

Nr.	Woonlocatie indiener	Zienswijze	Beantwoording
		Algemeen	
1	Burgerwey	Eén richtings verkeer (in noordelijke richting) voor de Backershagenlaan Zuid. (Project 5) Deze maatregel is genoemd bij het beslispunt “realiseren van Quick Wins, ontmoedigen van doorgaand verkeer vanuit leiden. Zienswijze: De maatregel is zeer passend en gesteund. Echter, niet alleen in de ochtend spits, maar zou ook moeten gelden in de avondspits. Toelichting: Er gaat sluipverkeer vanuit Leiden via de Ommedijkseweg, Deijlerweg, v,Oldenbarneveltweg, Prinsenweg en Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan om daar de N44 op te gaan. Dit verkeer ontwijkt daarmee de files op de N44 bij de stoplichten van het Rozenplein en de Lange Kerkdam. Dit gebeurt zowel in de ochtend als de avond spits!! Dit is de enige maatregel om dit sluipverkeer, te ontmoedigen. Het verhoogt de veiligheid en leefbaarheid - onnodige geluidshinder en emissies- langs de genoemde route. NB: 1. De metingen met het FCD systeem op de Ommedijkseweg werden door RHK als ongeldig aangemerkt omdat er geen onderscheid gemaakt kon worden tussen de voertuigen op deze weg en de N44. In eerste instantie werd toch (onterecht) de conclusie getrokken, dat er via deze route geen sluipverkeer plaats zou vinden. Het is verheugend, dat er toch een maatregel wordt voorgesteld. NB2: 2. Als de bebouwde kom rond het centrum (Noord t/m de Papegaaienlaan) , inclusief de genoemd route, een 30 km zone wordt, dan zou deze maatregel wellicht minder nodig zijn.	In het realisatieplan staat benoemd dat de daadwerkelijk invulling van deze maatregel nader zal worden onderzocht. De keuze voor de periode waarop dit zou kunnen gelden is op dit moment nog niet nader bekend.
2	Burgerwey	Realisatie van Quick wins: Verbetering Verkeersveiligheid. (project 2) Zienswijze: Er wordt onvoldoende gedaan om de veiligheid voor de zwakke deelnemers te verbeteren langs de drukke route Prinsenweg- Backershagenlaan. Toelichting: Langs deze route vindt veel fietsverkeer, waaronder veel scholieren, plaats. Op de Prinsenweg is het fietspad niet gescheiden van de rijbaan. Deze laatste is erg breed en recht en nodigt auto's uit tot hard rijden. Er zijn haast geen zebrapaden voor de vele voetgangers die deze wegen willen oversteken om te wandelen in de parken en de scholieren om naar school te gaan.	Onderdeel van project 9 is het verhogen van de verkeersveiligheid. In het kader van dit project wordt onderzocht worden welke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid mogelijk zijn.
3	Burgerwey	Realisatie aansluiting Maaldrift (project 7.1) Zienswijze: Aanvaardbaar onder voorwaarde, dat dit geen sluipverkeer door het dorp trekt. Toelichting: Een afslag bij de maaldrift kan er toe leiden dat meer voertuigen daar van de N44 de Ommedijkseweg op gaan om de stoplichten en files bij het Rozenplein en de Lange Kerkdam te ontwijken. Via de route Deijlerweg, Prinsenweg, Backershagenlaan, Rust en vreugd voegen zij zich dan weer op de N44. Dit alternatief moet worden vermeden.	Het doel van deze maatregel is bedoeld om de ontsluiting van Maaldrift te verbeteren. Dit mag uiteraard geen negatieve effecten hebben op de verkeerssituatie rondom Maaldrift.
4	Burgerwey	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen(project 8) Zienswijze: Geen goede maatregel. Toelichting: Dit zal in hoofdzaak de lichten p de Van Zuilen v N laan betreffen. Nu is de route door Wassenaar veelal sneller dan er om heen, via de N206 en/of de N44. Het project zal een verdere aanzuigende werking hebben op het doorgaande verkeer en werkt eerder faciliterend dan ontmoedigend. De navigatie systemen gaan dan de route door Wassenaar als voorkeur aangeven. Deze route moet juist minder aantrekkelijk worden gemaakt. NB: Dit project is in tegenspraak met het beoogd effect van Kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is.	Door de VRI's te voorzien met aanvullende software kan de verkeersafwikkeling beter worden afgestemd op vraag en aanbod maar ook worden bijgesteld op basis van de beleidskeuzes vanuit de gemeente. Op die manier kan verkeer op bepaalde richtingen minder vaak worden gefaciliteerd ten opzichte van andere richtingen.

5	Burgerwey	Meer groentijd Lange Kerkdam richting den Haag (project 6). Zienswijze: Gesteund. Toelichting: Zoals aangegeven, moet voor het uitgaand, zowel als het ingaand verkeer naar/ van de N44 deze route sneller zijn dan alternatieve routes, zoals via de Prinsenweg, Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan. Op deze wegen is veel fiets verkeer, waaronder veel scholieren, en zijn veel overstekende wandelaars.	Door de VRI's te voorzien met aanvullende software kan de verkeersafwikkeling beter worden afgestemd op vraag en aanbod maar ook worden bijgesteld op basis van de beleidskeuzes vanuit de gemeente. Op die manier kan verkeer op bepaalde richtingen minder vaak worden gefaciliteerd ten opzichte van andere richtingen.
6	Burgerwey	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, deelproject Jagerslaan) Zienswijze: Op deze wijze niet gesteund. Toelichting: Er wordt gesteld, dat dit project uit gaat van het verder in balans brengen van de wegen qua inrichting en draagkracht. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de dimensies van de wegen en NIET op de aspecten van veiligheid en leefbaarheid. Maatregelen bij de Jagerslaan om verkeer te ontmoedigen, leidt ontegenzeggelijk tot een vermeerdering van het verkeer op andere wegen. Op die wegen wordt de veiligheid en leefbaarheid (geluidoverlast, fijnstof en emissies) nog verder zeer negatief beïnvloed. Het geluidsoverlast langs de Prinsenweg is reeds zeer hoog (zie geluidsanalysen uitgevoerd in voorgaande jaren). Deze maatregel is gunstig voor een handjevol omwonenden , maar zeer nadelig voor de vele bewoners langs de andere doorgaande routes Maatregelen ter ontmoediging van sluipverkeer moeten niet op een route eenzijdig worden genomen, maar op alle doorgaande routes tegelijk.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
7	Burgerwey	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, in algemene zin.) Zienswijze: Zoals nu aangegeven is dit project Onvoldoende. Toelichting: Uitgangspunt van het verkeersplan is een structuur van 2 O-W en 1 N-Z doorgaande route van 50km/u door het dorp heen. Het verkeer wordt over deze hoofdstructuur geleid, dus alle N-Z verkeer over slechts 1 route! Deze routes zullen nog verder (over) belast worden met toename van geluid (waar de toelaatbare grens al is bereikt!) en emissies en negatief effect op de veiligheid. Veel beter zou zijn om alle wegen rond het centrum, - geheel Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan aan de Z kant, incl. alle O-W en alle N-Z doorgaande wegen – tot een 30km zone te maken, in navolging van andere gemeenten en nieuw landelijk beleid. De optie van 30km voor geheel Wassenaar is in de studie afgewezen, omdat de doorrijtijd te lang zou zijn. De optie om alleen de genoemde zone tot 30 km te maken is ondanks verzoek niet bekeken, omdat de hoofdstructuur vast stond. In dit voorstel zou, wegens de bereikbaarheid van het centrum voor de bewoners van zuid de groot Haesebroekse weg en de Wittenburgerweg 50 km moeten blijven. Bovendien, langs deze wegen staan de woningen verder van de weg en de fietsers zijn gescheiden van de hoofdweg. Het argument, dat dit een grote herinrichting noodzaakt, is niet meer geldig. Bij het nieuw type weg, de GOW 30 is het niet meer nodig om de weg speciaal aan te passen voor 30km. Gunstig voor de kosten en geen nadeel van akelige drempels voor Politie of ambulances. Ook het OV zal nauwelijks worden beïnvloed. Veelal kunnen de bussen haltes overslaan en moeten regelmatig langer bij haltes staan om niet op het schema vooruit te lopen. Een 30km traject zal ook geen aanzuigende werking meer hebben door navigatie systemen. Het instellen van deze zone is in lijn met het beoogd effect van kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is. Bij de in het plan aangegeven hoofdstructuur van 50km wegen wordt dit effect niet bereikt. Met dit voorstel zullen alle bewoners in deze 30 km zone er op voor uit gaan i.p.v. een enkele buurt, zoals in project 4 wordt voorgesteld. De veiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd. Ongelukken zijn minder frequent en minder ernstig. Geluid en emissies van fijnstof en uitlaat worden minder. Het is een koers die landelijk is ingezet en veel dorpen en steden gaan daar in mee. Wij roepen Wassenaar op om die visie ook te volgen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
8	Jagerslaan	Wij hebben 3 schoolgaande kinderen die op hun fiets vanaf de oprit schuin de straat moeten oversteken naar het fietspad aan de overkant. Dit is een stukje van nog geen 20 meter. Helaas resulteert het oversteken in de ochtend en de middag in gevaarlijke situaties. Het is vaak nog donker en auto's rijden te hard. Er wordt vaak getoeterd naar de kinderen terwijl ze oversteken en een enkele keer worden ze zelfs nageroept dat ze op het fietspad moeten rijden.	Het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u inclusief een verkeersveilige weginrichting maakt onderdeel uit van project 4.

		Allemaal begrijpelijk. De laan is ook helemaal niet geschikt om op te fietsen. Het is veel te smal. alleen is er geen alternatief. Ze moeten een stukje over de rijbaan. Eén keer resulteerde dit in een ongeluk. Het is in het najaar van 2020 tot een aanrijding gekomen. Gelukkig kwam mijn zoon er met alleen wat schrammen en de schrik vanaf. Eenmaal aangekomen op het fietspad, worden ze overhoop gereden door wielrenners, elektrische fietsen en scooters. Het fietspad is ook niet alleen een fietspad maar meteen ook een voetpad. Het heeft talloze onoverzichtelijke bochten en er staat zelfs een boom midden op het pad. Dat de straat te smal is voor het verkeer dat er rijdt (caravans, bussen en vrachtauto's rijden hier zonder belemmering) resulteert in veel verloren spiegels, auto's die voortdurend door de berm rijden en vaak omver gereden vuil containers. Het continu over de rand van de weg rijden geeft ook geluidshinder en de berm wordt er niet mooier op als er constant overheen gereden wordt. Het is absoluut noodzakelijk dat op zeer korte termijn actie wordt ondernomen om de Jagerslaan veiliger te maken. elke ochtend als de kinderen naar school gaan ben ik bang dat er een ongeluk plaatsvindt. De huidige situatie is echt onverantwoord. Eigenlijk is de beste oplossing om zo snel mogelijk de inrichting aan te passen naar een fietsstraat waar de auto te gast is. Hiermee los je in 1 keer alle problemen op. De nadruk moet hierbij liggen op zo snel mogelijk.	
9	Onbekend	Naar aanleiding van het gepubliceerde verkeersplan voor Wassenaar, heb ik de volgende opmerkingen: • Aangezien het grote aantal fietsende scholieren komend uit Voorschoten en uit Wassenaar Noord is het een groot risico om nog meer verkeer langs de rotonde Prinsenweg/Lange Kerkdam/Van Oldenbarneveltweg te leiden. Het aantal ongevallen op deze rotonde is al erg hoog, er wordt te hard gereden op de Lange Kerkdam. • geen eenzijdige afwaarderingen naar 30km binnen Wassenaar met gevolg meer verkeer in de dorpskern • voorstander om gehele bebouwde kom af te waarden naar 30km zone • geen versmalling van de N44 zonder geheel Wassenaar een 30km zone te maken. Hoop dat er aan alle bewoners gedacht wordt en niet een of twee straten al het doorgaande verkeer te verwerken krijgt.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Maatregelen in relatie tot de afwaardering van de N44 maken geen onderdeel uit van dit onderzoek. De gemeente is geen wegbeheerder van deze weg en daarover als zodanig geen eenzijdig besluit nemen maar dient dit nader af te stemmen met Rijkswaterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Den Haag en andere stakeholders. Het afwaarderen van de N44 mag geen negatieve effecten hebben voor het verkeer in Wassenaar.
10	Onbekend	Mijn eerste suggestie betreft een tweetal uitbreidingsvoorstellen van het 1-richtingsverkeer (B. en C.) Waarbij B. vooral het fietsverkeer tijdens de ochtendspits een stuk veiliger maakt in Wassenaar Noord en C. een mogelijk goedkoper alternatief zou kunnen zijn voor het inrichten van de Jagerslaan als 30 km zone.	Dank voor uw suggesties. Het instellen van éénrichtingsverkeer op wegen die vanuit het realisatieplan een doorgaand karakter hebben is wat ons betreft niet wenselijk en zal daarom ook niet nader worden onderzocht. De verkeersveiligheid rondom scholen is ook voor de gemeente Wassenaar zeer belangrijk. Onder project 2 wordt de verkeersveiligheid rondom scholen specifiek benoemd en zal de gemeente komende tijd hiermee aan de slag gaan. De verschillende projecten die vallen onder kans A zijn inderdaad in sommige gevallen gericht op een specifieke doelgroep. Dit is een bewuste keuze zodat we op verschillende manieren het doel kunnen halen om 5% minder autoverplaatsingen te genereren binnen Wassenaar.



Wat mij verder opvalt is dat veel van het verkeer tijdens de ochtendspits zich in eerste instantie rond scholen lijkt te concentreren om daarna het dorp te verlaten via 1 van de uitvalswegen.

Over dit type verkeerstroom vind ik weinig concreets terug in de plannen, terwijl op schooldagen (en zonder verplicht thuiswerken) dit een goed waarneembaar patroon is zeker in Wassenaar Noord.

Wellicht heeft dit te maken gehad met de timing van het verkeersonderzoek.

Het valt wellicht te overwegen bij scholen die niet aan een als doorgaande blauwe route (figuur 1) liggen een inrijverbod in de straat waaraan de school toegankelijk is in te stellen van 30 minuten voor aanvang van de lessen tot 15 minuten na aanvang van de lessen. Als dat verbod geografisch ruim genoeg is opgesteld valt er wellicht eenvoudig een toename aan fietsverkeer en een afname aan autoverkeer te realiseren van lokaal Wassenars verkeer. Zulk soort maatregelen zullen wellicht niet bij iedere school toegepast kunnen worden, maar hebben wel een aanmerkelijke invloed op de hoeveelheid lokaal verkeer en spreiding van het verkeer in de tijd. Jammer dat hier niet echt wat over in dit plan te vinden is.

Bij project “Project 1: Aantrekkelijker maken van alternatieve vervoersmethoden” mis ik hoe er rekening wordt gehouden met de leeftijdsopbouw van de Wassenarse populatie.

Ik zie niet in hoe deelscooters en deelfietsen voor het oudere deel van de populatie een alternatief zou kunnen worden.

Veelal zijn daar apps voor nodig en daar is de oudere populatie vooral wars van.

Hierdoor zo een groot deel van de populatie af kunnen vallen bij dit project

Bij “Project 3: Interne mobiliteit en bereikbaarheid De Paauf/ gemeentekantoor” lijkt dit project mij een relatief duur project voor een te kleine doelgroep.

Het lijkt ogenschijnlijk meer bedoeld te zijn als speeltje voor de lokale politiek en niet echt gericht op effectiviteit.

Een ander punt betreft een veiliger situatie voor fietsers bij stoplichten als het langzame fietsverkeer niet gescheiden is van het snellere verkeer.

Dit speelt in Wassenaar op een beperkt aantal punten

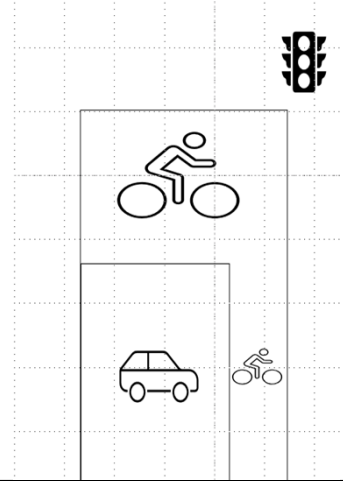
Eerder woonde ik in Leiden waar voor fietsers bij stoplichten ruim baan gemaakt werd door het vak zo in te richten dat fietsers eerst kunnen vertrekken bij groen licht.

In het plaatje heb ik dat proberen te visualiseren.

Het vak direct voor het stop licht is uitsluitend bestemd voor fietsers.

De stopstreep voor het autoverkeer is verder naar achteren geplaatst.

Wellicht is een dergelijke oplossing ook nog een relatief eenvoudige maatregel om oversteken voor fietsers veiliger te maken.



Uw suggestie om de fietsers meer voorrang te geven bij verkeerslichten zullen wij meenemen bij de verdere uitwerking van de quick wins op locaties waar dit mogelijk zou kunnen worden gerealiseerd.

11	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit geeft een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Het verkeersplan lijkt uit te gaan, hoewel niet expliciet gesteld, van slechts 1 doorgaande route, namelijk over de Prinsenweg en de Backershagelaan. Een hoogst onaantrekkelijke optie, ook al door de vele scholieren op de fiets. Bovendien zijn er in het plan geen projecten opgenomen om het sluipverkeer door Wassenaar te ontmoedigen. Het wordt nog erger. B&W heeft het voornemen om de N44 te versmallen tot een 2-baansweg met een max snelheid van 50km/u. Dat betekent, dat de route Pr. weg/ BH laan een nog aantrekkelijker alternatief wordt voor het doorgaande verkeer naar Den Haag. Gelukkig heeft de gemeenteraad tijdens de bespreking van het verkeersplan in december, B&W gevraagd om te onderzoeken of een 30km zone ook in Wassenaar zou moeten gebeuren. Wij steunen dit laatste punt zeer en zie dit als de enige mogelijkheid om de dreiging van toename van verkeer over alle wegen van Wassenaar te mitigeren. Concluderend: • Geen eenzijdige afwaarderingen naar 30km binnen Wassenaar met gevolg meer verkeer in de dorpskern • Voorstander om gehele bebouwde kom af te waarden naar 30km zone • Geen versmalling van de N44 zonder geheel Wassenaar een 30km zone te maken	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Maatregelen in relatie tot de afwaardering van de N44 maken geen onderdeel uit van dit onderzoek. De gemeente is geen wegbeheerder van deze weg en daarover als zodanig geen eenzijdig besluit nemen maar dient dit nader af te stemmen met Rijkswaterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Den Haag en andere stakeholders. Het afwaarderen van de N44 mag geen negatieve effecten hebben voor het verkeer in Wassenaar.
12	Onbekend	Onlangs ben ik geïnformeerd over het voorstel realisatieplan verkeer Wassenaar. Ik begrijp dat reacties & inzichten op prijs worden gesteld, vandaar hierbij mijn perspectief (ik heb vanuit zakelijk oogpunt nogal veel te maken met logistiek en het oplossen van bottlenecks, dus ook een duidelijk standpunt gebaseerd op ervaring). Allereerst sta ik als bewoner van dit mooie dorp achter het feit dat er goed nagedacht wordt over de verkeersdoorstroming, dank hiervoor. Ik zou verkeersdoorstroming echter onlosmakelijk koppelen aan verkeersveiligheid, dat zeg ik niet alleen als bewoner, maar ook als vader van vier kinderen. Ik pleit daarom sterk voor een algehele afwaardering naar 30km, dus ook op de Lange Kerkdam, Van Oldenbarneveltweg en Prinsenweg. Tevens pleit ik ervoor om het verkeer niet één kant op te leiden (richting Prinsenweg en Lange Kerkdam), maar juist de punten bij Rozenplein, Backershagen, Wittenburgerweg en De klip actief te blijven gebruiken, zei het allen in een 30km capaciteit. In het kader van doorstroom is spreiding van verkeer namelijk <u>de</u> oplossing!! Dit draagt tevens bij aan een betere verkeersveiligheid. De rotonde bij de Lange Kerkdam-Van Oldenbarneveltweg-Prinsenweg is momenteel al een van de verkeerspunten met de meeste incidenten, laten we dit hier alstublieft niet nog erger maken. Daarbij komt dat deze wegen nu al regelmatig worden gebruikt als racebaan. Met alle overlast en gevaarlijke situaties van dien. Laten we dit de kop indrukken in plaats van stimuleren, door deze punten mee te nemen in de 30km zone.	Het hoofddoel van het verkeersplan Wassenaar is om een bijdrage leveren aan de toekomstvisie Wassenaar 2030. Dit betekent concreet dat we moeten komen tot oplossingen om Wassenaar richting 2030 veiliger en leefbaarder te maken met behoud van haar karakter. Hiervoor willen we het aanbod van het verkeer en de draagkracht van het Wassenaaarse wegennet meer in overeenstemming brengen met elkaar. Vanuit dit hoofddoel zijn de verschillende projecten nader uitgewerkt waarbij 4 in- uitgangen behouden blijven om verkeer te spreiden. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
13	Herenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit betekent een toename van het sluipverkeer op andere doorgaande routes dwars door Wassenaar. Wij zien liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
14	Prinsenweg	Wij hebben uw verkeersplan bestudeerd en wijzen het benoemen van de Jagerslaan tot 30km zone af. Ook evt. plannen om van de N44 een 2 baans weg te maken, wijs ik met grote klem af. Dit brengt zeker een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee, zoals over de Prinsenweg. Ik geef er de voorkeur aan, dat het gebied rond de kern van het dorp, inclusief alle doorgaande routes —zoals de Prinsenweg— een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen, zoals ook landelijk door onze regering wordt gestimuleerd.	Zie beantwoording zienswijze 11

15	Prinsenweg	Via de standaard weg heb ik vernomen van uw verkeersplan. Dit heeft desastreus gevolgen voor woongenot en veiligheid in de Prinsenwegbuurt. Graag wil ik bij deze mijn afkeur aangaande dit plan aan u duidelijk maken. Een gemeente is er mede om tezamen met de burgers kwaliteit van leven en veiligheid maximaal te bewaken. In uw plan wordt dat met voeten getreden,	Het hoofddoel van het verkeersplan Wassenaar is om een bijdrage leveren aan de toekomstvisie Wassenaar 2030. Dit betekent concreet dat we moeten komen tot oplossingen om Wassenaar richting 2030 veiliger en leefbaarder te maken met behoud van haar karakter. Hiervoor willen we het aanbod van het verkeer en de draagkracht van het Wassenarse wegennet meer in overeenstemming brengen met elkaar. In de ogen van college draagt het plan bij aan de doelstelling van Wassenaar 2030.
16	Windlustweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
17	Ridderlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen	Zie beantwoording zienswijze 13.
18	Ridderlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
19	Jonkerlaan	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
20	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en ondersteun het eenzijdig verlagen vd snelheid naar 30 van de Jagerslaan niet. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes - met name Backershagenlaan en Prinsenweg - dwars door Wassenaar met zich mee. Ik vraag jullie - ook geïnspireerd door de landelijke politiek - om heel Wassenaar of tenminste het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone te laten worden, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Dit graag ondersteund door handhaving door agenten, benodigde flitspalen en evt. drempels waar ambulances brandweer politie geen last van hebben. Ik denk dat dit het enige leefbare alternatief is.	Zie beantwoording zienswijze 13.
21	Herenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit betekent een toename van het sluipverkeer op andere doorgaande routes dwars door Wassenaar. Wij zien liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
22	Rijksstraatweg	Graag willen wij onze zienswijzen ventileren omtrent het verkeer in en rondom Wassenaar. Ter introductie: wij zijn woonachtig langs de A44 aan de kant van tuincentrum de Bosrand, De parallelweg waar wij aan wonen, is enkele jaren geleden reeds doodlopend (gemaakt) richting Leiden voor motorvoertuigen. Derhalve namen wij op de A44 de afslag 9 naar Leiden-zuid om in de Stevenshof te komen of door te steken naar de andere wijken aldaar.	De verkeerssituatie rondom de A44 en het Rozenplein is onderdeel van project 7.1 en 7.2. In dit project zal worden onderzocht op welke wijze deze aansluitingen toekomstbestendig kunnen worden vormgegeven mede in relatie met de opening van de RijnlandRoute.

