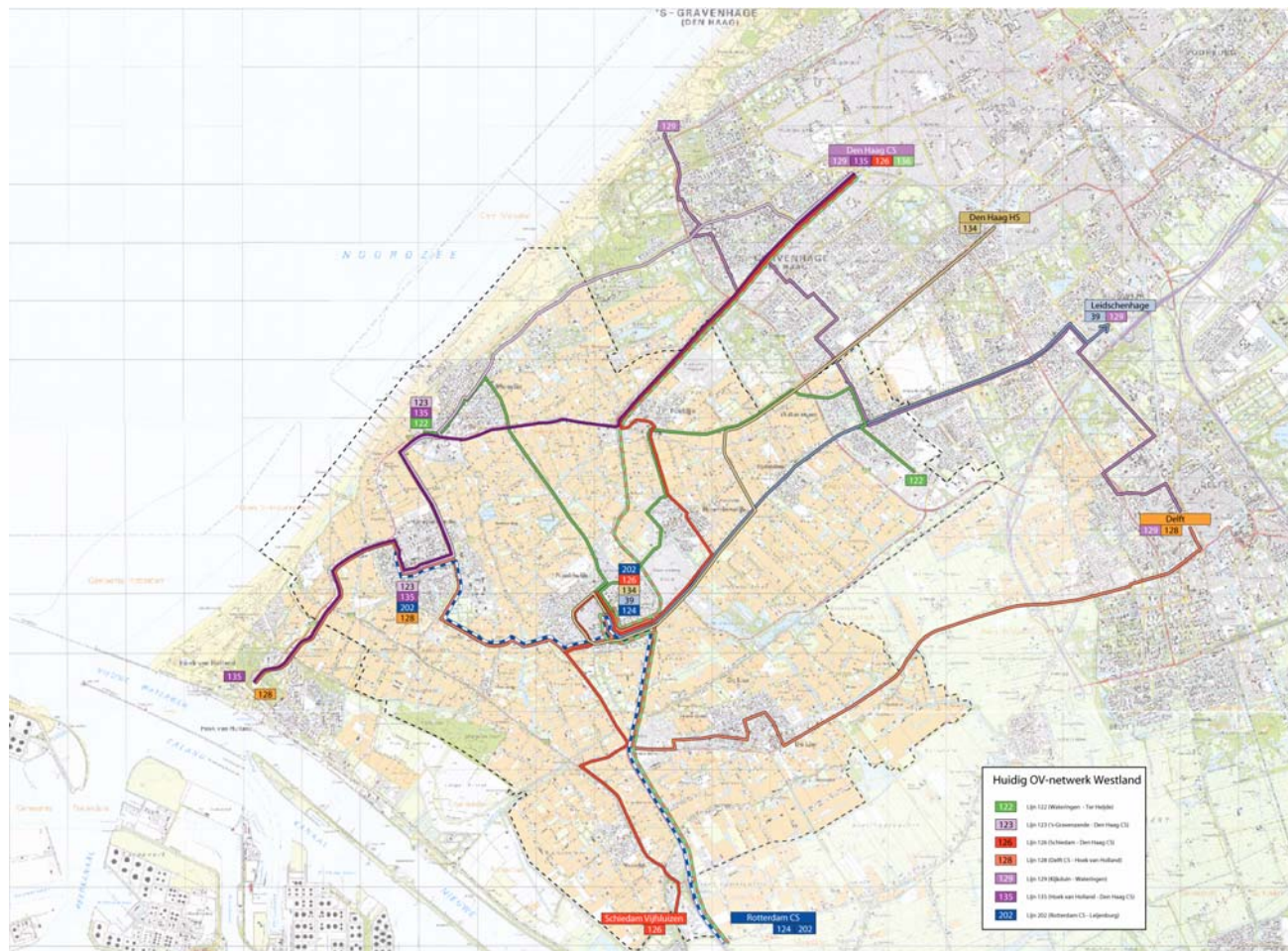
- heeft geen directe invloed op de uitvoering van het openbaarvervoerbeleid.
- scheidt door het treffen van infrastructurele maatregelen de voorwaarden waaronder kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoer mogelijk wordt.
- Geeft jaarlijks haar wensen door voor mogelijke wijzigingen dienstregeling
- Is verantwoordelijk voor de OV infrastructuur inclusief haltes

## 2. Huidige situatie

Binnen het Westland rijden vooral ontsluitende lijnen. Dit zijn lijnen binnen concentraties van wonen en werken, met relatief korte halte-afstanden waardoor de gebieden goed worden ontsloten. Voor veel inwoners van Westland is het openbaar vervoer een keuzemogelijkheid welke het minst aantrekkelijk is. Het oordeel van de reiziger over de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt bepaald door de betrouwbaarheid, frequentie en snelheid. Ook het imago en toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn van invloed. Het verhogen van de kwaliteit is ook noodzakelijk om de huidige OV-gebruikers te behouden. Het aantal gebruikers zal moeten toenemen om de kwaliteit te kunnen verhogen.

Figuur 1 geeft het huidige OV net neer. Hieronder hangt een dienstregeling die in totaal 113.874 dienstregeling uren per jaar bevat. Dit zijn de rijtijden zoals ze in de dienstregelingtabel zijn opgenomen. Lege ritten zijn hier niet in meegenomen. De kosten van het huidige net zijn € 7,6 miljoen per jaar.

**Figuur 1. Huidige OV-lijnnet Westland**  
**► Kaart huidig OV-net kaartenbijlage ◀**





### **2.1. Analyse huidige vervoersstroom**

In de huidige dienstregeling is sprake van goede regionale verbindingen richting Den Haag en Rotterdam en rijden er veel ontsluitende lijnen tussen de kernen.

Het busstation aan de Verdilaan te Naaldwijk is de spil in het vervoersweb waar de meeste overstapmogelijkheden bestaan. De frequentie waarmee gereden wordt is overwegend een halfuursdienst met uursdiensten in de avond en het weekend.

De routes en daar aangelegde haltes geven een zeer goede dekking van het gebied maar dit leidt ook tot lange reistijden en een slechte concurrentieverhouding in reistijd ten opzichte van de fiets en de auto. De bezettingsgraad van de buslijnen is laag.

### **2.2. Doorstroming**

Wegencategorisering is een belangrijk element in 'Duurzaam Veilig': een eenduidig vormgegeven, herkenbaar wegennet, met een scheiding tussen erftoegangswegen in de wijken en centra en gebiedsontsluitende wegen tussen de wijken. Bij de uitwerking en implementatie van Duurzaam Veilig is de inpassing van het OV vaak een discussiepunt. Zeker omdat in het OV-beleid een groei van het OV-gebruik en verhoging van de kostendekkingsgraad centraal staat. Een goede doorstroming is daartoe nodig. En dat botst met de snelheidsverlaging in woonwijken die vanuit verkeersveiligheid wordt gewenst. Snelheidsremmende maatregelen kunnen gemakkelijk leiden tot dusdanige verlengingen van de rijtijd dat extra bussen nodig zijn – en dat zijn vaak op jaarbasis structurele en aanzienlijke kosten. Evenzeer speelt de vermindering van comfort voor buschauffeur en –passagier een rol. Comfortverlies is er vooral bij te steile drempels en plateaus en bij rotondes.

### **2.3. Sociale veiligheid/toegankelijkheid**

Sociale veiligheid is een steeds belangrijker thema aan het worden binnen het openbaarvervoer. Helaas is het gevoel van onveiligheid voor veel reizigers een reden om het openbaarvervoer te mijden. Het gaat hierbij vooral om het gevoel omdat, het niet slecht gesteld is met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in het Westland. Deze conclusie is gebaseerd op de kwaliteitsthermometer van Connexxion.

### **2.4. Imago**

Mede gelet op het gevoel over de sociale veiligheid en de betrouwbaarheid is het niet in de laatste plaats van groot belang het imago van het openbaar vervoer te verbeteren. Het moet voor brede lagen van de bevolking reële keuzemogelijkheid worden- afhankelijk van de reis- soms de auto, soms de fiets, en eventueel goed soms ook het openbaar vervoer te nemen.





### 3. Visie en Doelen

Openbaar vervoer heeft twee functies. Aan de ene kant is OV het collectieve alternatief voor individueel vervoer. Aan de andere kant heeft openbaar vervoer een duidelijke sociale component omdat mensen, die geen geld hebben voor een auto, of niet in staat zijn auto te rijden, toch kunnen reizen. Deze dubbeldoelstelling heeft ertoe geleid dat Westland ervoor kiest sommige ov-lijnen door woonwijken te laten rijden, met alle vertragingen van dien.

We hebben bekeken in hoeverre doorgaande lijnen ontvlochten kunnen worden van lijnen die een meer sociale functie hebben en de wijken ingaan. In het nieuwe concept is ervoor gekozen om zoveel mogelijk lijnen gestrekt te laten lopen (niet door de kernen). Dit heeft ertoe geleid dat mn. in Poeldijk waar het niet langer rendabel is om een aparte buslijn te laten rijden, Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) als een goed alternatief aan te bieden.

#### 3.1. Doelen gemeente Westland

Positie van het openbaar vervoer t.o.v. van de auto verbeteren om zo alternatief te bieden voor de auto en het niet noodzakelijke autogebruik te verminderen door het verbeteren van de kwaliteit, een uitgebalanceerde dienstregeling en comfortabele haltevoorzieningen

##### 3.1.1. Inzet

In stand houden van basismobiliteit. Streven naar het in stand houden van het openbaar vervoer van en naar kleinere kernen:

- aanvullend lijnennet achttax en regiotaxi;
- ruimtelijk beleid:  
Er wordt naar gestreefd om in nieuw te ontwikkelen woongebieden, een gerichte OV ontwikkeling te kiezen waar de bereikbaarheid van de toekomstige inwoners zeker wordt gesteld:
  - Het kan wezenlijk bijdragen aan het op peil houden en waar mogelijk verbeteren van het draagvlak voor het OV in Westland;
  - Het kan in potentie bijdragen aan het verbeteren van de kostendekkingsgraad van het OV.

Goed aansluiten op Randstadrail:

- doorstroming OV bevorderen
  - gestrekt lijnennet vanaf december 2006
  - OV op een aantal wegvakken en/of kruisingen prioriteit geven boven het autoverkeer. Dit kan door "eigen" infrastructuur, maar ook door prioriteitvoorzieningen op kruisingen. Het openbaar vervoer profiteert ook van algemene doorstromingsmaatregelen.
- ketenmobiliteit en OV haltes /overstappunten (auto op OV/ Fiets op OV), opdat er zo min mogelijk tijd verloren gaat bij het overstappen.

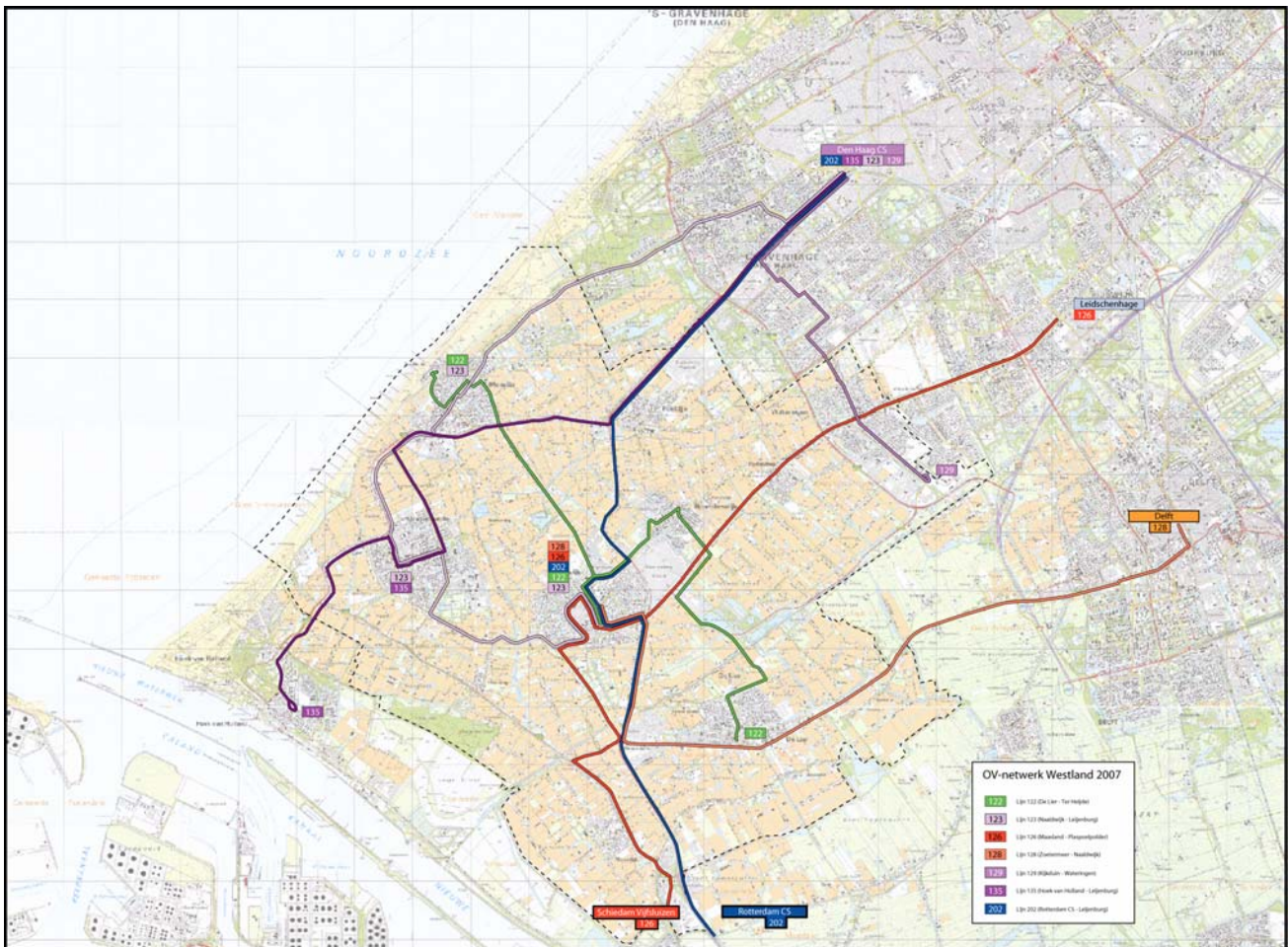
Goede kwaliteit haltes en overige voorzieningen

- toegankelijkheid OV  
De inzet van lagevloer-bussen, in combinatie met de verhoging van haltes. goede sociaal veilige en uniforme haltes enabri's  
Aantrekkelijke, goed onderhouden en schone voertuigen en haltes zijn aantrekkelijk voor reizigers en zal doordat het imago verbetert, nieuwe reizigers aantrekken.
- OV reisinformatie
- OV chipkaart (geïntegreerd betaalsysteem)

Westland wil de dalende tendens in het openbaar vervoergebruik ombuigen naar een groei in het aantal reizigers. Om dit doel te bereiken is gekozen voor de ontwikkeling van een hoogwaardig lijnennet tussen de grote steden Den Haag, Delft en Rotterdam, met voldoende en goede over- en opstapmogelijkheden voor fietsers en automobilisten. Dit net wordt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Westland. De groei van de reizigersomvang op dit lijnenet zal voor extra inkomsten zorgen, waarmee het mogelijk wordt om het lokale net, waaronder ook de regiotaxi en servicelijnen, in stand te houden.

Dit betekent niet dat binnen het Westland wordt gezorgd voor openbaar vervoer tot ieders voordeur. Het is realistisch om de sociale functie in te vullen door een combinatie van lijngebonden en vraagafhankelijk vervoer.

*Figuur 2. Nieuw OV-lijnennet Westland*  
**► Kaart nieuw OV-net kaartenbijlage ◀**



Binnen Westland gaan er vijf buslijnen rijden die de basis vormen van het lijnennet. Deze lijnen zullen zeven dagen per week ieder half uur rijden, in de spits aangevuld tot kwartiersdiensten. Naast deze lijnen gaan er twee servicelijnen rijden. De ene door de kernen Poeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, Monster en Ter Heijde, de andere vanuit Wateringen door Den Haag zuidwest naar Leyenburg. Deze servicelijnen rijden op maandag tot en met zaterdag met een interval van een halfuur. In 2006 is de pilot bus Heenweg- Behandelcentrum gestart. Deze lijn trok te weinig gebruikers om in de dienstregeling 2007 ook te blijven rijden.

De nieuwe routes dienstregeling 2007:

Lijn 27 servicelijn Wateringen – Leyenburg

Lijn 30 streeklijn Den Haag CS – Voorburg – Rijswijk – Wateringen – Naaldwijk – Maasdijk - Maassluis

Lijn 31 streeklijn Naaldwijk- 's Gravenzande- Monster - Loosduinen - Leyenburg

Lijn 34 servicelijn Poeldijk – Honselersdijk – Naaldwijk – Monster – Ter Heijde

Lijn 35 Streeklijn Hoek van Holland - 's Gravenzande - Monster - Leyenburg

Lijn 36 Interliner Leyenburg - Rotterdam CS (direct verbinding zonder tussenstop)

Lijn 84 streeklijn Naaldwijk – De Lier – Delft (in 2007 nog lijn 128)

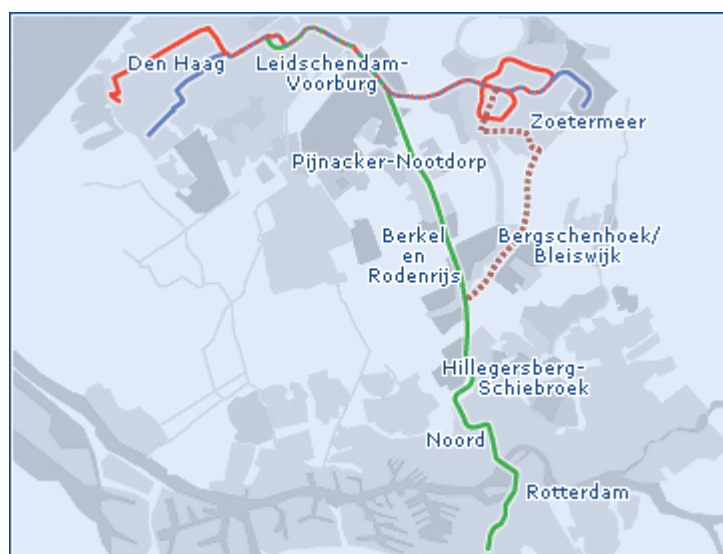
Lijn 86 Interliner Leyenburg – Poeldijk – Naaldwijk – Maasland - Schiedam

### 3.2. Randstadrail

In de ontwikkelingsvisie Greenport Westland 2020 heeft het college aangegeven mee te willen werken aan een haalbaarheidsstudie om een railverbinding door het Westland aan te leggen. Het onderzoek betreft een railverbinding van Leyenburg naar Maassluis over Naaldwijk. Voorwaarde voor de raillijn is dat het geen verdichting van woningbouw langs de lijn met zich meebrengt, en het glas wordt gespaard. In de Greenportvisie is gekozen om tussen de kernen Monster 's Gravenzande en Naaldwijk deze woningbouwlocaties te zoeken

Dit onderzoek zal medio 2006 worden uitgevoerd samen met Haaglanden worden uitgevoerd.

Het Westlandse lijnennet is wel geënt op onder andere Randstadrail. Bij de inpassing op de Leyweg wordt rekening gehouden met de combinatie van een Randstadrail-halte met een busstation nabij het ziekenhuis Leyenburg. Dit busstation wordt een belangrijk overstapstation voor passagiers van bussen vanuit het Westland. De haltes tussen ziekenhuis Leyenburg en het eindpunt worden verlengd.



RandstadRail



### **3.3. Raillijn Hoek van Holland**

Er is nog geen duidelijkheid over de toekomstplannen rondom de raillijn naar Hoek van Holland. Er zijn gedachten om het een lightrail verbinding te laten worden wat kan aansluiten op de RET-metronet. Een andere gedachte is om de raillijn door te trekken richting het strand van Hoek van Holland. Het minst gunstige scenario is dat de frequentie van de dienstregeling op de raillijn verder verlaagd wordt.

### **3.4. Model split**

Door het OV aantrekkelijk te maken ten opzichte van de auto kan er een verschuiving van de modal split plaatsvinden, waardoor er meer ruimte op de weg ontstaat voor ander verkeer (bijvoorbeeld goederenvervoer). Voor het beleidsdeel openbaarvervoer is gekeken naar de modal split voor het openbaar vervoer vanuit Westland richting Den Haag. De modal split geeft het aandeel (%) van de reizigers dat zich verplaatst met een bepaalde modaliteit. Voor Westland is het aandeel in de modal split voor het openbaar vervoer richting den Haag nog geen 5%. Voor de bestuurder auto is dat 55%, passagier auto 24% en de fiets 11%. Het nieuwe lijnennet moet er voor zorgen dat het percentage reizigers dat richting Den Haag gaat met het openbaar vervoer flink toeneemt.

### **3.5. Kostendeckingsgraad**

Uitgangspunt is dat de reiziger via kaartverkoop rond 40% bijdraagt in de kosten van het OV (dus een norm van 40% kostendeckingsgraad). Dit moet mogelijk zijn bij handhaving van ongeveer het huidige tariefniveau voor de reiziger. Dit niveau is de afgelopen jaren gehandhaafd, toen de kostendeckering van 31% naar 36% is gegaan. Ook voor een verdere verhoging naar 40% ligt de nadruk op kostenbeheersing (door marktwerking, snelheid, rationalisatie van het net etc), en niet op tariefsverhogingen. Een kleine extra tariefsverhoging boven de inflatie kan, maar bij extreme stijgingen zal het aantal reizigers weer relatief sterk dalen, waardoor de kostendeckering onder druk komt. Anderzijds is het belangrijker de kwaliteit van het systeem op peil te houden dan te pleiten voor forse tariefsverlagingen. Essentieel is dat de drempel om van het OV gebruik te maken wordt verlaagd door het de reiziger gemakkelijker te maken, bijvoorbeeld door de introductie van de chipkaart (uiteeraard zonder extra kosten voor Haaglanden).

### **3.6. Kosten**

Het nieuwe net is bijgevoegde tekening bijlage 2. Hieronder hangt een dienstregeling die ten opzichte van de dienstregeling in 2006 is uitgebreid met 5% extra bedieningsuren. Tezamen met het strekken van de lijnen kan dit tot een verdubbeling van de frequenties leiden.

### **3.7. Effecten voor de kernen**

- Alle kernen kunnen zonder overstap rechtstreeks naar de kern Naaldwijk met een reistijd van maximaal een kwartier.
- De kernen Naaldwijk, 's Gravenzande, Monster, Poeldijk, Maasdijk en Wateringen hebben een directe verbinding met Randstadrail.
- De kern De Lier heeft aansluiting op Randstadrail met 1 overstap. De Lier heeft een directe verbinding met Delft en Maasdijk
- Naaldwijk en Maasdijk hebben een directe verbinding met Rotterdam CS.



- De kernen zijn onderling zoveel mogelijk met elkaar verbonden met lijn 41. De Lier/Honselersdijk/Naaldwijk en Monster/ Ter Heijde worden met de servicelijn verbonden.
- De Stena Line is vanuit de Den Haag via de kernen Poeldijk, Monster en 's Gravenzande zonder overstap te bereiken.
- In het nieuwe concept is ervoor gekozen om zoveel mogelijk lijnen gestrekt te laten lopen (niet door de kernen). Dit heeft ertoe geleid dat in Poeldijk de bus uit de kern is gehaald. Ook Maasdijk kent een dergelijk principe.
- De overige kernen worden via een centrale as met openbaar vervoer bediend.

### **3.8. Onstluiting bedrijventerreinen (vervoersmanagement)**

Flora Holland heeft eigen afspraken met Connexxion voor het personeelsvervoer. Buiten die afspraken bedient buslijn 30 de Flora Holland via de Middel Broekweg, en de Dijkweg wordt ontsloten middels lijn 86. Het ABC terrein wordt door de lijnen 35, 36 en 86 ontsloten. Het bedrijventerrein Honderdland zal via lijn 30 ontsloten worden.

Naast een nieuwe lijnvoering, zal Westland zich inzetten om de kwaliteit van de haltes en de infrastructuur te verbeteren. Zij probeert dit te bereiken door een goed ondersteunend beleid te formuleren.



## 4. Ondersteunend beleid

### 4.1. Ketenmobiliteit en OV haltes/overstappunten

Ketenmobiliteit staat voor goede aansluitingen tussen verschillende vervoerswijzen, opdat er zo min mogelijk tijd verloren gaat bij het overstappen. Openbaarvervoer speelt een belangrijke rol in de gehele ketenmobiliteit, waarbij vooral het voor- en natransport inclusief de overstapvoorzieningen, goed moeten worden geregeld.

Gebruikers willen met de overstap zo min mogelijk tijd verliezen, dus zowel de overstap als de reis per openbaar vervoer moet dusdanig snel en betrouwbaar zijn dat deze concurrerend is met de auto. Volgens veel onderzoek ( uit succesvolle overstappunten avv) is de reistijd concurrerend als de totale reistijd niet langer dan 1,5 keer de reistijd per auto is. Omwille van het gemak en de flexibiliteit is een aantrekkelijke frequentie gewenst, daarnaast hechten reizigers veel waarde aan goede informatievoorziening op het overstappunt.

Binnen de nieuwe dienstregeling zijn de volgende overstappunten van belang.

- Stadsrand overstappunt (Leyenburg en Rotterdam CS)
- Lokaal overstappunt (Verdilaan Naaldwijk)

Deze overstappunten moeten van kwalitatief hoog niveau zijn. Voldoende parkeergelegenheid bij het overstappunt, voldoende overkapte fietsvoorzieningen en heldere reisinformatie. Eventueel zal in de toekomst bekeken moeten worden in hoeverre digitale reizigersinformatie op andere dan de halte Verdilaan kan worden toegepast.

Voor de overige haltes worden drie kwaliteitsniveaus gehanteerd:

- Haltes met reizigers met meer dan 400 reizigers per dag. De halte bestaat uit een ruime overkapping/abri, voorzien van verlichting, banken, vuilnisbakken en een overdekte fietsenstalling.
- Haltes met meer dan 50 en minder dan 400 reizigers per dag. De halte bestaat uit een abri met achterpanelen voorzien van verlichting, vuilnisbak, bank en fietsklemmen.
- Haltes met minder dan vijftig reizigers per dag. De halte bestaat uit een haltepaal met vertrekstaat, verlichting enkele fietsklemmen.

Er is nu nog een groot verschil in kwaliteit van de haltevoorzieningen. Uit de inventarisatie van de bushaltes binnen Westland blijkt dat er vijf verschillende contracten onder deabri's hangen.

