

Informatiebrief aan de Raad

| | |
|-----------------|---|
| Zaaknummer: | Z/19/038617 |
| Documentnummer: | 175028 |
| Datum: | 3 maart 2020/ verzonden 5 maart 2020 |
| Onderwerp: | Evaluatie tijdelijke verkeersmaatregelen Wassenaar |
| Bijlage(n): | Bijlage 1: Rapportage 'Evaluatie verkeersmaatregelen Wassenaar' |

Geachte Raad,

In 2018 en 2019 hebben noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden plaatsgevonden aan de Oostdorperweg en aan de Storm van 's-Gravesandeweg. Voor deze werkzaamheden zijn tijdelijke verkeersmaatregelen toegepast, waaronder wegafzettingen en omleidingsroutes. Deze verkeersmaatregelen hebben niet kunnen voorkomen dat soms ernstige verkeershinder is ontstaan en onvrede hierover onder inwoners, ondernemers en weggebruikers.

Wij hebben u toegezegd de tijdelijke verkeersmaatregelen en de daaruit ontstane verkeershinder van beide onderhoudswerkzaamheden kritisch te evalueren en de resultaten hiervan aan u terug te koppelen. Deze evaluatie dient ook als basis om processen en besluitvorming rond dit soort werkzaamheden te verbeteren. De evaluatie is door een extern verkeersadviesbureau, Goudappel Coffeng, uitgevoerd. Zij hebben de werkzaamheden geëvalueerd op basis van het toepassen van het regionaal verkeersmodel (MRDH model), interviews met belanghebbenden en het doorlopen proces om tot de verkeersmaatregelen te komen.

In deze brief informeren wij u over de belangrijkste conclusies uit de evaluatie. De volledige rapportage van de evaluatie is als bijlage bij deze brief gevoegd. Wij nodigen u uit hier kennis van te nemen.

Verkeershinder, omleidingsroutes en doorlooptijd

Uit de evaluatie komt naar voren dat het wegennet van Wassenaar op zichzelf al kwetsbaar is. Het afsluiten van belangrijke ontsluitingswegen heeft daardoor een niet te vermijden en aanzienlijke impact op de rest van het wegennet. Zodra een weg afgesloten wordt gaat het verkeer een andere route zoeken.

Om weggebruikers te waarschuwen wordt in een vroeg stadium gecommuniceerd over de werkzaamheden en om routekeuzes te beïnvloeden worden omleidingsroutes ingesteld. Verkeersdeelnemers in een onbekende omgeving zijn vaak wel geneigd een omleidingsroute te volgen. Lokaal bekenden en automobilisten die gebruik maken van online navigatiesystemen laten zich over het algemeen minder goed sturen.

Voorafgaand aan de werkzaamheden aan de Oostdorperweg en de Storm van 's-Gravesandeweg is een inschatting gemaakt van de te verwachten verkeershinder. Deze inschatting is vooral gemaakt op basis van lokale kennis en ervaring, niet door middel van uitgebreid verkeerskundig onderzoek.

Op basis van de verwachte verkeershinder zijn verkeersmaatregelen genomen. Uitgangspunt hierbij is verkeershinder in woongebieden en omliggende straten zo veel mogelijk te voorkomen. Het verkeer wordt daarom over wegen met een zo groot mogelijke capaciteit gestuurd. Het streven daarbij is om het verkeer zoveel mogelijk buiten de bebouwde kom en via de N44 te geleiden, vanwege de kwetsbaarheid van het Wassenaarse hoofdwegenet. Doel is om verkeer dat geen herkomst of geen eindbestemming in Wassenaar heeft (sluipverkeer) op deze wijze zoveel als mogelijk buiten het dorp te houden.