		AFSLAG 9 A44 Wat schetst onze verbazing: deze afslag is per 24-6-2021 óók dicht en men moet nu een grote lus maken via afslag 8a naar Holiday In, langs de begraafplaats en de drukke Haagsche Schouw om in, bijvoorbeeld, de Stevenshof te komen.... Dus wat gebeurt er in de praktijk? Verkeer richting Stevenshof pakt en masse de parallelweg aan de overzijde, langs industrieterrein Maaldrift en Valkenburgse meer. Een weg waar, vooral met mooi weer, ook fietsers en wielrenners gebruik van maken, in plaats van het fietspad verderop, aangezien er geen verbodsborden staan. Levensgevaarlijk!! Op de terugweg van Stevenshof naar Den Haag, gebeurt hetzelfde. Het verkeer rijdt niet over de A44, maar op de parallelweg langs het Valkenburgs meer. Met als gevolg een enorme verstopping van het Rozenplein en wederom levensgevaarlijke situaties, aangezien er momenteel amper markeringen zijn op dit smalle wegdeel én er wielrenners en voetgangers aanwezig zijn, zeker in hoogseizoen van camping Maaldrift. Onze verzoek of suggestie is twee- of zelfs drieledig: de afslag 9 Leiden-Zuid bestaat nog, hij ligt er nog, maar is afgesloten met borden en hekken: zet hem weer open. Hij werkte prima en ontlast Wassenaar aan alle kanten. De afslag aan de andere zijde bij de Ommedikseweg, net na het viaduct, de A44.op, is er ook (nog? Weer?). Zet hem open! Dan kan het verkeer daar de A44 op ipv pas bij Rozenplein. Ten derde: maak het fietsers onmogelijk om op de parallelweg te (mogen) komen. In elk geval een verbodsbord en goede bewegwijzering naar het fietspad zou al zoden aan de dijk zetten.	
23	Rijksstraatweg	OVERSTEEK BOSRAND Een ander punt waar wij aandacht voor vragen, is de situatie bij het oversteken vanaf de Bosrand bij de stoplichten. 9 van de 10 keer staan er voertuigen op het kruis, waardoor verkeer richting Leiden op de parallelweg (firma Voorham, bijvoorbeeld, of verkeer voor boerderijen, woningen en maneges) niet door kan rijden of de bocht niet halen. Daarnaast zijn er aan de kant vanuit Leiden haaientanden op het wegdek. Deze stonden aan de kant van het winkelverkeer vanuit de Bosrand, maar zijn omgedraaid. Deze situatie is zeer ongewenst. Al het werkverkeer moet nu wachten op het winkelverkeer en de bussen van Taxi Brouwer, die steevast deze afslag via de Shell gebruiken om voor te dringen. Ook levensgevaarlijk af en toe. Daarbij is destijds door de gemeente Wassenaar toegezegd dat de haaientanden weer op de juiste plek, vanuit Tuincentrum de Bosrand, zouden komen. Helaas... Daarom bij dezen een dringende oproep om de haaientanden weer aan de Bosrand kant te plaatsen. Beter nog zou het zijn om TC de Bosrand anders te ontsluiten dan via de huidige ingang vlak na de Shell en het Rozenplein, een eigen op en afrit (gedeeld met het Shell station) misschien.	Deze aansluiting maakt geen onderdeel uit van projecten binnen het realisatieplan maar hebben betrekking op een ander verkeersknelpunt. Uw vraag zal kenbaar worden gemaakt bij de afdeling verkeer.
24	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Dit alles in kader van veiligheid voor bewoners en langzaam verkeer op Prinsenweg.	Zie beantwoording zienswijze 13.
25	Ridderlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
26	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, bij voorkeur voorzien van drempels, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen en het racen over o.a. de prinsenweg tegen te gaan.	Zie beantwoording zienswijze 13.
27	Ridderlaan	Wij geven de voorkeur aan een 30 km zone die het gehele gebied rond de kern van Wassenaar inclusief alle doorgaande routes omvat. Dit om te voorkomen dat door het afwaarden van slechts enkele routes andere routes juist meer sluipverkeer krijgen te verwerken.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt

		Bovendien maakt dit de verkeerssituatie overzichtelijk en eenvoudig door het vermijden van verschillende snelheidszones in Wassenaar.	geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
28	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
29	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. We zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
30	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over de andere doorgaande routes, dwars door Wassenaar, met zich mee. De veiligheid voor ouderen , fietsers en schoolgaande kinderen zijn hierbij in het geding! Een veiliger oplossing lijkt mij om het gebied rondom de dorpskern van Wassenaar, inclusief alle doorgaande routes in dat kerngebied tot 30 km zone te maken. Om hiermee het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen en de veiligheid van de bewoners/weggebruiker te waarborgen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
31	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
32	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over de Prinsenweg en andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Het zou immers betekenen dat er nog meer fijnstof rondom ons huis en anderen ontstaat. En wie is verantwoordelijk voor de waardedaling van ons huis door de overlast en het fileverkeer op de Prinsenweg! Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
33	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan (mn hoek Admiraal Helfrichlaan) veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de andere uitwerking van dit project zal onder anderen deze locatie nader worden beschouwd.
34	Schout bij nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt een toename van het sluipverkeer over de Backershagenlaan met zich mee waardoor het probleem slechts wordt verplaatst. Beter is het om een dam op te werpen tegen het sluipverkeer door in Wassenaar voor alle doorgaande routes een 30 km zone in te voeren en beter nog door het sluipverkeer de toegang tot Wassenaar geheel te ontfemen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.

		Dit te realiseren door de invoering van nummerbord-controle waarbij doorgaand verkeer automatisch wordt beboet bij doorgang binnen bijv. 30 minuten en bestemmingsverkeer daarmee wel onbelemmerd wordt toegestaan. Het lawaai van motoren is vooral tijdens de zomerperiode een ernstige en toenemende inbreuk op de leefbaarheid. Hopelijk zal een dertig km zone bijdragen aan de vermindering van lawaaioverlast maar ook daarvoor zal een verkeerssysteem met tijdscontrole mogelijk een betere oplossing zijn. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er bij de kruising van de Papegaaienlaan en de Backershagenlaan een volwaardige oversteekplaats komt om de Papagaaienlaan en de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken.	Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de andere uitwerking van dit project zal onder anderen deze locatie nader worden beschouwd.
35	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. De N44 moet niet versmald worden, zodat er niet nog meer sluipverkeer door het dorp komt.	Zie beantwoording zienswijze 13.
36	Backershagenlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
37	Backershagenlaan	Wij hebben het verkeersplan Wassenaar uitvoerig bekeken, en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan nadrukkelijk af. Dit zal in nadrukkelijk en onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar resulteren. Wij denken dat het veel beter is het gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papagaaienlaan als Zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Zo hebben ook de hoofdwegen door Wassenaar veel Bus en vrachtverkeer te verwerken. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken. Van en naar het Backershagenpark en voor fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum. Zeker ook met de vele grote bussen en zwaar vrachtverkeer, welke veelvuldig gebruik maken van ook de Backershagenlaan. Zou dit geen overbodige luxe zijn.	Zie beantwoording zienswijze 33
38	Jagerslaan	Allereerst ben ik vereerd dat ik in zo'n sprookjesachtig laantje mag wonen. Bomen, een slootje, een meer, park, dieren het hele jaar door ziet de natuur er prachtig uit op de Jagerslaan. Mooie buurt, met mooie woningen van prachtige waarde. Ik voel me goed dat ik de mogelijkheid heb om zo dichtbij gebruik te kunnen maken en te kunnen genieten van de natuur. Helaas verliest de Jagerslaan zijn charme en waarde, door het verkeer. Toen ik als klein meisje moest oversteken met mijn fietsje van mijn huis naar het fietspad en vice versa, vond ik het echt heel erg eng. Slecht zicht op de auto's en moeilijk in te schatten hoe hard auto's reden. Helaas is dit nog steeds zo. De auto's: in grote hoeveelheden rond de spitstijden, hoge snelheid en slecht zicht. Echter, er zijn nog elementen bijgekomen. Mijn kamer is aan de kant van de weg. Nee, geluid is geen 'probleem', dat is een bijkomstigheid die hoort bij het wonen in een straat. Maar ik ruik wel de uitlaatgassen van alle auto's. Dat is niet zo fris. Wellicht is dit ook een bijkomstigheid, maar is dit goed voor de gezondheid van de bewoners?	Het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u inclusief een verkeersveilige weginrichting maakt onderdeel uit van project 4.

		Ik heb geen rijbewijs, maar rijd vaak genoeg als bijrijder op de rijbaan. De weg is echt te smal voor twee auto's naast elkaar. Het heeft zo ook zijn voordelen: hoe smaller de weg, hoe minder mensen deze route zouden kiezen. Toch mag dat niet baten. Als scooter bestuurder, wandelaar en fietser vind ik het fietspad ook niet veilig. Het aangelegde fietspad is een leuke avontuurlijke route. Bochten, bomen op het fietspad en een bruggetje, een glimlach op je gezicht als je eraan denkt. Het heeft een groot nadeel. Wat het onveilig maakt is dat er een fietspad en voetpad in één is. Voor bestuurders op 2+ wielen is het onveilig, voorspel maar de tegenliggers (gevaarlijk). Voor voetgangers is het gevaarlijk, omdat ze lopen op een druk fietspad. Deze mooie route is namelijk niet onbekend bij fietsers, wielrenners, e-bikers, Eliptigo's en scooters. Voetgangers zijn ondergeschikt en zeer kwetsbaar op dit fietspad. Zelf heb ik ook nare ervaringen meegemaakt, zowel als fietser, scooter rijder als wandelaar. Graag nodig ik vriendinnen en vrienden uit en vind het dan ook eng om hen via mijn straat te laten komen. Letten ze wel op dat de weg niet heel breed is? Weten ze dat er ook voetgangers over het fietspad lopen? Mijn hoop is dat ik u/jullie als gemeente heb kunnen vertellen hoe de beleving van mij als bewoonster op de Jagerslaan is en het serieus genomen wordt. Het zou het veiliger en leefbaarder maken als er aanpassingen worden gemaakt op de Jagerslaan. Ik mag/kan natuurlijk geen beslissingen nemen. Maar zou ik dat mogen en kunnen, dan zou mijn aanpassing als volgt zijn: van het fietspad/voetpad alléén een voetpad maken. Voetgangers kunnen dan veilig een wandeling maken en hebben geen angst meer van bestuurders op 2+ wielen. Dit zou betekenen dat bestuurders op 2+ wielen op de weg zouden moeten. Er hoeft dan geen nieuw fietspad worden gemaakt, wel wordt de indeling van de rijbaan anders. Misschien zou deze aanpassing ook helpen om de snelheid en de hoeveelheid auto's te kunnen reduceren	
39		In lijn met anderen heb ik het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Reden: Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Met name de rotondes in het dorp zullen door deze extra druk nog onoverzichtelijker worden. Uitgaande dat u bekend bent met het aantal huidige slachtoffers (met name jeugdige fietsers) haalt u zich met het huidige plan mi een onnodig menselijk en formeel aansprakelijkheidsrisico op uw hals. Een betere oplossing zou kunnen zijn dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
40	Backershagenlaan	Het verkeer op de Backershagenlaan is niet verbeterd maar alleen maar ongunstiger geworden de afgelopen 10 jaar. Wij zijn geschrokken van het voorstel om mogelijk de Jagerslaan af te waarden zonder dat nu een keer echt effectieve maatregelen worden genomen voor de Backershagenlaan. De grote vrees is dat in plaats van verbeteringen nu nog meer verkeer via de Backershagenlaan en papegaaienlaan zou kunnen gaan rijden. Op nog meer drukte, onveilige situaties en overlast zitten wij niet te wachten en het zou onevenredig zijn om eenzijdig alleen de jagerslaan te adresseren. Een effectiever en eerlijker aanpak zou zijn de hele zone met verbindingen Noord/Zuid tot aangepast gebied te maken inclusief verkeer remmende maatregelen, effectieve snelheidsbeheersing en een maximum snelheid van 30 kilometer per uur. Daarnaast vragen wij met buurtgenoten al langere tijd om dat de veiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd door de weg aan te passen en meerdere, goede oversteekplaatsen te maken op de Backershagenlaan.	Zie beantwoording zienswijze 33
41	Hertelaan	Vanochtend op de Jagerslaan weer het bewijs dat deze weg niet geschikt is voor vrachtverkeer en de bestaande regel vaak genegeerd wordt. Vrachtwagens (en caravans) zijn te breed en duwen anderen van de weg de berm in om te kunnen passeren. Dit veroorzaakte vanochtend filevorming omdat de rode vrachtwagen op de foto over de Jagerslaan rijdt terwijl dit niet mag. De blauwe vrachtwagen was bestemmingsverkeer en had een vergunning voor de duur van de werkzaamheden. De Jagerslaan heeft momenteel een maximale breedte limiet van 2 meter. Deze wordt vaak overtreden, zeker ook 's zomers door caravans en woonmobielen die naar Duinrell willen. De navigatie geeft aan dat de Jagerslaan de kortste route is!!!	Het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u inclusief een verkeersveilige weginrichting maakt onderdeel uit van project 4.

		Ik denk dat de Jagerslaan • verboden moet zijn voor vrachtwagens, caravans en woonmobielen. • vrachtwagens, caravans en woonmobielen alleen toegang mogen krijgen met een vergunning • geen voorkeursroute mag zijn in de navigatiesystemen en deze dus aangepast moeten worden • hoge-snelheidsbelemmerende maatregelen moet krijgen, zodat dit soort verkeer hier niet meer graag over heen rijdt	
42	Papegaaienlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en van en naar het Rijnlands Lyceum. Verder hebben we het verzoek dat er snelheidscontrole camera's worden geplaatst om ervoor te zorgen dat het limiet van 30 km wordt gerespecteerd. Dit vooral om ervoor te zorgen dat de Papegaaienlaan niet langer als 'dragstrip' wordt gebruikt door overenthousiaste auto- en motorrijders als er geen verkeer is op de weg.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de andere uitwerking van dit project zal onder anderen deze locatie nader worden beschouwd. Het plaatsen van snelheidscamera's is geen bevoegdheid van de gemeente maar van het openbaar ministerie. Het openbaar ministerie plaatst geen snelheidscontrole camera's langs erftoegangswegen 30 km/u.
43	Schout bij Nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
44	Jagerslaan	De Jagerslaan kent een toenemende overlast van verkeersdrukte. Ik verzoek u als gemeente indien mogelijk voor een oplossing te zorgen en in afwachting van een toereikende infrastructuur meer te handhaven. Het gaat lang duren voordat het verkeersrealisatie plan in onze straat een werkelijkheid zal worden. Van 's ochtends vroeg (5u45) tot laat in de avond (1u 's nachts) wordt hard (vooral  vroeg in de ochtend of laat in de avond) en agressieve gereden (spitsuren). Naar iemand die zich aan de maximumsnelheid 50km/u houdt wordt frequent getoeterd. Dat gaat vaak gepaard met ongepaste mimiek en gebaren. In de spitsuren, is het heel moeilijk te overstekken. Ook hier wonen schoolgaande kinderen. Ook voor bezoekers Hertenkamp Meijendel is het hinderlijk. Ondanks de verkeersborden op de grens tussen Jagerslaan Noord en Zuid en op de kruispunt Jagerslaan/Grote Haesebroekseweg die aangeven dat deze weg verboden is voor voertuigen die breder zijn van 2m merken wij dat elke dag steeds meer grote voertuigen, vrachtwagen, personenbussen..., deze weg gebruiken. Binnenkort begint het nieuwe seizoen in Duinrell, dus ook grote kampers zullen deze route nemen. Wij begrijpen dat het een lastige situatie is, maar wellicht kunt u onderzoeken of er oplossingen, betere signalering en/of meer handhaving mogelijk zijn.	Zie beantwoording zienswijze 41
45	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.

46	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
47	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenarr met zich mee. Ik zie iveau liever, dat het gehele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens),inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
48	Ridderlaan	Het verkeersplan omvat helaas geen integraal plan om het sluipverkeer binnen Wassenaar tegen te gaan. Het plan lijkt uit te gaan van slechts één doorgaande route van noord naar zuid door het dorp waarbij het voornemen is om verkeer door de Jagerslaan tegen te gaan door deze af te waarden naar een 30km weg. Een opmerkelijke keuze aangezien door Royal Haskoning is aangegeven dat het afsluiten van de Jagerslaan een ongewenst waterbed effect zou hebben. Het verkeer gaat zich dan ongetwijfeld een weg zoeken, niet alleen door het ‘ rustige deel’ van de Storm en Schouwweg maar ook door de wijk Burgwey en dan met name door de Ridderlaan-Poortlaan, straten die niet ingesteld zijn op veel verkeer. Ik ben er voorstander van om het verkeer binnen Wassenaar terug te dringen en straten veiliger te maken en terug te brengen naar 30km zones maar dit dient dan wel een integrale aanpak te zijn en niet gericht op slechts 1 of enkele straten. Landelijk is er een trend om wegen rond dorpskernen en in de binnenstad in een 30 km zone te brengen. Dat geldt ook voor doorgaande routes. De Tweede Kamer heeft onlangs een motie aangenomen om gemeentes aan te sporen dit door te voeren. Waarom sluit de gemeente Wassenaar hier niet bij aan? Verder is er blijkbaar het voornemen om de N44 te versmallen tot een 2- baansweg met een max snelheid van 50 km/u. Dit lijkt een mooi voornemen maar de gevolgen voor sluipverkeer door het dorp zal hierdoor toenemen, als het nu volloopt op de N44 is hiervan extra drukte merkbaar in het dorp. Als vervolgens binnen Wassenaar op veel wegen ook 50km gereden mag blijven worden dan is er geheel geen drempel meer voor verkeer om niet door het dorp te rijden, je mag dan immers even hard als op de N44. Ik vertrouw erop dat er nogmaals gedegen onderzoek (niet uitsluitend tijdens het laagseizoen) gedaan gaat worden alvorens er keuzes gemaakt gaan worden die grote impact hebben op de leefbaarheid binnen Wassenaar.	Zie beantwoording zienswijze 9
49	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Zeker als er maar een N-Z doorgaande weg overblijft. De aanleg van de rotondes op de Prinsenweg heeft er toe geleid dat er nu al vaak files staat op die Prinsenweg, met alle gevolgen van overlast en fijnstof productie. Dit wordt natuurlijk nog veel erger als dit verkeersplan wordt doorgevoerd. Extra files op de Prinsenweg/Backershagenlaan leidt weer tot nieuw sluipverkeer maar dan door de 30km straatjes die de Prinsenweg kruisen. Levensgevaarlijk! Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
50	Prinsenweg	Onlangs zag ik het nieuwe voorgestelde verkeersplan. Als bewoonster van de Prinsenweg moet u begrijpen dat ik wel tegen het voorgestelde verkeersplan zou moeten zijn! Het afwaarden van de Jagerslaan wijs ik eenzijdig af. Ik begrijp wel hun probleem. Dat betekent een z.g. waterbedeffect. Hierdoor worden wij wonende aan de Prinsenweg de dupe. De Prinsenweg wordt o.m. veel gebruikt door scholieren en is op gezette tijden zeer druk. s’ Avonds en s’ nachts wordt het ook nog vaak gebruikt als racebaan. Ik begrijp absoluut niet waarom de N44 versmalt zou moeten worden. Het vangt veel verkeer op dat anders via sluiproutes door het dorp zou gaan. Wellicht ten behoeve van de CO2 zou daar ook de snelheid omlaag moeten naar 50 km en zouden er extra bomen geplant moeten worden aan de kant van Wassenaar Noord. Bovendien moet ik er niet aan denken als bouwplan op het voormalig vliegveld klaar is.	Zie beantwoording zienswijze 9.

51	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere routes dwars door Wassenaar met zich mee, 30 km wegen waar veel meer huizen en scholen gelegen zijn, met alle negatieve gevolgen die hiermee gepaard gaan. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zou ik graag zien dat werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen worden om het sluipverkeer aan te pakken. Dit was een voornemen in het coalitieakkoord maar hier lijkt weinig of iets van terecht gekomen. Ook moet voorkomen worden dat duinrel verkeer zich door het dorp perst, giga bussen en campers zien we door de Schouwweg rijden. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel - schoolgaande - fietsers) en geen apart fietspad aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel. Dat kan je constateren zonder een proef te moeten doen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. De afsluiting van de Backershagenlaan zuid is doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat dit niet leidt tot een toename van verkeer op onder andere de Schouwweg.
52	Schouwweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zou ik graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl onze Schouwweg. Dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Een van de subdoelstellingen van het verkeersonderzoek betreft het onaantrekkelijk maken van Wassenaar voor ongewenst doorgaand verkeer. Uit de nadere analyse in het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat een deel van het ongewenst doorgaand verkeer als gevolg van de uitgewerkte denkrichtingen via de N44 zal gaan rijden en niet zal leiden tot een toename op wegen waar de gemeente die niet wenst.
53		Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee, waaronder die van mij , de Schouwweg. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatief effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel. Ook het idee om de N44 (de Rijksstraatweg) te veranderen in 2 x een eenbaansweg kan niet serieus genomen worden. We hopen dan ook oprecht dat dit geen doorgang vindt!!!	Zie beantwoording zienswijze 52
54	Prinsenweg	Wij merken dat er veel snel verkeer is op de Prinsenweg. We zouden het erg fijn vinden dat er verkeersheuvels komen zodat het verkeerd afgeremd word. We vinden het nu erg gevaarlijk voor ons zoontje. Kunt u het punt van de verkeersheuvels ook meenemen?	Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de nadere uitwerking van dit project zal onder anderen de inrichting van de Prinsenweg worden beschouwd.
55	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee.	Zie beantwoording zienswijze 52

		Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	
56	Onbekend	Hieronder mijn commentaar op het rapport en de gang van zaken. • Het rapport van Royal HaskoningDHV werd al in Juni 2021 gepresenteerd in de Warenar. • Dit rapport en alle verder documentatie is bijna overdreven zorgvuldig, weinig concreet, vol van denk- en oplossingsrichtingen, alles moet nader uitgewerkt worden. • Er spreekt niet echt urgentie voor de oplossing van de Wassenaarse verkeersproblematiek uit. • Zijn er al quickwins gerealiseerd? • Waarom worden nu pas op vele plaatsen verkeerstellingen verricht? • Wat is nu het concrete voorstel tot oplossing van het vele (sluip-)verkeer over de Jagerslaan?	Op dit moment zijn quick wins gerealiseerd voor fietsveiligheid. Quick wins die onderdeel zijn van het realisatieplan zullen de komende maanden verder worden uitgewerkt en gerealiseerd. De gemeente voert al jaren structureel verkeerstellingen uit om het verkeersbeeld te monitoren. In het verkeersonderzoek is sprake van een totaalpakket waarbij de uitgewerkte denkrichtingen bijdragen aan het verminderen van ongewenst doorgaand verkeer via o.a. de Jagerslaan.
57	Schouwweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zou ik graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl onze Schouwweg. Dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52
58	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52
59	Schouwweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afsluiten van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Handhaving met automatische snelheidscontroles zal sluipverkeer weren. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl onze Schouwweg. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg, met veel fietsers en overstekende kinderen, aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel. Het lost het sluipverkeer niet op, het verlegt alleen het probleem.	Zie beantwoording zienswijze 52

60	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52
61	Schout bij Nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Voorts verlangen wij handhaving. Ook vinden wij het nogal naïef om te verwachten dat het knippen van de N44, tot 2*1 rijstrook met 50 km zal leiden tot minder sluipverkeer door het dorp. Voorts wil ik oproepen tot installaties met kentekenregistratie zowel bij de gemeentegrens aan Noord en zuid (bijv boven Duinrell en bij Duindigt. Indien de tijd tussen beide punten te kort is, en dus sluipverkeer, kan beboet worden.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Maatregelen in relatie tot de afwaardering van de N44 maken geen onderdeel uit van dit onderzoek. De gemeente is geen wegbeheerder van deze weg en daarover als zodanig geen eenzijdig besluit nemen maar dient dit nader af te stemmen met Rijkswaterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Den Haag en andere stakeholders. Het afwaarderen van de N44 mag geen negatieve effecten hebben voor het verkeer in Wassenaar. De voorgestelde maatregel voor het beboeten van sluipverkeer door middel van kentekenregistratie is in strijd met de Wetgeving en daarom juridisch niet mogelijk en ook door gemeente en politie als ongewenst beoordeeld.
62	Hertelaan	Ook deze keer een verzoek de Jagerslaan niet toegankelijk te maken voor voertuigen die te breed zijn, zoals woonmobielen, vrachtwagens, caravans, ect. Tenzij deze hier een vergunning voor hebben vanwege noodzakelijke werkzaamheden in opdracht van de gemeente of de buurtbewoners. Op donderdag 3 maart ontstond er weer een opstopping, omdat een woonmobiel niet kon passeren. Een vrachtwagen stond stil om een boom te verwijderen. Deze besloeg een weghelft van de Jagerslaan. De woonmobiel die van de andere kant kwam kon er niet door, waardoor sommige automobilisten toch probeerden te passeren wat een onveilige situatie veroorzaakte. Het feit dat er groenwerkzaamheden waren, doet niet af aan het feit dat deze weg gewoonweg veel te smal is voor woonmobielen etc. Officieel heeft de Jagerslaan een maximale breedte van 2 meter, maar deze wordt sowieso heel vaak genegeerd, ook omdat de navigatiesystemen deze 50km weg vaak als de kortste route aangeeft naar Duinrell bijvoorbeeld, of van Katwijk naar Den Haag of omgekeerd. De foto's spreken voor zich. Mijn voorstel zou zijn: Jagerslaan afwaarderen naar 30km/uur (dan krijgt het ook geen voorkeursbehandeling in de navigatiesystemen) Jagerslaan verbieden voor vrachtwagens, woonmobielen, caravans, etc (mits met vergunning) Drempels aanleggen (wie er dan toch overheen gaat, zal dit niet prettig vinden) Maximale breedte van 2m handhaven	Het afwaarderen van de Jagerslaan naar 30 km/u is onderdeel van project 4 binnen het realisatieplan. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Na besluitvorming zal de Jagerslaan ook als zodanig worden ingericht waardoor de knelpunten die u aandraagt voorkomen zullen worden.