Westland bestudeert de mogelijkheden om alleabri's onder 1 aanbieder te laten vallen.

Bijlage 1 geeft inzicht in de locatie van de haltes, het type halte en de haltevoorzieningen.

### 4.2. Doorstroming OV bevorderen

Om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren is het noodzakelijk het OV op een aantal wegvakken en/of kruisingen prioriteit te geven boven het autoverkeer. Dit kan door "eigen" infrastructuur, maar ook door prioriteitvoorzieningen op kruisingen. Het openbaar vervoer profiteert natuurlijk ook van algemene doorstromingsmaatregelen.

Binnen Westland heeft de bus op drie wegvakken " eigen infrastructuur" . Dit zijn de busbaan op de Middel Broekweg te Naaldwijk, op de Nieuweweg ter hoogte van het ABC terrein en op de N223 tussen Westerlee en de Middel Broekweg.

Uit onderzoek op het gebied van de doorstroming blijkt dat met name op de nieuwe weg het wenselijk is de eigen infrastructuur voor de bus uit te breiden zodat de bus niet in de file staat, en de bus een betrouwbare reistijd krijgt. Een congestievrije verbinding voor het OV op een congestiegevoelige route maakt het OV concurrerend met de auto. Het doortrekken van de doelgroepenstrook langs de N213 zou in de toekomst een mogelijkheid zijn.



Naast de aanleg van eigen infrastructuur moet gelet worden op de maatvoering bij mini - rotondes en de aanleg van drempels. Bij (een verkeerde) aanleg van snelheidsremmende maatregelen kan dit leiden tot hogere exploitatiekosten en het achterblijven van het gebruik van het openbaar vervoer. Als drempels uit het oogpunt van verkeersveiligheid de enige oplossing zijn dan mogen die alleen komen op plekken waar de bus er weinig hinder van ondervindt (bijvoorbeeld bij haltes). Waar openbaar vervoer en duurzaam veilig voorzieningen elkaar raken, zoeken we naar busvriendelijke oplossingen. Het rijden door 30 km gebieden met de bus willen we zoveel mogelijk voorkomen.

#### **4.3. Toegankelijkheid OV**

Haaglanden en Westland streven naar de verbetering van de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer. Hiertoe is in de zomer van 2006 beleid ontwikkeld. De inzet van lagevloerbussen, in combinatie met de aanpassing van de haltes volgens de richtlijnen voor toegankelijk openbaar vervoer, maakt het Openbaar Vervoer geschikt voor de ouderen en gehandicapten in de samenleving, welke vroeger problemen zouden hebben met de hoge instap. Een gelijkvloerse instap leidt daarnaast tot meer comfort voor bijvoorbeeld mensen met kinderwagens of bagage, zodat het OV ook voor deze groepen aantrekkelijker wordt. De inzet van lagevloerbussen zorgt er verder voor dat het in- en uitstappen sneller gaat, waardoor de rijtijd van bussen kan worden verkort. Dit heeft een gunstig effect op de exploitatiekosten.

Haaglanden streeft ernaar om in 2007 alleen nog maar lagevloerbussen te hebben. Het streven van het rijk is dat alle bussen in 2010 rolstoeltoegankelijk zijn.

#### **4.4. Collectief Vraag Afhankelijk Vervoer**

Vanaf januari 2003 rijdt er RegioTaxi in Westland. Binnen Haaglanden voorziet de RegioTaxi in de behoefte van een vrij specifieke doelgroep, waarvan maar 15% in staat is om van het gewone OV gebruik te maken. Ruim 20% heeft geen alternatief zonder Regiotaxi, die in hoge mate een sociale functie vervult, veelal voor ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking. Ruim 80% van de reizigers is ouder dan 65 jaar, 40% zelfs ouder dan 80 jaar.

Het Collectief Vraag Afhankelijk Vervoer (CVV) voorziet tevens in de mobiliteitsbehoefte, waar de exploitatie van lijn gebonden regulier OV niet rendabel is. Het CVV vervult daarnaast een functie in de vervoersbehoefte van mensen met een mobiliteitsbeperking

De rol en functie van de bestaande en toekomstige CVV-systemen zal op deze nieuwe omstandigheden worden aangepast. Doordat een groot deel van de WVG-gerechtigden door de aanpassingen op termijn zelfstandig gebruik kan maken van het OV, kan de functie van het CVV worden beperkt tot het vervoer van herkomst-/bestemmingsadres naar bushalte. Dit leidt bij het CVV tot een aanzienlijke verlaging van de exploitatiekosten, terwijl tegelijkertijd de kostendekkingsgraad van het OV kan toenemen. Feitelijk is dan sprake van een win-win-situatie voor gemeenten, provincie en vooral WVG-gerechtigden.

Medio 2002 scoorde de RegioTaxi een 6,9 bij de gebruikers, in voorjaar 2004 is opnieuw een onderzoek gehouden onder ruim 3000 reizigers. Hieruit bleek dat de waardering voor de RegioTaxi Haaglanden is gestegen van een 6,9 in 2002 naar een 7,3 op een schaal van 0-10. De chauffeurs en het rijcomfort worden over het algemeen goed gewaardeerd, maar met name bij de reizigers met een rolstoel komt het nog te vaak voor dat de stoel niet of niet juist wordt vastgezet.

Van de 33.000 reizigers dienden in 2003 zo'n 40 reizigers per maand een klacht in die gegrond bleek te zijn. Dit is een klein percentage wanneer dit afgezet wordt tegen het aantal ritten (0,18% in 2004 tegen 0,4% in 2002), maar elke gegronde klacht is er één teveel. Het afgelopen jaar is de kwaliteit van RegioTaxi binnen Westland een punt van aandacht geweest. In de nieuwe



aanbesteding van RegioTaxi worden de afspraken met de vervoerder scherper neergezet. Bij het opstellen van het Programma van Eisen wordt bijvoorbeeld gekeken in hoeverre er sancties kunnen worden uitgedeeld aan de vervoerder bij ritten die veel later aankomen dan 20 minuten na de bestelde vertrektijd. Niet uitgesloten moet dat het “hoger leggen van de lat” voor de vervoerder tot hogere exploitatiekosten leidt.

#### **4.5. Sociale veiligheid**

Sociale veiligheid is een belangrijk kwaliteitsaspect van het openbaar vervoer. Aantrekkelijke, goed onderhouden en schone voertuigen en haltes dragen bij aan een veilig gevoel. Sociaal veilig openbaar vervoer is aantrekkelijk voor reizigers en zal doordat het imago verbetert, nieuwe reizigers aantrekken. Het begrip veiligheid heeft een objectieve en subjectieve component. Objectieve veiligheid heeft betrekking op de feitelijke veiligheidssituaties, subjectieve veiligheid wordt bepaald door het gevoel van veiligheid dat mensen ervaren.

Het is niet slecht gesteld met de sociale veiligheid in het openbaar vervoer in het Westland. Deze conclusie is gebaseerd op de “Kwaliteitsthermometer” van Connexion

#### **4.6. OV chipkaart**

De invoering van de chipkaart is voor de reiziger zeer aantrekkelijk, omdat deze met één kaart “door de hele vervoerketen” kan reizen. Ook voor de OV-bedrijven is de invoering van de chipkaart van wezenlijk belang, omdat zij daarmee een meer directe relatie verkrijgen tussen vervoer en opbrengsten, wat een extra prikkel voor het werven van reizigers is. Ook voor afstemming van betalingen is invoering van de Chipkaart wenselijk, zodat mensen niet meer voor elk afzonderlijk deel van de reis hoeven te betalen, maar één keer voor de gehele reis. Medio 2006 voert Haaglanden de chipkaart in. Het Rijk wil per 1 januari 2008 de chipcard overal in Nederland ingevoerd hebben. Vanaf dat moment vervalt het huidige strippenkaart-zonesysteem. Met het nieuwe chipkaartsysteem reist de gebruiker met 1 kaart door de hele OV keten (trein, tram, bus, metro) op een klantvriendelijke manier.

#### **4.7. OV reisinformatie**

Reizigers hebben graag zekerheid over het verloop van hun reis. Zeker bij vertragingen willen ze weten hoe lang ze moeten wachten en of er alternatieve reisroutes zijn. Dit geldt nog sterker voor OV reizigers omdat zij niet zelf het stuur in handen hebben. Ze kunnen zich overgeleverd aan de vervoerder voelen. Verbetering van reisinformatie staat daarom hoog in het prioriteitenlijstje.

Westland bestudeert de mogelijkheden van een dynamisch informatie systeem over aankomst- en vertrektijden van bussen op het overstapstation Verdilaan Naaldwijk. Bij de overige haltes zal worden volstaan met vertrektijden van de bussen.

#### **4.8. Verbetering imago OV**

Het gebruik maken van het OV (als alternatief voor de auto) is voor veel burgers niet vanzelfsprekend. Westland zal samen met Haaglanden dan ook activiteiten ondersteunen die er op gericht zijn de mogelijkheden die het OV biedt onder de aandacht van de burgers te brengen.

#### **4.9. Ruimtelijk beleid**

Het is niet zonder meer mogelijk nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het OV aanvullend te ontsluiten zonder aantasting van de gewenste levering van basiskwaliteit in de bestaande gebieden. Beslissingen die ten grondslag liggen aan bestemmingsplannen bepalen in zeer hoge mate het toekomstige OV-gebruik. Concreet zijn twee beslismomenten bepalend voor de rol die





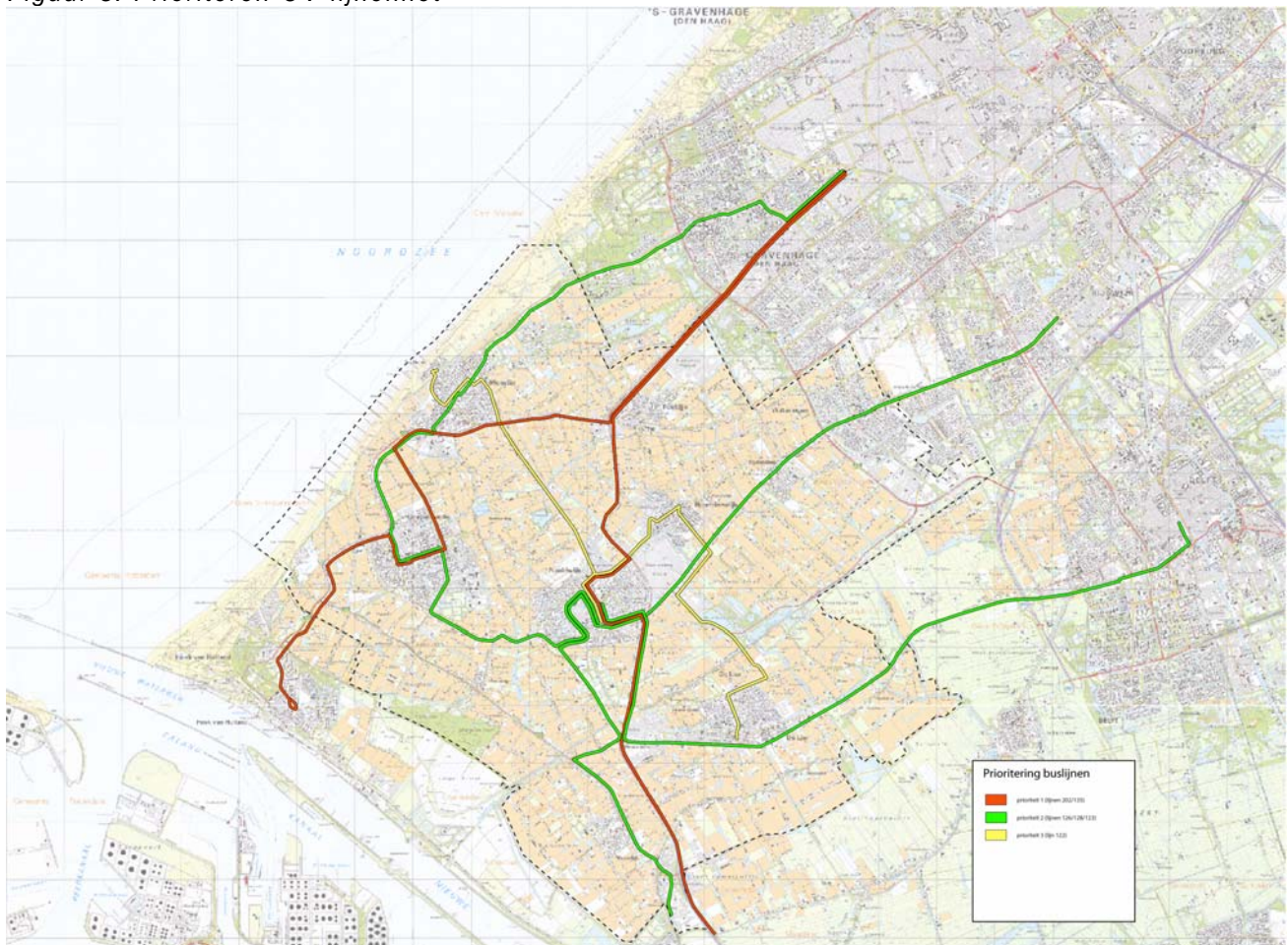
het OV kan vervullen. Op de eerste plaats gaat het om het niveau van de locatiekeuze of verstedelijkingsrichting. Op de tweede plaats gaat het om het niveau daaronder de concrete stedenbouwkundige inrichting van een te ontwikkelen gebied.

De richtlijnen voor geconcentreerde verstedelijking evenals stedelijke ontwikkelingsrichtingen zijn bepalend. Mobiliteitsbeleid in algemene zin en locatiebeleid in het bijzonder ondersteunen daarbij. Westland heeft geen railverbindingen. Het concept van OV-gerichte verstedelijking is hier minder van belang. Wel wordt ernaar gestreefd om in nieuw te ontwikkelen woongebieden, een gerichte OV ontwikkeling te kiezen waar de bereikbaarheid van de toekomstige inwoners zeker wordt gesteld. Een dergelijke ontwikkeling kan wezenlijk bijdragen aan het op peil houden en waar mogelijk verbeteren van het draagvlak van het OV in Westland. Ook kan het in potentie bijdragen aan het verbeteren van de kostendekkingsgraad van het OV.

## 5. Prioritering Netwerk

Om gericht het ondersteunende beleid in te kunnen zetten is er voor gekozen om de buslijnen te prioriteren en aan de hand van deze prioritering de maatregelen op het gebied van flankerend beleid uit te voeren.

*Figuur 3. Prioriteren OV-lijnnennet*



## 6. Knelpuntenmatrix

Inventarisatie knelpunten openbaar vervoer in Westland				
<b>Prioriteit 1: Den Haag - Rotterdam, Den Haag - Hoek van Holland</b>				
<b>Prioriteit 2: Den Haag - Naaldwijk, Rijswijk - Maasland, Naaldwijk Zoetermeer</b>				
<b>Prioriteit 3: De Lier - Ter Heijde</b>				
Urgentie: +/- hoog, +/- redelijk, -/- laag				
<b>Prioriteit 1: Den Haag - Rotterdam</b>				
Locatie	Soort knelpunt	Nr.	Beschrijving	Urgentie
Nieuwegeweg, Poeldijk	doorstroming	1	Tijdens spits richting Den Haag wordt doorstroming belemmerd	+/-
Kruisweg, Naaldwijk	doorstroming	2	VRI en smalle rijbaan, opstopping nabij VRI	+/-
<b>Prioriteit 1: Den Haag - Hoek van Holland</b>				
Locatie	Soort knelpunt	Nr.	Beschrijving	Urgentie
Nieuwegeweg, Poeldijk	doorstroming		zie 1	
Poeldijkseweg, Monster	doorstroming	4	Tijdens spits richting Monster wordt doorstroming belemmerd	+/-
Emmastraat, Monster	drempels	5	Te hoge drempels die ongemak en oponthoud opleveren	+/-
Oudelandstraat, Gravenzande	drempels	6	Te hoge drempels die ongemak en oponthoud opleveren	+/- **
<b>Prioriteit 2: Den Haag - Naaldwijk</b>				
Locatie	Soort knelpunt	Nr.	Beschrijving	Urgentie
Haagweg, Monster	drempels	7	Te hoge drempels die ongemak en oponthoud opleveren	+/+ **
Hortensiastraat, Monster	bussluis/drempel	8	Geplaatste bussluis en drempel veroorzaakt problemen tussen bus en tegemoetkomend verkeer	+/+
Oudelandstraat, Gravenzande	drempels		zie 6	**
<b>Prioriteit 2: Rijswijk - Maasland</b>				
Locatie	Soort knelpunt	Nr.	Beschrijving	Urgentie
Het Tolland, Wateringen	doorstroming	9	I.v.m. 1 richtingsverkeer wordt doorstroming belemmerd en rijdt bus door woonwijk die niet is geschikt voor busverkeer	+/- **
Kerkstraat, Kwintshoek	drempels duurz. veilig	10	De duurzaam veilige inrichting (verkeersdrempels, versmalling rijbaan, asverspringing) botst met het gebruik van snel doorgaand OV, schade bus	+/+ **
Mariendijk, Honselersdijk	plaatsing nw halte	11	I.v.m. woningbouw verzoek om te halteren	+/+ **



Galgeweg, Naaldwijk (Westerlee)	doorstroming	12	Op Galgeweg richting Westerlee is geen vrije busbaan. Ongelukkige infa nabij VRI, 1 baan wordt bij VRI 3 baans	+/-
<b>Prioriteit 2 Naaldwijk - Zoetermeer</b>				
<b>Locatie</b>	<b>Soort knelpunt</b>	<b>Nr.</b>	<b>Beschrijving</b>	<b>Urgentie</b>
Woudseweg, 't Woudt	doorstroming	13	Belemmering van doorstroming in ochtendspits	+/- **
<b>Prioriteit 3</b>				
<b>Locatie</b>	<b>Soort knelpunt</b>	<b>Nr.</b>	<b>Beschrijving</b>	<b>Urgentie</b>
Heijdsesweg, Monster	drempels	14	nw route dr. 2006 en locatie Ter Heijde	+/-



## 7. Richtlijnen

Onderstaande richtlijnen worden maatgevend voor de aanleg van nieuwe wegen of reconstructie van wegen. Slechts in enkele situaties kan -mits goed gemotiveerd- afgeweken worden van deze richtlijnen.

### 7.1. Haltekommen/plaatsen

De haltekom of halteplaats is de eerste stap om de reiziger het openbaar vervoer in te krijgen. Een halte moet daarom ook voldoen aan de wensen en eisen van deze tijd. De Richtlijn "De ideale halte" van het stadsgewest Haaglanden geeft hier in al een duidelijke handreiking. Voor de uitvoering van een halte conformeert de gemeente Westland zich aan deze richtlijn.

### 7.2. Halteren op de weg of ernaast en waar?

Om een keuze te maken waar we de bus laten halteren, wordt gebruikt gemaakt van de Richtlijnen Duurzaam Veilig.

#### **Buiten de bebouwde kom**

Gebiedsontsluitingsweg 60/80 km/h

- De halte dient te allen tijde voor de weggebruiker zichtbaar te zijn;
- De halte ligt altijd van de rijbaan af /in een haltekom;
- Haltes zo dicht mogelijk plaatsen bij kruisende wegen, omdat een halte voetgangers en fietsers aantrekken;
- De halte ligt ten opzichte van de rijrichting voorbij het kruispunt;
- Bij een rotonde geldt dat de halte ten opzichte van de rijrichting voor de rotonde ligt;
- Om de oversteekbaarheid van de weg te bevorderen dient er bij voorkeur te hoogte van de halte een middengeleider aanwezig te zijn.

Erftoegangsweg 60 km/h

- De halte dient te allen tijde voor de weggebruiker zichtbaar te zijn;
- De bus halteert op de rijbaan;
- Op drukkere wegen van het type 1 kan het nodig zijn om de bus naast de rijbaan te laten halteren.

#### **Binnen de bebouwde kom**

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h

- De halte dient te allen tijde voor de weggebruiker zichtbaar te zijn;
- De halte ligt altijd van de rijbaan af /in een haltekom
- Uitzonderingssituatie indien het profiel geen tot te weinig ruimte biedt om een volwaardige haltekom te realiseren. Dan is het incidenteel toegestaan om de bus op de rijbaan te laten halteren:
  - Alleen bij intensiteiten lager dan 4.000 mvt per etmaal;
  - Minder dan zes halterende bussen per uur per richting.
- Haltes zo dicht mogelijk plaatsen bij kruisende wegen, omdat een halte voetgangers en fietsers aantrekt;
- De halte ligt ten opzichte van de rijrichting voorbij het kruispunt;
- Bij een rotonde geldt dat de halte ten opzichte van de rijrichting voor de rotonde ligt;
- Om de oversteekbaarheid te bevorderen dient er bij voorkeur te hoogte van de halte een middengeleider aanwezig te zijn.



Erftoegangsweg 30 km/h

Westland wil zoveel mogelijk bussen vermijden op dit type weg. Het kan echter voorkomen dat er een lijnvoering aanwezig is.

- De halte dient te allen tijde voor de weggebruiker zichtbaar te zijn;
- De bus halteert op de rijbaan.

### **Voorzieningen en uitvoering**

Bushaltes dienen in het kader van uniformiteit en herkenbaarheid een gewenst regionale voorzieningen niveau te hebben conform de richtlijnen van het stadsgewest Haaglanden. De gemeente Westland conformeert zich hieraan. Het beheer en onderhoud vanabri's langs de weg verdient aandacht.

Halte elementen

- I. Uitstraling
  - a. Kwaliteit, wervend en herkenbaar;
  - b. Uniformiteit, eenheid in vormgeving en kleur.
- II. Wachtruimtes
  - a. Haltes waar meer dan 50 personen per dag instappen voorzien vanabri's die bescherming bieden tegen zon, weer en wind;
  - b. Voldoende beschutte zitplaatsen;
  - c. Materialen, milieuvriendelijk en vandalisme bestendig.
- III. Perrons
  - a. Ruime afmetingen, voor voldoende manoeuvreerruimte voor rolstoelen;
  - b. Voldoende loopruimte, incl. logische gids en geleidelijnen;
  - c. Vrije hoogte, verticale elementen waar men vrij onder door kan bewegen;
  - d. Alle verticale elementen in één lijn.
- IV. Onderhoud
  - a. Frequent en regulier onderhoud;
  - b. Voldoende afvalbakken;
  - c. Verwijderen van graffiti en krassiti;
  - d. Hinderlijk afval, vuil en viezigheid binnen een dag verwijderen;
  - e. Vervuiling en vernieling, mits dit mogelijk is, binnen één dag na melding herstellen.
- V. Kaartverkoopapparatuur
  - a. Bij busstations waar overstapmogelijkheden zijn dient in verband met de ov-chipkaart een opwaardeerunit en een kaartenautomaat aanwezig te zijn;
  - b. Apparatuur dient voor rolstoelers bereikbaar te zijn.
- VI. Passagiersinformatie
  - a. Halte-informatie op elke halte;
  - b. Voorkeur voor infoborden in deabri mits dit mogelijk is;
  - c. Bij busstations en grotere overstaphaltes kan dit middels een digitaal en actueel display.
- VII. Toegankelijkheid.
  - a. De gemeente streeft er naar dat het openbaar vervoer over de weg voor iedereen in 2010 toegankelijk is.

### **Technische uitvoering.**

- I. Maten van de halte

Westland conformeert zich aan de wettelijke kaders en de CROW richtlijnen die landelijk gelden. Voor de maatvoering van de bushaltes verwijzen we dan ook naar de volgende publicaties:

- a. CROW publicatie 164, Handboek wegontwerp;
  - b. CROW ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom;
  - c. CROW publicatie 184, Toegankelijkheid openbaar busvervoer - Aanbevelingen voor een gelijkvloerse in- en uitstap.
- II. Verharding en helling van de halte
- a. De verharding van de halte is stroef en horizontaal, zonder verzakkingen en goed afwaterend;
  - b. De helling in de lengterichting is maximaal 1%;
  - c. De halte ligt altijd in een rechtstand, waarbij de dwarshelling in verband met de afwatering minimaal 1% bedraagt;
  - d. Aan beide einden van de halte is voor mensen met een beperkt loopvermogen een helling aanwezig. Deze helling bedraagt minimaal 1:12 en bij voorkeur 1:18,3.
- III. Tegemarkering
- De bushalte dient over de gehele lengte te worden voorzien van een zwart - witte tegemarkering en een gemarkeerde instapplaats
- IV. Plaats Haltebord
- a. Haltepaal dient zodanig geplaatst te worden dat het voor zowel de bestuurder als voor de passagiers overzichtelijk is;
  - b. De haltepaal staat in dezelfde lijn als de andere verticale elementen;
  - c. Indien er geen andere verticale elementen zijn dan dient de haltepaal 150 cm. uit de halterand te worden geplaatst.
- V. Verlichting
- a. Haltes voorzien van goede verlichting, zodanig dat er voldoende licht is over de gehele lengte van de halte;
  - b. Looproute voorzien van voldoende verlichting;
  - c. Verlichtingsniveaus:
    - i. Op niet overkapt perrons gemiddeld minimaal 100 lux;
    - ii. Op overdekte perrons gemiddeld minimaal 200 lux.
  - d. De verlichting dient gelijkmatig te zijn;
  - e. De verlichting dient altijd te worden uitgevoerd met wit licht (betere sociale veiligheid).
- VI. Fietsparkeervoorzieningen
- a. Capaciteit dient 10 á 20% hoger dan aanbod om wild parkeren tegen te gaan;
  - b. Flexibel plaatsen, eenvoudig starten en dan uitbreiden indien dit nodig blijkt te zijn (rekening houden in het ontwerp van de halte);
  - c. De minimumvoorziening is een diefstalbestendige beugel die voldoet aan het fietsparkeermerk;
  - d. Optioneel is een transparante overkapping;
  - e. De fietsparkeervoorziening dient voorzien te zijn van goede verlichting met het oog op sociale veiligheid, vandalisme en gebruiksvriendelijkheid;
  - f. De plaats van de fietsparkeervoorziening is bij voorkeur aan de zijde waar de meeste passagiers opstappen.

### 7.3. Rotondes

Een rotonde bevordert zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. In de ontwerpfase van rotondes dienen waar mogelijk de randvoorwaarden van de busvervoerder in het ontwerp te



worden verwerkt. Deze hebben betrekking op de binnen- en buitenstraal van een rotonde om frictie schade aan bussen zoveel mogelijk te beperken.