Bij beide werkzaamheden waren omleidingsroutes ingesteld, waarbij ervan uitgegaan werd dat het grootste deel van de automobilisten deze omleidingsroutes zou volgen. Hierbij werd ook uitgegaan van een gewenningsperiode, waarbij het gebruik van de omleidingsroutes gedurende de duur van de werkzaamheden hoger zou worden. Deze aannames bleken te optimistisch, omdat het gebruik van omleidingsroutes lager was dan vooraf ingeschat en het volgen van de omleidingsroutes ook na een gewenningsperiode niet substantieel toenam. De capaciteit van de omliggende wegenstructuur en kruispunten bleek onvoldoende om het extra verkeersaanbod als gevolg van de wegwerkzaamheden en het niet volgen van de omleidingsroutes te kunnen verwerken. Kortom, de impact van de wegwerkzaamheden is door de gemeente onderschat.

Gedurende de werkzaamheden zijn daarom extra verkeersmaatregelen getroffen om de verkeershinder te beperken. Het doel van deze extra maatregelen was om het volgen van de omleidingsroutes en het begrip voor de ontstane verkeershinder bij weggebruikers te vergroten. De extra verkeersmaatregelen, met name in de communicatieve sfeer, hebben zeker een positief effect gehad, waardoor de verkeershinder afnam, maar niet geheel verdween. In de evaluatie wordt hierover geconcludeerd dat bij de werkzaamheden aan doorgaande wegen, altijd een zekere mate van hinder overblijft, ongeacht welke tijdelijke verkeersmaatregelen genomen worden.

De lange doorlooptijd van de werkzaamheden aan de Storm van 's-Gravesandeweg heeft ook negatieve invloed op de mate van hinder gehad. De belangrijkste reden hiervoor heeft met de materialisatie van de weg te maken. Doordat de weg uit elementenverharding bestaat is de duur van de werkzaamheden vele malen langer dan bijvoorbeeld bij het asfalteren van een weg. Ook was het voor de veiligheid van de werknemers en de kwaliteit van de verharding noodzakelijk om de weg volledig af te sluiten. Bij het asfalteren van deze weg is dit laatste ook nodig, maar is er de mogelijkheid om bijvoorbeeld 's nachts te werken en de weg overdag met beperkte rijnsnelheid

open te stellen. Doordat er meer financiële middelen beschikbaar werden gesteld uit de voorziening, konden de werkzaamheden worden versneld. Dit heeft positief effect gehad op de acceptatie van alle betrokkenen. (bewoners, ondernemers en weggebruikers)

Communicatie

Uit de evaluatie blijkt dat veel ondernemers en andere betrokkenen werden overvallen door de werkzaamheden. Toch waren er ook betrokkenen die aangaven juist goed geïnformeerd te zijn over de werkzaamheden. Er zat volgens het onderzoeksbureau (te) veel tijd tussen de informatiemomenten waardoor de informatie bij betrokkenen weer was weggezaakt. Ook was de omvang van de communicatie te beperkt. Bewoners en ondernemers uit de directe omgeving hebben aangegeven beter te zijn geïnformeerd. Overige inwoners en ondernemers die niet rondom het projectgebied zitten waren minder goed geïnformeerd en werden daardoor meer overvallen. Daarbij werd ook de noodzaak van de werkzaamheden aan de Storm van 's-Gravesandeweg door bewoners en ondernemers ter discussie gesteld.

Naast bewoners en ondernemers uit de omgeving zijn ook de weggebruikers / passanten geïnformeerd. De weggebruikers (vooral ook van buiten Wassenaar) waren relatief kort vooraf geïnformeerd via tijdelijke gele borden die de werkzaamheden aankondigen en de omleidingsroutes aanduiden. Dit bleek achteraf onvoldoende. Nadat later gedurende de werkzaamheden meer bebording en (voor)aankondigingen, ook buiten Wassenaar, waren toegevoegd had dit meer effect.

Beheersmaatregelen

Bij het plannen en uitvoeren van werkzaamheden staat veiligheid te allen tijde voorop. Dit gaat zowel om de verkeersveiligheid, maar ook om de veiligheid van de werknemers op straat. Om deze reden moeten soms minder populaire maatregelen worden genomen, zoals het volledig afsluiten van een weg, in plaats van een halve afsluiting waarbij het verkeer in één richting kan rijden. Dit onderwerp zal bij het plannen van nieuwe werkzaamheden en de communicatie daaromtrent nadrukkelijker worden belicht.