			
63	Lange Kerkdam	Het voorgelegde Verkeersplan voldoet niet. Wil 30 km binnen de bebouwde kom van Wassenaar.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
64	Onbekend	Realisatie van Quick wins: Verbetering Verkeersveiligheid. (project 2) Er wordt onvoldoende gedaan om de veiligheid voor de zwakke deelnemers te verbeteren langs de drukke route Prinsenweg-Backershagenlaan. Langs deze route vindt veel fietsverkeer, waaronder veel scholieren, plaats. Op de Prinsenweg is het fietspad niet gescheiden van de rijbaan. Deze laatste is erg breed en recht en nodigt auto's uit tot hard rijden. Er zijn haast geen zebrapaden voor de vele voetgangers die deze wegen willen oversteken om te wandelen in de parken en de scholieren om naar school te gaan.	Zie beantwoording zienswijze 2
65	Onbekend	Realisatie aansluiting Maaldrift (project 7.1) Dit is aanvaardbaar onder voorwaarde, dat dit geen sluipverkeer door het dorp trekt. Een afslag bij de maaldrift kan er toe leiden dat meer voertuigen daar van de N44 de Ommedijkseweg op gaan om de stoplichten en files bij het Rozenplein en de Lange Kerkdam te ontwijken. Via de route ommedijkseweg/Deijlerweg/Prinsenweg/Backershagenlaan/Rust en vreugd voegen zij zich dan weer op de N44. Er is reeds sluipverkeer langs deze route. Dit alternatief moet worden teruggedrongen en niet aangemoedigd	Zie beantwoording zienswijze 3
66	Onbekend	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen(project 8) Geen goede maatregel. Dit zal in hoofdzaak de lichten op de Van Zuilen v N laan betreffen. Nu is de route door Wassenaar veelal sneller dan er om heen, via de N206 en/of de N44. Het project zal een verdere aanzuigende werking hebben op het doorgaande verkeer en werkt eerder faciliterend dan ontmoedigend. De navigatie systemen gaan dan nog eerder de route door Wassenaar als voorkeur aangeven. Deze route moet juist minder aantrekkelijk worden gemaakt. NB: Dit project is in tegenspraak met het beoogd effect van Kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is.	Zie beantwoording zienswijze 4
67	Onbekend	Meer groentijd Lange Kerkdam richting den Haag (project 6). Gesteund. Zoals aangegeven, moet vooral voor het uitgaand verkeer naar de N44 deze route sneller zijn dan alternatieve routes, zoals via de Prinsenweg, Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan. Op deze wegen is veel fiets verkeer, waaronder veel scholieren, en zijn veel overstekende wandelaars.	Zie beantwoording zienswijze 5
68	Onbekend	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, deelproject Jagerslaan) Op deze wijze niet gesteund. Er wordt gesteld, dat dit project uit gaat van het verder in balans brengen van de wegen qua inrichting en draagkracht. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de dimensies van de wegen en NIET op de aspecten van veiligheid en leefbaarheid. Maatregelen bij de Jagerslaan om verkeer te ontmoedigen, leidt ontegenzeggelijk tot een vermeerdering van het verkeer op andere wegen. Op die wegen wordt de veiligheid en leefbaarheid (geluidsoverlast, fijnstof en emissies) nog verder zeer negatief beïnvloed. Het geluidsoverlast langs de Prinsenweg/ Backershagenlaan is reeds zeer hoog (zie geluidsanalysen uitgevoerd in voorgaande jaren). Deze maatregel is gunstig voor een handjevol omwonenden , maar zeer nadelig voor de vele bewoners langs de andere doorgaande routes Maatregelen ter ontmoediging van sluipverkeer moeten niet op één route eenzijdig worden genomen, maar op alle doorgaande routes tegelijk.	Zie beantwoording zienswijze 6

69	Onbekend	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, in algemene zin.) Zoals nu aangegeven is dit project Onvoldoende. Uitgangspunt van het verkeersplan is een structuur van 2 O-W en 1 N-Z doorgaande route van 50km/u door het dorp heen. Het verkeer wordt over deze hoofdstructuur geleid, dus alle N-Z verkeer over slechts 1 route! Deze routes zullen nog verder (over) belast worden met toename van geluid (waar de toelaatbare grens al is bereikt!) en emissies en negatief effect op de veiligheid. Veel beter zou zijn om alle wegen rond het centrum, - geheel Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan aan de Z kant, incl. alle O-W en alle N-Z doorgaande wegen – tot een 30km zone te maken, in navolging van andere gemeenten en nieuw landelijk beleid. De optie van 30km voor geheel Wassenaar (tot aan de N14) is in de studie afgewezen, omdat de doorrijtijd te lang zou zijn. De optie om alleen de genoemde zone tot 30 km te maken is ondanks verzoek niet bekeken, omdat de hoofdstructuur vast stond. In dit voorstel zou, wegens de bereikbaarheid van het centrum voor de bewoners van zuid de groot Haesebroekse weg en de Wittenburgerweg 50 km moeten blijven. Bovendien, langs deze wegen staan de woningen verder van de weg en de fietsers zijn gescheiden van de hoofdweg. De wegen hoeven in de nieuwe regelgeving geen grote wijzigingen te ondergaan. Gunstig voor de kosten en geen nadeel van akelige drempels voor Politie of ambulances. Het OV zal nauwelijks worden beïnvloed. Momenteel kunnen de bussen haltes overslaan en moeten regelmatig langer bij haltes stil staan om niet op het schema vooruit te lopen. Ook zal een 30km traject geen aanzuigende werking meer hebben door navigatie systemen. Het instellen van deze zone is in lijn met het beoogd effect van kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is. Bij de in het plan aangegeven hoofdstructuur van 50km wegen wordt dit gewenste effect niet bereikt. Met dit voorstel zullen alle bewoners in deze 30 km zone er op voor uit gaan i.p.v. een enkele buurt (rond de Jagerslaan), zoals in project 4 wordt voorgesteld.	Zie beantwoording zienswijze 7
70	Onbekend	Eénrichtingsverkeer (in noordelijke richting) voor de Backershagenlaan Zuid. (Project 5) Deze maatregel is genoemd bij het beslispunt “realiseren van Quick Wins, ontmoedigen van doorgaand verkeer vanuit leiden. De maatregel is passend. Echter, niet alleen in de ochtend spits, maar zou ook moeten gelden in de avondspits. Er gaat sluipverkeer vanuit Leiden via de Ommedijkseweg, Deijlerweg, v.Oldenbarneveltweg, Prinsenweg en Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan om daar de N44 op te gaan. Dit verkeer ontwijkt daarmee de files op de N44 bij de stoplichten van het Rozenplein en de Lange Kerkdam. Dit gebeurt zowel in de ochtend als de avond spits!! Dit is de enige maatregel om dit sluipverkeer, te ontmoedigen. Het verhoogt de veiligheid en leefbaarheid - onnodige geluidshinder en emissies- langs de genoemde route. Als de bebouwde kom rond het centrum (Noord t/m de Papegaaienlaan) , inclusief de genoemd route, een 30 km zone wordt, dan zou deze maatregel wellicht minder nodig zijn.	Zie beantwoording zienswijze 8
71	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken.	Zie beantwoording zienswijze 13.
72	Onbekend	Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Het verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	De afsluiting van de Backershagenlaan zuid is doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat dit niet leidt tot een toename van verkeer op onder anderen de Schouwweg.
73	Schout bij Nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
74	Papegaaienlaan	Met deze email teken ik bezwaar aan tegen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan, omdat dit mijn inziens onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes in Wassenaar met zich meebrengt. Ook ben ik van mening dat het	Zie beantwoording zienswijze 33

		sluipverkeer verder kan worden ontmoedigd door de stoplichten op de Katwijkseweg zodanig in te stellen, waardoor er minder auto's worden toegelaten. Dit mede met het oog op het feit dat er op termijn meer sluipverkeer kan worden verwacht als de nieuwbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg is gerealiseerd. Het lijkt mij beter dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt en andere woonwijken sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren stel ik tevens voor dat er betere oversteekplaatsen komen om op de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum	
75	Admiraal Helfrichlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
76	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
77	Onbekend	In mijn optiek is het afwaarderen naar 30km/u van de Backershagenlaan en Papegaaienlaan een slecht plan. Dit zou leiden tot opwaarderen van de Schout Bij Nacht Doormanlaan / Schouwweg – Araweg => meer sluipverkeer binnendoor.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
78	Onbekend	Een goed begaanbare en doorstromende (geasfalteerde) Ringweg/ Randweg is voor mij een must om de dorpskern en woonwijken leefbaar en verkeersarm te houden. Het bevorderen van de verkeersveiligheid en ontmoedigen van forensen verkeer zouden met extra verkeerslichten en inrichten van een groene golf gerealiseerd moeten worden.	De aanleg van een Ringweg/Randweg is op dit moment geen optie voor de gemeente Wassenaar. Met name aan de oostzijde van Wassenaar i.v.m. het beschermde Natura2000 gebied. Om die reden is door middel van denkrichtingen in het verkeersonderzoek gezocht naar oplossingen die passen binnen het huidige verkeersnetwerk.
79	Onbekend	Het Rozenplein heeft een hogere prioriteit als het aankomt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming => wegleiden van stromen fietsverkeer richting Adelbert en Amerikaanse school door deze via het Stadhoudersplein (achterlangs) te laten rijden.	Deze optie zal nader bekeken worden tijdens de nadere uitwerking van oplossingen rondom het Rozenplein.
80	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
81	Papegaaienlaan	Met deze email teken ik bezwaar aan tegen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan, omdat dit mijn inziens onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes in Wassenaar met zich meebrengt. Ook ben ik van mening dat het sluipverkeer verder ontmoedigd wordt door de stoplichten op de Katwijkseweg zodanig in te stellen, waardoor er minder auto's worden toegelaten. Dit mede met het oog op het feit dat er op termijn meer sluipverkeer kan worden verwacht als de nieuwbouw op het voormalig vliegveld Valkenburg is gerealiseerd. Het lijkt mij beter dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt en andere woonwijken sterk te verbeteren.	Zie beantwoording zienswijze 33

		Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren stel ik tevens voor dat er betere oversteekplaatsen komen om op de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	
82	Backershagenlaan	Wij wonen recht tegenover het Rijnlands Lyceum en maken regelmatig half-ongelukken mee. Laatst is weer een jongen aangereden. Dit zijn situaties waar wij als bewoners hulp verlenen maar zonder dat de politie is opgeroepen. • Regelmatig scheuren auto's door het rode stoplicht • De kinderen moeten half op de straat gaan staan om het aankomende verkeer te kunnen zien i.v.m. een boom die in de weg staat. Het kappen van deze ene boom zou veel schelen!! • Als de kinderen met de fiets aan komen rijden moeten ze heel lang wachten voordat het stoplicht op groen spring. Regelmatig duurt het zo lang, dat de kinderen toch alvast oversteken of schuin de weg oversteken. • Er wordt veel te hard gereden, vooral door een groene en een rode Ferrari! • Het 30 km bord is niet goed zichtbaar, is enigszins verstopt achter het groen. • Als de politie komt kijken, gedragen auto's en kinderen zich voorbeeldig waarna geconcludeerd wordt dat er niets veranderd hoeft te worden. • De politie gaf aan niets te kunnen doen, ' het is een zaak van de gemeente;' Ik zie deze situatie al 30 jaar en heb meerdere keren aan de bel getrokken bij de gemeente, ook onlangs weer. Het zou toch vreselijk zijn als er eerst een kind doodgereden moet worden voordat de gemeente besluit eenvoudige aanpassingen te doen!	Zie beantwoording zienswijze 2
83	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52
84	Burchtlaan	Realisatie van Quick wins: Verbetering Verkeersveiligheid. (project 2) Er wordt onvoldoende gedaan om de veiligheid voor de zwakke deelnemers te verbeteren langs de drukke route Prinsenweg-Backershagenlaan. Langs deze route vindt veel fietsverkeer, waaronder veel scholieren, plaats. Op de Prinsenweg is het fietspad niet gescheiden van de rijbaan. Deze laatste is erg breed en recht en nodigt auto's uit tot hard rijden.	Zie beantwoording zienswijze 2
85	Burchtlaan	Realisatie aansluiting Maaldrift (project 7.1) Dit is aanvaardbaar onder voorwaarde, dat dit geen sluipverkeer door het dorp trekt. Een afslag bij de maaldrift kan er toe leiden dat meer voertuigen daar van de N44 de Ommedijkseweg op gaan om de stoplichten en files bij het Rozenplein en de Lange Kerkdam te ontwijken. Via de route ommedijkseweg/Deijlerweg/Prinsenweg/Backershagenlaan/Rust en vreugd voegen zij zich dan weer op de N44. Er is reeds sluipverkeer langs deze route. Dit alternatief moet worden teruggedrongen en niet aangemoedigd.	Zie beantwoording zienswijze 3
86	Burchtlaan	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen(project 8) Geen goede maatregel. Nu is de route door Wassenaar veelal sneller dan er om heen, via de N206 en/of de N44. Het project zal een verdere aanzuigende werking hebben op het doorgaande verkeer. De navigatie systemen gaan dan nog eerder de route door Wassenaar als voorkeur aangeven. Deze route moet juist minder aantrekkelijk worden gemaakt. NB: Dit project is in tegenspraak met het beoogd effect van Kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is.	Zie beantwoording zienswijze 4
87	Burchtlaan	Meer groentijd Lange Kerkdam richting den Haag (project 6). Gesteund. Zoals aangegeven, moet vooral voor het uitgaand verkeer naar de N44 deze route sneller zijn dan alternatieve routes, zoals via de Prinsenweg, Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan. Op deze wegen is veel fiets verkeer, waaronder veel scholieren, en zijn veel overstekende wandelaars.	Zie beantwoording zienswijze 5

88	Burchtlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, deelproject Jagerslaan) Op deze wijze niet gesteund. Er wordt gesteld, dat dit project uit gaat van het verder in balans brengen van de wegen qua inrichting en draagkracht. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de dimensies van de wegen en NIET op de aspecten van veiligheid en leefbaarheid. Maatregelen bij de Jagerslaan om verkeer te ontmoedigen, leidt tot een vermeerdering van het verkeer op andere wegen. Op die wegen wordt de veiligheid en leefbaarheid (geluidsoverlast, fijnstof en emissies) nog verder zeer negatief beïnvloed. Het geluidsoverlast langs de Prinsenvweg/ Backershagenlaan is reeds zeer hoog (zie geluidsanalyses uitgevoerd in voorgaande jaren). Deze maatregel is gunstig voor een handjevol omwonenden , maar zeer nadelig voor de vele bewoners langs de andere doorgaande routes Maatregelen ter ontmoediging van sluipverkeer moeten niet op één route eenzijdig worden genomen, maar op alle doorgaande routes tegelijk	Zie beantwoording zienswijze 6
89	Burchtlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, in algemene zin.) Zoals nu aangegeven is dit project Onvoldoende. Uitgangspunt van het verkeersplan is een structuur van 2 O-W en 1 N-Z doorgaande route van 50km/u door het dorp heen. Het verkeer wordt over deze hoofdstructuur geleid, dus alle N-Z verkeer over slechts 1 route! Deze routes zullen nog verder (over) belast worden met toename van geluid (waar de toelaatbare grens al is bereikt!) en emissies en negatief effect op de veiligheid. Veel beter zou zijn om alle wegen rond het centrum, - geheel Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan aan de Z kant, incl. alle O-W en alle N-Z doorgaande wegen – tot een 30km zone te maken, in navolging van andere gemeenten en nieuw landelijk beleid. De optie van 30km voor geheel Wassenaar (tot aan de N14) is in de studie afgewezen, omdat de doorrijtijd te lang zou zijn. De optie om alleen de genoemde zone tot 30 km te maken is ondanks verzoek niet bekeken, omdat de hoofdstructuur vast stond. In dit voorstel zou, wegens de bereikbaarheid van het centrum voor de bewoners van zuid de groot Haesebroekse weg en de Wittenburgerweg 50 km moeten blijven. Bovendien, langs deze wegen staan de woningen verder van de weg en de fietsers zijn gescheiden van de hoofdweg. De wegen hoeven in de nieuwe regelgeving geen grote wijzigingen te ondergaan. Gunstig voor de kosten en geen nadeel van akelige drempels voor Politie of ambulances. Het OV zal nauwelijks worden beïnvloed. Momenteel kunnen de bussen haltes overslaan en moeten regelmatig langer bij haltes stil staan om niet op het schema vooruit te lopen. Ook zal een 30km traject geen aanzuigende werking meer hebben door navigatie systemen. Het instellen van deze zone is in lijn met het beoogd effect van kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is. Bij de in het plan aangegeven hoofdstructuur van 50km wegen wordt dit gewenste effect niet bereikt. Met dit voorstel zullen alle bewoners in deze 30 km zone er op voor uit gaan i.p.v. een enkele buurt (rond de Jagerslaan), zoals in project 4 wordt voorgesteld.	Zie beantwoording zienswijze 7
90	Burchtlaan	Eénrichtingsverkeer (in noordelijke richting) voor de Backershagenlaan Zuid. (Project 5) Deze maatregel is genoemd bij het beslispunt “realiseren van Quick Wins, ontmoedigen van doorgaand verkeer vanuit leiden. De maatregel is passend. Echter, niet alleen in de ochtend spits, maar zou ook moeten gelden in de avondspits. Er gaat sluipverkeer vanuit Leiden via de Ommedijkseweg, Deijlerweg, v.Oldenbarneveltweg, Prinsenvweg en Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan om daar de N44 op te gaan. Dit verkeer ontwijkt daarmee de files op de N44 bij de stoplichten van het Rozenplein en de Lange Kerkdam. Dit gebeurt zowel in de ochtend als de avond spits!! Dit is de enige maatregel om dit sluipverkeer, te ontmoedigen. Het verhoogt de veiligheid en leefbaarheid - onnodige geluidshinder en emissies- langs de genoemde route. Als de bebouwde kom rond het centrum (Noord t/m de Papegaaienlaan) , inclusief de genoemde route, een 30 km zone wordt, dan zou deze maatregel wellicht minder nodig zijn.	Zie beantwoording zienswijze 1
91	Lange kerkdam	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.

		Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. Zeker bij gezinnen met jonge kinderen. Recente aan/verkoop van woningen op de Lange Kerkdam laat zien dat deze straat aan het ‘verjongen’ is. Het is onwenselijk als de verkeersdrukke en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij, als gezin met jonge kinderen, vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. Omdat wij aan de kant van de stoplichten bij de N44 wonen, zien wij met grote regelmaat dat bij file er auto’s met hoge snelheid over het fietspad rijden om rechtsaf richting Den Haag te slaan. Met kinderen in de buurt een levensgevaarlijke en totaal onwenselijke situatie! Wij hebben de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving ook met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele ‘waterbedeffecten’ binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid. Een alternatief van een totale 30km zone in Wassenaar, zou ins inziens een plan kunnen zijn waarbij de doorgaande wegen als bv Lange Kerkdam, Deijlerweg, Van Zuylen) als 30km zone aagemerkt worden. Dit ontmoedigd gebruik van deze wegen en zal het ‘sluipverkeer’ door Wassenaar in algemeenheid ontmoedigen. Daarnaast past de verlaging van snelheid in het landelijke, provinciale en gemeentebestuur om de CO2-doelstellingen te realiseren! Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. In plaats daarvan zou gewacht moeten worden tot invoering van die verlaagde maximumsnelheid voor geheel Wassenaar mogelijk zal zijn.	
92	Papegaaienlaan	U verlegt slechts het probleem. Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Bovendien verlegt u het probleem naar wegen waaraan meer mensen wonen en die de doorgangsrouten vormen naar scholen. Op de Backershagenlaan en Papegaaienlaan is al sprake van veel verkeer dat met te hoge snelheden rijdt. Wij zien veel liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes, een 30 km zone wordt. Dit zou daadwerkelijk het sluipverkeer door Wassenaar ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark, en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
93	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Dit zou de kern van de maatregelen moeten vormen, minder verkeer door Wassenaar.	Zie beantwoording zienswijze 52

		Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	
94	Van Zuylen van Nijveltstraat	Wat ik zo lees is dat verkeer van (en naar de N44) vooral gestimuleerd moet worden om via de Lange Kerkdam en de van Zuylen Wassenaar in en uit te gaan. Hierdoor wordt deze toch al drukke verkeersader niet echt ontlast lijkt me. Wat is er mis met het evenredig verdelen van verkeer over de andere routes? En dan mag alles 30 km pu worden maar de Lange Kerkdam en de van Zuylen niet. Lijkt erop dat de bewoners aan dit traject weinig baat hebben bij dit nieuwe verkeersplan.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
95	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Dit zou de kern van de maatregelen moeten vormen, minder verkeer door Wassenaar. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel	Zie beantwoording zienswijze 52
96	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het verkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Iedere woonkern die van sluipverkeer af wil, lukt dat alleen bij de aanleg van een rondweg. Het ligt daarom juist in de rede het verkeer op de Jagerslaan te stimuleren ipv te ontmoedigen. De Jagerslaan is de rondweg van de Wassenaarse woonkernen, en moet als zodanig worden ingericht. Wij zien daarnaast graag dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het verkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Lokaal verkeer en doorgaand.	Zie beantwoording zienswijze 13.
97	Schouwweg	Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid is een bijzonder slecht idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de smalle Schouwweg (met veel jeugdige fietsers, op de weg). De maatregel verplaatst verkeer van een plek die zeer geschikt is voor snelle afhandeling ervan, naar een plek die dat absoluut niet is. Onbegrijpelijk.	Een van de subdoelstellingen van het verkeersonderzoek betreft het onaantrekkelijk maken van Wassenaar voor ongewenst doorgaand verkeer. Uit de nadere analyse in het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat een deel van het ongewenst doorgaand verkeer als gevolg van de uitgewerkte denkrichtingen via de N44 zal gaan rijden en niet zal leiden tot een toename op wegen waar de gemeente die niet wenst.
98	Schouwweg	Tot slot moet de versmalling van de N44 van vier naar twee banen onmiddellijk van tafel. Dit brengt juist verkeer Wassenaar in, ipv eruit	Maatregelen in relatie tot de afwaardering van de N44 maken geen onderdeel uit van dit onderzoek. De gemeente is geen wegbeheerder van deze weg en daarover als zodanig geen eenzijdig besluit nemen maar dient dit nader af te stemmen met Rijkswaterstaat, de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Den Haag en andere stakeholders. Het afwaarden van de N44 mag geen negatieve effecten hebben voor het verkeer in Wassenaar.
99	Schouwweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee.	Zie beantwoording zienswijze 52

		Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken.	
100	Schouwweg	Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 97
101	Onbekend	Het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan is een slecht idee. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee! Langs de andere routes wonen veel meer mensen, en fietsen/spelen dus ook kinderen! Het gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan), inclusief alle doorgaande routes zouden een 30 km zone moeten worden. Dit om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren! Wij zien ook heel graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken naar de Paauwlaan.	Zie beantwoording zienswijze 33
102	Lange Kerkdam	We have learnt from our fellow residents about a plan of municipality that will affect the traffic on Lange Kerkdam. We thought we should give our comments about what we have heard. It seems that if this plan is implemented then traffic on Lange Kerkdam will increase significantly. In fact, the traffic on Lange Kerkdam is already too heavy, too fast and too noisy. Day by day, it is becoming worse. This has very badly affected quality of life of the residents of Lange Kerkdam. In fact, we are of the view that there should be some measures implemented to reduce the traffic on Lange Kerkdam significantly.	Zie beantwoording zienswijze 91.
103	Onbekend	Bij deze reageer ik op het voorgelegde verkeersplan wat in mijn ogen absoluut onlogisch is en waar ik mijn zorgen over wil uitspreken. Afsluiting van de afvoer van verkeer uit Wassenaar met name door een belangrijke afvoerrader , de Jagerslaan, naar 30 km/uur te brengen zonder dat voor de omliggende wegen te doen is gedoemd tot problemen in de omliggende wijken waar een veel grotere hoeveelheid huizen en dus bevolkingsdichtheid is. Ook de gekunstelde oplossing met betrekking tot de Backershagenlaan Zuid is slechts een verplaatsing van het probleem en lost het niet op. Een limiet van 30 km/uur voor het gehele dorp kan het verkeer beter naar de Rijksstraatweg dirigeren. Maar dan moet deze wel een vierbaansweg blijven en de snelheid niet teruggebracht worden naar 50 km/uur om opstopping daar te voorkomen, met name in de spits en in tijden van problemen op de andere wegen wat regelmatig voorkomt en blijft voorkomen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
104	Lange Kerkdam	Van harte ondersteuning ik de zienswijze van het bewonerscollectief Lange Kerkdam. Door de hoofd ader van Zuylen , van Oldenbarneveltweg en Lange Kerkdam nog steeds 50 km te laten en bovendien een langere groenlichttermijn bij de aansluiting op de N44 te creëren zal het verkeer op deze smalle ader nog verder onwenselijk toenemen. Ook de uitstoot zal nog ongezondere vormen aannemen. Ik wijs u ook op eerdere acties in het verleden bv oost west etc.	Zie beantwoording zienswijze 91.
105	Onbekend	Ik steun van harte de oproep van het bewoners collectief Lange Kerkdam voor het plan alle wegen in Wassenaar 30 km in te stellen. Ik woon tegenover de makelaar aan de van zuylen bij de rotonde en ik heb vaak bij het inparkeren of weggrijden bijna aanrijdingen met de auto's die van de rotonde afslaan(en net gas geven) naar de van zuylen. Uitwijken kan niet ivm auto's andere weghelft! Bij lagere snelheid is er meer tijd om te anticiperen op b.v oversteken of in/uit parkeren. Kortom voor de veiligheid en leefbaarheid alle wegen 30 km	Zie beantwoording zienswijze 91.
106	Burchtlaan	I have been made aware of the plans within Wassenaar to protect and reduce the traffic on the Jagerslaan. Combined with my increasing concern at the racetrack that the Prinsenweg is becoming has prompted me to write to you. Living close to the Prinsenweg and seeing and hearing the increasing numbers of cars racing along, whilst hundreds of schoolchildren cycle alongside/cross the road every day, is frightening. Allowing your plans to go ahead without reducing the speed limit - and ensuring people actually respect it - is a disaster waiting to happen. Only last weekend was a cat killed by a car on this road: it is only a matter of time before this is a child. Your plans should reduce the speed limit to 30km not only for the Jagerslaan but also for the Prinsenweg and other routes that are being turned into ratruns to escape traffic bottlenecks and indeed speedways for drivers of fast cars that enjoy the fast straight road, with a total disregard for the safety of others. As I say, not only should the speed limit be equally reduced to avoid the Prinsenweg becoming an even more attractive alternative to the Jagerslaan/N44, but speed bumps and cameras installed. It is the only way to avoid a tragedy.	Zie beantwoording zienswijze 13.
107	Schout bij Nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee.	Zie beantwoording zienswijze 13.

		Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	
108	Prinsenweg	In het plan wordt ervan uitgegaan dat (alleen) de Jagerslaan een 30 km-weg wordt. Het is volstrekt duidelijk dat het sluipverkeer door een dergelijke maatregel andere wegen door Wassenaar gaat kiezen. Het zal een route kiezen over de Prinsenweg en Backershagenlaan, waar dagelijks veel schoolkinderen (Rijnlands) gebruik van maken en waar toch al te vaak te hard gereden wordt. Ook de luchtkwaliteit aldaar zal er alleen maar slechter van worden (en die is nu ook al niet best, ook vanwege de bijdrage hieraan vanwege de Rijksstraatweg). Als verkeerslichten dan ook nog "beter" op elkaar worden afgesteld en er verder geen enkele maatregel wordt getroffen om sluipverkeer door Wassenaar te ontmoedigen, dan wordt een deel van Wassenaar wellicht van sluipverkeer verlost, maar een ander deel van Wassenaar extra belast. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Het zou veel beter zijn om het hele gebied rond de kern van het dorp (inclusief doorgaande routes!) als een 30 km-zone in te richten. Dit sluit ook aan bij de landelijke trend. Alleen hiermee wordt sluipverkeer in Wassenaar geweerd en wordt gelijk ook de veiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast verbeterd.	Zie beantwoording zienswijze 9.
109	Lange Kerkdam	Ben het niet eens met het verkeersplan en de gevolgen daarvan. Willen 30 km p.u. binnen de bebouwde kom.	Zie beantwoording zienswijze 13.
110	Schout bij Nacht Doormanlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen en de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt sterk te verbeteren. Om de veiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren zien wij ook graag dat er oversteekplaatsen komen om de Backershagenlaan veilig te kunnen oversteken van en naar het Backershagenpark en voor de fietsers van en naar het Rijnlands Lyceum.	Zie beantwoording zienswijze 33
111	Schout bij Nacht Doormanlaan	Verder valt ons op, als dagelijks woon/werk fietser naar Leiden, dat de Deijlerweg Oost en het Ammonslaantje in ieder geval 30 km wegen worden. Gezien de huidige uitvoering van de verbreding van het fietspad over de oude trambaan die daarmee wordt aangepast aan het toenemend (snelle) elektrisch fietsgebruik zou ik er voor willen pleiten dat de kruising met het Ammonslaantje wordt aangepast; een forse drempel voor verkeer dat de Deijlerweg op wil om er voor te zorgen dat men echt stopt voordat met gaat oversteken. Tevens zou het verstandig zijn om van de Deijlerweg Oost tot aan de drempel bij de Burgemeester Geertsemalaan een fietsweg te maken waar autoverkeer te gast is. Wellicht zelfs in de spits afgesloten voor sluipverkeer (alleen de bus?). Want de overgang van het nieuwe, 5 meter brede snelfietspad, naar een smal 2 richtingsfietspad (< 2 m breed) op de Deijlerweg Oost is onlogisch. Na de genoemde drempel bij de Burgemeester Geertsemalaan kan het fietsverkeer op een voldoende breed fietspad links en rechts van de Deijlerweg kiezen, maar dan zonder over te hoeven steken thv de genoemde drempel met alle gevaren van dien. Zo wordt de Via 44 een beetje beter, veiliger en komen er wellicht weer meer fietsers ipv auto's door ons mooie dorp. En wordt tenslotte het vele fietsverkeer voor de Amerikaanse school ook veiliger, zeker gezien de uitbreidingsplannen van de school richting de overkant van de Deijlerweg.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
112	Prinsenweg	In het plan wordt ervan uitgegaan dat (alleen) de Jagerslaan een 30 km-weg wordt. Het is volstrekt duidelijk dat het sluipverkeer door een dergelijke maatregel andere wegen door Wassenaar gaat kiezen. Het zal een route kiezen over de Prinsenweg en Backershagenlaan, waar dagelijks veel schoolkinderen (Rijnlands) gebruik van maken en waar toch al te vaak te hard gereden wordt. Met name door 'doorgaand' verkeer dat de opgelopen vertraging op de hoofdroute (N44) tracht 'goed te maken'. Juist dit verkeer zal nog meer door ons dorp denderen als de N44 wordt afgewaardeerd. Ook de luchtkwaliteit rondom de sluiproutes zal er alleen maar slechter van worden (en die is nu ook al niet best, ook vanwege de bijdrage hieraan door de Rijksstraatweg). Als verkeerslichten dan ook nog "beter" op elkaar worden afgesteld en er verder geen enkele maatregel wordt getroffen om sluipverkeer door Wassenaar te ontmoedigen, dan wordt een deel van Wassenaar wellicht van sluipverkeer verlost, maar een ander deel van Wassenaar extra belast. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Ongewenst en onnodig verkeer hoort gewoon niet in een dorpskern!	Zie beantwoording zienswijze 9.

		Het zou veel beter zijn om het hele gebied rond de kern van het dorp (inclusief doorgaande routes!) als een 30 km-zone in te richten. Dit sluit ook aan bij de landelijke trend. Alleen hiermee wordt sluipverkeer in Wassenaar geweerd en wordt gelijk ook de veiligheid, luchtkwaliteit en geluidoverlast verbeterd.	
113	Prinsenweg	Mijn vrouw en ik hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het éézijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien liever, dat het gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
114	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen zien wij veel liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt.	Zie beantwoording zienswijze 13.
115	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken.	Zie beantwoording zienswijze 13.
116	Onbekend	Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 97.
117	Van Zuylen van Nijveltstraat	Na lezing en afweging van het verkeersonderzoek, realisatieplan en de zienswijze zoals opgesteld door het Bewonerscollectief Lange Kerkdam wil ik aangeven dat ik mij aansluit bij de zienswijze van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam.	Zie beantwoording zienswijze 91.
118	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
119	Van Zuylen van Nijveltstraat	In het realisatieplan wegnnet Wassenaar las ik onder Kans B project 4 dat er plannen bestaan om in een gedeelte van de gemeente 30km zones in te voeren. Het betreft hier onder andere de Storm van 's Gravenzandeweg en de Jagerslaan. Met deze mail wil bezwaar maken tegen dit plan omdat dit ongetwijfeld gaat leiden tot een nog grotere verkeersdruk op de Van Zuylen van Nijveltstraat en dat is al een probleem op dit moment. Het eerlijk verdelen van de verkeersdrukte over de gemeente met een algehele 30 km zone lijkt mij eerlijker en daarbij werkt dit ook demotiverend voor verkeer van buiten Wassenaar om door het dorp te rijden. Daarnaast is het raar dat het verkeer dat nu over de Jagerslaan gaat toe te voegen aan het verkeer dat over de Van Zuylen gaat. Aan de Jagerslaan wonen immers minder mensen en die wonen bovendien nog eens op een grotere afstand van de weg, er zijn daar dus veel minder mensen die overlast ervaren van de verkeersdrukte in het dorp.	Zie beantwoording zienswijze 13.
120	Prinsenweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord tot en met de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
121	Prinsenweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord tot en met de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
122	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
123	Lange Kerkdam	Langs deze weg laat ik u weten dat ik tegen de geplande aanpassingen in het verkeersplan in Wassenaar en de bezwaren van het bewonerscollectief Lange Kerkdam ondersteun.	Zie beantwoording zienswijze 91.

124	Lange Kerkdam	Al meer dan 50 jaar zijn wij bewoner van de Lange Kerkdam op nr 65 en hebben tot ons ongenoegen de verkeerstoename zien en horen groeien ! Wij konden vroeger met genoeg op het voorterras een kopje koffie drinken en elkaar al pratend nog konden verstaan ! Nu is dat niet meer mogelijk, omdat de verkeersintensiteit zodanig is toegenomen, dat een verblijf op het voorterras buitengewoon onaangenaam en ongezond is vanwege de extreem toegenomen geluidshinder en luchtvervuiling !! De Lange Kerkdam is nu al jaren een racebaan van en naar de A44 waarbij snelheden door menigeen boven de 50 km worden gehaald !! De aanwezige zebra's/oversteekplaatsen zijn levensgevaarlijk om te benutten, want de racers jagen vrolijk met de veel te hoge snelheid over de Lange Kerkdam ! Persoonlijk duw ik altijd eerst mijn fiets op de oversteek, waarna in veel gevallen de racer gierend tot stilstand komt (of agressief uit de auto komt en vraagt of ik gek ben) ! Enorme vrachtkolossen die met de toegestane snelheid over de aangebrachte heuvels bonken en de nodige trillingen richting de huizen veroorzaken ! Op de hele Lange Kerkdam is bij de oversteken geen goede aanduiding voor snelheidsbeperking wat met name in het donker buitengewoon gevaarlijk is. Er staan ook geen flitsers, wat zou dat een bron van inkomsten zijn !! Zulks samengevat in de discussie over het huidige verkeersplan, schaar ik mij volledig achter het initiatief van het bewonerscollectief Lange Kerkdam om de snelheid zeker op deze gevaarlijk weg terug te dringen naar 30 km zo mogelijk met het aanbrengen van flitspalen ! Het is te zot voor woorden, dat dit dorp verziekt door ongewenste verkeersstromen, nog los van de enorme luchtvervuiling. Ruim 40 jaar geleden heb ik mij ingezet voor de ondertunneling van de A44, om af te komen van die absurde bovengrondse verkeersader dwars door Wassenaar. Wat zou het voor de Lange Kerkdam en de rest van het dorp een "verfrissing" zijn geweest.	Zie beantwoording zienswijze 91.
125	Jagerslaan	In het kader van de participatie ronde van het Realisatie plan Verkeer wil ik graag als bewoner van de Jagerslaan (sinds 1980) mijn zorg uitspreken over de onveiligheid op het gedeelde fiets- en voetgangerspad. Dat is altijd onwenselijk geweest maar in steeds toenemende mate door de komst van sneller en drukker rijwielverkeer. Als voetganger voel ik mij daar buitengewoon onprettig door de rakelings langs flitsende fietsers, e-bikes, race fietsers en bromscooters, die door hun snelheid en de bochten onverwacht verschijnen, en zelf ook enorm schrikken van wandelaars op hun fietspad. Ik durf daar met mijn jonge kleinkinderen niet meer te wandelen. Ik verzoek u dringend de voetgangers een apart pad te geven en alle rijwielen op de rijbaan toe te laten, waar dan een 30 km gebod zou moeten komen, geen adviessnelheid maar een gebod, en hobbels of poorten om de snelheid te remmen. Het bewoonde stuk Jagerslaan zuid was vroeger een doodlopende weg in een kleine woonbuurt, en is nooit ontworpen voor doorgaand verkeer, en nooit aangepast aan de nieuwe bestemming, met vele ongelukken en bijna ongelukken en afgereden spiegels als gevolg. Het wordt nu echter tijd dat de automobilist zich aanpast aan de omgeving, en niet de omgeving aan de automobilist. Laat deze gouden kans dus niet voorbijgaan om de fout van 60 (?) jaar geleden te herstellen en de oorspronkelijke woonbuurt terug te brengen, door het rijdende en wandelende verkeer te scheiden bij een verlaagde snelheid, zodat een ieder zich veiliger voelt.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen.
126	Lange Kerkdam	Als inwoner van de gemeente Wassenaar wens ik invoering van een max. snelheid in de bebouwde kom van 30 km.p.u.	Zie beantwoording zienswijze 13.
127	Jagerslaan	Ik doe een dringend beroep op u teneinde nu eindelijk iets te doen aan het sluipverkeer via de Jagerslaan. Het is gewoonweg asociaal zo hard er gereden wordt en de verkeerssituatie is er onveilig, in de ochtend en laat middag (los van aspecten als lawaai, uitlaatgassen/fijnstof). Kinderen, die ver van de straat gehouden moeten worden etc.. Niet voor niets dat KVV is ontstaan uit initiatief van de burgers, dus aub doe er vanuit het bestuur wat aan. Zet bijv. plantenbakken op de Jagerslaan en op alle andere door sluipverkeer gebruikte wegen. Hou dit verkeer daarmee buiten Wassenaar. Zijn niet alle argumenten reeds aangedragen, ik kan deze nog wel herhalen, maar doe dit maar niet. Kom op, actie vereist!	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen.
128	Van Zuylen van Nijveltstraat	Bij deze hebben wij als bewoners van de van Zuylen van Nijveltstraat het verkeersplan doorgenomen en sluiten ons volledig aan bij de zienswijze van de bewoners van de Lange Kerkdam. Wij pleiten voor een 30 km/h zone door het gehele dorp. Dit is de enige manier om een rem op het sluipverkeer te zetten en ook de bewoners, kinderen en ouderen juist ook rondom het centrum een veilige en plezierige woonplek te laten behouden. Indien de 30km zone zich maar zal beperken tot een aantal wegen, maken wij ons grote zorgen over de veiligheid van onze kinderen, ouderen en het woon plezier wat we in Wassenaar beleven. Dit beangstigt ons, gezien we hier tot nu toe met veel plezier wonen.	Zie beantwoording zienswijze 91.

129	Backershagenlaan	Ik heb kennis genomen van het verkeersplan gemeente Wassenaar Als bewoner van de Backershagenlaan kunt u zich voorstellen dat ik mij ernstig zorgen maak over het voorliggende voorstel. Door de versmalling van de N44 en het versmallen van de Jagerslaan zal het verkeer over de Prinsenweg-Backershagenlaan ernstig toenemen. Op dit moment hebben we naast het sluipverkeer al 8 lijnbussen per uur en veel vrachtverkeer. Daarnaast worden steeds meer kinderen met de auto naar het Rijnlands lyceum gebracht. Elks ochtend en avond staat hier een file voor de deur. Wij verzoeken u daarom maatregelen te nemen om dit sluipverkeer te verminderen. Ik denk daarbij aan versmallingen en een maximale snelheid van 30 km. Deze laatste maatregel dient dan ook streng gehandhaaft te worden bijv met een flitspaal. Ik onderschrijf de brief van de verkeersvertegenwoordigers van Buurtvereniging Backershagen dan ook volledig.	Zie beantwoording zienswijze 33.
130	Van Zuylen Van Nijveltstraat	Graag wil ik reageren op het verkeersonderzoek. Ik ben sinds 2008 woonachtig aan de Van Zuylen Van Nijveltstraat. De rotonde die destijds is aangelegd (kruising Van Oldebarneveltweg) en de verkeerslichten verving, zorgde voor een redelijke doorstroming van het verkeer en voorkwam filevorming. Vandaag, 14 jaar later is door de toename van het verkeer is de filevorming voor de rotonde in oostelijke richting via de Van Oldebarneveltweg naar de Lange Kerkdam weer helemaal terug tijdens de spitsuren. Het doorgaande verkeer (vanuit Katwijk) zou ontmoedigd moeten worden maar wel volgens een gelijke behandeling. Dit kan m.i. door het invoeren van een 30km snelheid ook over de doorgaande wegen. In de meeste voorgenomen plannen wordt de Storm van 's-Gravesandeweg ontzien met als gevolg een toename Van Zuylen Van Nijveltstraat - Van Oldenbarneveltweg - Lange Kerkdam. Behalve dat voor de Storm van 's-Gravesandeweg een 30km zone wordt bepleit, bestaat er ook nog een wens -zo lees ik- om vanaf de Katwijkseweg een rechtsaf verbod naar de Storm. Hoe verzin je dit. Dit is een regelrechte verkeersverschuiving naar de Van Zuylen Van Nijveltstraat en achtergelegen traject. De genoemde filevorming leidt al tot onverantwoorde drukte en snelheden afslag Anthonie Duyckplein om de rotonde af te snijden. De voordelen die de nieuwe Rijnlandroute vermeend zal opleveren is een farce gelet op de nieuwbouw die gepland staat op de locatie van het Vliegkamp Valkenburg. Deze toekomstige bewoners gaan door Wassenaar richting Den Haag en niet eerst omrijden via de Tjalmaweg. Ik ben voorstander van een maximumsnelheid van 30km in de gehele bebouwde kom; geen uitzonderingen. Verkeersveiligheid en een plezierige leefbaarheid is voor en van ons allemaal; voor en van alle Wassenaarders.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen. Het plan om vanaf de Katwijkseweg een rechtsaf verbod naar de Storm in te stellen is onjuist en maakt geen onderdeel uit van de plannen. Tot slot zijn de verkeersberekeningen uitgevoerd met het regionaal verkeersmodel waarin de door u genoemde ontwikkelingen reeds zijn meegenomen.
131	Onbekend	Als bewoner van de Lange Kerkdam maak ik serieus bezwaar tegen de algehele denkrichting van het gepresenteerde plan. In de uitgangspunten staat onder D: D. Het verkeer evenwichtig verdelen over de wegen Maar als we vervolgens kijken naar vrijwel alle verschillende gepresenteerde scenario's, dan komt daarin Project 6 voor. Dit project behelst het aantrekkelijker maken van de woonstraat Lange Kerkdam voor doorgaand en bestemmingsverkeer door andere afstelling van de verkeerslichten op Den Deijl om zo automobilisten aan te moedigen de, nu al overbelaste, Lange Kerkdam te gebruiken als hoofdverkeersader. Zoals eerder ook geopperd door mij en vele anderen, is het terugbrengen van de maximum snelheid in de hele gemeente (met uitzondering van de N44), in mijn ogen de meest heldere, eenduidige en effectieve maatregel om zowel doorgaand als lokaal verkeer in de hele gemeente terug te dringen en veiliger te maken. Dit zal tevens gedragsverandering stimuleren, als het niet meer sneller is om de auto te gebruiken en het verkeersbeeld rustiger is, zullen inwoners eerder geneigd zijn de fiets te nemen.	Zie beantwoording zienswijze 33.
132	Onbekend	Een 30 km zone op slechts een beperkt aantal wegen veroorzaakt een waterbedeffect en gevaar op belangrijke wegen in Wassenaar en daarom dient ofwel het gehele centrum 30 km zone te worden danwel een alternatief plan. Plan A: de Zuylen op kruising met van Hogendorpstraat afsluiten voor doorgaand verkeer waardoor dit vanaf Katwijk de Storm en vanaf A44 Starrenburglaan of Prinsenweg moet kiezen Plan B : een rondweg (Prinsenweg, van Oldenbarnevelt, Zuylen, Storm, Schouwweg/Jagerslaan, Rust en Vreugdlaan, Backershagenlaan) met eenrichtingsverkeer waardoor er veel meer rust komt en doorgaand verkeer het dorp zal willen mijden. Bewoners hebben dit graag over voor een betere verkeerssituatie	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen. Het afsluiten van de Van Zuylen van Nijveltstraat ter hoogte van de Hogendorpstraat zal ervoor zorgen dat het verkeer

			verschuift naar andere wegen die hiervoor niet geschikt zijn. de gemeente acht dit niet wenselijk. Een rondweg realiseren door op grote schaal éénrichtingsverkeer in te stellen kent veel negatieve effecten zoals grote omrijdbewegingen, verhoging van de snelheid en afname van veiligheid voor langzaam verkeer. Dit is voor de gemeente geen goede oplossing.
133	Prinsenweg	Naar aanleiding van het verkeersplan stuur ik u deze mail. Ik wijs het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie liever dat het gehele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord tot en met het de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km-zone wordt om het sluipverkeer door Wassenaar-dorp/kern integraal te ontmoedigen. Ik mail niet alleen als bewoner met kinderen van de Prinsenweg, maar ook als lid van de Medezeggenschapsraad van het Rijnlands Lyceum Wassenaar (RLW). Ik maak me grote zorgen over de verkeersveiligheid van de Prinsenweg en Backershagenlaan omdat auto's daar veel te hard rijden; dat weten wij uit ervaring omdat we al sinds 2004 op het huidige adres wonen. Ook bij de oversteekplaats van het RLW wordt erg hard gereden; het gaat goed tot het fout gaat. Dan wordt de Gemeente Wassenaar ongetwijfeld aansprakelijk gesteld als er zoveel signalen zijn. Daarom nogmaals: maak van alle routes door Wassenaar een 30 km-zone, zeker nu overwogen wordt om de Rijksstraatweg een 50 km-weg te maken.	Zie beantwoording zienswijze 33
134	Middelweg	Graag wil ik namens mijn familie (4 personen) mijn bezorgdheid uitten over het Realisatieplan Verkeer van november 2021. Over vele delen van het plan heb ik geen uitgesproken mening, maar wel over Project 4, dat zich richt op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt zal worden geleid via de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat. Wij zijn woonachtig op Middelweg 8, precies tussen deze twee wegen. Op dit moment hebben wij op dit deel van de Middelweg al veel overlast van met name de Lange Kerkdam. Auto's komen met golven het dorp binnen, wat zorgt voor veel geluidsoverlast, en ik mag aannemen de uitstoot van veel fijnstoffen. De drukte zorgt in de spits nu ook al voor wachttijden bij de rotonde op de Lange Kerkdam. 's Ochtends, precies in de spits, steken daar vele scholieren de rotonde over, in de winter vaak weinig zichtbaar, op een snelle elektrische fiets en zonder veel kennis van de verkeersregels. Soms gaat dit met veel geluk en reactievermogens van automobilisten nog net goed. Ook steken zij de Lange Kerkdam over de Middelweg in op weg naar school. Mijn dochter is een dergelijke scholier. Tevens wordt de Middelweg veel gebruikt door ruiters. Als het de opzet is nog meer verkeer over de Lange Kerkdam te sturen verwacht ik dat deze elementen allemaal versterkt zullen worden: meer ongelukken met fietsers en ruiters, meer geluidsoverlast, meer milieuschade. Is hier rekening mee gehouden in de plannen? Is hier onderzoek naar gedaan in de voorbereiding van de plannen? Zijn er stresstesten gedaan? Mijn gevoel zegt dat dit gaat leiden tot het verlies van (kinder)levens en een sterke achteruitgang van de leefomgeving van bewoners zoals wij, en daarom zijn wij zeer sterk tegen het plan zoals uitgestippeld in Project 4.	Het hoofddoel van het verkeersplan Wassenaar is om een bijdrage leveren aan de toekomstvisie Wassenaar 2030. Dit betekent concreet dat we moeten komen tot oplossingen om Wassenaar richting 2030 veiliger en leefbaarder te maken met behoud van haar karakter. Hiervoor willen we het aanbod van het verkeer en de draagkracht van het Wassenarse wegennet meer in overeenstemming brengen met elkaar. Dit betekent concreet dat de huidige hoofd in- en uitgang van Wassenaar (Witteburgerweg, Katwijkseweg, Rozenweg en Lange Kerkdam) ook als zodanig zullen functioneren. Uiteraard mag dit nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Om die reden is in project 9 nadrukkelijk benoemd dat verkeersveiligheid om 50 km/u ook wordt verbeterd.
135	Schouwweg	Ik heb het verkeersonderzoek bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zou ik graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52.