#### Binnenstraal rotonde

Om snelheidsverschillen tussen een auto en een bus op een rotonde te beperken en de rijbaanbreedte op de rotonde niet groter te laten worden dan 6,00 m. dient de binnenstraal minimaal 10 meter te zijn. Bij deze straal kan een bus de rotonde passeren met een maximumsnelheid van 20 km/h. Gelet op de gemiddelde snelheid, zijnde 30 km/h, is het wenselijk dat de binnenstraal van een rotonde minimaal 12,50 meter is.

#### Buitenstraal rotonde

De buitenstraal is afhankelijk van de binnenstraal afhankelijk van de passersnelheid die gekozen wordt (20 of 30 km/h) dient de binnenstraal vergroot te worden met 5,75 m. (20 km/h) en 5,50/5,25 en 5,00 m. (30 km/h).

De breedte van de toerit dient minimaal 4,00 m. te bedragen en de breedte van de afrit bedraagt minimaal 4,50 m. De aansluitboog van de toerit is minimaal 12,50 en de aansluitboog van de afrit bedraagt minimaal 15,00 m.

Indien op de route vijftien meter bussen en/of gelede bussen worden gebruikt dan dient er bij de toe- en afritten het middeneiland te worden voorzien een overrijdbaar gedeelte van minimaal 3,00 meter breed. Deze strook is niet verhoogd maar uitgevoerd als rammelstrook. Voor verdere maatvoering verwijzen wij naar de diverse CROW publicaties.

#### **7.4. VRI geregelde kruispunten**

Voor de VRI geregelde kruisingen kunnen we onderscheid maken tussen starre en verkeersafhankelijk gecoördineerde regelingen. De verkeersafhankelijke regelingen zijn toepasbaar op busroutes. Het beheer en onderhoud van verkeersregelininstallaties waar een prioriteitvoorziening voor de bus bevindt is een aandachtspunt. De installaties werken niet altijd naar behoren.

De gewenste situatie is een verkeersafhankelijke regeling van de verkeersregelininstallatie. Deze regeling dient dan te worden voorzien van een systeem die prioriteit verleend aan het busverkeer. Er kan bij verkeersregelininstallaties een keuze gemaakt worden tussen drie systemen.

- VETAG en VETAG II;
- VECOM
- SICS

In overleg met Haaglanden dient een voorkeur te worden bepaald.

De volgende kruispunten in het Westland zijn voorzien van een verkeersregelsysteem:

- Knooppunt Bruinsma
- Kruising Dijkweg/N213
- Kruisbroekweg/ Kruisweg





## 7.5. Drempels

Snelheids beperkende maatregelen in de vorm van drempels genereren een spanningsveld tussen verkeersveiligheid, doorstromingsmaatregelen en comfortabele busverbindingen.

In principe worden er geen snelheidsbeperkende maatregelen genomen op busroutes. Echter in sommige gevallen ontkomt de gemeente Westland onder druk van de publieke opinie er niet aan om fysieke snelheidsremmende maatregelen op busroutes toe te passen. Verkeersveiligheids belangen wegen zwaarder dan economische belangen. Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen heeft echter grote gevolgen voor het openbaar vervoer. Deze hebben effect op de rijtijd, exploitatie, onderhoud materieel, comfort passagier en fysieke gesteldheid van de buschauffeur. Het nemen van snelheidsremmende maatregelen op busroutes dienen weloverwogen en altijd in overleg met de OV-exploitant genomen te worden.

Bij toepassing van fysieke snelheidremmende maatregelen moeten worden toegepast:

- Drempels
  - Richtlijn Verkeersdrempels, CROW publicatie 172.
- Lang plateau
  - 60 km/h helling 1:40
  - 50 km/h helling 1:40
  - 30 km/h helling 1:25
  - lengte plateau minimaal 7,00 m. (12 m bus)
  - lengte plateau minimaal 9,00 m. (15 m bus)
  - lengte plateau minimaal 13,00 m. (gelede bus)
  - bij voorkeur in de buurt van een bushalte
- Wegversmalling
  - Toepassen in 30 km-zones, 50 km/h wegen en 60 km-zones < 4.000 mvt/etmaal
  - Breedte wegversmalling minimaal 2,90 m.
- Asverspringing/rijstrookuitbuiging
  - Te gebruiken bij 50, 60 en 80 km/h wegen
  - Bij toe- en ingang breedte rijbaan minimaal 4,50 meter, voorkeur van 5,25 meter
  - Rijbaan breedte ter hoogte van de versmalling minimaal 3,50 meter
  - Uitbuiging van 20° op de hoekpunten
    - 30 km/h uitbuiging 5 m. en lengte asverspringing bedraagt 45 m.
    - 50 km/h uitbuiging 8,50 m. en een lengte asverspringing bedraagt 84 m.
- Bus-sluisen en drempels
  - Ervaringen in de gemeente Westland leert dat met de toepassing van busdrempels terughoudend moet worden omgegaan. Uitvoerig onderzoek naar de effecten op een route voor alle verkeersdeelnemers en trillinghinder zijn een vereiste.



## 8. Contracten

Binnen de gemeente Westland zijn er een drietal aanbieders van abri contacten.

1. PK media (Wateringen, De Lier) contract tot 28-02-2007
2. Silko media (Naaldwijk/ Honselersdijk) contract tot 7-12-2009
3. Alrecon (Monster/Poeldijk) contract tot 8-10-2007

De gemeente 's Gravenzande heeft geen onderhoudscontract. Daar is het eigendom en beheer van de abri's in handen van de gemeente Westland.

De contracten die met de aanbieders zijn afgesloten regelen de plaatsing, het onderhoud en de reclamevoering in de abri's. Binnen Westland zijn er feitelijk twee typen contracten.

- Abri's zijn in eigendom van de gemeente en er is een reclame en onderhoudscontract afgesloten. Als de aanbieder stopt, stopt alleen het onderhoud en de reclame uiting en blijft de abri staan.
- Een ander type contract is dat zowel het eigendom als het beheer en de reclame uitingen door de aanbieder worden verzorgd. Indien de aanbieder stopt kunnen ook de abri's door de aanbieder worden meegenomen.

De bedrijven hebben inkomsten vanuit de reclame uitingen en kunnen met die gelden de abri's onderhouden. In de contracten van de aanbieders staat opgenomen dat er geen reclameboodschappen mogen worden getoond die in strijd zijn met de openbare orde en goede zede.

Westland streeft ernaar om in 2009 alle abri's in eigendom te hebben en de reclamevoering en het onderhoud bij één marktpartij te hebben geregeld.

## 9. Literatuurlijst

De volgende literatuur is gebruikt om tot dit rapport te komen.

- CROW Handboek Wegontwerp, publicatie 164 A t/m D;
- CROW ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom;
- CROW OV-vriendelijke infrastructuur, publicatie 141;
- CROW Toegankelijkheid openbaar busvervoer, aanbevelingen voor een gelijkvloerse in- en uitstap, publicatie 184;
- COW Richtlijn Verkeersdrempels, publicatie 172;
- VSN groep, Maten voor de Bus;
- Stadsgebied Haaglanden, De Ideale Halte, versie 17 februari 2004

# PARKEERBELEID

Als onderdeel van het WVVP

Auteur(s) RBM / RO  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief

## Inhoudsopgave

Inleiding .....	3
1 Beleid .....	4
1.1 Visie Westland .....	4
1.2 De Greenportvisie en parkeren .....	4
1.3 De huidige situatie.....	4
1.4 Conclusies:.....	4
2 Parkeren als mobiliteitsinstrument .....	5
2.1 Het aanbod van parkeerplaatsen, aantal en vorm.....	5
2.2 Parkeernormen voor nieuwbouw .....	6
2.3 Van maaiveld naar garages .....	8
2.4 Regulering van het gebruik .....	9
2.5 Handhaving.....	10
2.6 Conclusies:.....	11
3 Parkeren per locatie .....	12
3.1 Centra.....	12
3.2 Woonwijken .....	14
3.3 Bedrijventerreinen .....	15
3.4 Aan het strand .....	16
3.5 Conclusies.....	17
4 Parkeren voor doelgroepen.....	18
4.1 Vrachtwagens .....	18
4.2 Recreatieve voertuigen.....	19
4.3 Taxi's.....	19
4.4 Markt .....	20
4.5 Gehandicapten .....	20
4.6 Artsen en vergelijkbare beroepen .....	20
4.7 Ontheffingen .....	21
4.8 Conclusies:.....	22
Bijlage 1: Richtlijnen voor de toewijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen: .....	23
Bijlage 2: Voorstel aanwijzingsbesluit recreatievoertuigen.....	24
Bijlage 3: Overzicht diversiteit parkeerschijfzones.....	25
Bijlage 4: Voorstel verkeersbesluit uniforme parkeerschijfzone .....	26
Bijlage 5: Parkeerfonds Gemeente Westland.....	28
Bijlage 5a: Overeenkomst .....	31
Bijlage 5b: raadsbesluit instelling parkeerfonds .....	33

## Inleiding

Als onderdeel van het Westlands Verkeer en Vervoer Plan gaat dit deel over de bewegelijke wereld van het stilstaan. Op het gebied van parkeren hebben de laatste jaren zowel beleidsmatig als qua techniek grote veranderingen plaatsgevonden. Van parkeren op straat naar volautomatische parkeersystemen. Van maximale ruimte voor de auto en het parkeren in de jaren 60 via zo min mogelijk ruimte in de jaren 90 tot een weer wat welwillender houding in deze nieuwe eeuw.

Auto's staan het grootste gedeelte van de dag stil. Bij een hoog autobezit en gebruik zoals in het Westland is parkeren dan ook een zaak die goede aandacht verdient. Kwamen vroeger parkeerproblemen voornamelijk in de grotere winkelcentra en bij het strand voor. Tegenwoordig komen vanuit de samenleving ook veel geluiden over parkeeroverlast in woonwijken en op bedrijventerreinen. In dit stuk is dan ook getracht het parkeren zo volledig mogelijk weer te geven. Dit stuk biedt een overzicht van het beleid op het gebied van parkeren. Enerzijds is dit een beschrijving van bestaand beleid. Anderzijds zullen er nieuwe elementen aan toegevoegd worden.

De opbouw is in 5 delen weergegeven. Als eerste richt de aandacht zich op de algemene uitgangspunten zoals deze door het bestuur en in de Greenport visie zijn verwoord. Vervolgens wordt in een meer theoretisch gedeelte de gebruiksmogelijkheden van parkeerbeleid als mobiliteitsinstrument voor de Gemeente Westland uitgewerkt. Het gaat hier, enigszins paradoxaal, om de invloed van het (kunnen) stilstaan op het rijden. Daarna komt de vertaling van het algemene beleid naar concrete punten in een onderverdeling van parkeren naar locatie (gebiedsgericht) en naar doelgroep (gebruikersgericht). Aan het eind wordt een overzicht gegeven van de actiepunten. Wat dient er te gebeuren om het beleid uit te voeren via acties en regelgeving?

In de bijlagen komt regelgeving naar voren die ingevoerd kan worden nadat het Westlands Verkeer en Vervoer Plan is vastgesteld en wordt verdere uitleg gegeven over de onderwerpen Parkeernormering en het Parkeerfonds.

Om het stuk handzaam te houden is een aantal onderwerpen bewust niet opgenomen. Zo is er geen historisch overzicht van eerder beleid. De blik is op het heden en de toekomst. Ook is er geen vooruitblik op 2020. De ontwikkeling van het parkeren (zowel vraag als aanbod) is in het verleden zodanig afhankelijk geweest van maatschappelijke ontwikkelingen m.b.t. de economie, de ruimtelijke ontwikkeling en de tijdsgeest dat hier gekozen is voor een praktische insteek en een beperking tot de kortere termijn, 2005-2010.

# 1 Beleid

## 1.1 Visie Westland

De gemeente Westland voert een parkeerbeleid waarmee gestreefd wordt naar een zodanig aanbod van parkeerplaatsen in de kernen, dat economische functies en diverse voorzieningen ten behoeve van het wonen goed kunnen (blijven) functioneren en dat de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van de kernen/woongebieden eromheen, gewaarborgd blijft. Anders gezegd: de schaarse parkeerruimte in de kernen dient optimaal en efficiënt gebruikt te worden. Daarbij wordt terughoudend gewerkt met regelgeving en vindt er als uitgangspunt geen sturing plaats door middel van financiële instrumenten of vergunningen maar door een goede inrichting van de buitenruimte. In het bijzonder is de inrichting rond de centra gericht op een goede verdeling van de parkeercapaciteit, goede verwijzingen voor zoekend verkeer en het tegengaan van parkeerexcessen. Daarbij ontkomt de gemeente niet aan enige mate van sturing. Tevens dient bij de afwegingen rekening gehouden te worden met de doelen en kwaliteiten zoals deze in het Milieubeleidsplan zijn geformuleerd<sup>1</sup>.

## 1.2 De Greenportvisie en parkeren

Binnen de Greenport visie is aangegeven dat het Westland gaat verdichten, gedifferentieerd naar kern. In totaal worden er circa 4.500 woningen in de bestaande kernen gebouwd. De verdichtingsopgave zal vooral gerealiseerd worden in Wateringen en Naaldwijk. De overige kernen krijgen weliswaar ook met verdichting te maken maar in mindere mate. Het toevoegen van extra ruimtelijke ontwikkeling (verdichten) betekent extra verkeer op bestaande wegen en ook extra vraag naar parkeerplaatsen. Bij nieuwbouw en herstructureringslocaties dient parkeergelegenheid zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen (garages of kelders) opgelost te worden of op eigen terrein te worden gerealiseerd.

## 1.3 De huidige situatie

Het toenemende autogebruik betekent voor het Westland dat, vooral bij de voorzieningen en werklocaties, de vraag naar parkeerruimte steeds groter wordt. De extra hoeveelheid verplaatsingen vormt daarbij tevens een bedreiging voor de bereikbaarheid.

Het stijgende autobezit leidt ook tot steeds meer parkeerproblemen in de woonwijken.

De aanwezige openbare ruimte moet ruimte bieden voor tal van functies waaronder parkeren. De laatste jaren is de claim die parkeren op deze openbare ruimte legt steeds groter geworden waardoor er negatieve effecten op de leefbaarheid en kwaliteit van de woonomgeving zijn ontstaan. Het parkeerbeleid is er voor de toekomst op gericht om de overlast van de geparkeerde auto's zoveel mogelijk te beperken door waar mogelijk via uitbreiding en/of regulering een oplossing op maat te bieden waarbij rekening wordt gehouden met voorzienbare ontwikkelingen.

## 1.4 Conclusies:

- Terughoudend werken met regelgeving
- Bij nieuwbouw of herstructureringsopgaven dient de parkeeropgave in het eigen gebied te worden gerealiseerd.

<sup>1</sup> Gebied	Centrum	Bedrijf/glas	Woon-/villa	Recreatief	Natuur
Parkeervorm	Liefst overdekt	Bereikbaar op eigen terrein	Geconcentreerd of op eigen terrein	Langs de rand	autovrij

## 2 Parkeren als mobiliteitsinstrument

Hoewel het bij parkeren gaat om het stilstaan van voertuigen, kan er door de toepassing van diverse positieve en negatieve instrumenten gestuurd worden in het gebruik van de auto. Dit is het zogenoemde flankerende beleid.

Essentieel onderdeel van het flankerende beleid is het parkeerbeleid. De mate waarin de gemeente erin slaagt een adequaat parkeerbeleid te voeren, is bepalend voor de beheersing van het personenvervoer.

De gemeente heeft een aantal opties om te sturen:

1. door het aanbod van parkeerplaatsen, aantal en vorm;
2. door het verplaatsen van parkeerplaatsen (van maaiveld naar garages);
3. door parkeernormering bij nieuwbouw;
4. door regulering van het gebruik.

### 2.1 Het aanbod van parkeerplaatsen, aantal en vorm.

De parkeerplaatsen in de gemeente Westland hebben vele verschijningsvormen, functies en regimes.

In oktober en november 2005 zijn alle openbare parkeerplaatsen binnen de bebouwde kom geteld zodat een duidelijk overzicht van de capaciteit en het gebruik is ontstaan. Voor de woonwijken concentreerde het onderzoek zich op de nachtelijke parkeerdruk door bewoners. Voor de winkelcentra werden niet alleen de parkeerdruk op diverse tijdstippen van de donderdag en zaterdag gemeten maar werd ook door middel van een kentekenonderzoek een overzicht van de parkeermotieven gemaakt. Op deze wijze is er een goed beeld over de werking van de parkeerschijfzone en het gebruik van de aangeboden parkeerplaatsen ontstaan.

Het overgrote deel van het parkeren vindt plaats op maaiveldniveau. Het parkeren op parkeerdekken of in parkeergarages is nu nog de uitzondering. In de centra zal dit beeld in de komende jaren gaan veranderen. Meer hierover in paragraaf 3.2.

Binnen de gemeente Westland bestaan er diverse parkeerregimes: betaald parkeren bij het strand, vergunningparkeren in Ter Heijde en een parkeerschijfzone in diverse kernen. Ook deze onderwerpen worden in aparte paragrafen (3.4, 3.2.1 en 3.1.1) behandeld.

In het beleid van de hogere overheden worden twee specifieke vormen van mobiliteitssturing, te weten P+R en Carpool, gestimuleerd. Voor de Gemeente Westland is het zinnig om (gemotiveerd) van deze beleidslijn af te wijken.

#### 2.1.1 P+R



Park and Ride ofwel Parkeren en Rijden biedt aan reizigers de mogelijkheid om de voordelen van eigen vervoer (deur tot deur) te combineren met het vermijden van files of parkeerproblemen in de grote steden. Binnen het Westland liggen er echter geen NS-raillijnen om een combinatie van auto en trein richting Den Haag of Rotterdam te maken.

De Gemeente Westland heeft echter een goede potentie voor de langzaam-verkeer-versie namelijk B+R, Bike and Ride. Bij diverse haltes langs verbindende lijnen zijn fietsenstallingen gerealiseerd om mensen makkelijker de gelegenheid te geven met de fiets naar de bushalte te gaan en dan de verbinding naar Den Haag of Rotterdam te benutten. Ook het eindpunt van lijn 17 in Wateringen biedt hier een (bescheiden) mogelijkheid toe. Een verdere uitwerking van dit concept is in het fietsbeleid beschreven.

Het onderwerp is daarmee niet volledig afgedaan. Zowel in Rotterdam, Rijswijk als Den Haag worden P+R locaties ontwikkeld waar de westlandse reiziger gebruik van kan maken. Een P+R

met voldoende capaciteit kan de Westlandse forenzen helpen in een vlotte verbinding. In Den Haag is vooral een ontwikkeling bij het nieuwe knooppunt Leyenburg van belang waar vanaf 2007 overgestapt kan worden op Randstadrail. De inzet vanuit het Westland is dat alle tramlijnen die vanaf de rand van Den Haag naar het centrum leiden de mogelijkheid van P+R moeten bieden. In Rotterdam wordt gelet op de ontwikkelingen bij het CS van Schiedam.

### 2.1.2 Carpool



Carpoolen is effectief wanneer redelijk in het begin van de reis mensen met hun voertuigen bij elkaar kunnen komen om vanaf dat punt met één auto verder te reizen. Daarmee is dit middel vooral geschikt voor de opgangen bij snelwegen vanuit middelgrote en grote steden. Binnen kleine kernen wonen mensen zo dicht bij elkaar dat het niet lonend is om elkaar met de auto op een apart punt te ontmoeten. Even langsrijden is makkelijker en sneller. Daarbij komt dat de kernen te weinig inwoners hebben om voldoende gebruikers te herbergen waardoor de aanleg van aparte carpoolplaatsen bij de uitvalswegen niet te rechtvaardigen is. De enige carpoolplaats die binnen de Gemeente Westland ligt is de plek langs de N223 bij knooppunt Westerlee. Deze locatie wordt niet voor dit doel gebruikt en zal bij de reconstructie van de N223 vervallen.

Bij de Harnaschpolder langs de A4 ligt een dubbel-locatie die voorbereid is op de plaatsing van twee tankstations. Momenteel zijn het nog alleen parkeerplaatsen die, wegens het nog niet doortrekken van de A4, niet gebruikt worden voor de beoogde doelstelling. In de toekomst bieden deze plaatsen mogelijkheden voor carpoolafspraken.

## 2.2 Parkeernormen voor nieuwbouw

Het benodigd aantal parkeerplaatsen in een gebied is veelal afhankelijk van de functie van de gebouwde voorzieningen. Om recht te kunnen doen aan de parkeerbehoefte van de verschillende functies wordt onderscheid gemaakt in woon-, werk- en winkelgebieden. Elk van deze functies heeft een eigen piekmoment in het gebruik. Voor winkels ligt dit op de koopavond en zaterdag, voor woningen in de nacht en voor kantoren overdag op de werkdagen. Op andere momenten blijven veel van de parkeerplaatsen leeg, waardoor dubbelgebruik soms mogelijk is. Het blijkt dat het opnemen van deze normen in bestemmingsplannen al in een vroeg stadium van planontwikkeling duidelijkheid geeft over de toekomstige parkeersituatie.

Bij de uitvoering worden de parkeernormen soms ter discussie gesteld. Het is voor de ontwikkelaar goedkoper om bij herbouw of nieuwbouw te weinig of geen parkeervoorzieningen aan te brengen en de parkeerproblemen voor de toekomst op de gemeente af te wentelen. Het naderhand voorzien in parkeerplaatsen is echter altijd duurder en gaat ten koste van andere voorzieningen als groen en verblijfsplaatsen<sup>2</sup>. Het is dan ook noodzakelijk dat de normen strikt toegepast worden. Bij herbouw of functieverandering mag wel de hoeveelheid parkeerplaatsen die volgens oudere normen verplicht waren om aan te leggen, afgetrokken worden van het totaal te realiseren aantal parkeerplaatsen.

Voor de gemeente zijn vier juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

1. *Nota parkeernormen*;
2. *Bestemmingsplan*;
3. *Artikel 19 Wro-procedure*;

<sup>2</sup> In sommige gevallen is dit echter de enige mogelijkheid. Onder het kopje 'Parkeerfonds' (2.3.4) wordt beschreven wat de mogelijkheid is om een uitzondering te maken.



### 2.2.1 Nota parkeernormen

Het basisprincipe voor nieuwbouw, of het nu om kleinschalige of grootschalige projecten gaat, om woningen of bedrijven, is parkeren op eigen terrein. Dit is een trendbreuk welke zeker in de centra, die nu bijna volledig ingericht zijn op het parkeren langs de openbare weg, vraagt om creatieve oplossingen.

In het kader van de ontwikkelingskaders kernen zal een gebiedsgerichte benadering worden uitgewerkt waarbij de toetsing aan vrije parkeerplaatsen in de straat vervangen zal worden door een gebiedsgerichte toetsing. Daartoe wordt aan de hand van de parkeernormen voor het toekomstige totaal aan functies in een gebied het noodzakelijke aanbod bepaald om aan de vraag te kunnen voldoen. Dit wordt vergeleken met de aanwezige parkeerruimte en biedt bij nieuwe ontwikkelingen een betere verdeling van de nog vrije parkeerruimte dan wanneer straatsgewijs getoetst wordt. De mogelijkheid dat eerdere ontwikkelaars de vrije ruimte kunnen gebruiken en latere ontwikkelaars een tekort aan parkeren op eigen terrein moeten afkopen wordt hiermee voorkomen<sup>3</sup>.

De parkeernorm wordt bepaald aan de hand van drie factoren:

- a. de ligging van het betreffende perceel binnen de bebouwde kom
- b. de stedelijkheidsgraad van de gemeente Westland
- c. de functie van de nieuwe ontwikkeling

Na vaststelling van de nota parkeernormen zijn de, in bijlage 6 beschreven en onderbouwde parkeernormen voor de gemeente Westland intern van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen. De gelding voor derden moet dan nog in de bestemmingsplannen opgenomen worden.

### 2.2.2 Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure

Na vaststelling van de nota parkeernormen kunnen deze normen via een paraplu-besluit worden opgenomen in de oude bestemmingsplannen. In de bijbehorende toelichting op het bestemmingsplan dient uiteen te worden gezet op welke wijze de nota parkeerbeleid is toegepast in het bestemmingsplan. Een enkele verwijzing naar de nota parkeernormen in de bestemmingsplantekst volstaat hiertoe niet. In het bestemmingsplan kan opgenomen worden dat er ruimte wordt gereserveerd voor een eventuele toekomstige vrijstelling van de maximum parkeernorm. Hierdoor kan er in de toekomst zonder dat een wijziging op het bestemmingsplan nodig is, geanticipeerd worden op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen.

### 2.3.3 Bouwverordening

In de bouwverordening moet de parkeermaatvoering worden opgenomen. Hiermee kan er voor gewaakt worden dat er wel voldoende maar onbruikbare parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bouwplannen worden behalve op het aantal parkeerplaatsen altijd getoetst op het formaat van de parkeerplaatsen en de bereikbaarheid.

### 2.2.4 Parkeerfonds

De laatste decennia is er sprake van een toenemende parkeerdruk. Met name in de centra van de kernen is er steeds meer vraag naar parkeergelegenheid. Daarbij doet zich het feit voor, dat er regelmatig bouwverzoeken worden ingediend die niet in de eigen parkeerbehoefte kunnen voorzien<sup>4</sup>. Kan aan deze eis niet worden voldaan, dan kan onder voorwaarden ontheffing worden

<sup>3</sup> Zie ook 'Parkeernormering Gemeente Westland, hoofdstuk 8, blz 6.

<sup>4</sup> De bewoners/gebruikers van deze bouwwerken zouden dan na realisatie de parkeerdruk op de openbare ruimte verhogen. Zoals in subparagraaf 2.3.1 staat beschreven is er op dit punt een trendbreuk noodzakelijk. In sommige gevallen is deze eis echter niet te realiseren (bijvoorbeeld in autovrije voetgangersgebieden waar gebruikers het perceel niet met het voertuig kunnen bereiken).

verleend. De verplichting om parkeerplaatsen te realiseren kan in bepaalde gevallen worden overgedragen aan de gemeente. Om de kosten die de gemeente in een dergelijk geval moet maken voor de aanleg van openbare parkeerplaatsen te dekken en om rechtsgelijkheid tussen degene met en zonder ontheffing te krijgen, is de instelling van een parkeerfonds noodzakelijk. Ontheffing van de eis om parkeergelegenheid op eigen terrein aan te leggen wordt dan pas verleend, nadat de bouwer een bijdrage in het parkeerfonds heeft gestort. De specifieke opzet van het parkeerfonds wordt in bijlage 5 weergegeven.