Omdat elk project een eigen dynamiek en impact heeft, moet per werk afzonderlijk worden bepaald welke beheersmaatregelen ingezet worden om de impact zo laag mogelijk te houden en de belanghebbenden zo goed als mogelijk te betrekken. De beheersmaatregelen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, communicatief en financieel. Onderstaand staan de belangrijkste beheersmaatregelen waarvan wij voornemens zijn deze waar nodig in te zetten.

Inschatten verkeershinder

De verkeershinder bij wegwerkzaamheden kan beter worden ingeschat als hier in de voorbereiding meer onderzoek naar wordt verricht. Tijdelijke verkeersmaatregelen kunnen dan effectiever worden ingezet. Met behulp van het regionaal verkeersmodel is de te verwachten verkeershinder en de schaalgrootte ervan beter in te schatten. Op basis van dit model kunnen scenario's worden uitgewerkt, waaronder ook een worst-case scenario en best-case scenario.

Tijdelijke bebording / omleidingsroutes en vooraankondigingen

De mate van overlast door wegwerkzaamheden in Wassenaar staat of valt voor een groot deel met het zo veel mogelijk weren van het verkeer op het lokale wegennet. Het bereiken van de weggebruikers / passanten is hierbij moeilijker dan het informeren van onze eigen inwoners en ondernemers.

In het vervolg zullen bij wegafsluitingen op belangrijke ontsluitingswegen dergelijke (voor)aankondigen eerder en vooral ook verder buiten de gemeente worden geplaatst, in overleg met de relevante omliggende wegbeheerders. Tijdens reguliere regionale afstemmingsoverleggen, georganiseerd door Bereik!, zal dit ook ambtelijk worden besproken.

Fasering werkzaamheden en doorlooptijd

Door het juist faseren van werkzaamheden kan eventuele hinder worden voorkomen of worden verminderd. Bijvoorbeeld door het werken in schoolvakanties rondom scholen. Daarbij wordt geadviseerd om belangrijke ontsluitingswegen te asfalteren en geen gebruik meer te maken van elementenverharding. Dit kan de duur van de onderhoudswerkzaamheden drastisch verminderen en kunnen de werkzaamheden bijvoorbeeld 's nachts plaatsvinden waardoor de weg overdag opengesteld kan worden. Dit laatste is overigens alleen mogelijk bij onderhoudswerkzaamheden aan de verharding, niet bij rioleringswerkzaamheden of werkzaamheden aan kabels en leidingen.

Communicatie

Een communicatieplan helpt bij het vooraf beter in beeld brengen van de belanghebbenden die moeten worden geïnformeerd. Naar aanleiding van de evaluatie zal bij grote infrastructuurprojecten (met omvang van bijvoorbeeld de reconstructie van de Storm van 's-Gravesandeweg) vooraf worden bepaald wie geïnformeerd moeten worden, op welke schaal deze informatieverspreiding plaats moet vinden, welke vormen van communicatie worden ingezet en met welke frequentie de communicatie plaatsvindt. Dit wordt dan in een communicatieplan vastgelegd. Bij gemeentelijke projecten ligt deze verantwoordelijkheid bij de gemeente. Bij projecten van derden (bijvoorbeeld nutsbedrijven) ligt deze verantwoordelijkheid bij hen, waarbij de gemeente een nadrukkelijke rol inneemt in het borgen dat zij deze communicatie, eventueel samen met de gemeente goed oppakken. De gemeente moet bij projecten van derden bewaken dat de juiste communicatiestrategie wordt toegepast en daar eisen aan stellen. Voor wegen waarvoor dit geldt kan het wegencategoriseringsplan uit het gemeentelijk verkeersplan worden gehanteerd.