136	Van Oldenbarneveltweg	In lijn met de zienswijze van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam, hebben ook wij bezwaar tegen het verkeersplan zoals het wordt voorgesteld. Ook wij zijn voorstander van een algehele 30 km maatregel en niet voor een beperkte maatregel waarbij oa op de Lange Kerkdam en de Van Oldenbarneveltweg een 50 km limiet blijft gelden. Wij wonen aan de Van Oldenbarnevelt weg en hebben kinderen die veelvuldig gebruik maken van de diverse rotondes in deze buurt. Het vooruitzicht op drukke wegen, drukke rotondes en daarmee vaker onveilige situaties zien ook wij niet zitten.	Zie beantwoording zienswijze 91.
137	Van Boetzelaerlaan	Het is mij ook een doorn in het oog dat er op de Jagerslaan, net als op een aantal andere wegen in Wassenaar, die in principe geen doorgaande wegen zijn maar wel als zodanig worden gebruikt, regelmatig veel te hard wordt gereden. Andere voorbeelden zijn de Storm van 's Gravesandeweg, Schouwweg, Backershagenlaan (tussen Papegaaienlaan en Rust en Vreugdlaan) en de Rust en Vreugdlaan. Ik zou het toejuichen als: Het gebied Jagerslaan-noord, Van Boetzelaerlaan en Storm van 's Gravesandeweg 30 KM zone wordt gemaakt Vrachtverkeer (breder dan 2 meter) op de Jagerslaan-noord en Storm van 's Gravesandeweg wordt verboden Op de Jagerslaan Noord en de Storm van 's Gravesandeweg snelheids belemmerende maatregelen worden getroffen (zoals verkeersdrempels) Maximum snelheid en het verbod voor vrachtverkeer (breder dan 2 meter), met name op de Jagerslaan, worden gehandhaafd Parkeerverval van personeel Duinrell op Jagerslaan, Spelderslaan en Van Boetzelaerlaan wordt aangepakt De beukenhaag op de Jagerslaan beter/vaker wordt gesnoeid zodat je komend vanuit de Van Boetzelaerlaan kan zien of er verkeer op de Jagerslaan aankomt De gemeenteraad van Wassenaar heeft al eerder een verkeersbesluit goedgekeurd om van het gebied bij de Jagerslaan-noord, Van Boetzelaerlaan en Storm van 's Gravesandeweg een 30 KM zone te maken. Dit betreft verkeersbesluit ROOW/07037765. Ik zal u de tekeningen hiervan doorsturen. Dit verkeersbesluit is destijds als gevolg van geldgebrek bij de gemeente Wassenaar, gesneuveld.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen.
138	Prinses Marielaan	Ik wil hierbij reageren op het verkeersonderzoek Wassenaar. Ik sluit mij aan bij de mening van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam zoals uiteengezet in hun brief aan de Gemeenteraad van de Gemeente Wassenaar, maart 2022, zoals hieronder aangegeven. Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren. Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de "hoofdstructuur" (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdruk en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Wij hebben de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving ook met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele 'waterbedeffecten' binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid. Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. In plaats daarvan zou gewacht moeten worden tot invoering van die verlaagde maximumsnelheid voor geheel Wassenaar mogelijk zal zijn.	
139	Van Boetzelaerlaan	Met aandacht heb ik de varianties gelezen van het verkeersonderzoek. Als buurtbewoner van de omgeving Jagerslaan ben ik matig tevreden met het plan om de snelheidsbeperking in te voeren naar 30km/u maar denk toch dat dit niet de juiste oplossing is. Ik vermoed dat dit weinig invloed heeft op de doorgang. bv de Buurtweg is ook 30km/u beperking maar daar houden zich weinig mensen aan (puur empirische observatie trouwens!). Zonder handhaving/controle middelen werkt dit allemaal niet. De Jagerslaan heeft een breedte beperking van 2m, maar grote(re) vrachtwagens, bussen, autos met aanhangers rijden daar toch regelmatig over met als gevolg dat bestuurders van andere voertuigen gedwongen worden om in de berm te rijden. De toegang is niet voldoende beperkt en de borden kennelijk niet voldoende zichtbaar. Bij het begin van de Jagerslaan tussen gedeelte (hoek Spelderslaan) staan 6 verkeers borden, dus ik kan me ook wel een beetje voorstellen dat de 2m restrictie handig vergeten wordt... Voor "groot" verkeer zou het beter zijn om de bebording te verbeteren, al bij het begin (Groot Haesebroekse weg) en eind van de Jagerslaan (Storm v. 'sGravesande kant) het restrictie bord neerzetten, en tevens de doorgang beperken dmv een "poort". Verbods borden die duidelijker maken dat caravans, vrachtverkeer >3.5T en aanhangers niet welkom zijn zouden die klaarheid moeten helpen, maar dat levert toch weer teveel verkeersbord vervuiling op! Voor mij persoonlijk zou het beter zijn om het door getrokken gedeelte geheel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer met alleen toegang voor voetgangers/fietsers (bijna zoals het was voor 1974). Deze buurt was toen zeer rustig en veilig, wij speelde op de Jagerslaan-Noord zonder verkeers dramas! Terug naar een rustig buurt zonder verkeer!! Dit zou er ook beter toeleiden om de verkeersstroom te sturen naar de wegen die daar wel voor geschikt zijn (Katwijkseweg-Van Zuylen vN - Prinsenvweg/ Lange Kerkdam - N44)	De routing van (vracht)verkeer evenals de aanwezige verkeersborden zullen worden beoordeeld bij de nadere uitwerking van de inrichting van de Jagerslaan als gevolg van het besluit de snelheid om de Jagerslaan te verlagen naar 30 km/u.
140	Middelweg	Ik steun het voorstel tot invoering van 30km/u in de gehele bebouwde kom van Wassenaar.	Zie beantwoording zienswijze 13.
141	Lange Kerkdam	Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het verkeersplan zoals dit nu voorligt. Wij vinden het onacceptabel dat wij als bewoners van de Lange Kerkdam en Van Zuylen te maken zullen krijgen met een verkeersdrukke die alle grenzen zal overschrijden qua veiligheid en leefbaarheid. Wij ondersteunen de standpunten van het bewonerscollectief lange Kerkdam 30 km! Dus maak heel Wassenaar een 30 km zone.	Zie beantwoording zienswijze 91.
142	Lange Kerkdam	Ik ondersteun van harte de standpunten van het bewonerscollectief Lange Kerkdam 30 km. Verdeel op een eerlijke manier de verkeerslasten en maak geheel Wassenaar een 30 km gebied.	Zie beantwoording zienswijze 91.
143	Onbekend	Graag vraag ik uw aandacht voor de brief namens bewonerscollectief Lange Kerkdam die ik bij de e-mail voeg in relatie met het verkeersplan dat aan de raad voorligt.	Zie beantwoording zienswijze 91.
144	Van Zuylen van Nijveltstraat	Ik woon aan de Van Zuylen van Nijveltstraat en lees ik met grote zorgen het nieuws rondom het realisatieplan verkeer Wassenaar. Om die reden voel ik mij genooddaakt om mijn stem te laten horen en mij in het geheel aan te sluiten bij de zienswijze zoals de door het Bewonerscollectief Lange Kerkdam is opgesteld, te raadplegen op www.vriezen.info. Voor de vele jonge gezinnen die in Wassenaar wonen of in onze gemeente komen wonen is veiligheid op straat een van de grootste goeden ten behoeve van de leefbaarheid en kwaliteit van wonen. Gelet op de vergrijzing waar wij in ons land mee kampen is de komst	Zie beantwoording zienswijze 91.

		van jonge mensen van onschatbare waarde. Onze kinderen zouden niet hoeven op te groeien met de constante angst voor voorbijgaand verkeer dat zogezegd langs komt razen. Ik vermoed dat velen van u ofwel zelf kinderen hebben of in uw omgeving kinderen hebben. Het zou daarom overbodig zijn om u nog verder van het bovenstaande te overtuigen.	
145	Papegaaienlaan	Wij wonen in de Papegaaienlaan en ervaren, dat er veel te veel autoverkeer door Wassenaar stroomt. Wij hebben een paar ideeën om dat te verminderen: 1. Voer een snelheidslimiet voor heel Wassenaar in: 30 km/uur. 2. Maak meer ongelijkvloerse kruisingen over/onder de N 44. 3. Maak het aantrekkelijk om de N44 te nemen.	Zie beantwoording zienswijze 11.
146	Prinsenweg	Wij zijn woonachtig op de Prinsenweg tegenover de Burcht, ter hoogte waar de Jonkerlaan uitkomt op de Prinsenweg. Helaas constateren wij dat er dagelijks op de Prinsenweg zeer hard gereden wordt, waarbij snelheden van boven de 80 km per uur worden geconstateerd. Vaak wordt bij het zebrapad- overgang bij de Burcht, omdat met hoge snelheden wordt gereden, ons regelmatig geen voorrang gegeven als wij het zebrapad oversteken. Met regelmaat denken wij dat er een vluchtheuvel aldaar dient te komen en een snelheidsbeperking van 30 km. Temeer er vele schoolgaande kinderen over de Prinsenweg fietsen. We hebben het verkeersplan bekeken en constateren dat het plan is dat de route over de Jagerslaan wordt afgewaardeerd door er een 30 km zone te maken. Dit zal een ernstige toename van verkeer over de Prinsenweg als gevolg hebben, wat absoluut niet wenselijk is, gelet op voornoemde, maar ook gelet op het feit dat er zeer veel woonhuizen op de Prinsenweg en de BackersHagenlaan zijn gelegen (dit in tegenstelling tot de Jagerslaan). Wij verzoeken u derhalve om een 30 km zone te maken in het gehele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens, inclusief alle doorgaande routes) zodat het sluipverkeer door Wassenaar de kop wordt ingedrukt.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Bij de nadere uitwerking van de gewenste vormgeving zullen uw opmerkingen worden meegenomen. Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de andere uitwerking van dit project zal onder anderen de inrichting van de Prinsenweg worden beschouwd.
147	Van Oldenbarneveltweg	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren. Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdruk en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. Wij hebben de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving ook met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele ‘waterbedeffecten’ binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot debeperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen, van Oldenbarneveltweg en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. In plaats daarvan zou gewacht moeten worden tot invoering van die verlaagde maximumsnelheid voor geheel Wassenaar mogelijk zal zijn	
148	Lange Kerkdam	Het verkeersplan bevat zeker een aantal toe te juichen elementen. Het gejuich houdt echter op daar waar gestreefd wordt naar om al het doorgaande verkeer inclusief sluiptverkeer over de van Zuylen, van Oldebarnevelt en de Lange Kerkdam te jagen. Dit bereikt men o.a. middels het realiseren van een aantal 30 km zones en op de genoemde wegen 50 km te bezigen. Als Lange Kerkdam bewoner zie ik hoe druk het nu al is waarbij potentieel gevaarlijke situaties. Met dit verkeersplan creëert U een voorspelbaar nog veel gevaarlijker situatie. Tevens vraag ik mij af hoe bij doorgang van dit plan vanaf mijn oprit met de auto op de Lange Kerkdam te komen temeer daar deze manoeuvre nu al soms Russisch roulette is. De wethoudster heeft al een aantal keren verkondigd dat “nooit iedereen tevreden gesteld kan worden”. Dat is nu precies het verkeerde uitgangsprincipe. Een wethouder is er voor ons allen en zou juist daarom het uitgangsprincipe moeten hanteren: ‘Hoe stel ik iedereen tevreden’ Gelukkig is zij wethouder in een gemeente waarbij verstandige mensen verder denken. Men wil het verkeer veilig houden/maken en sluiptverkeer weren. Bovendien is het uitgangsprincipe er voor alle Wassenaarders te zijn. De oplossing is dan ook 30 km in de gehele bebouwde kom van Wassenaar. Dit is reeds eerder als oplossing gesuggereerd door het bewonerscollectief Lange Kerkdam. Ik kan mij volledig in hun zienswijze vinden. Derhalve is het dringende verzoek dit plan uit te stellen tot het nabije moment dat 30 km bebouwde kom in dit plan geïntegreerd kan worden.	Zie beantwoording zienswijze 91.
149	Onbekend	Hierbij zou ik graag mijn zorgen uiten over het voorgenomen idee om een deel van de wegen wel 30km/uur en een deel op 50km/u te laten. Dit zou ervoor zorgen dat de nadelen bij een klein deel terecht zullen komen waar de 50km/u nog zou blijven (hoofdstructuur). Het zal dan nog drukker worden op deze wegen dan het al is. Sluipverkeer zal dan namelijk juist deze wegen gaan kiezen, en ook de ambulances en hulpdiensten zullen vaker (met hoge snelheid) door deze bebouwde kom/woonwijk heen rijden met alle mogelijke gevolgen voor de bewoners van dien. Aangezien hier veel jonge buiten spelende overstekende kinderen wonen maar ook veel mensen uit hun geparkeerde auto willen kunnen stappen zal dat voor meer gevaar zorgen, en zal de geluidsoverlast en onrust toe nemen voor een klein onderdeel van de gemeenschap zonder dat die hiervoor gekozen hebben of inspraak in hebben. Ook denk ik dat wij als dorp Wassenaar een duidelijk signaal moeten afgeven aan de omgeving dat sluiptverkeer niet langer door Wassenaar kan komen. Dit met name met het oog op veel nieuwbouw dat komen gaat bij o.a. het Valkenburgse Meer. 50km/u is sowieso een gevaarlijke hoge snelheid voor een straat als bijv. de van Zuylen van Nijveltstraat. Er staan autos vlak aan de weg geparkeerd waardoor er weinig overzicht is op overstekend verkeer. Ook zijn er weinig snelheidsbeperkende maatregelen genomen en vind geen snelheidscontrole plaats. Het is gevaarlijk om uit je auto te stappen omdat er vaak bussen langs rijden die te breed zijn voor de weg en dan ook nog te hard rijden. Daar komt nog bij dat de spoed diensten (brandweer/ambus) 30km/u harder mogen rijden, ter wijl Spoedeisende Hulpen alleen maar verder van Wassenaar verwijderd worden door het sluiten van Bronovo/Antoniushove. Verder wil ik aangeven dat ik mij aansluit bij de zienswijze van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam.	Zie beantwoording zienswijze 91.
150	Burchtlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienvaan als Zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluiptverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
151	Van Zuylen van Nijveltstraat	Graag uit ik mijn zorgen over het verkeersplan in Wassenaar. Het verrast mij dat er 50km wordt gereden op wegen waar vele jonge gezinnen wonen en dat het plan is om enkele straten de 50km limiet aan te houden.	Zie beantwoording zienswijze 33.

		Ik zelf woon op de Van Zuylen van Nijeveltstraat. Vele gezinnen in deze straat klagen over het feit dat auto's en bussen zo hard over deze straat rijden. Iedereen moet voorzichtig de deur open doen als ze hun huis verlaten en kinderen vast houden voor het verkeersgevaar. Wij allen parkeren onze auto's half op de stoep omdat het te gevaarlijk is om uit te stappen. Zeker voor kinderen is het levens gevaarlijk uit te stappen. Auto's racen langs de huizen/geparkeerde auto's. Er is weleens waar een zebrapad verder in de straat waar auto's last minuut remmen als ze schrikken dat er mensen willen oversteken. Vaak wordt hier ook niet gestopt. Vaak wordt de toegestane snelheid overschreden en daar wordt niet naar gekeken of voor geboet. Ik en velen andere bewoners klagen over de drukte en snelheid van het verkeer en dat zal volgens het verkeersplan alleen maar toenemen. Wij vinden dit een zeer ernstige en gevaarlijke situatie en hopen dat het plan herzien wordt om zo de bewoners en kinderen van Wassenaar een veiligere leefomgeving te geven.	
152	Onbekend	Graag wil ik reageren op het verkeersplan van de gemeente Wassenaar. Het lijkt me duidelijk dat om het sluipverkeer tegen te gaan het van belang is om in het hele dorp, dus ook de doorgaande wegen Van Zuylen van Nijeveltstraat, van Oldenbarneveltweg en Lange Kerkdam, de snelheid terug te brengen naar 30 km. Anders lopen deze wegen vol en ontstaat er een verkeersinfarct op deze wegen. Nu ook grote steden de snelheid willen terug brengen in de hele stad (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht) naar 30 km lijkt me dat een dorp als Wassenaar dat zeker ook kan en moet. Voor veiligheid van de bewoners, voor het tegengaan van sluipverkeer en voor het klimaat. Tevens moet er serieus gekeken worden en onderhandeld met de provincie over ondertunneling van de A44/N44 van voor het Rozenplein tot voorbij Den Deijl.	Zie beantwoording zienswijze 11
153	Prinsenweg	Ik onderschrijf de vijf kansen uit het verkeersonderzoek van mei 2021, die door de gemeenteraad zijn bekrachtigd als uitgangspunt voor een realisatieplan. Voorts heb ik kennisgenomen van het voorliggende (ontwerp?) Realisatieplan dat nu ter inzage ligt voor commentaar. Met name onderschrijf ik kans A., nl. het verminderen van interne autoverplaatsingen en kans D. het verkeer evenwichtig verdelen. Het realisatieplan gelezen hebbend stel ik vast dat dit op gespannen voet staat met deze door de raad vastgestelde uitgangspunten. In het plan wordt namelijk een onderscheid geïntroduceerd tussen 'gewone' 50 km wegen en toekomstige 30 km wegen. Echter, door een systeem in te voeren van snelle en langzame wegen zal het aantal verplaatsingen niet verminderen, evenmin wordt hierdoor het verkeer evenwichtiger verdeeld, Integendeel. Snelle wegen krijgen dan nadrukkelijker dan nu het karakter van 'doorgaande' wegen, die automobilisten uitnodigen daar ook ongeremd gebruik van te maken. Additionele maatregelen om het gebruik van de auto in het dorp te ontmoedigen zijn daardoor op voorhand gedoemd te mislukken. Daar komt bij dat de implementatie van een systeem van snelle en langzame wegen lastig is, de handhaving kostbaar en verwarrend voor de automobilist. Op onze wegen moet dan ook één snelheid gelden. Wat mij betreft is dat 30 km/u, want alleen daardoor kan je interne autoverplaatsingen verminderen. Bovendien, en dat is toch niet onbelangrijk, is dat in lijn met het besluit van de raad.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
154	Prinsenweg	Een tweede kanttekening bij het Realisatieplan betreft de realisatie zelf. Het Realisatieplan is een doorwrocht ambtelijk werkstuk waardoor niets gerealiseerd wordt anders dan stugge werkverschaffing voor ambtenaren. Na dit document valt de echte realisatie uiteen in allerlei trajecten waar niemand nog zicht op heeft. Hier en daar zal wel wat gebeuren, maar het zal allemaal nog wel vele jaren in beslag nemen en in de loop der tijden zullen we nog met vele nota's en besluiten geconfronteerd worden. Niemand die nu kan voorspellen wat er na al die jaren uiteindelijk gerealiseerd zal worden. In het Realisatieplan ontbreekt namelijk een effectief plan van aanpak. Daarom hier een aanzet: Wijs één projectleider (manager) aan voor de realisatie van het verkeersplan (alle onderdelen). Formuleer één heldere opdracht en bepaal de tijd waarin het allemaal gerealiseerd moet zijn, één jaar.	Voor de nadere realisatie van de verschillende beoogde maatregelen is maatwerk nodig en is niet allemaal tegelijk realiseerbaar. De komende periode werken wij de realisatie van de verschillende maatregelen verder uit.
155	Jagerslaan	Graag wil ik wat overwegingen met u delen omtrent het Realisatieplan Verkeer voor Wassenaar. Ik woon aan de Jagerslaan sinds 2018 en maak me sinds het begin zorgen om de verkeersveiligheid van deze straat, vooral voor mijn kinderen. In de spits is de verkeersintensiteit zo hoog dat veilig oversteken naar het fietspad moeilijk is. Buiten de spits rijden auto's veel te hard en de weg laat dat ook toe met geen enkele snelheidsbeperkende voorzieningen zoals drempels of iets dergelijks. Auto's die van de Storm de Jagerslaan opdraaien gaan vaak direct op het gas en ook vanaf de Zuid kant komen auto's buiten de spits vaak met te hoge snelheid de dorpskern binnen. Complicerende factor is dat als er auto's (of zeker busjes) op de parkeerstroken aan de Duinrel kant van de Jagerslaan geparkeerd staan, het zicht op het aankomende verkeer dat van de Storm komt volledig ontnomen wordt. Dit maakt het nog gevaarlijker om over te steken richting fietspad met de fiets (of de weg op te draaien met de auto). Het gevolg is dat mijn kinderen elke dag over de stoep richting Storm rijden om daar vervolgens proberen over te steken. Over de stoep fietsen is uiteraard niet de bedoeling en ook gevaarlijk omdat bewoners die hun oprit uitrijden hier niet verdacht op zijn. Bovendien is oversteken bij de kruising	Zie beantwoording zienswijze 13.

		Jagerslaan - Storm ook niet eenvoudig met verkeer van 4 kanten en ook hier geen voetgangersoversteekplaats en in de spits veel verkeer. Naast de boven beschreven onveilige situaties schiet de Jagerslaan op meerdere andere punten ook te kort wat betreft veiligheid. Bij Jagerslaan zuid en naast het Hertenkamp is de weg gewoon te smal voor al het verkeer dat er overheen gaat. Het fiets/ voetpad bij Jagerslaan zuid is ook gevaarlijk door het mengen van voetgangers en fietsers (veel e-bikes en wielrenners met hoge snelheid). Automobilisten op de Spelderslaan en Van Boetzelaerlaan die de Jagerslaan willen opdraaien hebben vaak niet door dat het fietspad twee richtingen is en kijken vaak alleen naar links (richting) zuid. Ik heb zelf al twee keer bijna onder een auto gezeten met de fiets omdat automobilisten niet naar rechts kijken op het fietspad. Ik weet dat verschillende mensen aan de Jagerslaan al jarenlang bezig zijn deze welbekende onveilige situaties aan te kaarten bij de gemeente. Volgens mij onderkennen alle betrokkenen de onveiligheid van de Jagerslaan ook. Ik ben zelf ook bij de inspraakavond in de zomer 2021 geweest en heb alle discussie en emotie gezien. Wat mij enorm bevreemd is dat verkeersonveiligheid in Wassenaar is verworpen tot een strijd tussen straten/ wijken waarbij er winnaars en verliezers moeten zijn. Allerlei argumenten worden hierbij aangehaald waaronder de hoeveelheid bewoners per straat als indicator voor hoeveel "recht op veiligheid" straten hebben. De suggestie lijkt te zijn dat mensen/ gezinnen aan de Jagerslaan maar moeten leren leven met de onveiligheid want andere straten hebben meer recht op veiligheid en veiligheidsmaatregelen zoals 30 km/uur etc. Dat is natuurlijk waanzin en de gemeente heeft een plicht een veilige situatie te creëren voor al haar inwoners. De gemeente lijkt de hete aardappel telkens voor zich uit te schuiven en het Realisatieplan heeft voor een aantal maatregelen ook weer een ruime tijdslijn. Dat baart me echt zorgen want elke dag zijn er risico's op ongelukken aan de Jagerslaan en simpele snelheidsbeperkende maatregelen kunnen eenvoudig en snel genomen worden. Terug naar mijn kinderen. Mijn oom en tante woonden aan een soortgelijke laan als de Jagerslaan en zijn een zoon verloren voor hun huis. Hij werd aangereden bij het oversteken en heeft het niet overleefd. Mijn oom en tante zijn dit verlies uiteraard nooit te boven gekomen. Dit horrorscenario is iets wat ik hoop nooit mee te maken en daarom vind ik het mijn plicht de onveiligheid op de Jagerslaan aan te kaarten. Ik hoop dat de gemeente daadkracht en moed toont om de juiste beslissingen te nemen die de verkeersveiligheid van haar inwoners waarborgt. Als hele steden zoals Amsterdam de binnenstad 30 km/uur kunnen maken dan moet dit toch ook haalbaar zijn voor Wassenaar?	
156	Van Zuylen van Nijeveltstraat	Hierbij reageer ik op het Realisatieplan verkeer 2021-2030. De uitwerking van de uitgangspunten en het afwegingskader zijn in mijn optiek niet goed onderbouwd. Mijn opmerkingen betreffen met name een van de hoofddoelen; het bereiken van een evenwichtige verdeling van het verkeer. Het afwegingskader geeft een duidelijke rol aan de criteria 'draagkracht', 'leefbaarheid'. In het onderzoek en realisatieplan zijn ze, te beperkt gedefinieerd als 'bij gemeente bekende meldingen' en 'hoeveelheid verkeer'. Wat volledig ontbreekt zijn noodzakelijke en zeer eenvoudig op te nemen gegevens over: aantal woningen langs de desbetreffende straat, afstand van de weg tot de woningen, aantal omwonenden. In het realisatieplan is onvoldoende aangetoond waarom er voor gekozen is om leefbaarheid en draagkracht op de huidige wijze mee te nemen in de besluitvorming. Er is niet aangegeven wat de voor- en nadelen voor omwonenden zijn. De kans 'Alternatieven voor doorgaand verkeer' is uitgewerkt in Project 4: Juiste balans 50 km/u en 30 km/u wegen. Er is niet duidelijk aangegeven waaruit die balans bestaat. In de toelichting door Haskoning worden uitsluitend infrastructurele argumenten genoemd. Door de snelheidsbeperkingen in de landelijke delen van de gemeente wordt per saldo, een verdere concentratie van doorgaand verkeer op 50 km wegen door het centrum bepleit. Het voordeel daarvan is onvoldoende onderbouwd. Bij project 6 is hierover de volgende stelling ingenomen: (het is) ook van belang de ontsluiting van Wassenaar te verbeteren om het gebruik van de hoofdstructuur te stimuleren en te voorkomen dat (ook lokaal) verkeer via alternatieve routes zich door Wassenaar verplaatst. Het realisatie plan geeft niet aan welke waterbed effecten verwacht worden en hoe die zich verhouden met de huidige situatie qua leefbaarheid en draagkracht. De ambitie om de ontsluiting te verbeteren wordt niet eerder toegelicht in de oorspronkelijke uitgangspunten en de kansen. Kunt u dit nader toelichten. Het is onduidelijk welk gewicht het stimuleren van de hoofdstructuur in de besluitvorming heeft en welke ongewenste effecten hiermee op gemeenteniveau concreet worden voorkomen.	In het verkeersonderzoek Wassenaar van Royal HaskoningDHV is het effect van de projecten gezamenlijk doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het effect van de maatregelen leidt tot een zeer beperkte toename op de 50 km/u wegen en geen noemenswaardige toename op alle andere wegen muv de Lange Kerkdam en de van Zuylen van Nijeveltstraat. Vanuit de gemeente is gekeken naar de functie die een weg dient te vervullen in het verkeerssysteem van de gemeente Wassenaar in relatie tot de aanwezige omgeving. Het aantal woningen wordt hierin wel meegenomen maar is niet bepalend in de keuze hierin. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.

		Samengevat mis ik een onderbouwing van de effecten voor de mensen die langs de genoemde straten wonen. Graag een nadere verduidelijking.	
157	Lange Kerkdam	Graag wil ik u laten weten dat ik graag zou zien dat we in de hele gemeente 30 km invoeren. Overzichtelijk - simpel - voor iedereen duidelijk. De hulpdiensten mogen daarop een uitzondering zijn en zo hard als verantwoord met sirene. (Dus niet alleen maar +20). Ik zou daarop gewoon niet controleren, zoals we nu in de praktijk volgens mij ook niet doen. Zodra dit is ingevoerd, zal automatisch het verkeer in het dorp afnemen, omdat het vakantie verkeer en de sluipers via hun digitale rijhulpsystemen via andere ontsluiters (lees de ons omringende N wegen (Valkenburg voor Duinrell) naar hun doel worden geleid.	Zie beantwoording zienswijze 13.
158		Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Dit zou leiden tot een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes door Wassenaar. Een maatregel om het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes tot een 30 km zone te verklaren, past veel beter om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk effectieve maatregelen opgenomen zien worden om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid is eveneens geen goed idee. Verkeer zal dan de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg en vervolgens de Rust en Vreugdlaan. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers over de weg) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52.
159	onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee, terwijl het mijns inziens er juist om gaat het hele sluipverkeer te ontmoedigen. De route Papegaaienlaan, Backershagenlaan, Prinsenweg v.v. is nu al een drukke sluiproute, met ook nog een afsplitsing via Winkelmanlaan, Poortlaan, Ridderlaan en Storm van 's Gravesandeweg v.v. Op deze routes wordt vaak gevaarlijk hard gereden. Daarom ben ik er voor dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes, een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar INTEGRAAL te ontmoedigen, ook met het oog op veiligheid en leefbaarheid (stikstof) in de betreffende buurten. Voor de veiligheid en leefbaarheid zullen denk ik enkele aanvullende oversteekplaatsen op de Prinsenweg en Backershagenlaan nuttig zijn. Met ook nog ontmoedigende werking op het sluipverkeer.	Zie beantwoording zienswijze 33
160	Schouwweg	Ik heb het Wassenaar verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderden van de Jagerslaan af. Deze stap brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Op korte termijn zou meer naleving/ handhaving van de regels al een stuk schelen, ik woon sinds maart 2021 aan de Schouwweg en ik heb in de tijd dat ik hier woon nog nooit enige controle gezien. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg dit is zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel	Zie beantwoording zienswijze 52.
161	Prinsenweg	Sinds april 2019 heb ik al contact met een medewerker van de gemeente Wassenaar inzake geluidsoverlast, emissies en herinrichten van de Prinsenweg. Er is reeds toegezegd dat er stil asfalt zou komen. Enkel met het nieuwe verkeersplan en het eenzijdig afwaarderden van alleen de jagerslaan is dit niet meer voldoende. Dit brengt onvermijdelijk een toename van sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien liever dat het hele gebied rond dorpskern (wassenaar Noord tm Papegaaienlaan als de zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt inclusief het reeds eerder besloten stille asfalt, om het sluipverkeer door wassenaar dorp te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 7.