### **2.3 Van maaiveld naar garages**

Met de verdichtingsopgave vanuit de greenportvisie zal ook een omslag in het parkeren moeten plaatsvinden. Het verdichten in de kernen heeft vooral kans door meerdere lagen boven elkaar te bouwen. Dit houdt tevens in dat er tussen de gebouwen niet meer voldoende ruimte is te vinden om te voldoen aan de parkeervraag. Het parkeren zal op dat moment ook in lagen opgelost moeten worden. Ofwel in een laag van het gebouw zelf (bijvoorbeeld als scheiding tussen winkels en wonen), ofwel in aparte parkeergarages. Vooral 's Gravenzande, Wieringen en Naaldwijk zullen hier in de komende jaren mee te maken krijgen. Daarbij liggen er goede kansen in een gebiedsgerichte aanpak bij een herstructurering van een centrum(deel).

Openbare parkeergarages vragen hoge investeringen waar in het geval van gratis parkeren geen directe opbrengsten tegenover staan. De winst ligt dan voornamelijk indirect in de waardevermeerdering van het winkelcentrum als geheel en een toegenomen bebouwbaar oppervlak. Invoering van betaald parkeren maakt parkeergarages op een directe manier rendabel (zij het na een lange aanlooperperiode) door de opbrengsten van het parkeren. Een extra voordeel is dat bij de realisering van een parkeergarage met betaald parkeren geen btw afgedragen hoeft te worden (ook al zijn de eerste zoveel uur gratis). Dit biedt een direct voordeel van 19% voor de ontwikkelaar.

Openbare parkeergarages zijn de vervanger van de parkeerplaatsen op straat<sup>5</sup>. Net als de parkeerplaatsen op straat mogen deze plekken nooit verkocht worden aan particuliere ondernemingen. De kosten uit de aanlooperperiode zijn in het verleden voor gemeenten een reden geweest om de parkeergarages te verkopen. Daarmee verkocht men niet alleen een investering welke op termijn door het verschaffen van de benodigde financiën vele parkeerproblemen had kunnen oplossen, maar ook (een aanzienlijk deel van) de invloed op het parkeerbeleid.

Vanwege de concentratie van parkeermogelijkheden in gebouwde voorzieningen verdienen deze extra aandacht als het gaat om de ontsluiting. Parkeergarages kunnen niet direct aan een doorgaande weg gevestigd worden omdat een eventuele wachtrij dan direct oponthoud op de doorgaande route zou veroorzaken. Er dient altijd gezorgd te worden voor een samenhang tussen de opstelruimte bij de toegang en een voldoende grote toegangscapaciteit zodat een eventuele wachtrij geen overig verkeer belemmert.

Waar combinaties worden gemaakt in het parkeren van bewoners en winkelbezoek dient er goed gelet te worden op de verhouding tussen privé parkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen in verband met de uitwisselbaarheid tussen gebruikers. Door het specifieke karakter van parkeergarages (afsluitbaar en registratie van het parkeren) is het goed mogelijk om voor

---

<sup>5</sup> Het bouwen van garages mag niet tot gevolg hebben dat er teveel parkeerplaats-loze buitenruimtes ontstaan. In dat geval worden sommige gebruikers namelijk tot parkeerovertredingen gedwongen. Te denken valt daarbij aan het laden-lossen of auto's welke niet in een parkeergarage mogen zoals auto's met een LPG-installatie.

bewoners altijd een minimum aantal parkeerplaatsen vrij te houden terwijl er toch een hogere uitwisseling onder winkelend publiek is te verkrijgen door het instellen van een maximale (gratis) parkeertijd. De complicerende factor is het bezoek van de bewoners doordat het raakvlakken met zowel winkelend publiek als bewoners heeft.

## 2.4 Regulering van het gebruik



Door prijsbeleid en/of het beperken van de aanwezige parkeervoorzieningen kan er gestuurd worden in het verkeer van en naar de winkelcentra. Vooral de grote steden proberen op deze manier zowel het verkeer langs de parkeerterreinen te leiden als het onnodige autoverkeer (recreatief winkelen) te beperken. Voorwaarde in deze benadering is de aanwezigheid van hoogwaardige alternatieve vervoerswijzen om mensen niet af te schrikken naar het centrum te komen. In het Westland met de diffuse verspreiding van het wonen buiten de bebouwde kom en de kleine kernen is het openbaar vervoer niet het volwaardige alternatief voor de auto zoals gewenst bij een dergelijke beperkende maatregel. Beperking van het parkeren als middel om het autogebruik te ontmoedigen zal leiden tot parkeeroverlast op omliggende locaties en een vermindering van de aantrekkingskracht van de centra.

### 2.4.1 Blauwe zone –versus- betaald

In de afgelopen jaren is meerdere keren gesproken over de invoering van betaald parkeren. Ten opzichte van een parkeerschijfzone heeft het betaald-parkeren-regiem een sterk pluspunt. Controle op het parkeren krijgt bij fiscalisering zijn eigen opbrengsten waardoor de kosten van de controle gedekt kunnen worden en er frequenter gecontroleerd kan worden. Door de controle neemt de uitwisseling van parkerende bezoekers toe. Dit effect wordt minder goed bereikt met een parkeerschijfzone door de duurdere en daardoor minder intensieve controle. Betaald parkeren heeft echter meer (bedoelde en onbedoelde) bijeffecten die hier op een rij worden gezet.

*Schematisch overzicht voor/nadelen parkeerschijfzone versus betaald parkeren:*

Voordelen	Nadelen
<b>parkeerschijfzone</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- goedkoop in te voeren</li> <li>- goedkoop te onderhouden</li> <li>- Alleen langparkeerders wijken uit naar alternatieve locaties<sup>6</sup>.</li> <li>- Publieksvriendelijk</li> <li>- goede concurrentieverhouding met andere centra</li> <li>- Bij voldoende alternatieven voor bewoners geen ontheffingen/vergunningen nodig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoge controlekosten zonder opbrengsten<sup>7</sup></li> <li>- Geen beperking mogelijk aan tijdsduur gehandicaptenparkeren</li> <li>- Noodzaak tot attentiecampagnes</li> </ul>
<b>betaald parkeren</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- opbrengsten vanuit parkeerplaatsen exploitatie.</li> <li>- Opbrengsten vanuit parkeercontrole ter dekking van de handhaving</li> <li>- Door tariefstelling sturing naar alternatieve locaties (parkeergarages) mogelijk</li> <li>- Stijging gebruik fiets en bus t.o.v. auto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cordon van vergunninghoudersgebieden nodig</li> <li>- veel administratieve werkzaamheden</li> <li>- weinig draagvlak bij gebruikers, bewoners</li> <li>- hoge investeringskosten</li> <li>- Polarisering parkeertekort in centrum</li> </ul>

Het effect van beide maatregelen op het gebruik van de auto door bezoekers (het gebruik van parkeerbeleid als mobiliteitsinstrument) komt alleen naar voren indien in de omgeving van de gereguleerde zones geen alternatieve parkeergelegenheid is. Ofwel omdat er fysiek geen

<sup>6</sup> Uit een onderzoek gehouden in 2001 kwam naar voren dat gemiddeld 14% van de parkeerders langer dan 2 uur zich in het centrum van Naaldwijk bevindt. Deze 14% neemt daarmee 44% van de beschikbare parkeerplaatsuren in bezit. Door een strengere controle kan de uitwisselingsfactor sterk verhoogd worden terwijl de parkeerdruk in de omliggende woonwijken slechts met 70 parkeerders stijgt.

<sup>7</sup> Dit nadeel vervalt wanneer de bestuurlijke boete is ingevoerd.

parkeergelegenheid (beschikbaar) is, ofwel omdat tot op ruime afstand van de zone (1 kilometer of meer) een vergunningstelsel geldt dat streng gecontroleerd wordt. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, dan zal men kiezen om of met een ander vervoermiddel te reizen of een andere bestemming te kiezen. Voor de parkeerschijfzone geldt dit alleen voor langparkeerders (werknemers). In een gebied met betaald parkeren geldt dit voor werknemers en bezoekers. Zonder cordon rond een gereguleerde zone zullen de parkeerders uitwijken naar de parkeerplaatsen aan de randen. Indien hier voldoende vrije plaatsen beschikbaar zijn op aparte parkeerterreinen dan is er weinig aan de hand. Veel vaker komt het voor dat er in omliggende woonwijken geparkeerd wordt waardoor er op koopavonden en zaterdagdagen parkeeroverlast in de woonwijken ontstaat.

Algemeen uitgangspunt is dat regulering beperkt dient te worden tot die instrumenten die noodzakelijk zijn om het doel te bereiken.

Omdat:

- een parkeerschijfzone alleen geldt voor de parkeerders in de zone;
- geen noodzaak schept tot invoering van een vergunningstelsel in de omliggende wijken;
- publieksvriendelijker is dan betaald parkeren;
- en de uitwisseling met beide systemen evengoed geregeld wordt,

is er momenteel geen aanleiding om in één van de kernen over te gaan tot de invoering van betaald parkeren. In de toekomst kan voor het winkelcentrum in Naaldwijk deze ontwikkeling noodzakelijk zijn om investeringen in parkeeroplossingen financieel haalbaar te maken. Vooralsnog blijft het betaald parkeren bij de drie strandopgangen (zie paragraaf 3.4) de enige vorm binnen de gemeente.

## 2.5 Handhaving

Parkeerregulering, ongeacht of het om een parkeerschijfzone of om betaald parkeren gaat, werkt niet zonder handhaving. Er zijn 3 soorten overtredingen waarop gecontroleerd moet worden:

1. parkeerovertreding, wat problemen oplevert voor de doorstroming en/of veiligheid;
2. 'te lang parkeren' in parkeerschijfzones;
3. 'te lang parkeren' bij betaald parkeren.

Momenteel worden de controles onder 1 en 2 door de politie en/of BOA's<sup>8</sup> uitgevoerd. Het handhaven van parkeren is een deeltaak van zowel de politie als de BOA's en gebeurt door enerzijds voorlichting anderzijds het opleggen van boete in het kader van de Wet Mulder (Mulderfeiten). Doordat binnen de politie de prioriteiten anders worden verdeeld dan voor parkeren berust de handhaving voor het grootste deel bij de BOA's. Binnen de afdeling Veiligheid, handhaving en brandweezorg (VHB) zullen prioriteiten voor verkeershandhaving worden gesteld. Voor een effectieve controle dient er ruwweg één fte per 400 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Met 1245 parkeerplaatsen in een blauwe zone komt dat neer op 3 fte aan controlerend personeel. De controle onder 3. gaat uit van het principe van fiscalisering. Parkeergeld is daarin een belasting welke vooraf betaald moet worden om te mogen parkeren. Bij het niet voldoen aan de belastingplicht kan een naheffing opgelegd worden. Deze manier van handhaving kan geheel door de gemeente uitgevoerd worden. Behalve door middel van financiële maatregelen als het opleggen van een boete of naheffing kan er ook fysiek ingegrepen worden indien de situatie hierom vraagt en de mogelijkheid hiertoe vooraf door de gemeente is geregeld. Hierop gaat de volgende paragraaf in.

---

<sup>8</sup> Bevoegd Opsporings Ambtenaar, aangesteld vanuit de gemeente.

### 2.5.1 Wegsleepregeling en wielklem

Op basis van de verkeerswetgeving kan een gemeentelijk besluit genomen worden over de toepassing van de wielklem en wegsleepregeling. In de huidige wetgeving kan er weggesleept worden in het kader van doorstroming, verkeersveiligheid en bij invalidenparkeerplaatsen. Een wielklem heeft het omgekeerde effect en is juist bedoeld om een voertuig te immobiliseren en is daarmee eerder een sanctie dan een oplossing. De werking van de wielklem ligt vooral in de afschrikwekkende werking en is een effectiever middel bij het niet betalen van parkeergeld dan het oplossen van problemen op de eerder genoemde problemen.



In het verleden waren er afspraken tussen de gemeenten en de politie over de handhaving van de wegsleepregeling. Deze afspraken zullen nu tussen de Gemeente Westland en de politie opnieuw bevestigd moeten worden. Eerst dan kunnen verkeersgevaarlijke situaties, die ontstaan door geparkeerde voertuigen, snel aangepakt worden. Het voordeel van een wegsleepregeling is dat er door de gemeente exact kan worden aangegeven wanneer er weggesleept kan worden en op welke lokaties. Uit navraag bij de Afdeling VHB, team Toezicht, controle en inspectie, is gebleken dat in Westland het aantal wegsleepbare situaties slechts sporadisch voorkomt. Dit lage aantal, gezien in verhouding met de noodzakelijke organisatie, juridische aspecten en daarbij behorende kosten zijn echter van dien aard dat er geen aanleiding is om een besluit te nemen over de toepassing van de wielklem of wegsleepregeling.

### 2.6 Conclusies:

- Bij gebiedsontwikkelingen in het kader van herstructurering dient het parkeervraagstuk een integraal onderdeel van de planvorming te zijn.
- De toetsing aan vrije ruimte in het openbaar gebied zal gebiedsgewijs en niet straatsgewijs uitgevoerd worden. Daarbij wordt een koppeling gemaakt met de ontwikkelingskaders kernen.
- Er zal niet actief ingezet worden op P+R voor het eigen grondgebied. Wel worden ontwikkelingen in Den Haag en Rotterdam ondersteund.
- Er zal niet actief ingezet worden op de realisatie van carpoolplaatsen. Wel wordt de ontwikkeling langs de A4 gesteund.
- De parkeernormen worden aangepast aan de eisen van de tijd.
- Er wordt een parkeerfonds ingesteld.
- Parkeergarages moeten in handen blijven van de gemeente om voldoende grip op het parkeerbeleid te houden.
- Parkeergarages mogen niet direct aan een doorgaande weg ontsloten worden maar moeten wel goed bereikbaar zijn.
- Er wordt geen betaald parkeren op maaiveld niveau ingevoerd.
- Er zal geen gebruik gemaakt gaan worden van een wegsleepregeling of wielklemregeling.

## 3 Parkeren per locatie

### 3.1 Centra



Voor het goed functioneren van winkelgebieden is de aanwezigheid van voldoende parkeerruimte in de directe omgeving essentieel. Uit onderzoek is gebleken dat automobilisten hun parkeergedrag afstemmen op hun koopgedrag. Bij buurtwinkelcentra is meestal sprake van een beperkt aantal gerichte aankopen waarbij een korte parkeerduur voldoende is. Deze automobilisten zoeken een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de betreffende winkel. Wil men echter langer gaan winkelen dan wordt de voorkeur gegeven aan parkeren in een garage of op een parkeerterrein. Een grotere loopafstand wordt daarbij geaccepteerd. In de winkelcentra worden de parkeerplaatsen door diverse

gebruikersgroepen benut. Bewoners, bezoekers en werknemers zoeken allen een plaats. Doordeweeks is dit in het algemeen geen probleem. Dat is het wel op koopavonden en zaterdagen als de drie groepen tegelijkertijd in het centrum zijn. Er is dan minimaal dubbelgebruik mogelijk van de parkeerplaatsen. Om het centrum beter bereikbaar te maken voor winkelend publiek kunnen er aparte plaatsen voor kortparkeerders gereserveerd worden. De huidige parkeerschijfzones zijn een dergelijke vorm van reservering. Deze plaatsen dienen makkelijk vindbaar te zijn en een grote mate van beschikbaarheid van een parkeerplaats te bieden. De centra Naaldwijk en Wateringen hebben momenteel de meeste aantrekkingskracht en dat is te merken in de vraag naar parkeerplaatsen.

In de centra met een groot aaneengesloten parkeerregime ontstaat er een probleem voor de bewoners. In de directe omgeving is er overdag en op koopavonden geen mogelijkheid meer om in de omgeving van het huis te parkeren. Voor de inwoners van de centra die midden in de parkeerschijfzone wonen, zal onderzocht gaan worden of zij een ontheffing van de parkeerschijfzone kunnen krijgen.

Vanuit het actieprogramma economische zaken komt naar voren dat de centra zich in de komende jaren conform trends in de markt zullen ontwikkelen en geen grote schoksgewijze groei of krimp zullen doormaken. Deze keuze houdt in dat Naaldwijk een zekere voorhoede positie behoudt. Wel zullen centrumplannen die in ontwikkeling zijn doorgezet worden wat kansen biedt ten aanzien van de parkeerdruk. Daarbij zijn er kansen voor de gebiedsontwikkelingen. Vanuit het parkeerfonds kan er een bijdrage aan oplossingen geleverd worden.

Voor het centrum van Naaldwijk is er voor de toekomst de mogelijkheid om een verbetering aan te brengen indien een nieuw gemeentehuis aan de kant komt waar nu een tekort aan bezoekersplaatsen ligt. Door de verdeling in aanwezigheidsmomenten kan er bij een juiste inrichting een goed dubbelgebruik gemaakt worden van de aan te leggen parkeerplaatsen. Door de weeks kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor de medewerkers. Op koopavonden en in het weekend zijn deze afwezig en kunnen de parkeerplaatsen voor het winkelend publiek ingezet worden. Indien er voor het nieuwe gebouw een overmaat aan parkeren gerealiseerd kan worden, dan kan dit ook voor de omgeving een kwaliteitsimpuls betekenen door een mooiere inrichting (in plaats van) van het parkeren op maaiveldniveau. Voor de parkeergarage 'de tuinen' is een verbetering van het gebruik mogelijk indien de opgang van de garage verbeterd wordt. Een tweede opgang verkleint de wachttijd voor de garage zodat mensen sneller naar binnen kunnen en het verkeer op de Secretaris Verhoeffweg niet meer gehinderd wordt door wachtende auto's.

### 3.1.1 Onderlinge afstemming van de parkeerschijfzones in de kernen



Om de uitwisseling van bezoekers op de parkeerplaatsen in winkelcentra te verhogen zijn in het verleden in 5 winkelcentra parkeerschijfzones aangelegd. Het gaat hierbij om 's Gravenzande, Naaldwijk, Monster, Poeldijk en Wateringen. Vanuit de winkeliersvereniging Honselersdijk is de wens uitgesproken om op de Dijkstraat ook een gedeelte aan te wijzen tot parkeerschijfzone. Ook zijn er enkele losse plaatsen aangewezen voor gebruik met een parkeerschijf bij een aantal apotheken en een postkantoor. De diverse locaties zijn op dit moment nog niet afgestemd op elkaar voor wat betreft geldingstijden en toegestane parkeerduur<sup>9</sup>. Voor de toekomst dient hier toegewerkt te worden naar één uniforme regeling voor het gehele Westland.

Daarbij wordt voor de losse plaatsen toegewerkt naar een parkeerduur van een half uur. Dit is het feitelijk nu al door de wettelijk toegestane afronding van de begintijd op halve uren. De venstertijden worden aangepast aan de openingstijden van de locaties. Doordat de borden direct bij de parkeerplaatsen staan is een afwijking hierin toch kenbaar aan de gebruikers. Dit geldt ook voor de parkeerschijfstrook aan de Geestweg te Naaldwijk. Het gaat hier om een kleine strook van 12 parkeerplaatsen in één rij voor de lokale detailhandel. Daarom kan deze strook een afwijkende parkeertijd hebben. Voor de zones ligt dit anders omdat men vanaf de parkeerplaatsen de borden met informatie niet meer kan zien. Uniformiteit door de gemeente heen voorkomt dan fouten. Voor de parkeerschijfzones zijn de begin- en eindtijden ruwweg aan de winkeltijden gekoppeld. In de centra verloopt de parkeerdruk volgens een vast patroon met de piek tussen 14:00 en 15:00 uur. Tot 11 uur blijft het rustig. Met een parkeerduur van 2 uur en een begintijd van 9 uur geeft dit de bewoners tot 11 uur 's ochtends om de 's avonds geparkeerde auto te verplaatsen. Een parkeerschijfperiode van 9:00 tot 18:00 voldoet vanuit dit oogpunt voor alle dagen behalve de koopavond. Dan blijft het tot de sluitingstijd van de winkels druk. Om die reden wordt voorgesteld om per kern op de koopavond de periode te laten duren tot 21:00 uur.



De toegestane parkeerduur loopt van 1 uur in het centrum van Monster tot 2 uur in het centrum van Naaldwijk. In 's Gravenzande en Wateringen ligt de parkeerduur op 1,5 uur. In de praktijk blijkt in Naaldwijk 71% van de bezoekers korter dan 1 uur te parkeren. 15% staat tussen de 1 á 2 uur geparkeerd. De rest behoort tot de langparkeerders met meer dan 2 uur. Deze resultaten zijn besproken met de detailhandel uit de kernen. Vanuit de detailhandel is er de wens om wel de uitwisseling te verhogen, maar toch ook een zo publieksvriendelijke instelling te hebben. Voorgesteld wordt daarom om tot een uniforme toegestane parkeerduur van 2 uur te komen. De bezoeker die in het centrum van Naaldwijk alsnog behoefte heeft aan een langere parkeertijd kan terecht in de parkeergarage boven 'De Tuinen'.

Door de gemeente en het jaar heen vinden er op wisselende momenten in de kernen koopzondagen plaats. Door de aanpassing van de winkeltijdenwet is het begrip koopzondag vervallen en kan niet meer gebruikt worden in de regeling van de parkeerschijfzone. Daarmee is ook de mogelijkheid tot het reguleren van de parkeerduur op specifieke 'koop'zondagen vervallen. In een centrum als Naaldwijk worden er slechts 6 van de mogelijke 52 zondagen gebruikt als koopzondag. Omdat het voor de bewoners in het gebied een nieuwe beperking in de parkeermogelijkheden betekent indien de parkeerschijfzone voor alle zondagen wordt ingesteld, wordt er voor de koopzondagen geen bepaling in de nieuwe parkeerschijfregeling opgenomen.

<sup>9</sup> Zie bijlage 3 overzicht diversiteit parkeerschijfzones.

### 3.1.2. Laad en loszones

Bij laad- en loszones mag men alleen parkeren voor het onmiddellijk laden/lossen van goederen en/of personen. Het is niet toegestaan om het voertuig te parkeren. Hierdoor komen de medewerkers van bedrijven in de problemen wanneer de bij de goederen behorende administratieve kant afgehandeld dient te worden. Formeel dient het voertuig dan eerst ergens anders geparkeerd te worden. Dit levert vaak een onwerkbaar situatie op. Om voor dit probleem een oplossing te maken, kunnen bedrijven een ontheffing verkrijgen om één auto gedurende korte tijd op de laad/loszone van het bedrijf te laten staan. Op deze manier is er de mogelijkheid voor kort overleg of afhandeling van de administratie. De ontheffing wordt alleen verstrekt indien aangetoond is dat parkeeralternatieven in de nabije omgeving ontbreken of regelmatig niet beschikbaar zijn vanwege een hoge parkeerdruk. Doordat de ontheffing slechts een korte tijd geldt (middels een parkeerschijf), komt de functie van de laad/loszone niet in gevaar.

## 3.2 Woonwijken

### 3.2.1 Ontwikkelingen van verleden naar toekomst

Door de jaren heen hebben verschillende vervoerswijzen in het Westland de hoofdtoon gevoerd. Na eeuwen gevuld met het gebruik van handkarren en platbodems (met de 'Westlander' als meest karakteristieke voorbeeld) werd aan het begin van de vorige eeuw de fiets het belangrijkste transportmiddel voor personenvervoer. Ook de stoomtram van Den Haag naar Vlaardingen via Naaldwijk nam een belangrijke plaats in. Langzaam aan begon de vrachtwagen aan zijn opmars. In de jaren 60 begon de auto aan de opmars als hét vervoermiddel van de toekomst. Dit gebruik van de diverse vervoerswijzen heeft zijn weerslag gehad in de huizen- en stratenbouw. In de jaren 30 van de vorige eeuw werden vooral kleine woningen in smalle straten gebouwd om een bevolkingsgroep te herbergen waarvan men niet kon vermoeden dat deze ooit auto's zou bezitten. In de jaren 50/60 werd om tegemoet te komen aan de woningnood, vooral in de hoogte gebouwd waardoor de hoeveelheid straat per woning relatief laag werd. Nog steeds ging dit om een bevolkingsgroep waarvan men niet vermoedde dat deze veel auto's zou gaan bezitten. In de jaren 70 ging men terug naar de rijtjeshuizen met woonerven parkeren in carports en garages. Hiervan zijn in de loop der tijd vele omgevormd tot tuin, respectievelijk extra woonruimte. In de jaren 90 kreeg dit een vervolg zij het dat het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein werd gerealiseerd en het openbare gebied (groen en grijs) zo beperkt mogelijk werd gehouden. De nieuwste ontwikkeling in de kernen is de ontwikkeling van appartementen met privé parkeergarages. Door de groeiende parkeerbehoefte wordt de kwaliteit van de woonomgeving sterk gedomineerd door de aanwezigheid van de auto. Voor groen en speelruimte in de directe nabijheid van de woning is steeds minder plaats. In het verleden is beleid ontwikkeld om het tij te keren met a, b en c woonlocaties waarbij autovrije, autoarme en autogerichte woonomgevingen werden ingericht. Ook door middel van initiatieven als autodate (het met meerdere gezinnen gebruiken van 1 auto) moest de behoefte aan parkeerplaatsen beperkt blijven. In de praktijk is echter gebleken dat bij een te krappe aanleg van parkeervoorzieningen tijdens de ontwikkeling van een plan het vaak het groen en de speelruimtes (de kwaliteiten van de wijk) zijn die opgeofferd worden. Alleen met toepassing van een goede parkeernorm<sup>10</sup> kunnen dit soort ontwikkelingen ingeperkt worden.

Daarom zullen voor de toekomst voorbeelden van woongebieden worden bekeken waarin geparkeerd wordt onder tuindekken, openbaar gebied of op enige afstand van de woning. Dergelijke voorbeelden zullen worden ingebracht in het overleg met marktpartijen en woningcorporaties waarbij het streven is om een gedifferentieerd woonmilieu te bieden waarin ook

---

<sup>10</sup> Zie bijlage 6 Parkeernormering Gemeente Westland



woningaanbod is waarbij de geparkeerde auto niet de woonomgeving domineert. Ook hier geldt weer wat eerder al gesteld is over het gebruik van parkeergarages in paragraaf 2.2.

Voor de nabije toekomst moet er bij conventionele bouwplannen op gelet worden dat er voldoende openbare ruimte overblijft tussen de uit te geven percelen opdat in de toekomst de wijk mee kan groeien met de behoefte van de bewoners. In een bepaalde fase zal de voorkeur uitgaan naar speelveldjes, in een andere fase naar parkeerplaatsen of groen. Door niet voor alles het minimum te kiezen maar een overmaat te houden kan in de loop van de tijd tussen de bestemmingen uitgewisseld worden. Ook bij de herstructurering van een woonwijk zijn er mogelijkheden om dit soort wisselgebieden te creëren.