Financiële gevolgen

Het inzetten van bovenstaande beheersmaatregelen heeft financiële gevolgen voor (onderhouds)projecten en drukken daardoor op de projectbegrotingen. Ook de periode van voorbereiding van wegwerkzaamheden kan hierdoor langer worden. Hiertegenover staat dat bij het inzetten van bovengenoemde beheersmaatregelen meestal sprake is van maatschappelijke baten, zoals een betere doorstroming, een grotere bereikbaarheid, minder luchtvervuiling, minder geluidshinder, kortere reistijden, et cetera. Deze maatschappelijke baten zijn moeilijker te kwantificeren, maar zijn zeker aanwezig en dragen in positieve zin bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Wassenaar. In de afweging van de te kiezen uitvoeringsstrategie zal

nadrukkelijker rekening worden gehouden met de financiële en maatschappelijke kosten en baten. De financiële gevolgen zullen in de projectbegrotingen zichtbaar worden. Dit kan van invloed zijn op de financiële paragraaf in de beheerplannen waardoor de jaarlijkse dotatie aan de voorzieningen eventueel moet worden opgehoogd. Mocht dit zo blijken, dan worden deze gevolgen in de kadernota in beeld gebracht en in de begroting opgenomen.

Werkzaamheden Prinsenweg

Sinds begin 2020 is de Prinsenweg in noordelijke rijrichting afgesloten wegens werkzaamheden aan de kabels en leidingen. Dit betreft een project van derden, met een grote impact op de interne bereikbaarheid van Wassenaar.

Vooruitlopend op toekomstige werkzaamheden van de gemeente (reconstructie Prinsenweg) hebben wij een BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid & Communicatie) gemaakt. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de gemeente is de rijbaan in slechts één richting afgesloten. Door middel van de brede groenstrook tussen de rijrichtingen kan er veilig gewerkt worden.

Vanuit de verantwoordelijkheid van de gemeente is uitgebreid gecommuniceerd met meerdere buurtverenigingen en andere belangenverenigingen, waarbij de uitvoeringsperiode, planning en de tijdelijke verkeersmaatregelen steeds aan de orde zijn geweest. Het regionaal verkeersmodel is ingezet om de impact van de afsluiting in te schatten en om verschillende varianten van omleidingsroutes door te berekenen. Ook voorstellen voor omleidingsroutes vanuit de omgeving (o.a. EOW) zijn hierin meegenomen. Verder wordt gecommuniceerd via de gemeentelijke website en sociale media. Met toestemming van omliggende wegbeheerders zijn extra voorwaarschuwingen op de Katwijkseweg en N14 geplaatst.

Gedurende de werkzaamheden wordt de verkeerssituatie nauwlettend in de gaten gehouden door middel van verkeerstellingen, elektronische snelheidsdisplays en visuele inspecties. Deze gegevens worden gebruikt ter ondersteuning van tussentijdse evaluaties die met de belanghebbende buurtverenigingen worden besproken. In overleg met de politie worden ook extra snelheidscontroles op de omleidingsroutes uitgevoerd.

De meerkosten voor het inzetten van het verkeersmodel, de evaluatiemaatregelen en het opstellen van het BLVC plan bedragen ca. € 10.000,-, exclusief de toename van ambtelijke inzet. Hier is vanuit het onderhoudsbudget voor de Prinsenweg dekking voor. Dit heeft tot gevolg dat er meer grip is op de verkeerssituatie en meer begrip vanuit weggebruikers en alle andere belanghebbenden.

Tot slot

Ondanks de inzet van beheersmaatregelen kan verkeershinder en andere vormen van overlast bij wegwerkzaamheden niet geheel worden voorkomen. Meer communicatie zal helaas ook niet altijd leiden tot volle tevredenheid van alle belanghebbenden. Wij nemen de aanbevelingen van het evaluatierapport ter harte en gaan deze waar nodig inzetten om verkeershinder zoveel mogelijk te beperken en de acceptatie hiervan te vergroten.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

drs. H.I.P. Opatja,
gemeentesecretaris

drs. L.A. de Lange,
burgemeester

Deze brief is digitaal vastgesteld. Hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.