162		Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit zou leiden tot een toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes door Wassenaar. Een maatregel om het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes tot een 30 km zone te verklaren, past veel beter om het sluiptverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk effectieve maatregelen opgenomen zien worden om het sluiptverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid is eveneens geen goed idee. Verkeer zal dan de uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg nl de Schouwweg en vervolgens de Rust en Vreugdlaan. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers over de weg) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52.
163	Onbekend	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren. Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdruk en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. Wij hebben de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving ook met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele ‘waterbedeffecten’ binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid. Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. In plaats daarvan zou gewacht moeten worden tot invoering van die verlaagde maximumsnelheid voor geheel Wassenaar mogelijk zal zijn.	Zie beantwoording zienswijze 91.
164	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dir brengt onvermijdelijk een toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30km zone wordt, om het sluiptverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.

165	Onbekend	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Graag zien we dat de Middelweg eenrichtingsverkeer wordt. Wij verzoeken u vriendelijk ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte te houden.	Maatregelen op de Middelweg maken op dit moment geen onderdeel uit van het realisatieplan.
166	Storm van 's Gravenzande	Dit verkeersplan moet gezien worden in samenhang met verdere voornemens van de gemeente? ... die niet genoemd worden. In het plan zijn geen projecten opgenomen om het sluipverkeer door Wassenaar te ontmoedigen. Voorstellen in die richting zijn afgewezen. Integendeel, het plan behelst onder meer het beter afstellen van verkeerslichten om het verkeer sneller doorgang te verlenen. Het verkeersplan gaat uit van 2 doorgaande West-Oost routes (Van Zuylen van Nijveltlaan / Lange Kerkdam en Kokshornlaan / Van Cranenburchlaan) en slechts 1 doorgaande Noord-Zuid route (Van Duivenvoordelaan/ Van Oldenbarneveltweg / Prinsenweg / Backershagenlaan). Het verkeer door de andere Noord-Zuid route (Jagerslaan) wordt ontmoedigd door deze af te waarderen tot 30 km/u. Dit zal leiden tot een toename van verkeer vanuit Katwijk over de genoemde routes dwars door het dorp. Tevens moeten we rekening houden met het gegeven dat bij het vollopen van de N44 het sluipverkeer vanuit de richting Amsterdam de parallelroute Ommedijkseweg/ Deijlerweg/ Prinsenweg/ Backershagenlaan kiest. Wat niet in het verkeersplan wordt genoemd, is dat de gemeente al in gevorderd overleg is met Den Haag en de provincie om de N44 te versmallen tot een 2-baansweg met een max snelheid van 50 km/u. Deze loopt dus nog eerder vast en het verkeer richting Den Haag centrum/ Scheveningen zal nog meer de route door ons dorp zoeken. Dit zal niet via de Rijnlandroute/ A4/ Utrechtsebaan omrijden. Het voorgaande is een bedreiging voor de veiligheid en leefbaarheid (denk aan lawaai en emissies) langs de routes en de bereikbaarheid binnen het dorp. De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om gemeentes aan te sporen om alle wegen, incl doorgaande, rond dorpskernen en in de binnenstad een 30 km zone te maken. Steeds meer dorpen en steden voeren dit door. De gemeenteraad heeft aan B&W gevraagd om te onderzoeken of dit ook in Wassenaar mogelijk is. 30km door het gehele dorp heeft onze steun! Meer specifiek zou geheel Wassenaar dorp (Noord t/m de Papagaaienlaan, als zuidgrens), een 30 km zone moeten worden, incl genoemde doorgaande routes. Wij zien dit als de enige mogelijkheid om de dreiging van een toename van verkeer over alle wegen van Wassenaar te voorkomen.	Zie beantwoording zienswijze 13
167	Onbekend	Hierbij wil ik u laten weten dat het huidige verkeersplan te weinig doet om het sluipverkeer in Wassenaar te ontmoedigen. Het plan wil zelfs de verkeerslichten beter afstellen zodat er een snellere doorgang plaatsvindt. Dit stimuleert het sluipverkeer alleen maar , zeker als de N44 ook nog versmald wordt en als daar een snelheid van 50 km komt. 30 km op de Jagerslaan zal verkeer op de andere routes v Zuylen v N straat en Prinsenweg doen toenemen en dat is een te zware belasting. Op Kokshornlaan wordt ook vaak heel hard gereden. Al met al er moet iets aan sluipverkeer gedaan worden en om de verdeling van het verkeer gelijk te verdelen , zal er in de hele bebouwde kom een snelheid van 30 km gehanteerd moeten worden. Dit gebeurt in steeds meer steden en dorpen !!!! Wassenaar zorg nu voor goede maatregelen!!!!	Zie beantwoording zienswijze 13.
168	Onbekend	Het verkeersplan heb ik bekeken, maar het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan kan toch alleen maar als conclusie hebben dat andere sluipwegen door Wassenaar nog drukker worden! Zou een 30 km zone in Wassenaar: van Noord t/m Papegaaienlaan niet een beter effect hebben? Het lijkt mij dat er echt naar andere nieuwe oplossingen gezocht moet worden.	Zie beantwoording zienswijze 13.
169	Lange Kerkdam	Mijne Heren 30 km zones voor Wassenaar is prima ,maar moeilijk voor de doorgaande wegen zoals de Lange Kerkdam omdat daar de Ambulances ,brandweer en politie met spoed moeten rijden Mocht het toch een 30 km zone worden ,dan niet het stoplicht van de Rijksstraatweg weg langer op groen laten staan om de doorstroom” sneller “ te laten gaan „het wordt dan nog meer ellende voor ons omdat wij dan helemaal niet meer van onze Oprit en Afrit kunnen rijden. Met alle ergernis van dien .	De wijze waarop deze maatregel daadwerkelijk wordt vormgegeven is op dit moment nog niet bekend. Het door u beschreven knelpunt zullen wij meenemen in de nadere uitwerking.
170	Lange Kerkdam	Gaarne wil ik waarschuwen tegen het instellen van 30km/uur voor auto's op alle wegen. De auto is een essentieel vervoermiddel voor iemand, die naar zijn/haar werk gaat. De hoofdwegen in Wassenaar moeten dus geen 30km wegen worden, want dat belemmert de doorstroming. Ook zal het winkelen in Wassenaar Dorp ontmoedigd worden aangezien men minstens even snel de Maal in Leidschendam kan bereiken. Zeker vanuit Wassenaar-Zuid.	Het invoeren van 30 km/u per uur op alle wegen mag nooit leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt

		30 km zal als een hinder ervaren worden en schaadt het contact tussen bewoners van Wassenaar Zuid en Wassenaar Noord. Als men het eerste deel van de Lange Kerkdam veiliger wil maken zou men bij de zebra oversteekplaatsen een knipperend waarschuwingslicht zebra kunnen plaatsen.	ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
171	Middelweg	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Graag zien we dat de Middelweg eenrichtingsverkeer wordt bij voorkeur Noord- Zuid. Daarnaast stemmen we in met de zienswijze van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam.	Zie beantwoording zienswijze 91.
172	Middelweg	Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om onze zienswijze te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gelegd. Graag zien we dat de Middelweg eenrichtingsverkeer wordt bij voorkeur Noord- Zuid. Daarnaast stemmen we in met de zienswijze van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam.	Zie beantwoording zienswijze 91.
173	Schouwweg	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere routes dwars door Wassenaar met zich mee, 30 km wegen waar veel meer huizen en scholen gelegen zijn, met alle negatieve gevolgen die hiermee gepaard gaan. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
174	Schouwweg	Verder zou ik graag zien dat werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen worden om het sluipverkeer aan te pakken. Dit was een voornemen in het coalitieakkoord maar hier lijkt weinig of niets van terecht gekomen. Er zijn legio goede voorbeelden te noemen uit andere regio's waar effectief sluipverkeer wordt vermeden door dit aan de gemeentegrenzen aan te pakken. Ook blijven er grote zorgen over het Duinrel verkeer waarvan grote bussen en campers zeer regelmatig door de te nauwe Schouwweg rijden, met verkeersopstoppen en overtredingen als gevolg. Hopelijk zal een effectieve 30 km inrichting van de Schouwweg dit in de toekomst verder doen voorkomen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat we nogmaals gaan onderzoeken welke technische mogelijkheden er zijn om het sluipverkeer te weren. Uw knelpunt met betrekking tot de Schouwweg zal worden nader worden beschouwd tijdens het uitwerken van de plannen voor de Schouwweg.
175	Schouwweg	Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vind ik geen goed idee. Verkeer zal vervolgens een alternatieve uitweg naar de A44 zoeken en daardoor hoogstwaarschijnlijk via de 30 km Schouwweg. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (.....aldaar zonder fietspad veel schoolgaande fietsers op de rijweg richting het Rijnland) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel. Mocht hier vooralsnog toch een proef voor gedaan worden dan wordt de Buurtvereniging Schouwweg Noord hier gaarne in betrokken zodat ook daadwerkelijk de juiste metingen hiervoor worden uitgevoerd.	Uit een doorrekening met het verkeersmodel kan worden geconcludeerd dat deze maatregel niet leidt tot een verkeerstoename op andere wegen, dan de wegen die een ontsluitende functie hebben.
176	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
177	Jagerslaan	Bij deze mijn mening mbt verkeersplan 2022. Kort samengevat sta ik volledig achter het plan zoals het is opgesteld. Meer specifiek, - Ik vind het zeer goed dat de verschillende scenario's (denkrichtingen/kansen) met een verkeersmodel zijn doorgerekend. Dit is de beste basis om dit soort complexe aanpassingen te evalueren en sturen. Modellen zijn vereenvoudigingen van de werkelijkheid en daarmee per definitie niet perfect, maar ze zijn beslist betrouwbaarder en onpartijdiger dan onderbuik en natte vinger werk. Ik vind het zeer goed dat de gemeente deze methode gebruikt en ik hoop dat het de basis wordt / blijft voor uitvoering en vervolg projecten. - Daarnaast vind ik het goed dat er in het plan specifiek aandacht is voor fietsers en voetgangers. Het gaat niet alleen om sluipverkeer! Verkeersveiligheid voor kinderen en ouderen is al decennia sluitpost. Zeer veel (drukke) wegen hebben geen enkele voetgangers oversteekplaats of fietspad. De balans moet om: minder prioriteit voor auto's, meer prioriteit voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn nog steeds welkom maar we moeten duidelijk maken dat de auto <u>te gast</u> is. - Het streven naar 30km/uur ondersteun ik dan ook van harte. Ik vind het jammer dat verschillende amendementen dit initiatief proberen te vertragen. Iedereen wil uiteraard dat zijn/haar straat als eerste aan de beurt is, maar ik vind het belangrijkste dat we zo snel mogelijk beginnen! STOP met praten, begin alstublieft!! Dit zal een enorm positieve impact hebben op de leefbaarheid van de gemeente.	Dank voor uw zienswijze

		En als laatste sta ik ook volledig achter de aanbevelingen in het plan (p.26-28): regelmatig meten, bijsturen waar nodig. Verkeer is niet statisch en de wereld verandert. Het belangrijkste is dat we beginnen, liever vandaag dan morgen. Op weg naar (een veilig) 2030.	
178	Jagerslaan	Met grote verbazing en verontrusting hebben wij het nieuwe verkeersplan dat nu voorligt gelezen. Zowel het webinar als de presentatie in de Warenar hebben wij bijgewoond. Tijdens de presentatie in de Warenar lagen een aantal mooie plannen gepresenteerd die door Royal Haskoning zijn gemaakt. Met als doel het verkeer door Wassenaar heen te verminderen en meer ruimte en veiligheid te maken voor fietsers/ langzamere weggebruikers. In het huidige realisatieplan zie ik van deze plannen zien wij voor onze eigen straat (Jagerslaan) helemaal niets meer terug. Dit lijkt niet op burgerparticipatie en solidariteit maar op wie het beste kan lobbyen voor individueel belang? De voorgenomen fietsstraat is vervangen door een voorstel om de Jagerslaan tot een 30 km weg om te toveren. Zoals u weet is de adviessnelheid op het deel Jagerslaan Noord al 40 km en is de adviessnelheid op het deel Jagerslaan Zuid 30 km. Aan beide adviezen houden weggebruikers zich niet, hier wordt niet op gehandhaafd en ook de weg biedt voldoende mogelijkheden om deze snelheid niet aan te houden. Wij verwachten niet dat een 30 km straat hier wel voor gaat zorgen, zeker niet als er geen aanvullende maatregelen worden genomen. Daarnaast is de realisatie hiervan op lange termijn (vanaf 2024 met uitloop naar 2030?) aangegeven. En zijn de aanpassingen van het fietspad beperkt tot het verbeteren. De Jagerslaan is tijdens de spits in de ochtend en avond een laan die veelvuldig wordt gebruikt als doorgaande weg (ongeacht of dit Wassenaarders zijn, Wassenaarse bedrijven of sluiptverkeer) terwijl de Jagerslaan hier totaal niet geschikt voor is. Op het moment dat Backershagenlaan zuid een eenrichtingsverkeersweg wordt zal dit meteen impact hebben op de drukte op de Jagerslaan. Wat leidt tot meer onveilige verkeerssituaties, ook een verlaging naar 30 km op termijn zal hier niet aan bijdragen. In de weekenden is de Jagerslaan een populaire laan voor recreatief fietsverkeer (zowel wielrenners als elektrische fietsen als gezinnen) die op weg zijn naar het prachtige duingebied in Meijendel, de Wassenaarse Slag of gewoon van het groen willen genieten. Dit levert zowel op het deel Jagerslaan Noord gevaarlijke situaties op. Het fietspad is smal, fietsers maken makkelijk gebruik de stoep om uit te wijken. Het is een wonder dat er nog geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. Het fietspad op het deel Jagerslaan en Jagerslaan Zuid heeft niet eens een stoep waardoor voetgangers en fietsers samen gebruik maken van het smalle fietspad. Verbeteren van het huidige fietspad zal de veiligheid niet verhogen. Zeker niet als het fietsverkeer verder wordt gestimuleerd door de gemeente. Wij begrijpen dan ook totaal niet waarom het oorspronkelijke plan voor het realiseren van een fietsstraat (met benodigde vertragende onderdelen) nu van de baan lijkt te zijn. Een fietsstraat zorgt voor vertraging van het verkeer. Geeft fietsers (en voetgangers als het huidige fietspad als voetpad wordt gebruikt) de ruimte en veiligheid om juist het groene karakter van de gemeente te benadrukken. Kortom: - veiligheid voor alle weggebruikers op de Jagerslaan zien wij niet verbeteren door deze nieuwe voorgenomen maatregelen - de realisatie is ver vooruit geschoven vanaf 2024 en dan? Wij zien graag de oorspronkelijke plannen weer terug op tafel waarin op korte termijn met beperkte middelen de veiligheid voor alle weggebruikers en het beperken van gemotoriseerd verkeer centraal stond	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
179	Onbekend	Ik sta volledig achter jullie idee om door heel Wassenaar de 30 km snelheid door te voeren. Bedankt dat jullie deze actie ondernemen en hoop dat die succesvol zal zijn. In de toekomst alleen 30 km door heeeeee Wassenaar.	Zie beantwoording zienswijze 13.
180	Prinsenweg	Het verkeersplan heb ik bekeken en ik wijs het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een grote toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van ons dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt om het sluiptverkeer door Wassenaar dorp volledig te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
181	Van Boetzelaerlaan	Via deze weg wil ik, als moeder van een jong kind en bewoner aan de Jagerslaan Noord, mijn grote zorgen uiten over de verkeersveiligheid nabij ons huis.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt

		Ik woon net om de hoek op de Van Boetzelaerlaan. Met enige regelmaat zijn wij getuige van ongelukken op de hoek Jagerslaan / van Boetzelaerlaan. Veelal tussen fietsers of scooters en afbuigende automobilisten. De situatie is gevaarlijk en onoverzichtelijk in alle opzichten. Bijvoorbeeld hoge begroeiing, te smal fietspad in twee richtingen en verkeersdrukte door recreanten (wielrenners). Er is veel sluipverkeer, bij de middenberm gaan auto's aan de verkeerde kant uitwijken, fietsers moeten op de stoep uitwijken, er wordt te hard gereden / hoge verkeersdrukte, etc. Ik kan me voorstellen dat u al deze zorgen ook can onze buurtgenoten heeft vernomen. Wij zijn regelmatig getuige van ongelukken. Gisteren nog renden wij met grote spoed ons huis uit om ter zien of wij konden helpen bij een fietser en een bestelbus die elkaar raakte. Gelukkig liep het dit keer met een sisser af, maar ik hou mijn hart vast voor de dag dat ik daar een van de kinderen uit de buurt zie liggen. Hoewel er een 40 en 30 kilometer zone is, wordt er veel te hard gereden. Mensen hebben naar mijn idee het gevoel dat zij het dorp uitrijden en versnellen al vanaf de hoek Storm / Jagerslaan Noord. Als gevolg ontstaan er problemen ter hoogte van de Van Boetzelaerlaan, Spelderslaan en de ingang van de Hertenkamp waar fietsers en wandelaars niet veilig kunnen oversteken. Vanuit de Van Boetzelaerlaan naar de Jagerslaan gekeken is het zicht slecht, zowel bij het fietspad als je opgang naar de weg. Bovendien gaan mensen de zijstraten gebruiken om "af te snijden" of parkeren slecht in de vakken, met name het personeel van Duinrell. In uw nieuwe verkeersplannen lees ik onvoldoende oog voor deze problemen in de zijstraten. Met het toenemende aantal gezinnen met jonge kinderen in de buurt zou ik u willen verzoeken dit wel mee te nemen in uw overwegingen. Ik zou het liefst zien dat u de Jagerslaan tot fietsstraat maakt, of in ieder geval overweegt de opgang naar de Van Boetzelaerlaan af te sluiten / te verbeteren zodat onze kinderen veilig zijn. U bent van harte welkom om in een mooi weekend bij ons op de hoek een kopje koffie te komen drinken en de situatie een paar uurtjes aan de lijve te ervaren.	ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
182	Schout bij Nacht Doormanlaan	In reactie op het krantenartikel dat vandaag in de Telegraaf staat, waarin mw Klaver een plan aanbiedt voor de afwaardering van de N44, wil ik graag nog het volgende opmerken: - De VVD wil kennelijk wel én de Jagerslaan én nu ook de N44 afwaarderen, maar verzet zich sterk tegen het dan ook afwaarderen van de Prinsenweg-Backershagenlaan-Papegaaienlaan route. - Deze route zal nog zwaarder belast worden met dit plan wat voor de vele bewoners een "nachtmerrie" zou zijn - Het afwaarderen van de N44 is een mooi plan en past in de gedachte om het lommerrijke karakter van het dorp Wassenaar terug te krijgen, maar dit kan nooit zonder ook het afwaarderen van de bovengenoemde route door het dorp naar 30km. - De Buurtvereniging Backershagen (samen met o.a. de Prinsenweg en Schouwweg) pleit er dan ook voor om zsm deze wegen af te waarden naar 30km. Er zijn veel argumenten vóór het invoeren van 30km. Hinderlijke drempels zijn met de hedendaagse maatregelen niet meer nodig en het tijdsverlies is slechts seconden. Maar de leefbaarheid en veiligheid nemen exponentieel toe.	Zie beantwoording zienswijze 9.
183	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt nl onvermijdelijk een toename v h sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever dat het hele gebied rond de kern van Wassenaar (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
184	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt nl onvermijdelijk een toename v h sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever dat het hele gebied rond de kern van Wassenaar (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13
185	Lange Kerkdam	Hierbij laat ik U mijn zienswijze weten m.b.t het verkeer dat zich begeeft door de Lange Kerkdam. Hier woonachtig sinds 1993 (bijna 29 jaar) heb ik het verkeer door onze straat in de loop der jaren enorm zien toenemen. Toen ter tijd heb ik met klem om een zebra gevraagd (nabij Prinses Marielaan), omdat ik er dagelijks met 3 jonge kinderen 4 keer moest oversteken, om hun school te bereiken, en de heren automobilisten maar weinig geneigd waren ons dat te laten doen. Die kreeg ik NIET (want er zou te weinig gebruik van gemaakt worden, vond U).	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Tot mijn grote verbazing is JAREN LATER die zebra er toch gekomen. Inmiddels zijn mijn kinderen niet meer woonachtig in Wassenaar, voor hen kwam die dus te laat. Intussen ben ik gewoon al mijn activiteiten in Wassenaar per fiets te bereiken, dus maak ik dagelijks gebruik van de zebra. Helaas... de meeste automobilisten RACEN hier voorbij (gemiddeld 60/70 km/uur), zodat het vrijwel ONmogelijk blijft om de straat over te steken. Behalve dat de snelheid hier VEEL en VEEL te hoog is, er bovendien NOOIT een agent te zien is die hier bekeurt daarvoor (er wordt niet "gehandhaafd"), zien we hier dagelijks files voor de deur, vanwege grote drukte. Men heeft blijkbaar haast en geen zin om via de 30 km. zones te rijden. Dit geeft overlast, qua lawaai en zeker ook voor het milieu, laat staan voor de veiligheid. Mijn man is op een nabije rotonde kortgeleden aangereden ("geschept") door een automobiliste, waarbij hij een ernstige schouderblessure heeft opgelopen, die uiteindelijk via een ingrijpende operatie verholpen moest worden. Kortom: voor mij genoeg redenen om met klem te verzoeken om de Lange Kerkdam van een RACEBAAN te veranderen in een verkeersluwe straat, dus in een 30 km. zone. Het is voor voetgangers en fietsers, alsmede voor de bewoners een LEVENSGEVAARLIJKE straat geworden.	
186	Lange Kerkdam	Voorts zou ik U willen verzoeken het hele centrum van Wassenaar autovrij te maken. Gezien ik ook daar dagelijks op de fiets mijn boodschappen doe, word ik bijkans overreden door enorme SUV's die in dit (kleine!) dorpscentrum hun wagens willen parkeren op veel te kleine plekken, en daarbij wederom de fietsers over het hoofd zien. Wassenaar is een veel te klein dorpje om dergelijk verkeer te kunnen herbergen. Voor mij is het onbegrijpelijk dat U, als gemeente, dit alles tolereert. Nog afgezien van de werkelijk ENORME vrachtwagens die zaken als de Jumbo komen bevoorraden. Nu al houd ik mijn hart vast voor mijn kleinkinderen die zich binnen korte tijd ook op de fiets door dit dorp zullen gaan verplaatsen.	Het centrum van Wassenaar volledig autovrij maken vormt geen onderdeel van het realisatieplan. Het terugdringen van het aantal (auto)verkeersbewegingen is wel onderdeel van het realisatieplan. Voor het weren van grote vrachtauto's zijn lengtebeperkingen ingevoerd.
187	Middelweg	Hierbij onderschrijven wij de brief van het bewoners collectief Lange Kerkdam: 30 km. Ook zouden wij in onze straat in ZN richting eenrichtingsverkeer veilig vinden. Er wordt weinig tot niet gehandhaafd als automobilisten Linksaf de Lange Kerkdam opgaan. Dit levert ongewenste en gevaarlijke situaties op. Ik wens u veel wijsheid om het juiste te doen: onze wegen veilig en toegankelijker maken	Zie beantwoording zienswijze 91.
188	Van Zuylen van Nijveltstraat	Samen met mijn gezin woon ik aan de Van Zuylen van Nijveltstraat en lees ik met grote zorgen het nieuws rondom het realisatieplan verkeer Wassenaar. Om die reden voel ik mij genoodzaakt om mijn stem te laten horen en mij in het geheel aan te sluiten bij de zienswijze zoals de door het Bewonerscollectief Lange Kerkdam is opgesteld, te raadplegen op www.vriezen.info. Op het gedeelte van de Van Zuylen van Nijveltstraat ter hoogte van de Clown Club kinderopvang wordt in de huidige situatie al dagelijks te hard gereden en zouden drempels niet misstaan. Erger nog: 's nachts wordt de weg dikwijls als een racebaan gebruikt. Dit zorgt niet alleen voor zeer onveilige situaties, maar ook voor geluidsoverlast. Onze zoon wordt hier dikwijls wakker van. Tot slot zorgen de files tijdens de spitsuren voor overlast in de vorm van uitlaatgassen en lawaai. Voor de vele jonge gezinnen die in Wassenaar wonen of in onze gemeente komen wonen is veiligheid op straat een van de grootste goeden ten behoeve van de leefbaarheid en kwaliteit van wonen. Onze kinderen zouden niet hoeven op te groeien met de constante angst voor voorbijgaand verkeer dat zogezegd langs komt razen. Kortom, extra (sluip)verkeer en het behoud van een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur zijn onacceptabel en zouden bijdragen aan een zeer onveilige verkeerssituatie en een sterke daling in wooncomfort. Ik vermoed dat velen van u ofwel zelf kinderen hebben of in uw omgeving kinderen hebben. Het zou daarom overbodig zijn om u nog verder van het bovenstaande te overtuigen.	Zie beantwoording zienswijze 91.
189	Prinses Marielaan	Wij zijn het oneens met het realisatieplan verkeer Wassenaar. Wij ondersteunen volledig de kritiek van Bewonerscollectief Lange Kerkdam op dat plan.	Zie beantwoording zienswijze 91.
190	Onbekend	Hierbij bevestigen wij voorstander te zijn van een 30km beleid mbt de (sluip)wegen in Wassenaar, zoals de Lange Kerkdam , v Oldenbarneveltweg en de vZvNijveltstraat. Dit zal de veiligheid ten goede komen, het sluipverkeer ontmoedigen en de vervuiling verminderen.	Zie beantwoording zienswijze 13