### 3.2.2 Belanghebbendenparkeren Ter Heijde



In de zomer van 2006 is, net als in voorgaande jaren, een aanzienlijk deel van de in Ter Heijde aanwezige parkeervakken gereserveerd voor inwoners van Ter Heijde. De maatregel is nodig om de parkeerdruk in het dorp, vooral tijdens mooie zomerdagen, voor de bevolking van Ter Heijde in goede banen te leiden. Het is niet de bedoeling om via dit systeem van belanghebbendenparkeren voor iedere inwoner van Ter Heijde een eigen parkeerplaats voor de deur te creëren. Wel wordt hiermee beoogd dat iedere inwoner binnen redelijke afstand van de woning een parkeerplaats kan vinden.

Het belanghebbenden parkeren kent momenteel een looptijd van 15 mei tot 15 september 2005, van 08.00 tot 20.00 uur. Een en ander is geregeld in de 'Verordening belanghebbenden parkeren Ter Heijde aan zee 2006' en bijbehorend aanwijzingsbesluit.

### 3.3 Bedrijventerreinen

Ook op bedrijventerreinen neemt het parkeren een groot deel van de beschikbare (schaarse) ruimte in. Daarbij spelen ook problemen als het parkeren van grote voertuigen uit paragraaf 5.1 en het te koop aanbieden van auto's langs de openbare weg. Op de meest moderne terreinen worden vanwege deze redenen geen openbare parkeerplaatsen meer aangelegd. De noodzaak dat de bedrijven voldoen aan de parkeernormen uit subparagraaf 2.3.1. om over voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein te beschikken, wordt daarmee zeer stringent. Een parkeerfonds kan immers door de uitsluiting van openbare parkeerplaatsen hier geen uitkomst meer bieden. De oudere terreinen kennen wel openbare parkeerplaatsen maar hebben daardoor ook te maken met bovengenoemde parkeerproblemen. Daarbij komt de ontwikkeling dat op de oudere bedrijventerreinen een verschuiving richting dienstverlening zichtbaar is met een bijbehorende grotere parkeerbehoefte.

#### 3.3.1 Vervoermanagement

Problemen rond de bereikbaarheid zijn niet alleen een probleem van de overheid. Het bedrijfsleven heeft ook een eigen verantwoordelijkheid. Deze verantwoordelijkheid kan tot uiting komen in vervoersmanagement. Vervoersmanagement is een instrument, met name voor bedrijven, om de bereikbaarheid te verbeteren door te sturen in de mobiliteit van de werknemers en de bezoekers. Vervoersmanagement behelst meerdere maatregelen zoals bijvoorbeeld flexibilisering van de arbeidstijden (niet allemaal tegelijk beginnen), telewerken, fietsen (een fiets

van de zaak beschikbaar stellen, aanleggen van goede fietsparkeervoorzieningen) en specifiek parkeerbeleid. De gemeente wil het vervoersmanagement stimuleren en heeft hierin een voorbeeldfunctie. Het vervoersmanagement hangt bij de verdere uitwerking en concretisering als instrument sterk samen met het parkmanagement. Dit is een pakket aan maatregelen onder meer op het gebied van onderhoud en veiligheid. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat de locaties nu en op langere termijn aantrekkelijk, duurzaam en kwalitatief hoogwaardig blijven. Essentieel voor het vervoersmanagement is de potentiële vraag naar parkeerruimte bij de verschillende locaties. Door de verschillende soorten branches kan de parkeernormering per locatie verschillen. Op basis van de locatie kan een maximale parkeernorm worden vastgesteld. De mobiliteitsprofielen van alle bedrijven tezamen zou binnen het bereikbaarheidsprofiel moeten passen. Vóór vestiging zullen bedrijven hun parkeerbehoefte moeten beschrijven en onderbouwen met een vervoersplan. Als gevraagd wordt om uitbreiding van parkeercapaciteit is niet alleen de aard van het bedrijf bepalend maar dient ook sprake te zijn van vervoersmanagement. Bij vervoersmanagement wordt voor ieder bedrijf een analyse gemaakt van de vervoerbewegingen van werknemers en goederen. Op basis van de analyse wordt het bedrijf geadviseerd hoe de vervoersstromen het best georganiseerd kunnen worden. Ook kan gedacht worden aan de reservering van parkeerplaatsen uitsluitend voor ambulant personeel, carpoolers en extern bezoek. Van belang is dat de vastgelegde afspraken meetbaar en controleerbaar zijn. De bedrijven kunnen zelf of collectief via de parkmanagementorganisatie de uitvoering ter hand nemen.

### 3.4 Aan het strand

Langs het strand van de Gemeente Westland liggen 3 grote betaalde parkeerterreinen:

- Molenslag
- Vlugtenburg
- Beukel

Deze parkeerterreinen hebben elk ongeveer 1000 parkeerplaatsen en zijn ingericht om het wildparkeren van strandgasten tegen te gaan. De exploitatie van de parkeerterreinen vindt plaats door particulieren welke hiervoor aan de Gemeente Westland huur betalen.

De exploitanten zijn voor de tarieven formeel afhankelijk van gemeente. De grond is eigendom van het Hoogheemraadschap van Delfland. Hiervoor betaalt de Gemeente Westland precario aan het Hoogheemraadschap. Het betaald parkeren is historisch gegroeid om de huurprijs/precariorechten van de terreinen te betalen en zo een deel van de strandexploitatie te dekken. Ten aanzien van de opgang Beukel zijn er ideeën om het parkeerterrein terug te vormen tot natuur. Zonder goed alternatief kan er echter door wildparkeren juist meer schade aan de natuur en omgeving toegebracht worden. Daarom wordt vastgehouden aan het voortbestaan van deze parkeerplaats voor de eerstvolgende 10 jaar of zoveel eerder als de kustontwikkeling plaatsvindt met een goed parkeeralternatief.



Er is één onbetaalde parkeerplaats in Ter Heijde met 150 parkeerplaatsen aan de Strandweg. In de winter wordt dit terrein voornamelijk gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens en de opslag van de onderkomens voor de strandpaviljoens, reddingsbrigade en surfvereniging. Het parkeren van vrachtwagens leidt geregeld tot klachten over trillings- en geluidsoverlast. Om de overlast van het strandparkeren in Ter Heijde te beperken geldt rond dit terrein een parkeervergunningstelsel. Meer hierover in de paragraaf belanghebbendenparkeren.

Ten noorden van de opgang Molenslag is de opgang Schelpenpad. Hier is geen parkeerterrein en geldt een parkeerverbod voor de bermen van 1 april en 1 oktober. Ook de opgang Arendsduin heeft geen parkeerplaatsen. Beide opgangen bieden toegang tot rustige gezinsstranden.

Voor het overgrote deel van het jaar bieden de parkeerplaatsen (meer dan ) voldoende gelegenheid tot het parkeren van de auto nabij het strand. Ongeveer 20 keer per jaar is het weer zo verlokkelijk dat er een te grote stroom bezoekers vanuit het Westland, Den Haag en Rotterdam naar het strand trekt. Dit levert vooral op de Maasdijk en de Galgeweg-Naaldwijkseweg lange files op. Daarbij is het extra frustrerend voor de mensen die na de files op deze wegen erachter komen dat de parkeerterreinen inmiddels vol zijn. Hun enige optie is dan om onverrichter zake te keren of nog langer in de file te staan om een andere parkeerplaats te proberen. Een verwijzingssysteem aan het begin van de Galgeweg en de Maasdijk kan hier preventief aan helpen. Een dergelijke systeem dient gevoed te worden met elektronisch verkregen informatie over actuele parkeergegevens.

Voor de toekomst komt er een onderzoek om de parkeerterreinen vanuit de gemeente te exploiteren door middel van een elektronisch betaalsysteem. Dit biedt twee voordelen. Enerzijds kunnen de exploitatiekosten van de parkeerterreinen verlaagd worden. Anderzijds biedt het systeem de mogelijkheid om door prijsbeleid en dynamische verkeersinformatie de parkeerders te sturen.

### **3.5 Conclusies**

- Onderzocht zal worden of bewoners in een parkeerschijfzone een ontheffing kunnen krijgen.
- Onderzocht zal worden of er dubbelgebruik mogelijk is van de parkeerplaatsen bij een nieuw te realiseren gemeentehuis.
- De toegang tot parkeergarage de Tuinen dient verbeterd te worden.
- De parkeerschijfzones zullen geüniformeerd worden.
- In nieuwe woonwijken dient een uitwisselingsmogelijkheid tussen groen, parkeren en speelruimte opgenomen te worden.
- Bij herstructurering leidt een integrale aanpak in combinatie met de toepassing van het parkeerfond tot een vergroting van de parkeeroplossingen.
- De gemeente zal zowel intern als extern vervoersmanagement bevorderen.
- De parkeergelegenheid bij slag Beukel blijft bestaan.
- De mogelijkheid van automatische exploitatie van de parkeerterreinen aan het strand zal onderzocht worden.

## 4 Parkeren voor doelgroepen

### 4.1 Vrachtwagens



Ten aanzien van het beleid zijn in het verleden al uitspraken gedaan die hier bekrachtigd worden. Kort samengevat komt het op het volgende neer: *te komen tot een kostenneutraal handhaafbaar parkeerverbod van vrachtwagens in alle kernen van Westland, om zo de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen te vergroten.*

Hiertoe is gekomen door de overlast die ervaren wordt als het gaat om het parkeren van grote voertuigen (niet alleen vrachtwagens) in de woonstraten van de bebouwde kom

#### 4.1.1 Overlast

Het parkeren van vrachtwagens in woonwijken levert op drie manieren overlast op:

1. De straten en parkeervakken zijn er niet op berekend waardoor de doorgang belemmerd kan worden. Dit is behalve hinderlijk ook gevaarlijk indien dit de doorgang aan hulpdiensten belemmert;
2. De vrachtwagens nemen parkeervakken in beslag (meestal meerdere tegelijkertijd) in gebieden waar de parkeerdruk al hoog is;
3. Het opstarten in en rijden door woonstraten levert geluids- en stankoverlast op voor omwonenden.

Dit laat onverlet dat het parkeren van vrachtwagens op bedrijventerreinen ook tot de nodige overlast kan leiden.

#### 4.1.2 APV

De maatregelen gericht op het verminderen van overlast door het parkeren van vrachtwagens zijn geregeld in de APV onder de noemer parkeerexcessen. Let wel dat het hier gaat om het parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter. Aanvullend op het APV is begin 2006 het aanwijzingsbesluit Vrachtwagenparkeren vastgesteld waarin de plaatsen waar het parkeren schadelijk is voor het uiterlijk of ongewenst i.v.m. de parkeerdruk zijn aangewezen.

In augustus 2005 is door het college een besluit genomen over de ontwikkelingsrichting van het vrachtwagenparkeren. Daarin is vermeld dat:

- voor alle kernen zal een verbod voor vrachtwagens gaan gelden conform de APV en zullen alternatieven worden geboden. Het toepassen van het profijtbeginsel in prioriteit voor de vrije rijders;
- de onofficiële plaatsen op al gerealiseerde terreinen worden geformaliseerd;
- strengere handhaving parkeerverbod kernen na invoering bestuurlijke boete;
- Vrachtwagenparkeren vindt in beginsel plaats op eigen terrein en voor eigen kosten;
- daarom bij exploitatie voorkeur voor verhuur aan 'vrije rijders' zonder terrein;
- invoering exploitatie (verhuur) parallel aan strengere handhaving en betere voorzieningen;
- waar nodig wordt de veiligheid verbeterd waarbij de kosten opgenomen worden in de huurprijs;
- op termijn uitbreiding vrachtwagenparkeren nabij Maasland op kostenneutrale wijze.

#### 4.1.3 Locaties

Om geschikt te zijn als locatie voor het vrachtwagenparkeren, dienen nieuwe locaties aan de volgende criteria te voldoen:

- het parkeerterrein moet voldoende capaciteit hebben;
- het terrein moet goede toegangswegen hebben;
- het terrein moet voldoende verlicht zijn;
- het terrein moet binnen een beperkte straal van de bebouwde kom liggen;
- het terrein moet voldoende faciliteiten bieden om privé vervoermiddelen te stallen;
- het terrein moet voldoen aan bepaalde milieueisen.

#### 4.1.4 Doelgroep

In eerste instantie zijn de nieuwe parkeerplaatsen voor grote voertuigen van rijders zonder bedrijf bedoeld. Bedrijven met eigen grond dienen in beginsel op deze eigen grond voldoende parkeergelegenheid te creëren.

### 4.2 Recreatieve voertuigen

In de APV is in artikel 5.1.5. het hebben of houden van recreatieve voertuigen op de openbare weg geregeld.

Het is niet toegestaan om recreatieve voertuigen, waaronder aanhangwagens, caravans, campers e.d. langer dan 3 dagen op de openbare weg te houden. Deze maatregel is gericht op het beschikbaar houden van parkeerplaatsen ten behoeve van het parkeren van auto's. Het risico ontstaat anders dat mensen hun recreatievoertuig op de weg in plaats van op een reguliere plaats gaan stallen.

Tevens kan het college plaatsen aanwijzen waar het parkeren van recreatievoertuigen in het geheel is verboden in verband met het uiterlijk aanzien van de gemeente<sup>11</sup>.

Deze plaatsen dienen in een aanwijzingsbesluit kenbaar gemaakt te worden. Voor wat betreft de onderbouwing van het parkeerverbod in verband met de parkeerdruk zal eerst de resultaten van het parkeeronderzoek afgewacht moeten worden. In ieder geval kan gesteld worden dat een dergelijk verbod alleen binnen de bebouwde kom zal gaan gelden.

Het verbod tot parkeren in verband met het uiterlijk aanzien is gebaseerd op het monumentale karakter van sommige straten in de Gemeente Westland. Te denken valt dan onder andere aan het Wilhelminaplein te Naaldwijk en 't Plein te Wateringen.

### 4.3 Taxi's



Op het moment dat de taxi's in het Westland niet in bedrijf zijn, staan ze geparkeerd op de eigen terreinen van de diverse taxi-ondernemingen. Wanneer de taxi wel in bedrijf is, is deze onderweg of start vanuit de vestiging. Voor het parkeerbeleid gaat het dan ook alleen over de standplaatsen. In het Westland zijn er 4 standplaatsen op één locatie.

Deze plaatsen liggen voor de uitgangsgellegenheid Teejater in Naaldwijk en gelden alleen op de zaterdagavond. Deze plaatsen vervullen een belangrijke rol in het afvoeren van het uitgaanspubliek. Er is een spanningsveld tussen enerzijds de behoefte aan meer standplaatsen op deze locatie om het publiek sneller af te kunnen voeren en anderzijds de krappe parkeerruimte voor bewoners in de omgeving. Het parkeeronderzoek en overleg met veiligheid en handhaving zullen de basis vormen voor een eventuele uitbreiding van het aantal plaatsen.

<sup>11</sup> Zie het voorstel aanwijzingsbesluit recreatievoertuigen in bijlage 2.

#### **4.4 Markt**

De locaties van de diverse markten in de kernen zijn dusdanig verschillend dat het niet zinvol is om algemeen gemeentebestuur voor marktstandhouders te formuleren. Per markt zal maatwerk geleverd worden om het parkeren van marktstandhouders te reguleren.

Regelgeving betreffende het parkeren van marktvoertuigen wordt opgenomen in de uitvoeringsbesluiten behorende bij de marktverordening

#### **4.5 Gehandicapten**

In toenemende mate blijkt er in Westland behoefte te bestaan aan parkeerplaatsen voor gehandicapten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in algemene plaatsen bij voorzieningen en autogebonden plaatsen bij woningen.

##### *4.5.1 Algemene plaatsen*

Er is geen aanleiding de richtlijn voor het aantal te realiseren algemene invalidenparkeerplaatsen bij winkels en publieke voorzieningen (1 invalide parkeerplaats per 50 overige plaatsen) te wijzigen. Voorgesteld wordt de huidige aanbeveling te handhaven en waar nodig nog de ontbrekende plaatsen aan te leggen. Er zal alleen van deze aanbeveling worden afgeweken bij voorzieningen die intensief worden bezocht door minder valide mensen en daar sprake is van parkeerdruk.

##### *4.5.2 Individuele plaatsen*

De mogelijkheid bestaat om bij de woning of de werkplek een individuele parkeerplaats aan te vragen ("op kenteken"). Gelet op de demografische ontwikkelingen mag verwacht worden dat de vraag naar deze voorziening zal toenemen terwijl gelijktijdig een grotere druk op de parkeergelegenheid wordt uitgeoefend.

Hier komt nog bij dat bij invalidenparkeerplaatsen geen dubbelgebruik mogelijk is.

Hoewel voor het toekennen van een dergelijke plaats geen wettelijke regels bestaan is er voor de Gemeente Westland een gedragslijn in bijlage 1 opgenomen.

#### **4.6 Artsen en vergelijkbare beroepen**

Op dit moment is er geen specifieke beleidsregel voor het parkeren door artsen. Vrijwel alle aanvragen zijn tot nog toe afgewezen. De voorziening, parkeerbord 'gereserveerd voor arts' inclusief kenteken, heeft geen rechtskracht en de werking ervan berust volledig op het goed fatsoen van mensen. De suggestie wordt echter gewekt dat anderen hier niet mogen parkeren. Om onduidelijkheden weg te nemen en willekeur in toekenning te voorkomen is het daarom toch wenselijk om beleidsregels op te stellen.

Voorgesteld wordt om de volgende toetsingscriteria te gaan hanteren:

- de arts dient ingeschreven te staan in het Westlandse huisartsenregister
- de arts dient praktiserend te zijn
- er is sprake van mogelijke urgentiegevallen gerelateerd aan het soort artspraktijk
- er wordt in principe alleen een voorziening aangebracht op de locatie waar de praktijk is gevestigd; (dit kan dus ook de woning zijn), maar niet bij de privé woning als de praktijk daar niet is gevestigd.
- bij een verzamelpraktijk wordt slechts één voorziening aangelegd
- indien er parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn dan worden op de openbare weg geen voorzieningen aangebracht
- de kosten voor de aanleg (en verwijdering) van de voorziening komen ten laste van de aanvrager.

- Jaarlijks zal een controle plaatsvinden of de betrokken arts zijn praktijk nog daadwerkelijk uitvoert.

Artsenplaatsen bij de huisartsenpraktijk.

Een huisartsen- of verloskundigenpraktijk kan in aanmerking komen voor een speciale gereserveerde artsplaats.

Voor de mogelijke aanleg van artsplaatsen gelden de volgende richtlijnen:

- 1 t/m 3 artsen: 1 artsplaats
- 4 t/m 6 artsen: 2 artsplaatsen

Er bestaat geen speciale regeling om ervoor te zorgen dat huisartsen en verloskundigen dichterbij dan anderen bij een bezoekadres kunnen parkeren. Ook bij de privé-woning van de artsen worden geen parkeerplaatsen zoals bovenvermeld aangelegd.

#### **4.7 Ontheffingen**

##### Ontheffingen aannemers

Als een bedrijf of instelling tijdelijk in de blauwe zone moet werken (bijvoorbeeld aannemers die met een bepaald bouwproject bezig zijn), dan kan deze een tijdelijke ontheffing aanvragen.

Tijdelijke ontheffing op de blauwe zone wordt verstrekt via de publieksbalie

Er worden slechts ontheffingen afgegeven voor:

1. parkeerschijf zone
2. venstertijden

- Er worden geen algehele ontheffingen afgegeven, anders dan aan het personeel buitendienst van de gemeente Westland op kenteken, Hoogheemraadschap, de Provincie Zuid Holland en Rijkswaterstaat;
- Er wordt geen vergunning afgegeven indien aanvrager over voldoende openbare parkeergelegenheid in de omgeving van zijn werkadres beschikt of;
- Er wordt geen vergunning afgegeven indien de openbare parkeergelegenheid in de omgeving van het werkadres een redelijk alternatief biedt;
- Een parkeervergunning wordt voor ten hoogste drie maanden verleend;
- Op de aanvraag van parkeervergunning wordt in volgorde van ontvangst beschikt.

##### Ontheffingen gemeente personeel

Het primaat voor het afgeven ontheffingen voor gemeentepersoneel ligt bij de afdeling BOR. Voor de afgifte van ontheffingen aan personeel en/of voertuigen van de Gemeente Westland wordt afzonderlijk beleid opgesteld.

##### brandweerfunctionarissen

- Alleen brandweerfunctionarissen met toestemming van de brandweerleiding van de vrijwillige brandweer van de Gemeente Westland komen in aanmerking voor een gereserveerde plaats.
- Criterium is het minimum bezettingsniveau qua kwaliteit en kwantiteit van de brandweervoertuigen. Dit houdt in dat de medewerkers in staat moeten zijn om binnen 4 minuten met het brandweervoertuig te vertrekken. In de regel komt dit er op neer dat er ongeveer 2 minuten zijn om bij de kazerne te komen, te verdelen over autorit en het uitparkeren van het voertuig. Des te langer de rit tot de kazerne, des te dichterbij dient de auto geparkeerd te staan.
- Alle aanvragen worden apart bekeken en alleen als er sprake is van een hoge parkeerdruk (>90%) in de betreffende straat /woongebied wordt een 'gereserveerde plaats overwogen.
- Wanneer een brandweerfunctionaris een carport of een parkeerplaats op eigen terrein heeft wordt een aanvraag afgewezen. (ook als er twee auto's in dat huishouden aanwezig zijn)

- De parkeerplaats wordt opgeheven wanneer de brandweerfunctionaris stopt met zijn werkzaamheden voor de vrijwillige brandweer van de gemeente Westland.

#### Hulpdiensten

De ontheffing voor het (fout)parkeren van dienstwagens is in de wet geregeld. Bij het gebruik van signalen (licht en/of geluid) is er direct een ontheffing voor het parkeren van kracht.

#### **4.8 Conclusies:**

- Voor het parkeren van recreatieve voertuigen zal de gemeente een aanwijzingsbesluit nemen.
- Voor het toewijzen van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen zal een gedragslijn opgesteld worden.
- Voor het verlenen van ontheffingen is een gedragslijn voorgesteld.
- Voor het verlenen van ontheffingen aan gemeentepersoneel wordt afzonderlijk beleid opgesteld.



## **Bijlage 1: Richtlijnen voor de toewijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen:**

- Bezitters van een Europese bestuurders-gehandicaptenparkeerkaart komen in aanmerking voor een gereserveerde parkeerplaats;
- Bezitters van een Stadsgewestelijke-gehandicaptenparkeerkaart komen in aanmerking voor een gereserveerde parkeerplaats (deze kaart wordt alleen verleend aan bestuurders);
- Bezitters van een Europese passagiers-gehandicaptenparkeerkaart komen in beginsel niet in aanmerking voor een gereserveerde parkeerplaats. Voor het beoordelen of de uitzondering van toepassing is, zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:
  - indien de betrokkene (gehandicapte persoon zijnde niet-bestuurder) de beschikking heeft over een rolstoel/duwwagen en met behulp hiervan de afstand tussen de parkeerplaats en het woonadres kan worden overbrugd en het verkeerstechnisch geen bezwaar oplevert als in de directe omgeving van het woonhuis in tweede linie (dubbel staan) wordt gestopt teneinde de betrokkene te begeleiden bij het in- en uitstappen, de parkeerplaats niet toe te kennen;
  - bovenstaande geldt niet indien aangetoond kan worden dat betrokkene niet alleen kan worden gelaten en bovendien slechts op zeer inspannende en tijdrovende wijze uit de auto naar de woning en vanuit de woning naar de auto kan worden vervoerd;
- Uitzonderingsituaties op basis van een medisch advies opnemen in een hardheidsclausule;
- Aanvrager dient in bezit te zijn van een geldig rijbewijs (m.u.v. bezitter brommobiel en andere voertuigen waarvoor geen rijbewijs nodig is);
- is de maximale loopafstand van betrokkene minder dan 50 meter wordt de voorziening aangelegd;
- meer dan 50 meter maar minder dan 100 meter kunnen lopen is toekenning van de voorziening afhankelijk van de parkeerdruk;
- meer dan 100 meter kan lopen krijgen geen voorziening;
- indien er parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn dan wordt geen voorziening op de openbare weg aangelegd. Bij aanvraag controleren of parkeren op eigen terrein mogelijk is;
- Voorafgaand aan de toewijzing van een gereserveerde parkeerplaats moet de parkeerdruk ter plaatse worden geïnspecteerd door de afdeling BOR;
- Bij toewijzing van een gereserveerde parkeerplaats dient advies ingewonnen te worden in de verkeersadviescommissie (werkgroep verkeer);
- De kosten voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats zijn voor rekening van de aanvrager;
- Bij onvoldoende financiële middelen kan in beperkte mate beroep worden gedaan op de gemeente. De kosten van de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats worden alleen vergoed als aanvrager uitsluitend is aangewezen op het gebruik van de eigen auto.
- Aan bedrijven en instellingen worden in principe geen gereserveerde parkeerplaatsen toegewezen;
- Jaarlijks worden alle gebruikers aangeschreven of nog steeds gebruikt wordt gemaakt van de gereserveerde parkeerplaats en of zij nog in bezit zijn van een geldig rijbewijs;
- Een koppeling realiseren met de gemeentelijke basisadministratie (bij overlijden of verhuizing buiten de gemeente dient de gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats te worden verwijderd).

## **Bijlage 2: Voorstel aanwijzingsbesluit recreatievoertuigen**

Burgemeester en wethouders der Gemeente Westland;

Gelet op het bepaalde in artikel 5.1.5. van de Algemene Plaatselijke Verordening Westland 2004;

Besluiten:

de bebouwde kommen van De Lier, s'Gravenzande, Heenweg, Honselersdijk, Kwintsheul, Maasdijk, Monster, Naaldwijk, Poeldijk, Ter Heijde, Wateringen en Westerlee aan te wijzen als plaatsen waar het in artikel 5.1.5. lid 1 sub a van de Algemene Plaatselijke Verordening Westland 2004 gestelde verbod geldt;

binnen de bebouwde kommen zijn de volgende weggedeelten aangewezen als plaatsen waar het in artikel 5.1.5. lid 1 sub b van de Algemene Plaatselijke Verordening Westland 2004 gestelde verbod geldt:

De Lier:

- Hoofdstraat;

's Gravenzande:

- Van Geeststraat

Monster:

- Kerkplein.

Naaldwijk:

- Wilhelminaplein;
- Havenplein;
- Van Tijnplein;
- Rembrandtstraat.

Poeldijk:

- Voorstraat;

Wateringen:

- Vliethof;
- Herenstraat;
- Plein.

### Bijlage 3: Overzicht diversiteit parkeerschijfzones

kern	locatie	aantal	duur	venster	extra venster	dagen	vrij	opmerking
s Gravenzande	Centrum	157	1,5	8-18		uitgez. zon- en feest-	54	
s Gravenzande	Zandveltplein	63	1,5	8-18		uitgez. zon- en feest-	74	postkantoor
s Gravenzande	Pompe v. Mee	150	1,5	8-18		uitgez. zon- en feest-	6	supermarkt
Kwintsheul		0					47	
De Lier	Centrum	0					288	
Maasdijk	Centrum	0					40	
Monster	Centrum	178	1	8-18	8-21 op vrijdag	maandag t/m zaterdag	163	
Naaldwijk	Centrum	222	2	9-18	9-21 op vrijdag	ma/do + za	409	
Naaldwijk	Sibelius	155	2	continu			89	supermarkt
Naaldwijk	Havenplein	2	1/4	9-18	9-21 op vrijdag	ma/do + za	31	postkantoor
Naaldwijk	Geestweg	12	1	8-18		maandag t/m zaterdag		wijkwinkelcentrum
Naaldwijk	Secr. Verhoefv	1	1/4	continu			3	bij apotheek
Naaldwijk	stokdijkkade	7	1/4	continu			115	bij apotheek
Naaldwijk	stokdijkkade	3	1	continu			0	gemeentehuis
Poeldijk	Centrum	16	1	8-18		ma-za	301	
Poeldijk	Voorstraat	2	1/2	9-18		ma-vr		apotheek
Wateringen	Centrum	274	1,5	9-18	9-21 op vrijdag	ma-za	406	In herenstr. geen venst
		<u>1242</u>					<u>2026</u>	

## **Bijlage 4: Voorstel verkeersbesluit uniforme parkeerschijfzone**

Burgemeester en wethouder van de Gemeente Westland;

overwegende:

Dat gelet op artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994 de mogelijkheid bestaat dat burgemeester en wethouders een gebied aanwijzen, welke is bestemd voor het parkeren van motorvoertuigen met een maximale parkeerduur;

Dat in de kernen van 's Gravenzande, Monster, Naaldwijk, Poeldijk en Wateringen de parkeerdruk hoog is vanwege vele werknemers en bezoekers van de winkelcentra;

Dat bezoekers hierdoor problemen ondervinden bij het vinden van een parkeerplaats in de nabijheid van het winkelcentrum;

Dat het in verband met bovenstaande gewenst is om de uitwisseling van parkeerders op de parkeerplaatsen in voornoemde kernen te verbeteren;

Dat hiervoor in het verleden voor de afzonderlijke kernen parkeerschijfzones zijn ingesteld met verschillende duur, venstertijden en geldingsdagen;

Dat er tevens ten behoeve van aparte locaties parkeerschijfzones zijn aangewezen met een kortere parkeerduur dan in de kernen;

Dat ook hiervoor in het verleden voor de afzonderlijke locaties parkeerschijfzones zijn ingesteld met verschillende duur, venstertijden en geldingsdagen;

Dat het wenselijk is ten behoeve van een goed gebruik van de parkeerplaatsen om deze regelgeving te uniformeren;

Dat hierdoor de beschikbare parkeercapaciteit efficiënter gebruikt wordt en de functie van de gebieden en locaties niet door een lange parkeerduur van een individu geschaad wordt;

Dat tevens in verband met de handhaafbaarheid van deze maatregelen door met de handhaving van deze regelgeving door daartoe aangewezen ambtenaren de regelgeving uniform dient te worden;

Dat gezien de waargenomen parkeerdruk over de dag de venstertijden slechts van 9 uur 's ochtends tot 18:00 uur 's avonds hoeven te gelden, met uitzondering van de vrijdagavond op welke de parkeerdruk tot 21:00 uur hoog blijft;

Dat de parkeerschijfzone kan worden aangegeven met gebruikmaking van de borden E10 en E11 uit bijlage I van het BABW, voorzien van onderborden met de venstertijden waarbinnen de borden gelden;

Dat de desbetreffende weggedeelten in beheer zijn bij de gemeente Westland;

Dat uit het gehouden overleg met de politie te Naaldwijk is gebleken dat uit een oogpunt van handhaafbaarheid tegen de voorgestelde verkeersmaatregel geen bezwaren bestaan;

Gelet op het advies van de commissie Verkeer en Milieu der gemeente Westland d.d. ....en het bepaalde in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

Besluiten:

de kernen 's Gravenzande, Honselersdijk, Monster, Naaldwijk, Poeldijk en Wateringen middels de borden E10 en E11 uit Bijlage I van het BABW 1990, inclusief de passende onderborden volgens punten 2, 3, 4 en 5, aan te wijzen als zone waarin parkeervakken zijn gereserveerd voor het parkeren onder gebruik making van een parkeerschijf, één en ander zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen;

voor de winkelcentra de maximale parkeerduur vast te stellen op twee uur;

voor de locatie Geestweg de maximale parkeerduur vast te stellen op één uur;

voor de aparte locaties de maximale parkeerduur vast te stellen op een half uur;

voor de winkelcentra de venstertijden vast te stellen van maandag tot en met zaterdag van 9 tot 18:00 uur en aanvullend op de vrijdag van 18:00 tot 21:00 uur;

voor de aparte locaties de zone continu te laten gelden met uitzondering van de zondag;

de eerder ten behoeve van de parkeerschijfzones genomen verkeersbesluiten overeenkomstig te wijzigen;

voornoemd besluit te publiceren op de in de Gemeente Westland gebruikelijke wijze.

## **Bijlage 5: Parkeerbonds Gemeente Westland**

### **Inleiding**

De laatste decennia is er sprake van een steeds toenemende parkeerdruk. Met name in het centrum van de kernen is er steeds meer vraag naar parkeergelegenheid. Daarbij doet zich het feit voor, dat er bouwwerken gerealiseerd worden zonder dat er voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein gezorgd wordt. De bewoners/gebruikers van deze bouwwerken vergroten daarmee de parkeerdruk op de openbare ruimte. Hierdoor is de gemeente gehouden meer openbare parkeervoorzieningen aan te leggen. Aan een soepel ontheffingsbeleid kleven nog meer bezwaren. Op deze wijze kan ongelijkheid ontstaan. Bedrijven die wel op eigen terrein voldoende parkeergelegenheid kunnen realiseren, worden met de eis tot aanleg van parkeervoorzieningen geconfronteerd en met de daaraan verbonden kosten. Bedrijven die dit niet kunnen, krijgen ontheffing van de eis parkeervoorzieningen aan te leggen en sparen het geld van de aanleg uit. Er is dan voor bedrijven geen stimulans meer om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen. Men kan de kosten immers op de gemeente afwentelen. Voor Westland wordt daarom voorgesteld een stringent ontheffingenbeleid te voeren.

### **Juridische basis**

De juridische basis voor het eisen van parkeervoorzieningen wordt gevonden in artikel 2.5.30. van de bouwverordening gemeente Westland. Dit artikel regelt de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in de gebouwen. In lid 1 van artikel 2.5.30. wordt bepaald, dat in voldoende mate moet worden voorzien in ruimte voor parkeren. Dit kan zowel op of onder dat gebouw zijn, danwel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein. De parkeerruimte mag niet overbemeten zijn. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt vastgesteld aan de hand van parkeernormen. Deze normen dienen opgenomen te zijn in het vigerend bestemmingsplan.

Bij functieverandering van een woning of bedrijf wordt bepaald wat het gesloopte- of te slopen pand voor parkeerbehoefte had op eigen terrein en in het openbare gebied in de directe omgeving van het pand. Hiervoor kan de oude parkeernormering van de ASVV 1996 gehanteerd worden. Vervolgens wordt bepaald wat er voor de nieuwbouw aan parkeren nodig is aan de hand van, in de nota parkeernormering Gemeente Westland, genoemde parkeerkengetallen. Het verschil tussen de nieuwe en oude normen geeft aan hoeveel er extra aan parkeren moet worden gerealiseerd.

Bij nieuwbouw of wijziging in het gebruik van bestaande bebouwing kan blijken dat niet voldaan wordt aan de in de bouwverordening neergelegde eis inzake het hebben van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Kan in die behoefte niet worden voorzien, dan kan bij het verlenen van de bouwvergunning onder voorwaarden ontheffing gegeven worden van deze eis.

### **Verlenen van ontheffing**

Volgens artikel 4:81 Abw kan een bestuursorgaan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Het verlenen van ontheffing is een bevoegdheid van het college, geen verplichting. Door middel van het toepassen van bestuursdwang kan eventueel worden afgedwongen, dat de functie van een parkeerplaats op eigen terrein behouden blijft.

Ontheffing kan alleen worden verleend op grond van artikel 2.5.30 bouwverordening, als:

- het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit;
- op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte of laad- of losruimte wordt voorzien.

In het algemeen is het redelijk ontheffing te verlenen, wanneer een te realiseren gebouw niet geschikt is voor het daarop of daaronder aanleggen van parkeervoorzieningen, terwijl van een

daarbij behorend terrein niet of nauwelijks sprake is. Ook is het redelijk ontheffing te verlenen, als aan een gebouw overeenkomstig het bestemmingsplan een nieuwe functie wordt gegeven, terwijl er voor de parkeerbehoefte voor die nieuwe functie absoluut geen mogelijkheden zijn op eigen terrein. Als laatste mogelijkheid kan het zijn dat de locatie niet op alle tijden van de dag bereikbaar is. Het aanleggen van parkeerplaatsen voor bezoekers heeft dan geen zin.

### **Parkeerbonds**

Aan het verlenen van een ontheffing kunnen financiële voorwaarden worden verbonden. Zo kan na vooroverleg met de aanvrager de eis opgelegd worden een parkeervereenkomst te sluiten en een bijdrage in het parkeerbonds te storten. Is deze daartoe niet bereid, dan wordt niet voorzien in een andere wijze van realisatie van parkeerruimte. De ontheffing wordt dan niet verleend en de bouwvergunning wordt in principe geweigerd.

Het kan voorkomen dat een bepaalde ontwikkeling zo zeer gewenst is, maar dat de fysieke en financiële ruimte ontbreekt om de benodigde parkeerplaatsen te (laten) realiseren ofwel dat de parkeereis onevenredig zwaar op de ontwikkeling drukt, dat een tekort geaccepteerd wordt. In deze gevallen is het college gemachtigd om alsnog een ontheffing te verlenen.

Het parkeerbonds is een instrument dat door gemeenten wordt gehanteerd ter beteugeling van de parkeerdruk op de openbare wegen. In het kort komt het erop neer dat degene die niet in staat is om op eigen terrein te voorzien in parkeergelegenheid door middel van het sluiten van een parkeervereenkomst geld stort in een fonds. De te storten som is afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen dat niet op het eigen terrein kan worden aangelegd. De gemeente krijgt op deze wijze de beschikking over financiële middelen om vervangende parkeergelegenheid binnen een onderling af te spreken termijn en binnen een voor beide partijen acceptabele afstand beschikbaar te stellen. Zo ontstaat rechtsgelijkheid tussen partijen die wel het parkeren op eigen terrein regelen en partijen die het parkeren niet op eigen terrein (kunnen) regelen. Beide dragen nu de kosten en de verantwoordelijkheid voor de aanleg van de, voor het goed functioneren van de nieuwe ontwikkeling, noodzakelijke parkeerplaatsen. De mogelijkheid om via een parkeervereenkomst een bedrag in het parkeerbonds te storten moet wel gezien worden als een noodoplossing. Uitgangspunt is en blijft dat het ingediende bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Hiervoor dient toetsing plaats te vinden aan geldende parkeernormen.

### **Parkeervereenkomst**

Indien een parkeervereenkomst wordt gesloten, is er sprake van een rechtshandeling naar burgerlijk recht. De parkeervereenkomst is als zodanig gesanctioneerd door de burgerlijke rechter. In de praktijk is inmiddels gebleken, dat de door verscheidene gemeenten gehanteerde overeenkomsten de rechterlijke toets konden doorstaan. Bijgevoegd treft u een concept-overeenkomst aan, zoals door de gemeente zal worden gehanteerd.

Het kenmerk van een tweezijdige overeenkomst is, dat beide partijen recht hebben op een prestatie en dat zij daarvoor een contraprestatie moeten verrichten. In deze overeenkomst moet vastgesteld worden, dat de aan te leggen parkeervoorzieningen niet alleen ten behoeve van de aspirant-bouwer dienen. De andere partij mag wel verwachten, dat binnen redelijke afstand van het bouwperceel in een mogelijkheid tot parkeren zal worden voorzien. Landelijk wordt inmiddels een acceptabele afstand met een straal van 750 meter met het bouwwerk als middelpunt gehanteerd. Ten aanzien van de te hanteren termijn wordt meestal uitgegaan van een periode van tien jaren na dagtekening van de overeenkomst.

Indien de gemeente binnen 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst niet of slechts deels weet te voorzien in deze openbare parkeermogelijkheid, is de tegenpartij gerechtigd een evenredig deel van 1/3 van de betaalde geldsom terug te vorderen met verrekening van de wettelijke rente per jaar over het teruggevorderde bedrag. In dat geval zal de gemeente het restant van de betaalde geldsom gebruiken om hetzij in de omgeving van het perceel, waarop het bouwplan betrekking heeft, dan wel elders in Westland parkeermogelijkheden te realiseren.

### **Hoogte bijdrage<sup>12</sup>**

Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is, wordt vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op het via de parkeereis berekenende aantal. Het gebrek aan voldoende alternatieve parkeerruimte doet zich vooral voor in het centrum van de kernen. Door het ruimtegebrek in de kernen moet juist daar vaak de oplossing in een gebouwde voorziening gevonden worden, wat kostenverhogend werkt. Buiten de centra is vaker een oplossing op maaiveld mogelijk, zodat de prijs gedrukt kan worden. Daarom is er gekozen voor differentiatie naar gebied.

De kernen wordt onderverdeeld in:

Centum € 35.000 excl. BTW: Gezien er gebrek is aan ruimte in het centrum van de kernen wordt uitgegaan van kosten voor gebouwdevoorzieningen.

Restbebouwdedom € 25.000 excl. BTW: Gezien het gebrek aan ruimte in de wijken rond het centrum wordt uitgegaan van een menging van de kosten tussen maaiveldniveau en gebouwde voorzieningen.

Buitenbebouwdedom € 17.500 excl. BTW: Uitgegaan wordt van kosten voor maaiveldniveau.

Deze prijzen zijn gebaseerd op de marktprijzen van parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen en op maaiveldniveau. Er is gekozen voor eenheidsprijzen omdat niet van te voren aan te geven is welke oplossing in specifieke gevallen gekozen wordt. Daarbij is voor de prijsvorming wel uitgegaan van de meest gangbare methodes om parkeervoorzieningen vorm te geven. Een hoger prijsniveau is een grotere stimulans om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren maar legt een onnodige druk op die ontwikkelingen waar door ruimtegebrek of onbereikbaarheid van de locatie de parkeerplaatsen niet gerealiseerd kunnen worden. Een lagere prijs geeft het omgekeerde effect en leidt tot een tekort om de verplichting te realiseren wat door de gemeente bijgepast moet worden.

### **Toepassing**

Een veel gehoord bezwaar is dat een parkeerfonds en de hoogte van het af te dragen bedrag nieuwe ontwikkelingen onmogelijk zou maken. Navraag bij omringende gemeenten als Den Haag en Delft leert dat daar vergelijkbare bedragen gevraagd en betaald worden. Het kan voorkomen dat een bepaalde ontwikkeling zo zeer gewenst is dat een tekort geaccepteerd wordt. Dit doet zich voor als de fysieke en/of financiële ruimte ontbreekt om de benodigde parkeerplaatsen te (laten) realiseren ofwel de parkeereis drukt onevenredig zwaar op de ontwikkeling. In deze gevallen heeft het college na weging van de argumenten de mogelijkheid om alsnog een ontheffing te verlenen met of zonder een gedeeltelijke storting in het parkeerfonds. Voor grootschalige gebiedsgerichte ontwikkelingsplannen is dit niet mogelijk.

---

<sup>12</sup> Deze bedragen zijn voor 2005. Voornoemde bedragen worden ieder jaar geïndexeerd met het prijsindexcijfer.





plaatselijk bekend ■■■■, kadastraal bekend kern ■■■■, sectie ■■■■/I, nr. ■■■■ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte van € ..., zijnde het verschuldigde bedrag voor het aanleggen van ..... parkeerplaatsen.

#### **Artikel 2**

De gemeente aanvaardt de in artikel 1 genoemde geldsom en verplicht zich om binnen tien (10 jaar) na dagtekening van deze overeenkomst binnen een straal van zeventhonderdvijftig (750) meter, met genoemd perceel als middelpunt, het in artikel 1 genoemde aantal openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien de gemeente deze openbare parkeerplaatsen, of een gedeelte daarvan, niet binnen 10 jaar na dagtekening van deze overeenkomst heeft gemaakt, is ■■■■ gerechtigd een evenredig deel van 1/3 van de betaalde geldsom terug te vorderen met verrekening van de wettelijke rente per jaar over het terugggevorderde bedrag. In dat geval zal de gemeente het restant van de betaalde geldsom gebruiken om hetzij in de omgeving van het perceel, waarop het bouwplan betrekking heeft, dan wel elders in Westland openbare parkeerplaatsen te maken.

#### **Artikel 3**

Door de betaling van de in artikel 1 vermelde geldsom door ■■■■ en aanvaarding van dat bedrag door de gemeente met het oogmerk deze geldsom te besteden op de wijze als in artikel 2 omschreven, zijn de omstandigheden geschapen waaronder het daartoe bevoegde orgaan van de gemeente vergunning kan verlenen voor het verbouwen en uitbreiden van ■■■■, plaatselijk bekend ■■■■, kadastraal bekend kern ■■■■, sectie ■■■■/I, nr. ■■■■.

#### **Artikel 4**

■■■■ doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

#### **Artikel 5**

De in artikel 1 genoemde geldsom moet door ■■■■ binnen 30 dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer 28 51 06 759 ten name van de gemeente Westland.

#### **Artikel 6**

Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd indien de in artikel 3 bedoelde vergunning om wat voor reden dan ook door de gemeente niet wordt verleend. In dat geval zal het reeds ontvangen bedrag, als bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst, aan ■■■■ worden gerestitueerd.

#### **Artikel 7**

■■■■ doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

#### **Artikel 8**

Partijen doen over een weer afstand van het recht om zich op de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gronden ontbinding van de koop en levering te beroepen.

## **Bijlage 5b: raadsbesluit instelling parkeerfonds**

De raad van de gemeente Westland;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van , nr. ;

gelet op het bepaalde in artikel van de ;

### **besluit:**

vast te stellen het volgende

### **Reglement beheer parkeerfonds Westland"**

#### **Artikel 1**

##### **Algemeen**

Er is een parkeerfonds, dat de volgende inkomsten kent:

- a. gelden, betaald op grond van een met de gemeente gesloten of te sluiten overeenkomst betreffende het voorzien in parkeergelegenheid als bedoeld in artikel 2.5.30 van de "Bouwverordening gemeente Westland 2004";
- b. overige gelden die bij besluit van de gemeenteraad zijn of worden bestemd voor storting in het parkeerfonds;
- c. de rente die door belegging van de sub a en b bedoelde gelden wordt verkregen.

#### **Artikel 2**

##### **Beheer van het parkeerfonds**

Het college van burgemeester en wethouders beheert het parkeerfonds en besluit over de uitgaven uit het parkeerfonds ingevolge:

- a. de nakoming van op de gemeente rustende verplichtingen, voortvloeiende uit de met de gemeente gesloten overeenkomsten betreffende het voorzien in parkeergelegenheid als bedoeld in artikel 2.5.30 van de "Bouwverordening gemeente Westland 2004";
- b. uitgaven, als bedoeld in artikel 5 onder b van dit reglement.

Voor de uitgaven uit het parkeerfonds nemen burgemeester en wethouders niet eerder een beslissing dan nadat het advies is ingewonnen van de commissie openbaar werken, verkeer en vervoer.

#### **Artikel 3**

##### **Uitgaven ten laste van het parkeerfonds**

In de hierna aangegeven volgorde kunnen ten laste van het parkeerfonds de volgende uitgaven worden gedaan:

- a. uitgaven ten behoeve van de nakoming van de op de gemeente rustende verplichting ingevolge de met de gemeente gesloten overeenkomsten betreffende de voorziening in parkeergelegenheid als bedoeld in artikel 2.5.30 van de "Bouwverordening gemeente Westland 2004";
- b. uitgaven, als bedoeld in artikel 5 onder b van dit reglement.

#### **Artikel 4**

##### **Administratieve bepalingen**

Burgemeester en wethouders dragen zorg voor een zorgvuldige belegging van de in het parkeerfonds gestorte gelden.

Van elke mutatie in het fonds geven zij kennis aan de commissie openbaar werken, verkeer en vervoer. Zij houden een overzicht bij van alle ontvangsten en uitgaven van het fonds. Dit overzicht wordt half jaarlijks ter kennis van de gemeenteraad gebracht. Elke uitgaven van het overzicht bevat de mutaties die sinds het opmaken en het ter kennis brengen van het voorafgaande overzicht hebben plaatsgevonden.

#### **Artikel 5**

##### **Opheffing van het parkeerfonds**

- a. De gemeenteraad besluit tot opheffing van het parkeerfonds ingeval de parkeerbijdrageregeling niet langer van toepassing wordt verklaard en alle verplichtingen voor de gemeente ingevolge de met de gemeente gesloten overeenkomsten zijn nagekomen.
- b. De afwikkeling van de alsdan nog resterende gelden geschiedt op voorstel van burgemeester en wethouders.

In het geval, dat daarna nog enig batig saldo resteert, zal dit worden overgeboekt naar de algemene middelen.

#### **Artikel 6**

##### **Inwerkingtreding en citeertitel**

Dit reglement treedt in werking met ingang van de dag volgend op die waarop het is vastgesteld. Dit reglement kan worden aangehaald onder de titel "Reglement beheer parkeerfonds Westland".

Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van

de griffier,

de voorzitter,

L.M. Hillen

J. van der Tak

# PARKEERNORMERING GEMEENTE WESTLAND

Auteur(s) RBM/RO/verkeer  
Datum 28-11-2006  
Versie 1.0  
Status Definitief



## Inhoudsopgave

1.	Parkeerkcijfers gemeente Westland .....	2
1.1.	Inleiding .....	2
2.	Parkeernormering .....	2
2.1.	De prijsklasse van woningen en appartementen. ....	2
2.2.	De ligging van het betreffende gebied binnen een kern of gemeente.....	3
2.3.	De stedelijkheidsgraad .....	3
2.4.	Bezoekersparkeren .....	3
3.	Bezettingsgraad parkeerplaatsen. ....	4
4.	Hoe om te gaan met parkeren bij reconstructies binnen een gebied? .....	4
5.	Hoe om te gaan met parkeren in parkeergarages bij appartementencomplexen etc. ....	5
6.	Juridische instrumenten voor de gemeente .....	5
7.	Parkeerfonds .....	5
8.	Samenvatting berekeningsmethode.....	5
9.	parkeerkcijfers voor woningen:.....	7
10.	parkeerkcijfers voor winkels:.....	8
11.	parkeerkcijfers werkgelegenheid:.....	10
12.	parkeerkcijfers onderwijsvoorzieningen: .....	11
13.	parkeerkcijfers zorgvoorzieningen:.....	13
14.	parkeerkcijfers horecagelegenheden: .....	14
15.	parkeerkcijfers sociaal culturele voorzieningen:.....	15
16.	parkeerkcijfers sportvoorzieningen:.....	16
17.	parkeerkcijfers overige voorzieningen: .....	18
18.	Overzicht bebouwde kom kernen gemeente Westland .....	19
18.1.	Bebouwde kom De Lier .....	19
18.2.	Bebouwde kom 's-Gravenzande .....	20
18.3.	Bebouwde kom Heenweg .....	21
18.4.	Bebouwde kom Honselersdijk .....	22
18.5.	Bebouwde kom Kwintsheul .....	23
18.6.	Bebouwde kom Maasdijk .....	24
18.7.	Bebouwde kom Monster/Ter Heijde .....	25
18.8.	Bebouwde kom Naaldwijk.....	26
18.9.	Bebouwde kom Poeldijk .....	27
18.10.	Bebouwde kom Wateringen .....	28
19.	Stroomschema parkeernormering	



## 1. Parkeerkcijfers gemeente Westland

### 1.1. Inleiding

Bij wijziging van bestaande situaties<sup>1</sup> en bij nieuwbouwplannen zijn de nieuwe gebruikers of bewoners en hun bijbehorende autogebruik of autobezit meestal nog niet bekend. Als er daardoor bij die plannen te weinig parkeerplaatsen worden geëist, zou er na de ingebruikname van die bouwwerken parkeeroverlast kunnen ontstaan. Die parkeeroverlast kan dan mogelijk nadelige effecten hebben voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en/of de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Om dergelijke situaties te kunnen voorkomen, wordt er uitgegaan van parkeernormen. In het navolgende wordt aangegeven van welke parkeernormen zal worden uitgegaan en op welke wijze deze zullen worden toegepast.

## 2. Parkeernormering

In de bouwverordening wordt op basis van artikel 253 een parkeereis gesteld bij een bouwaanvraag. Daarmee wordt dan bepaald dat in voldoende mate in parkeerplaatsen moet worden voorzien. Het stellen van deze parkeereis geschiedt op basis van de ASVV 2004 parkeernormen. Met deze parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er maximaal mogen worden gerealiseerd. De bouwverordening gaat dus uit van een minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen en de normen van een maximum aantal. In de westlandse praktijk betekent dit dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen op basis van deze normen wordt gehanteerd als absoluut aantal: er mogen niet meer, maar ook niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Wel zullen in kernen verschillende normen worden toegepast afhankelijk van de gebiedstypering. Alleen onder bepaalde voorwaarden worden afwijkingen toegestaan; het betreft situaties waarin het parkeerfonds van toepassing is of sprake is van een bedrijfsvervoerplan. Ook heeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid om, in het kader van een individuele ontwikkeling, af te wijken van de parkeernormering

Bij woonfuncties zijn de parkeernormen gebaseerd op een zeker autobezit en de autonome groei daarin. Per woningprijsklasse worden andere normen gehanteerd, daar er enerzijds een directe relatie is tussen inkomen en prijsklasse woning en anderzijds tussen inkomen en autobezit.