191	Jagerslaan	Wij denken dat er bij het verkeersonderzoek een belangrijk aspect over het hoofd is gezien. Er is wel onderscheid gemaakt tussen doorgaand verkeer (Katwijk-Den Haag v.v. en Leiden-den Haag v.v.) en lokaal verkeer. Dat “Lokale Verkeer” omvat ook “bestemmingsverkeer” dat bijvoorbeeld ’s-ochtends Wassenaar binnenkomt en ’s-avonds Wassenaar weer verlaat. Dat kunnen mensen zijn die buiten Wassenaar wonen maar in Wassenaar werken, zoals bijvoorbeeld aannemers. Maar er is nog een categorie verkeer, dat zijn eigen problemen met zich meebrengt, en dus ook apart gemeten en benoemd zou moeten worden: de bezoekers van Duinrell. Zij die regelmatig zorgen voor opstoppen en overlast. Zij komen ’s ochtends Wassenaar binnen en vertrekken weer laat in de middag. Ook voor deze categorie is een verbeterplan nodig. Nu is dit verkeer inbegrepen in “lokaal verkeer”. Onderaan vindt u foto’s van verkeerssituaties van de Jagerslaan van afgelopen juli. Dit laat zien dat de Jagerslaan niet geschikt is voor het caravan en camper verkeer van Duinrell.	In het kader van privacy kunnen wij geen inzicht krijgen in de herkomst en bestemming van verkeer in het onderzoek. Het is ons bekend dat Duinrell een verkeersaantrekkend effect heeft waarbij bezoekers niet altijd via de gewenste route het park benaderen. Onder project 1 is opgenomen dat de gemeente samen met Duinrell gaat kijken op welke wijze deze effecten tot een minimum kunnen worden beperkt.
192	Jagerslaan	Het beperken van de snelheid tot 30 km/u voor straten die geen ontsluitingswegen zijn is terecht, maar we vragen ons af of het nodig is hiermee te wachten tot deze straten opnieuw zijn ingericht. Wellicht kunnen die borden al eerder geplaatst worden. Daarnaast zou je in sommige straten verkeersdrempels kunnen simuleren d.m.v. strepen In andere gevallen kun je prefab verkeersdrempels vastbouten op bestaande asfaltbeton.	Bij invoering van een maximum snelheid van 30 km/u is het belangrijk dat de inrichting van de weg past bij het karakter van de weg, het alleen plaatsen van borden of eenvoudige snelheidsremmende maatregelen zal onvoldoende effect hebben.
193	Jagerslaan	De Jagerslaan wordt nu gebruikt door sluipverkeer, wat vaak (veel) te hard rijdt. Dit is gevaarlijk en geeft overlast. De Jagerslaan zou daarom opnieuw ingericht moeten worden. Het dwarsprofiel is heel ruim. Toch is er maar één tweerichting fietspad wat (jonge) fietsers dwingt om onnodig vaak de weg over te steken. Daarnaast kiezen wielrenners er regelmatig voor om de weg te gebruiken en niet het fietspad. De parkeerstroken zijn zo smal dat bij uitritten het uitzicht slecht is. In het nieuwe profiel zal er in ieder geval aan beide zijden een fietspad nodig zijn. Het is mogelijk om overlast te beperken door eenvoudige maatregelen. Bijvoorbeeld, het verkeersbord dat aangeeft dat op het smalle deel van de Jagerslaan een maximum breedte is toegestaan. Dat verkeersbord zou beter geplaatst kunnen worden bij de afslag van de Storm naar de Jagerslaan, zodat het verkeer er op tijd rekening mee kan houden	Het inrichten van de Jagerslaan is onderdeel van het realisatieplan.
194	Van Oldenbarneveltweg	Bijgaand geef ik te kennen het eens te zijn met de ingediende zienswijze bewoners collectief Lange Kerkdam. Ik wil hierbij ook benadrukken dat de rotonde Van Oldenbarneveltweg en Van Zuylen nu al voor veel verkeersongelukken heeft gezorgd. Bij mijn dochter op de scooter en 5 van haar vrienden. Deze worden niet altijd gemeld bij de gemeente omdat in 2 van deze gevallen een ambulance betrokken was. Daarnaast wordt het woongenot verminderd door een grotere verkeerstoevoer en verminderd dat ook nog de economische waarde van onze huizen. Kortom heel Erg Assenaar 30 inclusief de doorvoerwegen.	Zie beantwoording zienswijze 91.
195	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan ter inzage bekeken en hierbij onze reactie: Wij wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan naar een 30 km/u weg af. Ofwel de hele bebouwde kom wordt 30km/u, zoals onlangs door de Tweede Kamer aangenomen in een motie om gemeentes hierin aan te sporen, ofwel de verkeersdruk wordt gespreid. Een halve maatregel om de Prinsenweg als enige NZ verbinding te benoemen als een erkende sluiproute creert onacceptabele overlast aan lokale bewoning aldaar. Een volledige 30km zone rondom de dorpskern is de beste manier om sluipverkeer tegen te gaan en veiliger dan geschetst in het verkeersplan. Ik wil graag hierbij vermelden dat ik in mei 2019 de gemeente heb aangeschreven voor de onveilige situatie op de Prinsenweg, gegeven het fietspad op de rijbaan, en de oversteekplaats thv de Burchtlaan - met een verzoek tot een zebapad. Een apart fietspad en oversteekplaats zoals bij Jonkerlaan werkt aantoonbaar snelheidsverlagend. Dit werd beantwoord met een standaard (afwijzende) brief van een interim teamleider, met een indicatie van groot onderhoud / reconstructie aan de Prinsenweg in 2020 (niet gebeurd). Er is in 3 jaar niets gebeurd, maar het is zelfs veel onveiliger geworden - de Prinsenweg is ‘s avonds het domein van straatracers (de weg ziet er ook uit als racebaan), en 100km/u of meer wordt veelvuldig gehaald. Een incidentele controle (op mijn verzoek) om 4 uur ‘s middags met 3 bekeuringen heeft uiteraard geen effect gehad. We wachten dus gewoon op een tragisch ongeval zolang we niets doen.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. Het vergroten van de verkeersveiligheid op de huidige 50 km/u wegen is opgenomen in project 9. In de andere uitwerking van dit project zal onder anderen de Prinsenweg nader worden beschouwd.
196	Prinsenweg	Na het verkeersplan bekeken te hebben valt mij op dat er alleen gesproken wordt over de jagerslaan, terwijl de drukte op de prinsenweg niet aangepakt wordt. Sterker nog, door het toenemende verkeer, het afwaarderen van de jagerslaan en een mogelijke versmalling van de N44, zal de druk op de prinsenweg onevenredig toenemen.	Zie beantwoording zienswijze 34

		Gezien de landelijke discussie over uitbreiding van 30km zones zou in deze voorkeur hebben om het hele centrum inclusief prinsenweg 30km zone te maken, zodar de leefbaarheid en bereikbaarheid op niveau blijft en het sluiptverkeer integraal ontmoedigd wordt	
197	Lange Kerkdam	Met Het Oog Op Leren is gevestigd aan de Lange Kerkdam 109 en begeleidt kinderen met leerproblemen. Deze kinderen zijn gemiddeld tussen de 6 en 16 jaar oud en komen veel al op de fiets al dan niet vergezeld van hun ouders. Mocht het sluiptverkeer nog verder toenemen, dan betekent dit dat het veilig kunnen deelnemen aan het verkeer een ernstig risico loopt. Ik maak mij dan ook oprecht grote zorgen over deze ontwikkeling! Ik wil met dit schrijven bezwaar maken tegen het realisatie plan 30 km, dit zou erop neer komen dat de Lange Kerkdam een racebaan gaat worden waar nog meer verkeer dan normaal doorheen zal rijden. Ik ben apert tegen dit plan!	Zie beantwoording zienswijze 91.
198	Onbekend	Ik ben het niet eens met het door jullie gemaakte verkeersplan.	Dank voor uw zienswijze
199	Onbekend	Ik ben het niet eens met het door jullie gemaakte verkeersplan.	Dank voor uw zienswijze
200	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het gehele gebied rondom de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes, een 30 km zone wordt. Op die manier wordt het sluiptverkeer door ons dorp integraal ontmoedigd.	Zie beantwoording zienswijze 13.
201	Prinsenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van alleen de Jagerslaan naar 30 km ten eerste af. Dit brengt onvermijdelijk een flinke toename van het sluiptverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluiptverkeer door Wassenaar integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
202	Wittenburgerweg	*bewoners hebben al gereageerd op plannen voor veranderingen op de 50km-Wittenburgerweg bij vervanging/vernieuwing van het asfalt. *de reacties komen neer op pleiten voor: *Handhaving van de huidige bushaltes, mét-halte-eiland! Verbeteren van de veiligheid voor mensen die oversteken naar en vanaf de bushalte aan de kant van het weiland. Géén “opstaande rand” in het midden van de weg. Zie eerdere schriftelijke reacties aan + briefwisseling tussen (o.a.) dhr.J Bos namens omwonenden + ondergetekende aan de Gemeente (J Sinke e.a.) *Het heilloze idee dat schijnt te vigeren om de veiligheid van schoolkinderen te bevorderen door in de perioden van brengen en afhalen een aantal straten af te sluiten voor elk ander (auto)verkeer, zou betekenen dat omwonenden gedurende die perioden een soort huisarrest hebben, met onmogelijke consequenties. Vooral waar scholen liggen in een woonwijk. Een gezonder idee: schoolbus op min of meer Amerikaanse leest. Dat kost geld, maar ouders sparen geld en tijd uit door zelf niet hun kind(eren) te hoeven brengen en halen. En het scheelt véél autobewegingen op spitsuren.	Dit project is inmiddels uitgevoerd.
203	Rust en Vreugdlaan	In algemene zin merken wij op dat het o.i. veel makkelijker en goedkoper is om de instroom van verkeer van buiten Wassenaar (sluiptverkeer) tegen te houden, o.a. door toeritcontrole en 30 km. op alle wegen, conform de landelijke trend. Het nemen van deelmaatregelen op specifieke wegen gaat ten koste van andere wegen en leidt alleen maar tot verplaatsing van verkeersstromen en geen vermindering ervan. Zo zal de maatregel voor eenrichtingverkeer op de B’hagenlaan-Z bv. vervelende effecten voor de wegen erom heen hebben zolang de toerit naar de Rijksstraatweg open blijft. Kortom: het plan kent veel deeloplossingen maar dé integrale oplossing voor Wassenaar als geheel ontbreekt o.i.	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. In het coalitieakkoord is tevens opgenomen dat we nogmaals gaan onderzoeken welke technische mogelijkheden er zijn om het sluiptverkeer te weren.
204	Van Oldenbarneveltweg	Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren. Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdruk en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. Wij hebben de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving ook met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele ‘waterbedeffecten’ binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid. Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. In plaats daarvan zou gewacht moeten worden tot invoering van die verlaagde maximumsnelheid voor geheel Wassenaar mogelijk zal zijn.	
205	Onbekend	Ondergetekende is als inwoner van een zijstraat van de Lange Kerkdam, Prinses Marielaan, zeer bevreesd voor het verder aantrekken van extra sluipverkeer door onze gemeente indien niet zou worden overgegaan op het instellen van een aantal cruciale 30-km zones om deze ongewenste doorvoer door onze gemeente af te stoppen. De ratio bestemmingsverkeer/doorvoer-sluipverkeer dient te worden geoptimaliseerd c.q. gemaximaliseerd.	Zie beantwoording zienswijze 33.
206	Poortlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan-Noord AF. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij willen graag dat het hele gebied rond de kern van het dorp(Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt. Dit om het sluipverkeer door het dorp integraal te ontmoedigen. Ook willen wij er op aandringen om bij de Noord grens(Katwijkseweg vóór de Kokshoornlaan) en bij de Zuidgrens begin Wittenburgseweg) doorgaand verkeer belemmerende verkeerslichten te plaatsen. Ook dit om het sluipverkeer te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
207	Schout bij Nacht Doormanlaan	Ik ga altijd met de fiets naar school of naar het dorp en moet dan vanuit de SbN Doormanlaan de Backershagenlaan oversteken. Dit is altijd heel erg lastig omdat het verkeer dat van links komt heel erg moeilijk is te zien omdat er bomen voor staan. Omdat er zo hard wordt gereden vind ik het erg eng om zomaar over te steken en van rechts komt ook altijd veel verkeer uit de Papegaaienlaan met hoge snelheid. Er zal nooit eens een auto stoppen om mij en andere fietsers voor te laten gaan. Verder is mijn slaapkamer aan de kant van de Papegaaienlaan en wordt ik vaak om 6 uur al wakker van de herrie van het verkeer, vooral van de grote vrachtwagens die dan met veel kabaal remmen om de bocht te kunnen maken. Als ze de bocht niet kunnen maken rijden ze vaak iets achteruit met al dat gepiep. Ik snap ook niet waarom er in de vroege ochtend zoveel vrachtwagens door de straat moeten rijden. Ook de bussen rijden erg hard en moeten dan ook hard remmen en als er auto's staan te wachten om naar de Backershagenlaan zuid moeten dan toeteren de bussen vaak als ze niet genoeg ruimte hebben.	Zie beantwoording zienswijze 33.

		Ik zou het dus heel erg fijn vinden als de Backershagenlaan en ook de Papegaaienlaan 30 km/u zou worden. Het wordt dan een stuk veiliger om over te steken en als er ook minder vrachtwagens zouden rijden, wordt het ook rustiger.	
208	Schout bij Nacht Doormanlaan	Ik wil graag mij zienswijze geven op het Realisatieplan van november 2021: Als jongvolwassene van 20 jaar heb ik al een aantal jaar zorgen over het alsmaar toenemende razende verkeer in Wassenaar. Ik merk echter dat er door de gemeente Wassenaar nauwelijks echte oplossingen worden gezocht. Ik lees wel artikelen in De Wassenaarse Krant hierover en hoop dat er nu echt een goede oplossing wordt gekozen en dat u een duidelijke keuze maakt om het verkeer terug te dringen. Uit het plan lees ik helaas niet dat nu echt wordt doorgepakt op het aanpakken van de verkeersproblematiek. Er wordt een oplossing voorgesteld voor bijvoorbeeld het maken van een 30km gebied bij de Jagerslaan. Dan denk ik: dan gaat dat toch druk geven op de andere wegen binnen Wassenaar zoals de Backershagenlaan en de Papagaaienlaan. Dit is het verplaatsen van het probleem en niet het aanpakken daarvan. Bovendien wonen er veel minder mensen aan de Jagerslaan dan aan de andere wegen zoals ik net noem. Ik woon op 1 van de wegen en heb gezien wat een fijnstof er elke maand in mijn kamer neerddarwelt tussen de kieren die je altijd hebt in een huis. Het is vies en ongezond om te constateren dat ik en andere mensen hier in moeten leven. Naast het feit dat de algemene levensverwachting daalt van mensen die hier mee te maken hebben, heb ik ook last van mijn longen gekregen op 'latere' leeftijd. Of er hier een causaal verband tussen is weet ik niet, gezond is het in ieder geval niet. Tijdens het studeren en in de zomer kan ik nooit mijn raam openzetten vanwege het verkeersgeluid en ook omdat ik vrees dat nog meer fijnstof naar binnen komt. Ik vind dat oprecht jammer. Ook heb ik meegemaakt dat ik nauwelijks kon oversteken naar het fietspad op de Backershagenlaan omdat automobilisten zo hard rijden of dat vrachtwagens de bocht blokkeren of een fietser niet ziet bij de ingang van het Backershagenpark. De ene keer een ongeluk de andere keer gaat het net goed. Ik zou dan ook liever zien dat het Verkeersplan een echte oplossing aandraagt. Dit kan bijvoorbeeld door van heel Wassenaar een 30km gebied/dorp te maken. Dan wordt bijgedragen aan het verhogen van de veiligheid, de leefbaarheid en het verminderen van fijnstof en geluid. Iedereen heeft hier wat aan. Het probleem wordt niet verplaatst en ook de automobilisten rijden schoner. Het telkens remmen bij 50 km produceert namelijk veel fijnstof. Ook de bus heeft een 2x zo lange remweg bij 50 km. Bij een 30 km dorp gaan mensen voor het van A naar B binnen Wassenaar misschien ook wel sneller te fiets pakken, omdat rust ook rust geeft. Ook zal de autonavigatie als er file is op de N44 niet de rijroute binnen Wassenaar aangeven als Wassenaar een 30km gebied is. De gemeente Wassenaar is een compact dorp. Het verschil tussen 50 km en 30 km zal daarom qua tijd ook niet zo groot zijn dat iemand dan besluit om besluit om geen winkel te bezoeken. Ik denk dat een 30km dorp juist ten goede komt aan de uitstraling van de gemeente Wassenaar als groen en aantrekkelijk dorp; niet alleen door de parken en bomen die hebben, maar ook door het duurzame en daarmee groene beleid dat Wassenaar heeft om te gaan met mens, dier en milieu. Hiermee kan Wassenaar bijdragen aan het klimaat en zorgen dat ook mijn achterkleinkinderen in een veilige en leefbare wereld kunnen leven. Ook al zal het een druppel op de bekende gloeiende plaat zijn. Nog altijd geldt: een beter leefomgeving en klimaat begint bij jezelf (als gemeente). En u kan met uw verkeersbeleid hier het goede voorbeeld geven en het verschil maken. Als jongere reken ik op u. Ik hoop daarom dat u de voorgestelde maatregelen op mijn pleidooi voor een 30km dorp wilt herzien. Graag zie ik een aangepast plan verschijnen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
209	Schout bij Nacht Doormanlaan	Realisatie van Quick Wins: Verbetering Verkeersveiligheid. (project 2) Zienswijze: Ik ervaar dat er onvoldoende maatregelen zijn om de veiligheid voor fietsers en voetgangers langs de drukke route Prinsenweg- Backershagenlaan-Papegaaienlaan te garanderen. Toelichting: Op de Backershagenlaan is er weliswaar een fietspad dat is gescheiden van de rijbaan, maar fietsers en voetgangers steken op willekeurige plaatsen over om naar de andere kant te gaan. Ze gaan niet een eind lopen/fietsen om enkel en alleen ter hoogte van het Rijnlands lyceum over steken, waar dit geregeld is met een stoplicht en zebrapad. Met name bij de T-splitsing c.q. kruispunt (als je de ingang naar Backershage meerekent) is het gevaarlijk. Hier is ook nog eens veel fietsverkeer. Er wordt te hard gereden door automobilisten en ik zie te vaak (onnodig) vrachtverkeer hier rijden. Voor (oudere) voetgangers is het bijna onmogelijk om veilig over te steken.	Zie beantwoording zienswijze 2.
210	Schout bij Nacht Doormanlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, deelproject Jagerslaan) Zienswijze: Afwijzen	Zie beantwoording zienswijze 7

		Toelichting: Door enkel en alleen verkeersmaatregelen te treffen op de Jagerslaan om het verkeer te ontmoedigen, leidt dit gegarandeerd tot een vermeerdering van het verkeer op andere wegen. Die andere wegen en daarmee de vele inwoners van de huizen aan de Papegaaienlaan en Backershagenlaan krijgen daarmee extra verkeersoverlast en te maken met meer fijnstof wat de gezondheid van de inwoners negatief beïnvloed. De leefbaarheid wordt hierdoor nog verder aangetast door het verdringeffect c.q. concentratie op enkele wegen. De paar huizen aan de Jagerslaan hebben deze overlast in veel mindere mate. Het is dan ook vreemd (lees niet uit te leggen aan uw burgers) dat men juist deze weg wilt ontzien en de leefbaarheid van de vele inwoners langs de andere wegen juist in negatieve zin wilt verminderen. Beter is het als men het overal in Wassenaar aanpakt en dezelfde maatregelen op zowel de Jagerslaan als Papegaaienlaan en Backershagenlaan toepast. Ik vind dat het uitgangspunt moet zijn dat de te nemen maatregelen de veiligheid en de leefbaarheid van zoveel mogelijk mensen verhoogd. Beter zou zijn als op alle doorgaande wegen maatregelen worden genomen om het verkeer te verminderen en sluipverkeer tegen te gaan.	
211	Schout bij Nacht Doormanlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, in algemene zin.) Zienswijze: Afwijzen op voorgenomen wijze. Toelichting: De voorgestane maatregelen leiden tot een vooruitgang van een beperkt aantal bewoners en leidt niet tot het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid van veel inwoners en weggebruikers. In het verkeersplan wordt uitgegaan van een hoofdstructuur van 50 km. Deze route is echter nu al over belast en worden met dit voornemen nog verder belast. Dat is ontoelaatbaar, omdat de geluidsoverlastgrens al is bereikt en de leefbaarheid nog verder zal afnemen voor de mensen langs deze wegen. Veel andere gemeenten hebben een het oplossen van de verkeersproblematiek aangepakt met het inrichten van een ruim en breed 30 km gebied c.q. dorp. Dit zou moeten gelden voor alle wegen rondom het centrum; geheel Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan aan de Z kant, incl. alle Oost-West en alle Noord-Zuid doorgaande wegen. Dit is ook wat het nieuwe rijks beleid voorstaat. Het is dan onlogisch al de gemeente Wassenaar hier van afwijkt. Gesteld wordt dat dit een grote herinrichting noodzaakt, maar dat is hier niet van toepassing. Bij het nieuw type weg, de GOW 30 is het niet meer nodig om de weg speciaal aan te passen voor 30km. Hierdoor zijn er geen extra kosten mee gemoeid en is het nadeel van het aanbrengen van drempels niet meer aanwezig, zodat hulpdiensten als ambulance, brandweer en politie geen overlast door krijgen. Ook het openbaar vervoer zal geen vertraging oplopen. De bussen moeten vaak bij een halte langer stilstaan in ons dorp, omdat ze anders te ver voor lopen op het schema. Met de 30km zone behoeft dat niet meer. Ook de ondernemer vindt hier echt geen nadeel van; doordat deze 2 minuten later op de plaats van bestemming is. De ondernemer kan het wellicht waarderen als er meer mensen komen winkelen omdat het zo fijn en rustig dorp is! Een groot voordeel van het inrichten van een 30km traject is dat de navigatiesystemen de Prinsenweg, Backershagelaan niet meer aangeven als alternatieve route om snel de route te vervolgen richting Den Haag of Amsterdam. Het beoogde effect van kans B waarbij is aangegeven dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is, wordt met de in het plan aangegeven hoofdstructuur van 50km wegen niet bereikt. Door de 30km zone te verbreden zoals hier voor is aangegeven zal de veiligheid en leefbaarheid word en verhoogd en zal het geluid en fijnstof voor veel inwoners afnemen en zullen ongelukken van kwetsbare afnemen. Bovendien is de brede 30km inrichting (hele dorp) een bewezen aanpak die werkt in veel vergelijkbare gemeentes en is het landelijk beleid geworden. Ik ga er vanuit dat de gemeente Wassenaar dit niet zal negeren of naast zich neer zal leggen. Een 30 km dorp versterkt juist het groene karakter van ons dorp om het leefbaar te houden en bij te dragen aan een gezonde en veilige levensstijl.	Zie beantwoording zienswijze 7
212	Schout bij Nacht Doormanlaan	Éénrichtings verkeer (in noordelijke richting) voor de Backershagenlaan Zuid. (Project 5) Zienswijze: steun voor de maatregel, maar behalve in de ochtendspits, zou dit ook moeten gelden in de avondspits.. Toelichting: Niet duidelijk is waarom dat niet in de avondspits wordt voorgesteld. Het sluipverkeer vanuit Leiden gaat via de Ommedijkseweg, Deijlerweg, v, Oldenbarneveltweg, Prinsenweg en Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan om daar de N44 op te gaan. Het verkeer ontwijkt daarmee de files op de N44 bij de stoplichten van het Rozenplein en de Lange Kerkdam. Deze maatregel ontmoedigt echt het sluipverkeer en draagt bij aan het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid langs de genoemde route.	Zie beantwoording zienswijze 1.
213	Schout bij Nacht Doormanlaan	Meer groentijd Lange Kerkdam richting den Haag (project 6). Zienswijze: steun hiervoor. Toelichting: hiermee wordt bereikt dat de route sneller is dan door de gemeente gaan rijden.	Dank voor uw zienswijze

214	Schout bij Nacht Doormanlaan	Realisatie aansluiting Maaldrift (project 7.1) Zienswijze: Aanvaardbaar onder voorwaarde, dat dit geen sluipverkeer door het dorp trekt. Toelichting: Door een afslag bij de maaldrift te realiseren kan er extra sluipverkeer ontstaan doordat men van dat punt van de N44 de Ommedijkseweg de stoplichten en files bij het Rozenplein en de Lange Kerkdam kan ontwijken. Via de Deijlerweg, Prinsenweg, Backershagenlaan, Rust en vreugd kunnen ze zich dan weer naar de N44 toe. Dit moet worden vermeden. Als dat gegarandeerd kan worden dan aanvaardbaar, anders niet want dan is het paard achter de wagen spannen.	Dit zal worden meegenomen bij de verdere uitwerking van dit project.
215	Schout bij Nacht Doormanlaan	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen (project 8) Zienswijze: Afwijzen Toelichting: Deze maatregel draagt niet bij aan het tegengaan van (sluip)verkeer en werkt juist contraproductief om verkeer om Wassenaar heen te leiden! Het zo snel mogelijk het verkeer door Wassenaar heen leiden naar de bestemming buiten Wassenaar kan toch niet de zienswijze zijn en staat eigenlijk ook haaks op het beoogde effect van Kans B. Met deze maatregel wordt er gefaciliteerd ipv ontmoedigd om door de gemeente de bestemming te bereiken buiten de gemeente. Men zal niet sneller naar de N44 of de N206 rijden. Bovendien zal het navigatiesysteem de route door Wassenaar als voorkeur aangeven.	Zie beantwoording zienswijze 4
216	Jonkerlaan	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
217	Herenweg	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen	Zie beantwoording zienswijze 13.
218	Hoflaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
219	Prinsenweg	De snelheid op de Prinsenweg moet zeker naar 30 km. Het wordt te gevaarlijk voor al voor de schoolkinderen ! Ook de geluidsoverlast is erg .	Zie beantwoording zienswijze 13.
220	Storm van 's Gravenzande zuid	PROBLEEM Door de aanpak in het realisatieplan (kans B project 4) ontstaat een verkeerde balans. Het realisatieplan gaat uit van 2 doorgaande West-Oost routes: Ø Van Zuylen van Nijveltstraat / Lange Kerkdam Ø Kokshornlaan / Van Cranenburchlaan) en slechts 1 doorgaande Noord-Zuid route: Ø Kartwijkse weg/Van Zuylen van Nijveltstraat / Prinsenweg / Backershagenlaan. Het verkeer via de andere ontsluitende Noord-Zuid route (Jagerslaan) wordt ontmoedigd door deze af te willen waarden tot 30 km/u. Onderzoek naar de effecten hiervan is nooit volledig uitgevoerd.	Zie beantwoording zienswijze 9.