### 2.1. De prijsklasse van woningen en appartementen.

De bedragen die bij de diverse prijsklassen horen zijn ontleend aan de bedragen uit de "Woonvisie Haaglanden". (Indicering van de prijzen vindt jaarlijks per 1 januari plaats). Bedragen vast gesteld voor 2004-2005:

#### *huurwoningen:*

betaalbare huur voor: 3 of meer personen	≤ € 499,92	p/mnd
1 of 2 pers. huishoudens	≤ € 466,84	p/mnd
middeldure huur	≤ € 597,54	p/mnd
dure huur	≥ € 597,54	p/mnd

#### *koopwoningen:*

goedkope prijsklasse koop:		≤ € 163.508,-- (miv 1-1-2006)
midden prijsklasse koop:	appartement:	≤ € 205.500,--
	eengezinswoning	≤ € 226.000,--
dure prijsklasse koop		≤ € 410.500,--
extra dure prijsklasse		≥ € 410.500,--.

<sup>1</sup> Hieronder vallen uitbreidingen, functiewijziging van het pand en herbouw (volledige afbraak en opbouw). Een verbouwing waarbij geen extra oppervlak wordt gerealiseerd, valt hier niet onder.



De parkeernormen voor de niet-woonfuncties zijn gebaseerd op een waargenomen autogebruik in een bepaalde situatie. De situatie wordt bepaald door de relevante functies (kantoren, bedrijven, winkels en dergelijke), de stedelijkingsgraad inclusief bereikbaarheid per alternatieve vervoerwijzen, de mogelijkheid tot parkeren, de ligging van een gebied, en dergelijke.

## 2.2. De ligging van het betreffende gebied binnen een kern of gemeente

- centrum;
- schil/verloopgebied;
- rest bebouwde kom.

( zie tekeningen bijlage: blz. 19 - 28)

## 2.3. De stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is onder te verdelen in een 5-tal gradaties:

1. zeer sterk stedelijk gebied (  $\geq 2500$  inw. per  $\text{km}^2$ );
2. sterk stedelijk gebied ( 1500 tot 2500 inw. per  $\text{km}^2$ );
3. matig stedelijk gebied ( 1000 tot 1500 inw. per  $\text{km}^2$ );
4. weinig stedelijk gebied (500 tot 100 inw. per  $\text{km}^2$ );
5. niet stedelijk gebied (  $< 500$  inw. per  $\text{km}^2$ ).

Op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek bedraagt de bevolkingsdichtheid voor het Westland per 1 januari 2004, 1217 inw.per  $\text{km}^2$  .

De gemeente Westland valt daarmee in de categorie matig stedelijk gebied.

## 2.4. Bezoekersparkeren

Een onderdeel van de parkeernormering is het "aandeel bezoekers", dat staat voor het percentage bezoekers waarbij in het kencijfer al rekening is gehouden. De weergegeven kencijfers in de tabellen zijn dus inclusief bezoekers parkeren.





### 3. Bezettingsgraad parkeerplaatsen.

Bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen in een gebied of zone is de parkeervraag per periode ook van belang. Indien het om grote complexen kantoren, scholen, winkels ed. gaat, dan is het vaak gewenst om te bepalen op welke periode van de dag de grootste parkeerbehoefte is. Dit kan berekend worden aan de hand van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik.

De aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik voor de verschillende periodes van de dag/week zijn in onderstaande tabel weergegeven.

**Tabel met aanwezigheidspercentages**

	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoor	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
bioscoop,theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

Deze percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies een frictie kunnen ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

### 4. Hoe om te gaan met parkeren bij reconstructies binnen een gebied?

Indien er op een locatie woningen of bedrijven gesloopt worden en op dezelfde locatie nieuwbouw wordt gepleegd, dan zal er voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen als volgt te werk worden gegaan.

Eerst bepalen wat het gesloopte- of te slopen pand voor parkeerbehoefte heeft op eigen terrein en in het openbare gebied in de directe omgeving van dat pand. Hiervoor wordt de parkeernormering van de ASVV 1996 gehanteerd. Vervolgens wordt dan bepaald wat er voor de nieuwbouw aan parkeren nog nodig is aan de hand van de hierna genoemde parkeergetallen. Vervolgens wordt dan bepaald wat er nog extra aan parkeren moet worden gerealiseerd op eigen terrein en in het openbare gebied.



## 5. Hoe om te gaan met parkeren in parkeergarages bij appartementencomplexen etc.

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is een zekere mate van uitwisselbaarheid van die parkeerplaatsen. Daarom zal uitgegaan worden van het principe dat er per woning of appartement 1 parkeerplaats in de parkeergarage meegeteld zal worden in de parkeernormering. Het overige deel van de parkeernorm moet daarom in het openbare gebied of in het openbaar toegankelijke deel van een parkeergarage worden gerealiseerd. Voor extra dure woningen of zgn. penthouses kunnen 2 parkeerplaatsen in de parkeergarage worden meegeteld.

## 6. Juridische instrumenten voor de gemeente

Na vaststelling van de "Parkeernormering gemeente Westland" zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Westland van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

Voor de gemeente is alleen het bestemmingsplan een instrument om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

### Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure

Na vaststelling van de parkeernormering kan in de voorschriften van de nieuwe bestemmingsplannen verwezen worden naar deze parkeernormen. In het bestemmingsplan moet dan worden verwezen naar de parkeernormering, met vermelding van de vaststellingsdatum. In het bestemmingsplan dient uiteen gezet te worden op welke wijze de nota parkeernormering is toegepast in het bestemmingsplan. Alleen een verwijzing naar de nota in de bestemmingsplantekst volstaat niet. In speciale gevallen kan in bestemmingsplannen worden afgeweken van de vastgestelde parkeernormering. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing.

## 7. Parkeerfonds

Indien niet voldaan kan worden aan de vereiste parkeernormering dan kan daar in bijzondere gevallen van afgeweken worden. Dit kan door gebruikmaking van de parkeerfonds-regeling. Ook kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen, op basis van art. 2.5.30 van de bouwverordening Westland 2005, lid 4 sub a en b, voor een andere parkeernorm. Indien met bedrijven of instellingen afspraken gemaakt kunnen worden over een vervoersplan voor het personeel.

## 8. Samenvatting berekeningsmethode

1. Voor een nieuwe ontwikkeling wordt voor de afzonderlijke functies de parkeernorm berekend.
2. De norm wordt aangepast aan mogelijk dubbelgebruik binnen de functies.
3. Voor reeds aanwezige functies wordt (voor zover de huidige parkeerplaatsen blijven bestaan) de oude norm afgetrokken van het totaal.

De parkeernorm (de te verwachten parkeerbehoefte) is nu bekend.

4. Gekeken wordt hoeveel auto's op eigen terrein een plaats kunnen vinden.
5. Gekeken wordt hoeveel auto's in het centrumgebied een plaats kunnen vinden.
6. Gekeken wordt hoeveel auto's bij derden een plaats kunnen vinden via een koop of huurovereenkomst.

Het parkeeraanbod is nu bekend.

De norm minus het aanbod geeft het overschot/tekort.



7. In die gevallen waar de gemeente binnen een bepaalde straal en termijn vervangende parkeerplaatsen kan realiseren, kan de verplichting tot extra aanleg van het tekort overgedragen (afgekocht) worden.
8. Bij een niet oplosbaar tekort wordt negatief op de ontwikkeling geadviseerd. Hierop kan een ontheffing aangevraagd worden.

Voor punt 5 geldt de volgende berekeningswijze:

Voor het gebied wordt de maximale omvang van de diverse functies bepaald. Daaruit voort komt de maximaal benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen. Geteld wordt het huidige aantal parkeerplaatsen dat voor de functies beschikbaar is. Indien het aanbod lager is dan de maximaal benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen, dan is er geen gebruik van bestaande openbare parkeerplaatsen toegestaan. Indien het aanbod hoger is dan kan de vrije ruimte naar rato verdeeld worden over nieuwe projecten. Of er de mogelijkheid is om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen is niet afhankelijk van vrije openbare plaatsen in de straat maar het gehele gebied. Dit levert een stabielere situatie op waardoor de afweging voor de aanvrager helderder wordt.

## 9. parkeerkencijfers voor woningen:

### woning duur [per woning]

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,7	1,9	2,1	0,3 pp per woning	zowel huur als koop

### woning midden [per woning]

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,5	1,7	1,9	0,3 pp per woning	zowel huur als koop

### woning goedkoop [per woning]

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,3	1,5	1,7	0,3 pp per woning	zowel huur als koop

### serviceflat/aanleunwoning<sup>2</sup> [per woning]

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,6	0,6	0,6	0,3 pp per woning	zowel huur als koop

### kamer verhuur [per kamer]

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,6	0,6	0,6	0,3 pp per woning	zowel huur als koop

### Uitwerking parkeervoorziening bij woningen met een garage en/of oprit.

Bij het bepalen van het parkeeraanbod c.q parkeervraag, moet ook rekening gehouden worden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie wonen wordt bepaald, is erg verschillend. Dit is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als halve parkeerplaats meetelt.

<sup>2</sup> Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen (veel gereserveerde gehandicapten plaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk)

**10. parkeercijfers voor winkels:****binnensteden/hoofdwinkelgebieden [per 100 m<sup>2</sup> bvo]<sup>3</sup>**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	3,8	-	-	85%	1 arbeidsplaats= 40 m <sup>2</sup> bvo

**Stadsdeelcentra [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	-	-	-	85%	1 arbeidsplaats= 40 m <sup>2</sup> bvo

**wijk-, buurt- en dorpscentra [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	4,0	4,0	4,0	85%	1 arbeidsplaats= 40 m <sup>2</sup> bvo

**grootschalige detailhandel<sup>4</sup> [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	-	7,5	8,0	85%	1 arbeidsplaats= 40 m <sup>2</sup> bvo

**showroom [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,2	1,4	1,8	35%	1 arbeidsplaats= 30 - 50 m <sup>2</sup> bvo

<sup>3</sup> bvo = bruto vloeroppervlak; 100 m<sup>2</sup> bvo = 60-80 m<sup>2</sup> vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak)

<sup>4</sup> grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (bijvoorbeeld tuincentra en bouwmarkten). Perifeer: alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen.

**(week)markt (per 1m<sup>2</sup> marktkraam)**

	<b>centrum</b>	<b>schil/ verloopgebied centrum</b>	<b>rest bebouwde kom</b>	<b>aandeel bezoekers</b>	<b>opmerkingen</b>
gem. Westland	0,24	0,24	0,24	85%	1m <sup>2</sup> marktkraam = 6 m <sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra

**11. parkeerkcijfers werkgelegenheid:****(commerciële)dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,3	2,8	3,3	20%	1 arbeidsplaats= 25 - 35 m <sup>2</sup> bvo

**kantoren zonder baliefunctie [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,7	1,9	2,0	5%	1 arbeidsplaats= 25 - 35 m <sup>2</sup> bvo

**arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods,opslag,groothandel,  
transportbedrijf et cetera) [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,6	0,7	0,9	5%	1 arbeidsplaats= 30 - 50 m <sup>2</sup> bvo

**arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven ( industrie,  
garagebedrijf,laboratorium,werkplaats et cetera) [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,7	2,2	2,8	5%	1 arbeidsplaats= 25 - 35 m <sup>2</sup> bvo

**bedrijfsverzamelgebouw [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,7	1,7	1,7	10%	1 arbeidsplaats= 25 - 35 m <sup>2</sup> bvo

**12. parkeercijfers onderwijsvoorzieningen:****beroepsonderwijs dag (MBO,ROC,WO,HBO)<sup>5</sup> [per collegezaal]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	20	20	20	-	totale parkeervraag =collegezalen + leslokalen leslokaal = circa 30 zitplaatsen

**beroepsonderwijs dag (MBO,ROC,WO,HBO) [per leslokaal]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	7,0	7,0	7,0	-	totale parkeervraag =collegezalen + leslokalen leslokaal = circa 30 zitplaatsen

**voorbereidend dagonderwijs dag (VWO, HAVO,VMBO)<sup>5</sup> [per leslokaal]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,0	1,0	1,0	-	leslokaal = circa 30 zitplaatsen

**avondonderwijs [per student]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,0	1,0	1,0	-	-

<sup>5</sup> Door de veranderende methode van onderwijs zijn er vaak meer docenten op een opleiding aanwezig dan alleen de docent in de collegezaal/leslokaal. Daarom zal er voor de overige leerkrachten en arbeidsplaatsen (administratie en huishoudelijk personeel) 0,8 pp moeten worden gerekend.



**basisonderwijs [per leslokaal]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,0	1,0	1,0	-	leslokaal = circa 30 zitplaatsen excl. Kiss & Ride

**crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf [per arbeidsplaats]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,8	0,8	0,8	-	arbeidsplaats =maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers excl. Kiss & Ride

**Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven:**

Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisscholen geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/bringen vermenigvuldigd met een reductiefactoren voor de parkeerduur en het voor het aantal kinderen per auto:  
 aantal leerlingen x %halen/bringen x 0,5 (reductiefactorparkeerduur) x 0,75 (aantal kinderen per auto)

**groepen 1 t/m 3**

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75

Reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3

**groepen 4 t/m 8**

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in perioden van 10 minuten bedraagt

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8

**Kinderdagverblijf**

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt

Reductie factor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf

**Voor gymlokaal zie sportvoorzieningen.**

**13. parkeerkcijfers zorgvoorzieningen:****ziekenhuis<sup>6</sup>[per bed]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,7	1,7	1,7	-	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren

**verpleeg-/verzorgingstehuis<sup>7</sup>[per wooneenheid]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,7	0,7	0,7	60%	-

**arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw [per behandelkamer]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,0	2,0	2,0	65%	met minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk huisartsenpost ook in avond parkeervraag

<sup>6</sup> Voor meer gedetailleerde kencijfers: Bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector (College van ziekenhuisvoorzieningen)

<sup>7</sup> niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen

**14. parkeercijfers horecagelegenheden:****café/bar/discotheek/cafetaria [100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	6,0	6,0	7,0	90%	-

**restaurant [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	10,0	10,0	14,0	80%	-

**hotel [per kamer]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	1,5	1,5	1,5	-	-

**15. parkeercijfers sociaal culturele voorzieningen:****museum [per 100 m<sup>2</sup>]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,7	0,9	1,2	95%	-

**bibliotheek [per 100 m<sup>2</sup>]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,7	0,9	1,2	95%	-

**bioscoop/theater/schouwburg [per zitplaats]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,3	0,3	0,4	-	-

**sociaal cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	3,0	3,0	3,0	90%	-

**16. parkeerkencijfers sportvoorzieningen:****gymlokaal [per 100 m<sup>2</sup>]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,2	2,5	3,0	95%	gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0

**sporthal (binnen) [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,2	2,5	3,0	95%	bij sporthal met wedstrijdfunctie: +0,1-0,2 pp per bezoekersplaats

**sportveld (buiten) [per ha netto terrein]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	27,0	27,0	27,0	95%	-

**dansstudio/sportschool [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	4,0	4,0	4,0	95%	-

**squashhal [per baan]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,0	2,0	2,0	90%	-

**tennisbanen [per baan]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	3,0	3,0	3,0	90%	-

**golfbaan [per hole]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	-	-	8,0	95%	-

**bowlingcentrum/biljartzaal [per baan/tafel]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	2,5	2,5	2,5	95%	-

**stadion [per zitplaats]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,2	0,2	0,2	99%	-

**zwembad [per 100 m<sup>2</sup> oppervlak bassin]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	10,0	11,0	12,0	90%	-

**manege [per box]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	-	-	0,5	90%	-

**17. parkeerkencijfers overige voorzieningen:****evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	7,0	8,0	11,0	99%	-

**themapark/pretpark [per ha netto terrein]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	12,0	12,0	12,0	99%	-

**overdekte speeltuin/hal [per 100 m<sup>2</sup> bvo]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	12,0	12,0	12,0	90%	-

**volkstuin [per perceel]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	-	-	0,3	-	-

**religiegebouw (kerk, moskee, et cetera) [per zitplaats]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	0,2	0,2	0,2	-	-

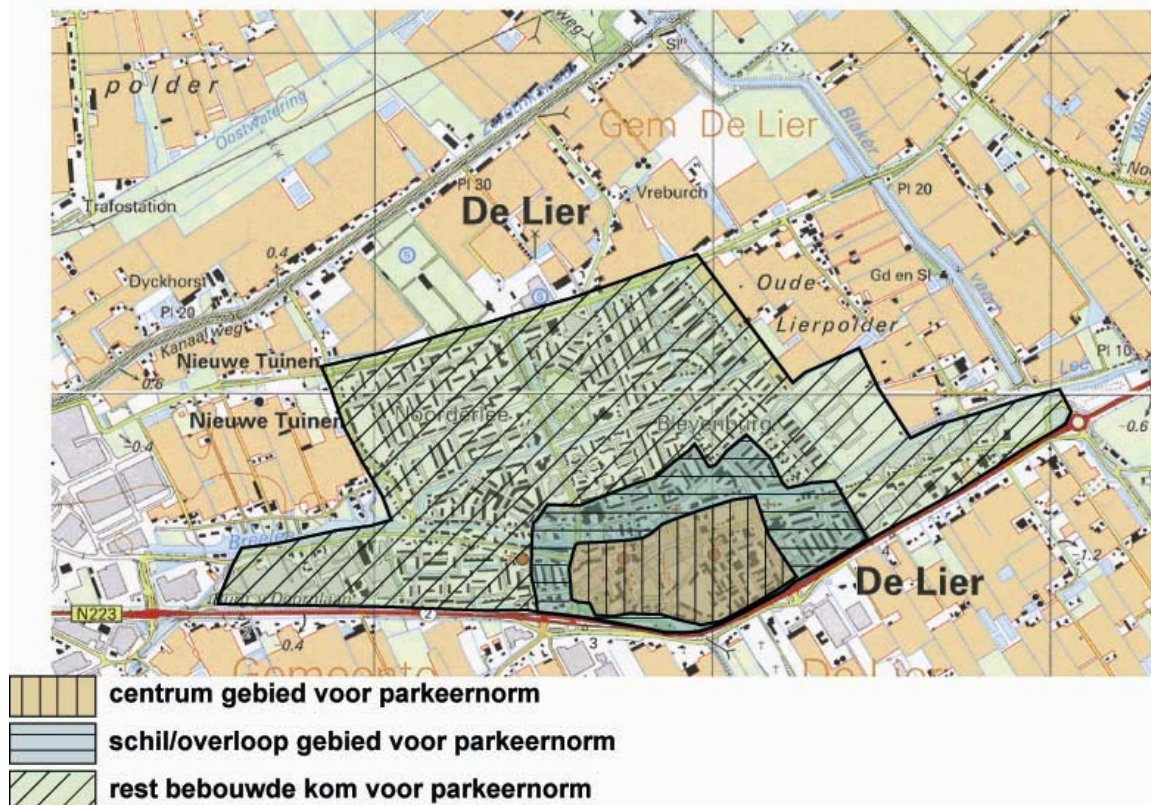
**begraafplaats/crematorium [per gelijktijdige begrafenis/crematie]**

	centrum	schil/ verloopgebied centrum	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
gem. Westland	30,0	30,0	30,0	-	-

## 18. Overzicht bebouwde kom kernen gemeente Westland

### 18.1. Bebouwde kom De Lier

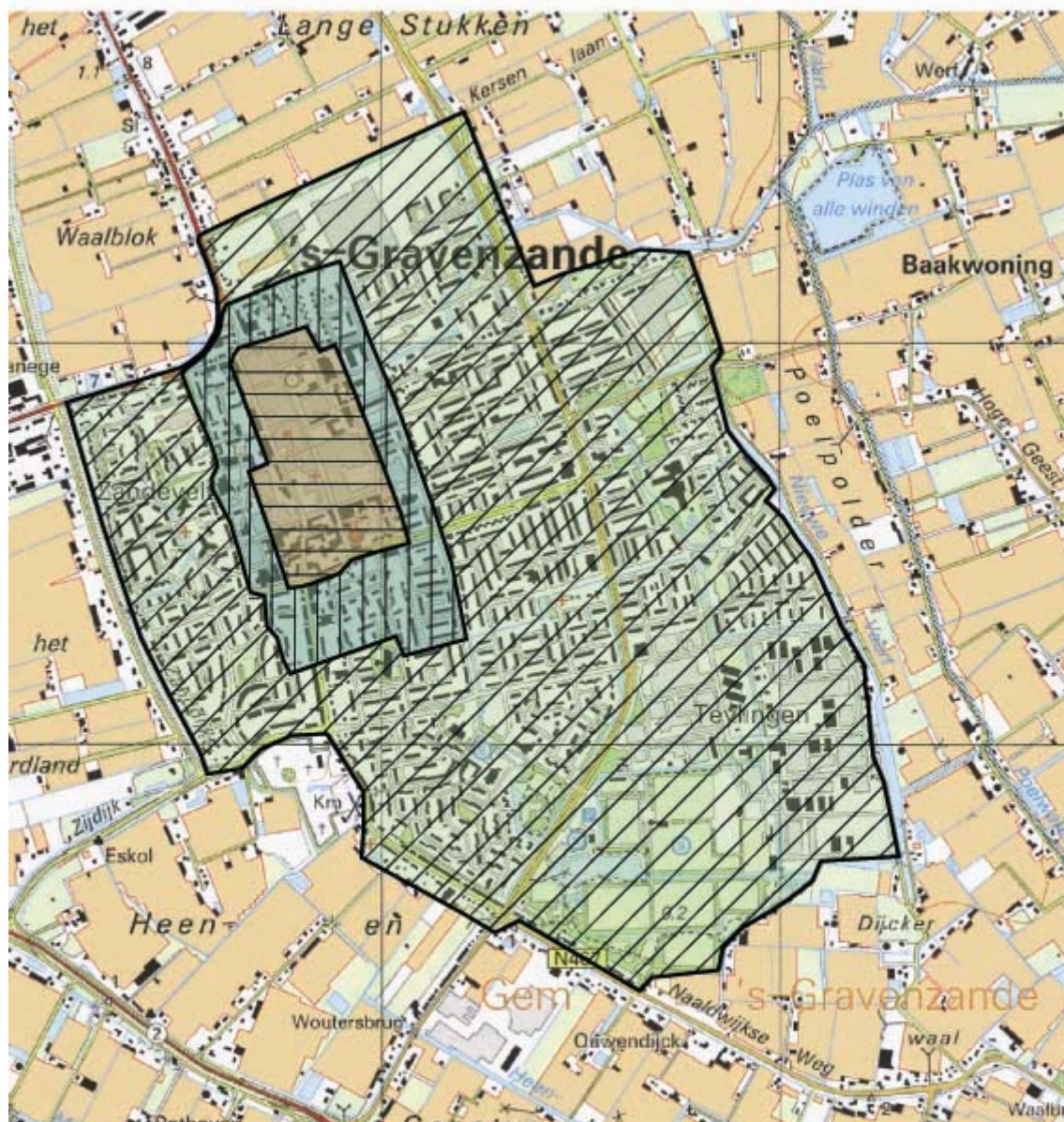
#### Bebouwde kom De Lier



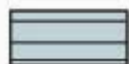


## 18.2. Bebouwde kom 's-Gravenzande

# Bebouwde kom 's-Gravenzande



centrum gebied voor parkeernorm



schil/overloop gebied voor parkeernorm



rest bebouwde kom voor parkeernorm



18.3. Bebouwde kom Heenweg

# Bebouwde kom Heenweg



centrum gebied voor parkeernorm

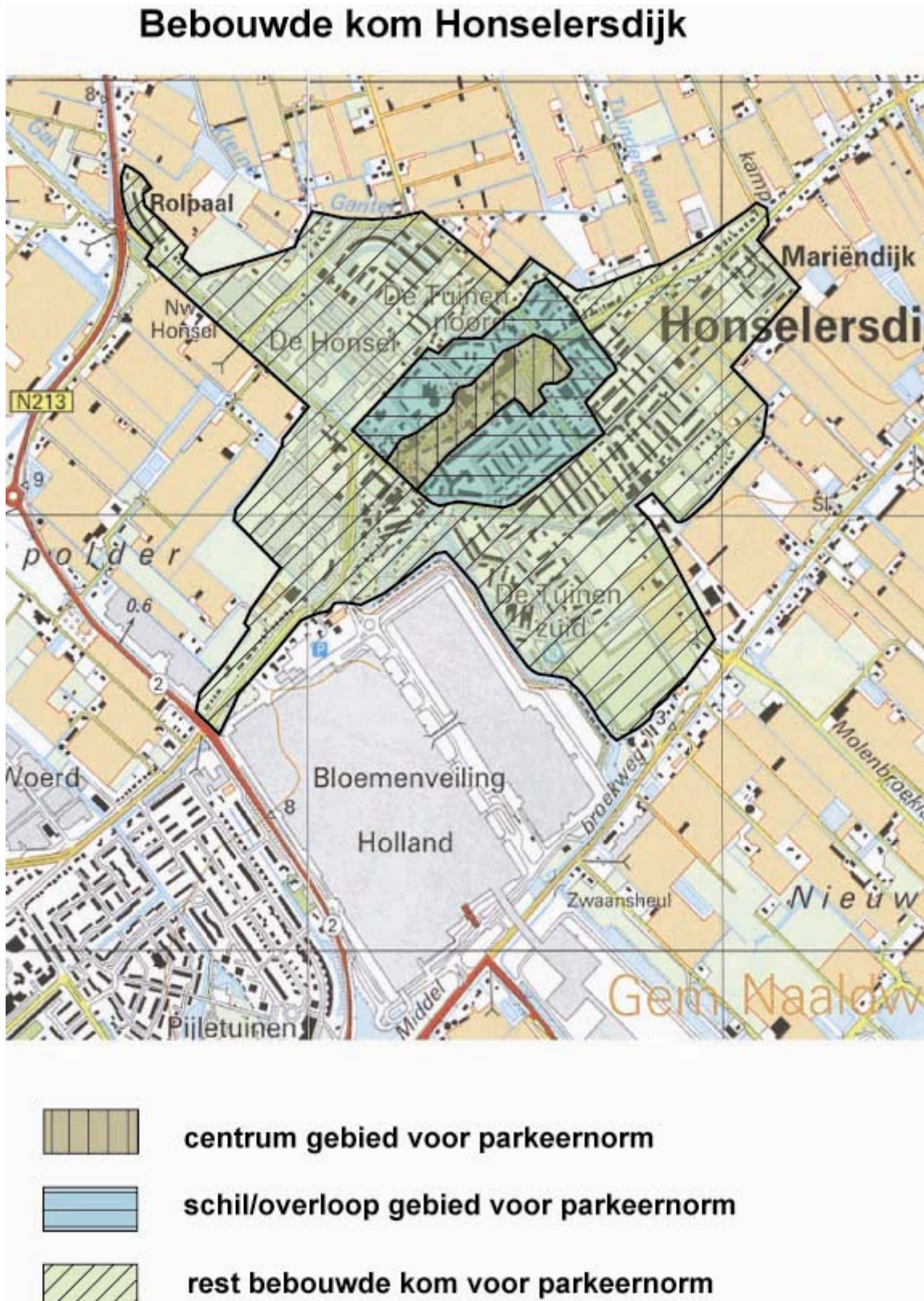


niet van toepassing



niet van toepassing

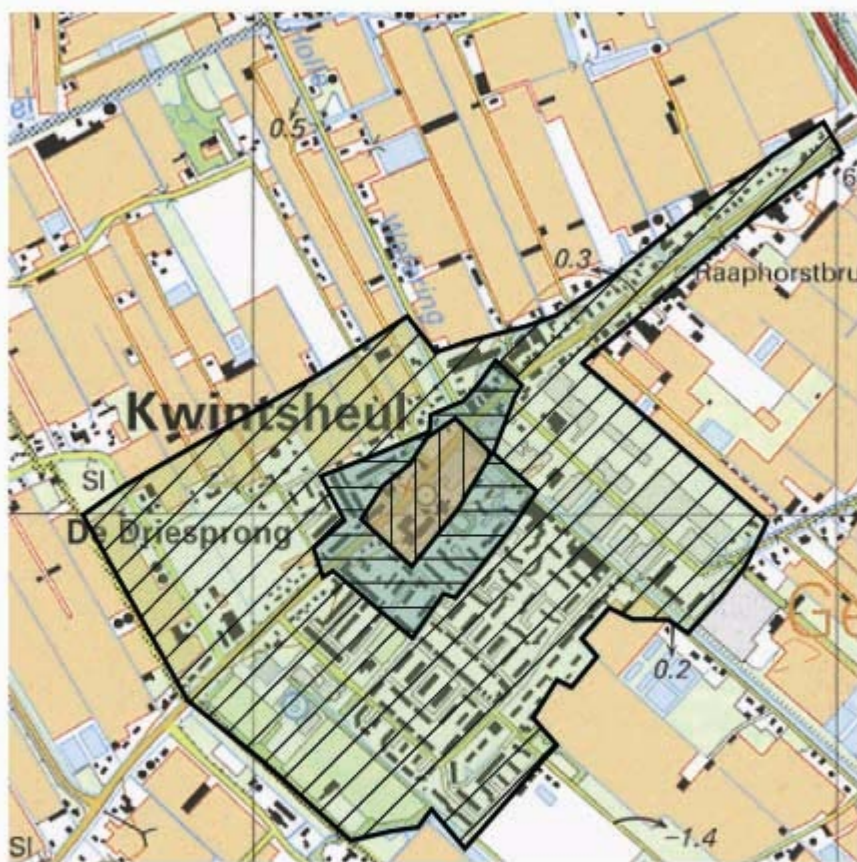
18.4. Bebouwde kom Honselersdijk





18.5. Bebouwde kom Kwintsheul

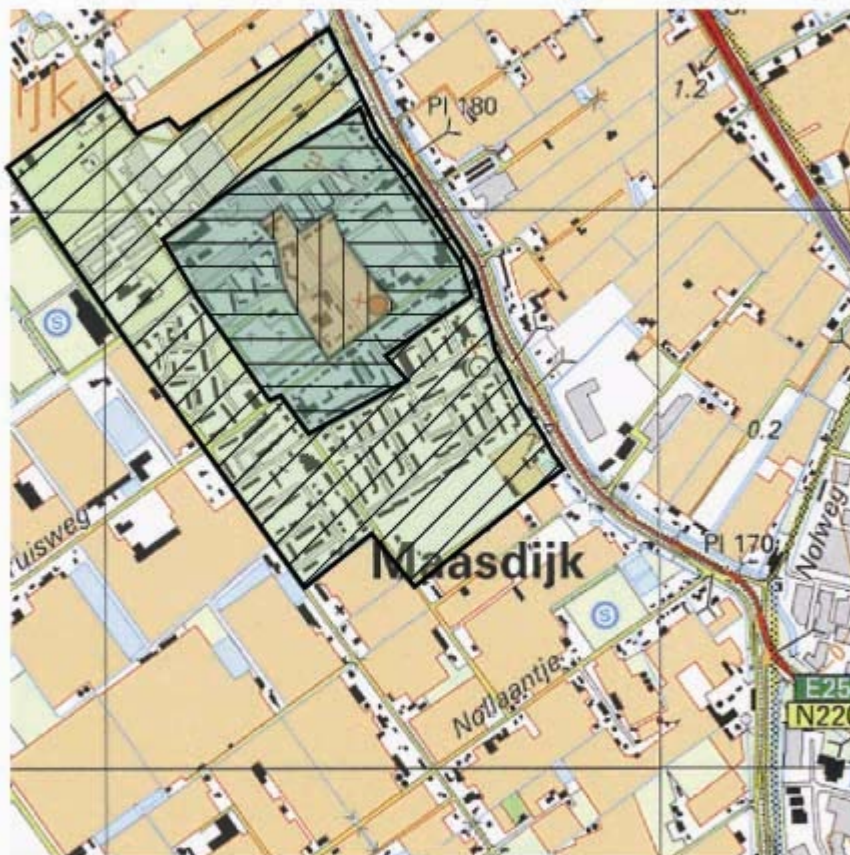
# Bebouwde kom Kwintsheul



-  **centrum gebied voor parkeernorm**
-  **schil/overloop gebied voor parkeernorm**
-  **rest bebouwde kom voor parkeernorm**

18.6. Bebouwde kom Maasdijk

# Bebouwde kom Maasdijk



-  centrum gebied voor parkeernorm
-  schil/overloop gebied voor parkeernorm
-  rest bebouwde kom voor parkeernorm

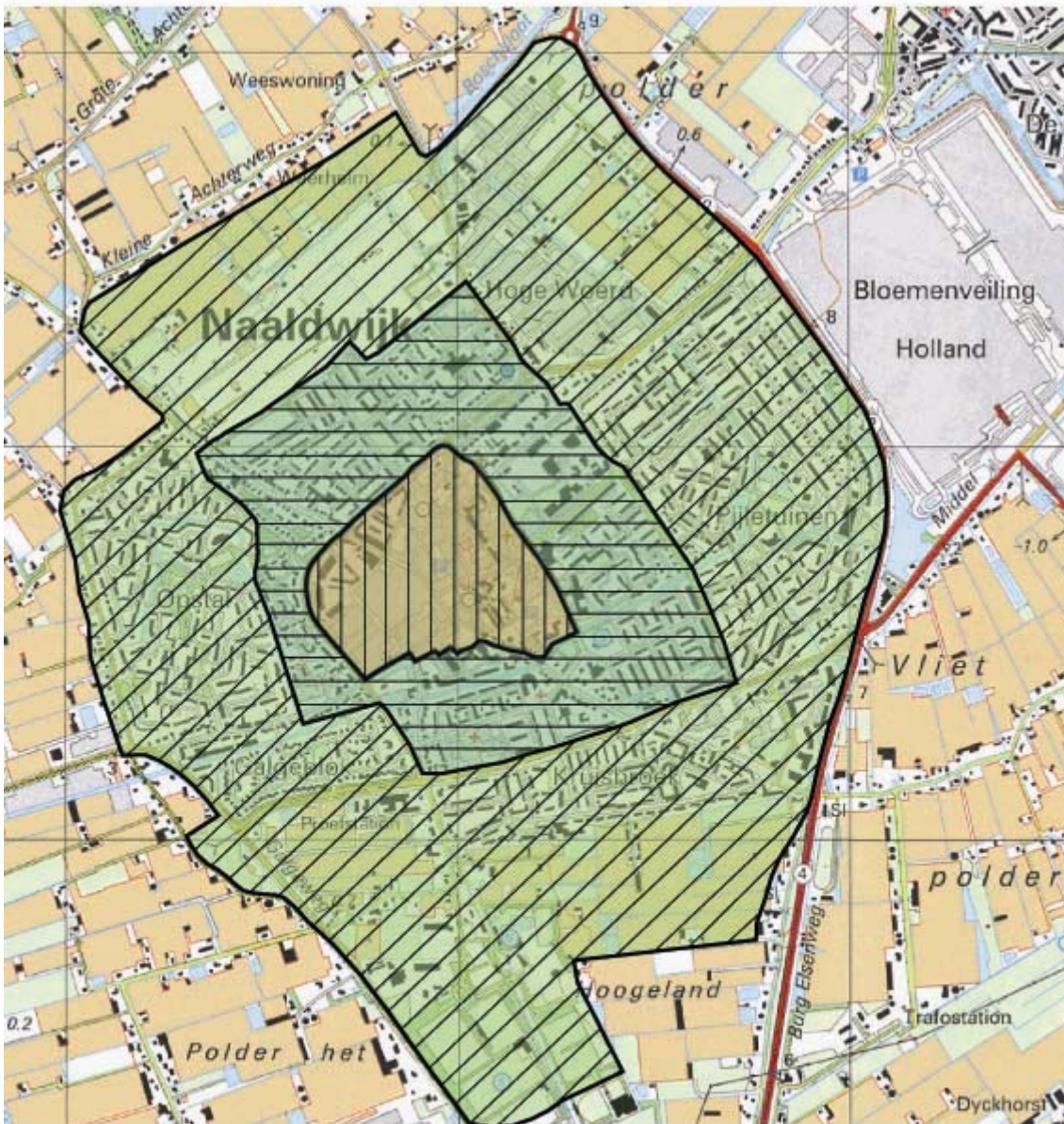






18.8. Bebouwde kom Naaldwijk

# Bebouwde kom Naaldwijk



**centrum gebied voor parkeernorm**



**schil/overloop gebied voor parkeernorm**

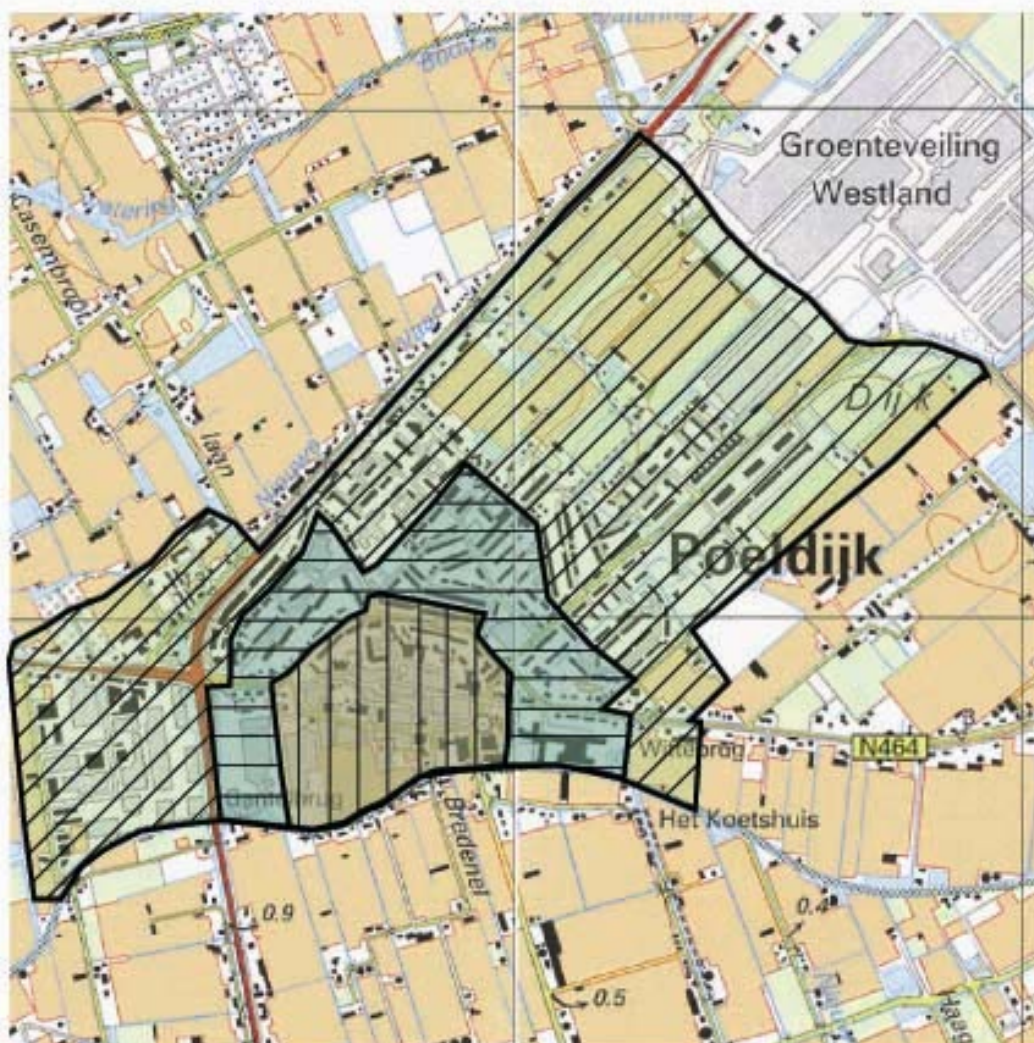


**rest bebouwde kom voor parkeernorm**



18.9. Bebouwde kom Poeldijk

# Bebouwde kom Poeldijk



**centrum gebied voor parkeernorm**



**schil/overloop gebied voor parkeernorm**

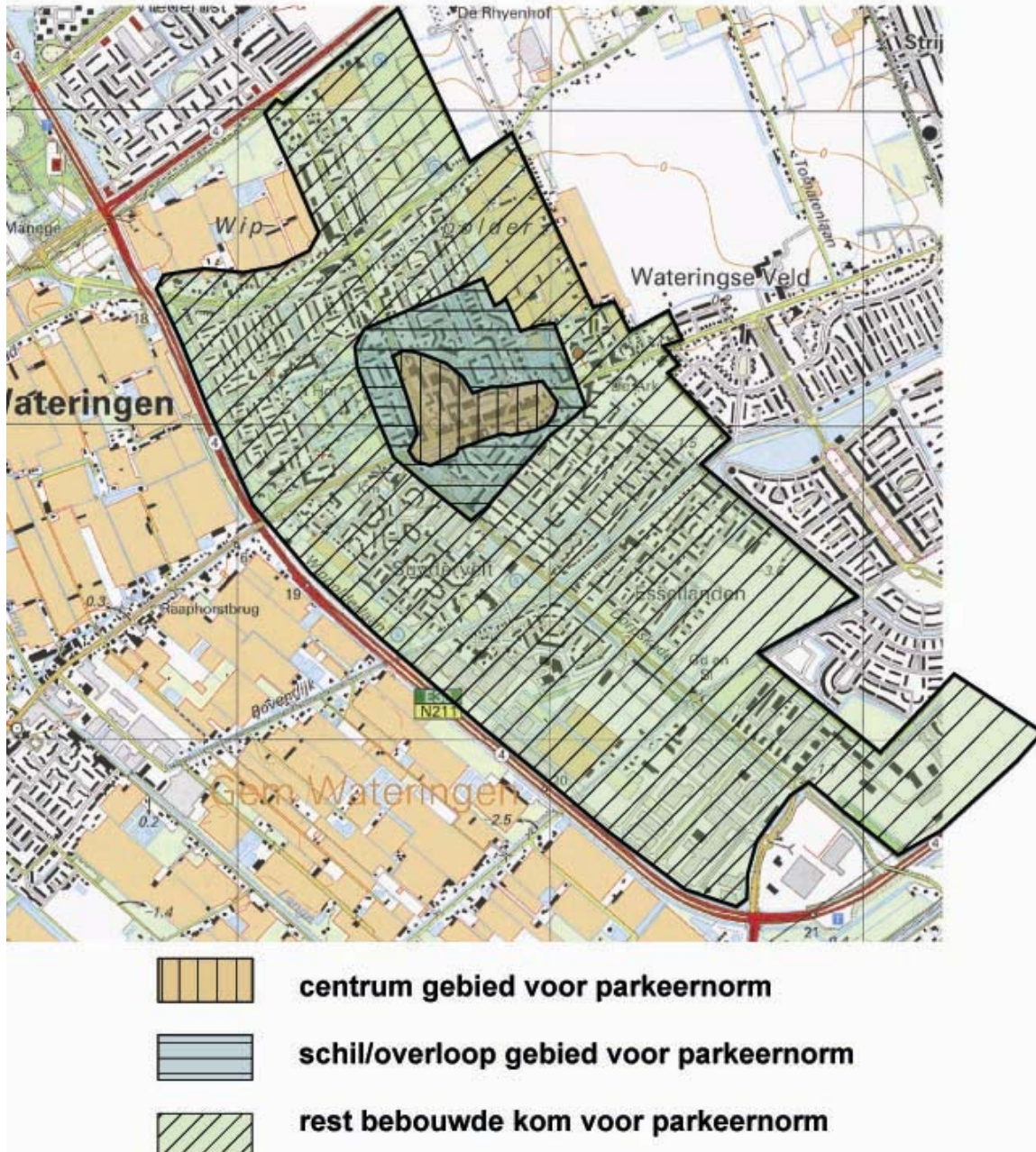


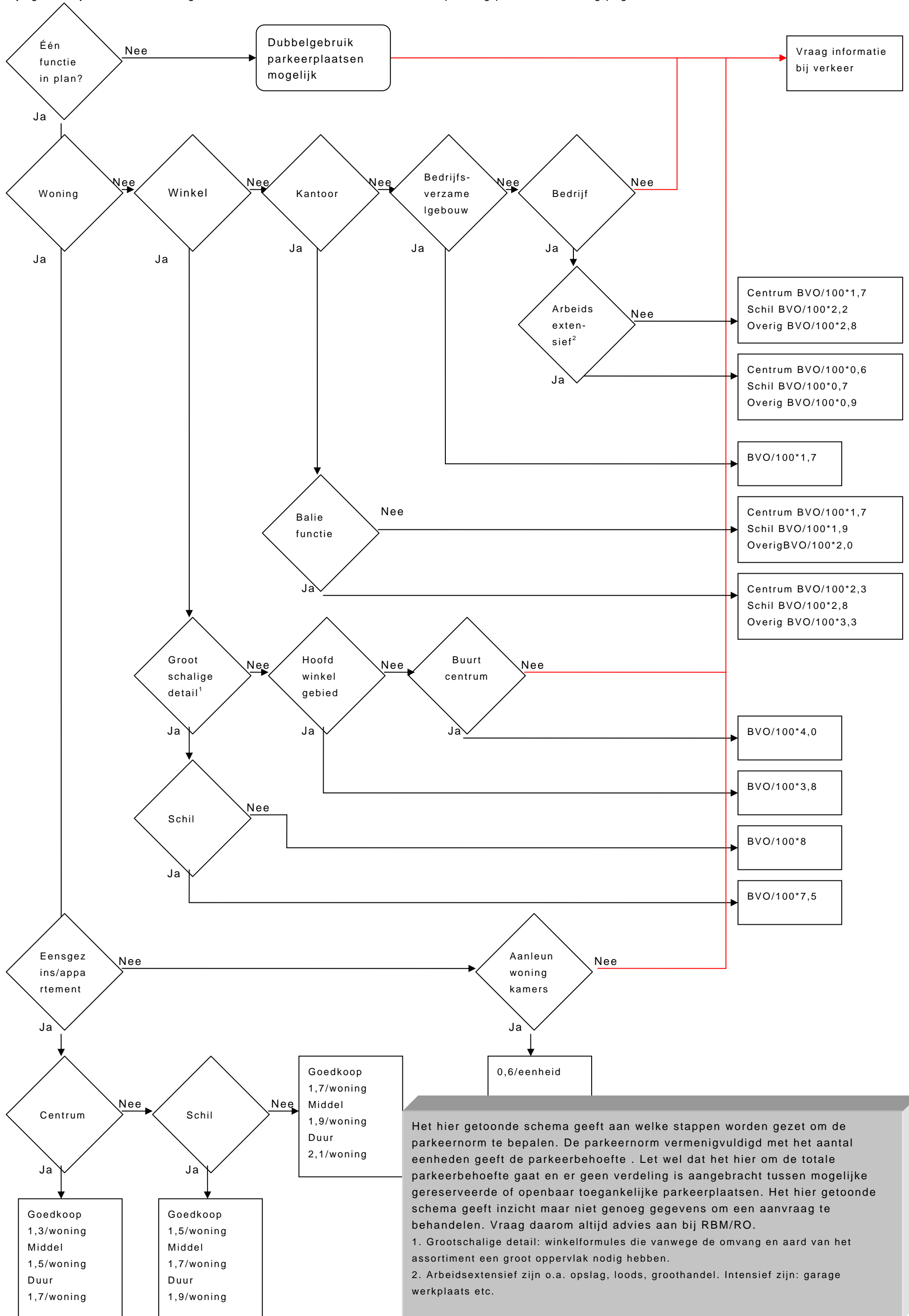
**rest bebouwde kom voor parkeernorm**



18.10. Bebouwde kom Wateringen

# Bebouwde kom Wateringen

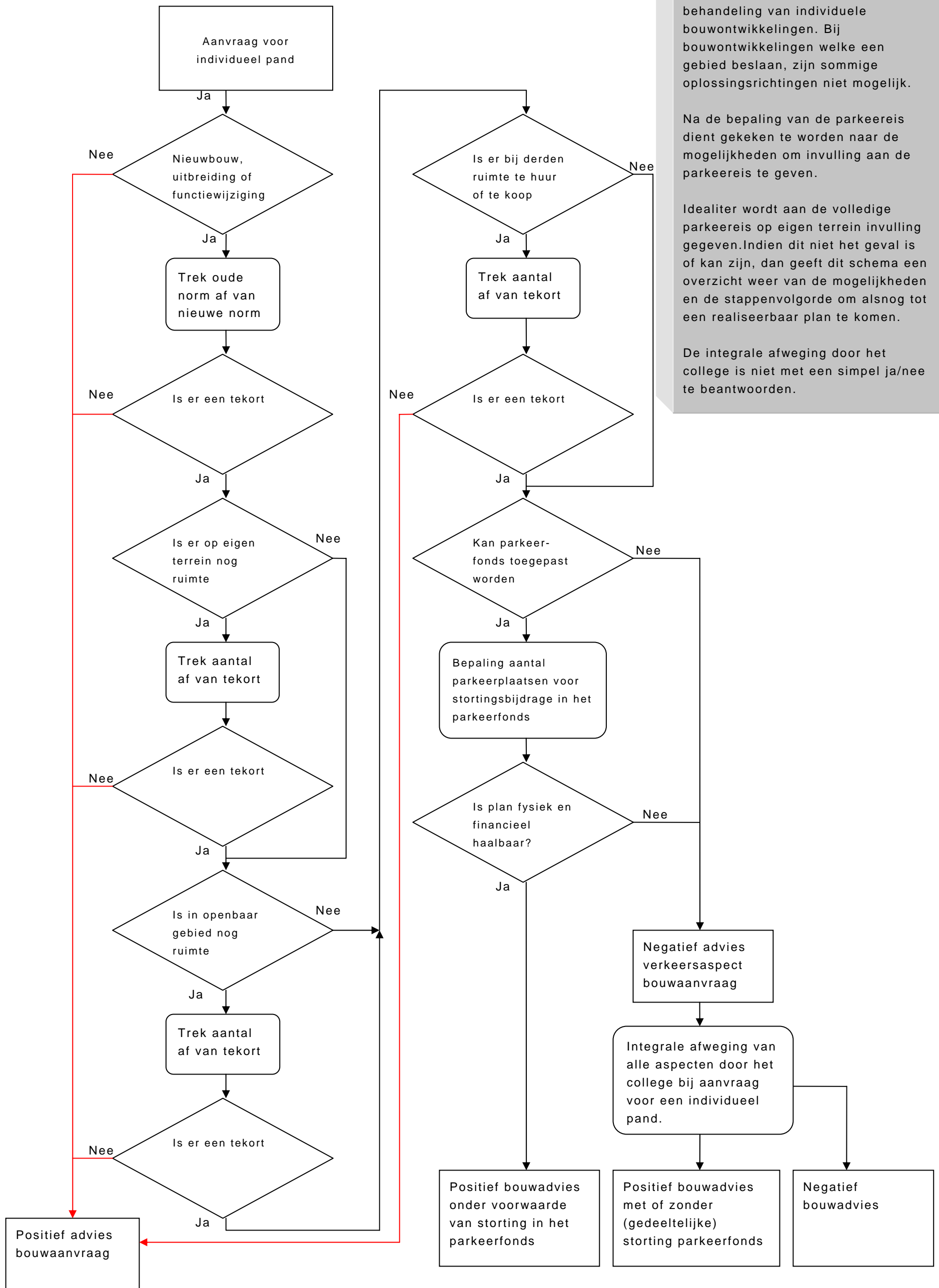




Het hier getoonde schema geeft aan welke stappen worden gezet om de parkeernorm te bepalen. De parkeernorm vermenigvuldigd met het aantal eenheden geeft de parkeerbehoefte. Let wel dat het hier om de totale parkeerbehoefte gaat en er geen verdeling is aangebracht tussen mogelijke gereserveerde of openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Het hier getoonde schema geeft inzicht maar niet genoeg gegevens om een aanvraag te behandelen. Vraag daarom altijd advies aan bij RBM/RO.

1. Grootschalige detail: winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben.

2. Arbeidsextensief zijn o.a. opslag, loods, groothandel. Intensief zijn: garage werkplaats etc.



Dit stroomschema geldt voor de behandeling van individuele bouwontwikkelingen. Bij bouwontwikkelingen welke een gebied beslaan, zijn sommige oplossingsrichtingen niet mogelijk.

Na de bepaling van de parkeereis dient gekeken te worden naar de mogelijkheden om invulling aan de parkeereis te geven.

Idealiter wordt aan de volledige parkeereis op eigen terrein invulling gegeven. Indien dit niet het geval is of kan zijn, dan geeft dit schema een overzicht weer van de mogelijkheden en de stappenvolgorde om alsnog tot een realiseerbaar plan te komen.

De integrale afweging door het college is niet met een simpel ja/nee te beantwoorden.



## Inhoudsopgave

1. Projectenkaart 2020
2. Hoofdwegen 2015
3. Wegencategorisering
4. Hoofdroutes hulpdiensten
5. Knelpunten goederenvervoer
6. Regionaal fietsroutenet behorende bij 2<sup>o</sup> RVV Haaglanden
7. Attractiepunten kaart
8. Bestaande recreatieve fietsroutes Westland
9. Westlands fietsnet "binnendoor"
10. Huidig OV-lijnnenet
11. Ov-netwerk Westland vanaf 2007
12. Prioritering OV-lijnnenet
13. Blauwe zones, vrachtwagenparkeren, en belang hebbende parkeren Ter Heijde