		In het plan wordt gesteld dat ongewenst effect van maatregelen, zoals verschuiving van verkeersstromen naar andere potentiële 30 km/u wegen, wordt voorkomen door maatregelen in samenhang uit te voeren, zoals Jagerslaan en Storm van 's-Gravensandeweg. Dit is niet juist. Ten eerste is er nog geen besluit over het afwaarderen van Jagerslaan naar 30 km. Ten tweede klopt niet wat hier staat; alleen Storm-Zuid is 30 km en zal als zodanig ingericht moeten worden. Storm-Noord blijft 50 km en wordt niet afgewaardeerd/ ingericht als 30 km weg. Waar dient deze maatregel toe? Dit voorkomt niet dat het verkeer verplaatst wordt. Eventuele afwaardering vd de Noord-Zuid route Jagerslaan heeft direct effect (waterbedeffect) op de omliggende wegen en verhoogt de druk op de andere Noord-Zuid route. Nu de gemeente bovendien al in gevorderd stadium is om de N44 te versmallen tot een 2-baansweg met een max snelheid van 50 km/u, zal deze ook eerder vast lopen en zal het verkeer richting Den Haag centrum/ Scheveningen nog meer de route door ons dorp zoeken. In het plan zijn geen projecten opgenomen om het sluipverkeer door Wassenaar te ontmoedigen (=weren vóór het dorp) en dat baart ons grote zorgen. CONCLUSIE verkeerde balans Zonder verkeer beperkende maatregelen voor (sluip)verkeer zal het afwaarderen van (doorgaande) routes leiden tot verplaatsen en toename van de verkeersdruk op andere routes door het dorp. De onbalans tussen wegen wordt groter en vormt een bedreiging voor de veiligheid en leefbaarheid (denk aan lawaai en emissies) langs de routes en de bereikbaarheid binnen het dorp. OPLOSSING juiste balans = heel Wassenaar-dorp tegelijkertijd 30 km De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om gemeentes aan te sporen om alle wegen, incl doorgaande, rond dorpskernen en in de binnenstad een 30 km zone te maken. Steeds meer dorpen en steden voeren dit door. De gemeenteraad heeft aan B&W gevraagd om te onderzoeken of dit ook in Wassenaar mogelijk is. 30km door het gehele dorp heeft onze steun! Meer specifiek zou geheel Wassenaar dorp (Noord t/m de Papagaaienlaan, als zuidgrens), tegelijkertijd (dus niet eerst bijvoorbeeld de route Jagerslaan) een 30 km zone moeten worden, incl genoemde doorgaande routes. Wij zien dit als de enige mogelijkheid om de dreiging van een toename van verkeer over alle wegen van Wassenaar te voorkomen.	
221	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
222	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
223	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en vinden het niet goed doordacht. De consequenties zijn onacceptabel. Alleen al het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes, nota bene dwars door Wassenaar waar nog wel 50 km per uur zou mogen worden gereden, met zich mee. Dit kan alleen worden voorkomen door van het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone te maken, om zo het sluipverkeer door Wassenaar dorp te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
224	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en vinden het niet goed doordacht. De consequenties zijn onacceptabel. Alleen al het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes, nota bene dwars door Wassenaar waar nog wel 50 km per uur zou mogen worden gereden, met zich mee. Dit kan alleen worden voorkomen door van het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone te maken, om zo het sluipverkeer door Wassenaar dorp te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
225	Kerkstraat	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond	Zie beantwoording zienswijze 13.

		de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	
226	Onbekend	De N44 terugbrengen tot een baan, is onverstandig. Dit zal het doorgaande verkeer alleen maar doen aanzwellen. Verlaging van de maximum snelheid binnen zal alleen feitelijk ook bereikt worden als er langdurig zeer strak op wordt toegezien. Wij geloven niet dat het zal gebeuren. Zie de Langstraat en fietsers aldaar en nu ook de snelheidsbeperking voor het Rijnlands. Er wordt aldaar gevaarlijk hard gereden. Van toezicht is zelden iets te merken.	Zie beantwoording zienswijze 98.
227	Jonkerlaan	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
228	Jagerslaan	Op de valreep onze insteek op het voorgelegde verkeersonderzoek met plan voor wijziging van de vigerende regels. Met deze reactie wil ik me beperken tot de ondervonden verkeersdrukke op de Jagerslaan, zowel noord als zuid. Als bewoners van Jagerslaan noord 33 sinds 1996 hebben wij niet anders kunnen constateren dan dat er een verhevigd gebruik van de Jagerslaan plaatsvindt. Toptijden zijn de ochtend tussen ca 7. 00 en 9.00 uur en einde middag tussen ca 16.00 en 18.30 uur. Het lijkt ons sterk dat juist dan de bewoners van Wassenaar en massaal op uit trekken via de Jagerslaan. Juist deze tijden zijn de doorgaande reizigerstijden van Bollenstreek naar Den Haag e.o. vice versa. Terwijl de weg toch zeer smal te noemen is blijkt dit niet een afschrikwekkende werking te hebben, ook personenbussen (touringcars) en zware vrachtwagens mijden deze route bepaald niet. Soms is het moeilijk de weg over te steken als fietser of voetganger door de onafgebroken stroom verkeer, terwijl als vertrekkende of aankomende aanwonende door de hoge snelheid van het verkeer de afslag naar ons pleintje (nrs 23 – 35) moeizaam en zelfs soms gevaarlijk is. Zodra er vertraging optreedt op de N44 is met name de Jagerslaan “de klos”. Er wordt gesproken over verlaging van de snelheid op de Jagerslaan. Dat lijkt me een zeer wenselijke verandering en dan wel met de hoop dat deze snelheid ook wordt gehandhaafd. De destijds bestaan hebbende verkeersdrempels en camera’s zijn om onduidelijke redenen verwijderd en de adviesborden van 40 km zetten geen zoden aan de dijk. Er zijn geen zebra’s of andere beveiligde oversteekpunten terwijl de perkjes die als wegscheiding dienen door haastige rijders soms zelfs aan de “verkeerde kant” worden genomen. Voor de (klein)kinderen van de aanwonenden van de Jagerslaan geeft ook het fietspad dat voor twee richtingen wordt benut een gevaarlijke situatie. Dit pad aan slechts een kant maakt dat er twee keer moet worden overgestoken, terwijl zeker in lente/zomer/herfst, wanneer Duinrell bezoekers, geen ervaren fietsers die vaak op huurfietsen in allerlei vormen de omgeving verkennen, twee richtingen fietsverkeer zonder meer gevaarlijk kan zijn. Door het twee richtingen fietsverkeer hebben bovendien voetgangers richting Wassenaar zuid geen plaats meer vanaf de Spelderslaan. De samensmelting Jagerslaan – Storm en de daarbij behorende oversteek voor fietsers is voor niet-Wassenaarders (lees: meestal Duinrellgangers) volledig onbegrijpelijk met het gevolg dat op de smalle hoofdrijbaan van de Jagerslaan veelvuldig zwabberende fietsers te vinden zijn. Ook de verdere weg richting Duinrell (aan welke kant moeten de fietsers rijden?) is onduidelijk. Dat de problemen op de Jagerslaan maar een facet zijn van het verkeersplan moge duidelijk zijn. Het is echter wel een gedeelte waarover wij als aanwonenden het beste kunnen oordelen. Wij wensen de commissie die uiteindelijk over de uitwerking van het plan zal beslissen veel wijsheid toe.	Dank voor uw uitgebreide zienswijze.
229	Poortlaan	Hierbij maak ik bezwaar tegen het eenzijdig afwaarderen van de snelheid op de Jagerslaan. Dit leidt tot vermindering van de capaciteit en verschuiving naar de Prinsenweg met daaraan het Rijnlands Lyceum met schoolgaande kinderen. Wat mij betreft blijven de huidige snelheidslimieten in stand, zodat verkeer zo goed mogelijk kan doorstromen en zich kan verspreiden waardoor een meer evenredige druk blijft. Autoverkeer ‘pesten’ is eenzijdig en onnodig. Een grens van 50km op een weg die voldoende breed en overzichtelijk is, zou goed moeten zijn. Indien mogelijk zou ik het oude plan om de N44 onder de grond te laten lopen bij Wassenaar uit de kast halen. Als dat in Den Haag kan, dan zou dat toch ook in de aanvoeroute naar Den Haag moeten kunnen. Dan zou de snelheid en daarmee capaciteit omhoog kunnen,	Zie beantwoording zienswijze 9.

		waardoor de druk op de andere wegen van nature kan afnemen. Tegelijkertijd zou de splitsing van Wassenaar in subdorpen daarmee worden opgelost, hetgeen de rust en waarde van het onroerend goed ten goede zou komen	
230	Generaal Winkelmanlaan	Recent heb ik het voorgenomen verkeersplan bestudeerd. De redenering om te komen tot een tweebaans Rijksstraatweg is moeilijk te volgen. Het rapport geeft voor deze redenering weinig houvast. Bereikt wordt dat Wassenaar een nieuwe Rijksstraatweg introduceert, maar dan met de naam Prinsenweg en Backershagelaan, mede vanwege het feit dat het verkeer door de Jagerslaan net zoals op de tweebaansweg wordt ‘afgeknepen’. Op geen enkele wijze lijkt er rekening te zijn gehouden met de veiligheid van fietsers en voetgangers. Leerlingen van het Rijnlands die dagelijks gebruik maken van het sportveld fietsen van hun les naar het sportveld en terug. Daarbij moeten ze de kruising Backershagelaan en Generaal Winkelman oversteken. Dat levert op dit moment veel gevaarlijke verkeerssituaties op. Wanneer het verkeersplan van Wassenaar wordt uitgevoerd krijgen deze jeugdige leerlingen met erg veel meer verkeer te kampen. Het lijkt erop dat de gemeente de veiligheid van deze jeugdige fietsertjes niet serieus neemt. Een politiek nauwelijks te verantwoorden situatie. Bij de grote te verwachten toename van het verkeer zal op zijn minst een extra fietsovergang gemaakt moeten worden, vergelijkbaar met die bij het Rijnlands, dus met stoplichten. Dat maakt deze route voor auto’s weer extra onaantrekkelijk. Veel beter lijkt het ons eerst de resultaten van de verkeersstroom uit het Noorden met de nieuwe tunnel naar de A4 te monitoren en te bekijken welk effect deze nieuwe weg heeft. Daarbij moeten dan wel metingen op de Rijksstraatweg plaatsvinden, immers verwacht het bureau dat de studie heeft uitgevoerd dat het verkeer dusdanig afneemt dat een tweebaans Rijksstraatweg verantwoord is. Dat moet dan wel met metingen onderbouwd worden. De fietsers van het Rijnlands zullen hiervan de dupe worden. Om genoemde redenen wijs ik het verkeersplan vooralsnog af en hoop dat B&W en de gemeenteraad allereerst onderzoek doet naar de nieuwe situatie na het gereedkomen van de nieuwe weg naar de A4.	Zie beantwoording zienswijze 11 Het realiseren van een tweebaans Rijksstraatweg maakt geen onderdeel uit van dit verkeersonderzoek en is daarmee ook niet als zodanig meegenomen. Wel maakt het knelpunt dat u noemt, de Backershagenlaan, onderdeel uit van het realisatieplan. Onder project 9 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid benoemd op de huidige 50 km/u wegen waarvan de Backershagenlaan onderdeel uitmaakt. Op welke wijze dit wordt vormgegeven wordt nog nader uitgewerkt.
231	Onbekend	In het verkeersplan staat dat de Jagerslaan naar 30 km gaat. We willen er op wijzen dat dit problemen gaat geven met onder andere meer drukte op de Prinsenweg. Dat is nú al een hele drukke weg. Onze kinderen fietsen er elke dag op naar school. Ze hebben door de snel rijdende auto’s bijna-ongelukken zien gebeuren met andere fietsende scholieren. Vandaar dit dringende verzoek om het hele gebied rond de dorpskern (Wassenaar noord t/m Papegaaien laan) een 30 km zone te maken.	Zie beantwoording zienswijze 13.
232	Lange Kerkdam	Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op het ‘Verkeersplan Wassenaar. Als bewoner van de Lange Kerkdam 74 en als vader van 2 jonge kinderen maak ik mij serieus zorgen over de intensiteit van het verkeer en de snelheid waarmee het verkeer over de Lange Kerkdam voorbij raast. In de spitsuren is het met name de grote drukte die zorgen geeft. Op de momenten dat het minder druk is, is m.n. de hoge snelheid, en dan m.n. vanuit het centrum in de richting van het Kruispunt N44, een grote zorg en een gevaar voor overstekende kinderen van zowel de basis- als ook de middelbare school. Verkeersluwe maatregelen maar zeker ook een verlaging van de maximum snelheid inclusief handhaving hiervan is noodzakelijk om ongelukken te voorkomen en de veiligheid voor fietsers, voetgangers en bewoners acceptabel te houden. Mijn vrouw vraagt zich, als arts, soms af of er eerst een kind dood gereden moet worden voordat er maatregelen worden genomen. Het is echt en zeer geregeld een racebaan. Meerdere keren heb ik de politie gevraagd om hierop actie te ondernemen, helaas vooralsnog zonder resultaat. Ik maak dan ook graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Verkeersplan Wassenaar en wil ik wil u dringend verzoeken om het huidige plan te herzien en van de Lange Kerkdam een 30Km zone te maken.	Zie beantwoording zienswijze 91.
233	Van Zuylen van Nijveltstraat	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om de reactie van mij en mijn 93 jarige moeder te geven op het Realisatieplan Verkeer van november 2021, dat onlangs ter inzage is gegeven. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin ik mij goed kan vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook punten die mij zorgen baren. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Hierdoor zal het verkeer op de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijeveltstraat toenemen, terwijl het daar al ontzettend druk is. De verkeersdrukke en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners/bejaarden. Nog maar niet te spreken over de hulpdiensten die nu al vaak vast staan en hierdoor in noodgevallen het fietspad gaan gebruiken om toch snel op de plek van bestemming te komen. Ik zou heel graag voor de invoering van 30 km voor heel Wassenaar willen pleiten. Op deze manier kunnen we misschien ook het verkeer van het nieuwe Valkenburg (ruim 5000 woningen) tegenhouden. We willen een leefbaar en rustig Wassenaar. Naar onze mening zou geen uitvoering moeten worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor de vele honderden inwoners aan de van Zuylen en de Lange Kerkdam tot grotere onveiligheid zou leiden, hetgeen zeer onwenselijk zou zijn. Hopend dat de gemeenteraad nog eens goed wil nadenken over de gevolgen van dit plan en alsnog zou besluiten voor de invoering van 30 km voor heel Wassenaar.	
234	Onbekend	Ik ben het niet eens met het verkeersplan van de gemeente Wassenaar	Dank voor uw zienswijze.
235	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan ten sterkste af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar mee; wegen die daarvoor in het geheel niet geschikt zijn. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen. Verder zouden we graag werkelijk innovatie effectieve maatregelen opgenomen zien om het sluipverkeer aan te pakken. Afsluiting van het verkeer in N-Z richting over de Backershagenlaan Zuid vinden we evenmin een goed idee. Verkeer zal dan een uitweg naar de A44 zoeken via een 30 km weg, nl. de Schouwweg. Dit zal de verkeersveiligheid op dit stuk weg (met veel fietsers die over de weg gaan) aanzienlijk verslechteren en is geen goed voorstel.	Zie beantwoording zienswijze 52.
236	Lange Kerkdam	Als bewoners van de Lange Kerkdam hebben wij al jaren een toename gezien van de verkeersintensiteit van de straat, met name in de spitsuren, met de bijbehorende geluids -, uitstoot-, en veiligheidsverslechtingen. Mijn vrouw en ik zijn dan ook zeer teleurgesteld dat uitvoering van de voorgestelde plannen de leefbaarheid rond Lange Kerkdam nog verder gaat verslechteren, zoals te lezen valt in de uitwerking (denkrichting 12). Wij hopen dat de Raad nog eens goed naar de voorstellen kan kijken om te bezien of er aanpassingen van de plannen mogelijk zijn om dat te voorkomen.	Zie beantwoording zienswijze 91.
237	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Wij zien veel liever, dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
238	Van Zuylen van Nijeveltstraat	My family and I live in Van Zuylen van Nijeveltstraat, we DO NOT want the speed to change to 30km!	Dank voor uw zienswijze
239	Van Zuylen van Nijeveltstraat	My vote is to NOT change the speed limit from 50 to 30 kilometers per hour!	Dank voor uw zienswijze
240	Deijlerweg	Het ter inzage liggende verkeersonderzoek, is op een aantal punten niet voldoende	Dank voor uw zienswijze
241	Lange Kerkdam	Door middel van deze e-mail wil ik laten weten dat ik het volledig eens ben met de zienswijze op het Realisatieplan Verkeer van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam. Mijn zorgen betreffen in het bijzonder de maatregelen die als doel hebben het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren, met als gevolg daarvan de sterke toename van de verkeersdruk op de Lange Kerkdam, alsmede de negatieve impact op de veiligheid en leefbaarheid in de omgeving van de Lange Kerkdam. Naar mijn mening zou een veel betere, veiligere, eerlijkere en effectievere oplossing zijn de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km te brengen.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Ik vertrouw dat de bezwaren en oplossingen, zoals beschreven door het van het Bewonerscollectief Lange Kerkdam in de zienswijze, zullen worden meegenomen in de besluitvorming door de gemeente Wassenaar.	
242	Lange Kerkdam	Hierbij mijn zienswijze als inwoner van ons mooie Wassenaar op het realisatieplan verkeer Wassenaar. De uitvoering van dit plan zal een sterk negatieve impact hebben op de veiligheid en leefbaarheid in Wassenaar. Het realisatieplan zal tot gevolg hebben dat de verkeersproblemen binnen Wassenaar alleen maar verplaatst worden naar andere wegen en niet drastisch worden aangepakt. Waarom wordt ervoor gekozen om een aantal 30-km zones aan te wijzen en doorgaand verkeer te kanaliseren via een aantal hoofdaders binnen het dorp. Dit zal ertoe leiden dat verkeersproblemen verplaatst worden en zal zeker niet leiden tot een gewenste reductie van al het verkeer. Veel gemeenten in Nederland hebben er reeds voor gekozen om de maximum snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km per uur. Het verkeersplan in de huidige vorm maakt geen duidelijke keuze voor vermindering van het verkeer binnen de gemeentegrenzen en daarmee een substantiële verbetering van de veiligheid en leefbaarheid voor de inwoners. Als voorbeeld kan ik meegeven de verkeerssituatie tussen de rotonde op de Van Oldenbarneveltweg en de voetgangersoversteekplaats tussen de Prins van Wiedlaan/Zijllaan: Het verkeer dat vanaf de rotonde, over de brug, richting de voetgangersoversteekplaats rijdt komt met hoge snelheid, vaak meer dan 70 km, over de “bult” gereden in de richting van de zebra. Bestuurders hebben daardoor vaak pas laat door dat mensen/kinderen zich bevinden op de oversteekplaats. Huidige situatie: 1) Er wordt door het verkeer, met name in de spits, geen rekening gehouden met overstekende kinderen en fietsers. Dit leidt regelmatig tot (bijna-)ongelukken bij deze oversteekplaats en is met name gevaarlijk voor alle schoolgaande kinderen van de Nutsschool. 2) Er is geen handhaving op het verkeersgedrag en de huidige maximum snelheid van 50 km op de Lange Kerkdam. Gevolg is dat verkeer vaak met een snelheid van 70 km (of meer) de oversteekplaats nadert. 3) Verkeer dat vanuit de Prins van Wied of de Zijllaan de Lange Kerkdam op wil draaien komt er niet/nauwelijks tussen tijdens de spits. 4) Verkeer vanuit Prins van Wied laan moeten op het fietspad gaan staan om goed zicht te hebben op het aankomend verkeer. Hierdoor moeten fietsers uitwijken. Mijn verzoek aan het College van B&W is om bij aanpassing van het verkeersplan rekening te houden met onderstaande punten: 1) Actief beleid om AL het verkeer binnen de gemeentegrenzen te ontmoedigen 2) Maximumsnelheid binnen heel de gemeente terug te brengen naar 30km, dit is in lijn met de verkeersplannen van veel andere gemeenten. 3) Gerichte aanpak van de huidige (gevaarlijke) situatie bij de oversteekplaats (ter hoogte van Prins van Wiedlaan/Zijllaan) op de Lange Kerkdam, bijvoorbeeld door het plaatsen van snelheidsbeperkende verkeersdrempels.	Zie beantwoording zienswijze 33.
243	Onbekend	Ik heb het verkeersplan bekeken en wijs het eenzijdig afwaarden van de Jagerslaan af. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het sluipverkeer over andere doorgaande routes dwars door Wassenaar met zich mee. Ik zie veel liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens), inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
244	Lange Kerkdam	Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin de bewoners van de Lange Kerkdam zich goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons zorgen baren. In het kader van de besluitvorming in de raad in december 2021 hebben wij die zorgen al tegenover u uitgesproken. Kort gezegd komt het op het volgende neer. Project 4 in het Realisatieplan richt zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren.	Zie beantwoording zienswijze 91.

		Zoals wij eerder al bij u hebben aangegeven, is onze zorg dat door de snelheid op een beperkt aantal wegen tot 30 km te verlagen en de groentijd op het kruispunt te verlengen, de belasting op de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat) zal toenemen. Dat is niet alleen het gevolg, maar zelfs de bedoeling van de voorgestelde maatregelen. Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdruk en de filevorming tijdens de spitsuren zullen nog verder toenemen. Dat is gevaarlijk voor de fietsers, de voetgangers, overstekende (school) kinderen en de bewoners. Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. <i>Ik kan dat verder ondersteunen met de toename van het verkeer in de afgelopen 30 jaar dat ik inmiddels aan de Lange Kerkdam woon. Hierbij wordt door de bewoners ruim geïnvesteerd in de toegangspoort van Wassenaar. Het plan zoals dat momenteel ter tafel ligt kan leiden tot verpaupering van deze hoofdweg. Jammer, nadat u zoveel geld heeft geïnvesteerd in ‘Huize ten Deijl’ en het aanpalende huisje. U kunt er ook niet vanuit gaan dat de bewoners eeuwig vriendelijk de besluiten zullen blijven accepteren. Inmiddels zijn al diverse bewoners overgegaan tot een langzaam aan actie van maximaal 30 km per uur. Een volstrekt gerechtvaardigde actie, zeker nadat ik als fietser (zoals ook door u gepropagandeerd) door een auto ben aangereden. Na operatie volg ik nu een herstel periode van 12 maanden met intensieve fysio.</i> <i>50 km is gewoon niet essentieel voor de ondernemers (minimaal tijdverlies) en heeft enorme negatieve effecten op een beperkte groep van Wassenaarders die aan deze straten wonen, alsmede de wandelaars en fietsers, die bereid zijn hun auto te laten staan.</i> Wij hebben dan ook de discussie in de raadscommissie Fysieke Leefomgeving met belangstelling gevolgd. Opvallend was daarbij dat er een zeer grote steun in de raad leek te zijn om de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km wegen te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Van eventuele ‘waterbedeffecten’ binnen Wassenaar zal dan ook geen sprake meer zijn, want alle wegen kennen dan dezelfde maximumsnelheid en voor het (vele) lokale verkeer (winkels, scholen, bezoek etc.) is veiligheid immers veel belangrijker dan snelheid. Op dit moment pleiten vele (grote) steden in Nederland, om moverende redenen, voor het maximeren van de snelheid naar 30 km/u. In een groot aantal andere steden wordt dit inmiddels ook al gedaan. Wij begrijpen dat op verzoek van de Raad inmiddels een onderzoek is gestart naar het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom; wij zien de uitkomsten van dat onderzoek met belangstelling tegemoet. <i>Er moet geen uitvoering worden gegeven aan de voorgestelde projecten met betrekking tot de beperkte invoering van de 30 km/u maatregel en verlenging van de groentijd op het kruispunt, omdat dit voor alle bewoners van Wassenaar van goede wil als negatief wordt ervaren. 50 km is gewoon te hard.</i>	
245	Lange Kerkdam	Allereerst, stellen wij vragen bij hoe representatief een verkeersonderzoek is geweest dat is gehouden in een coronapandemie, waarin de drukte op de wegen aanzienlijk minder was. Een nieuw verkeersonderzoek zou moeten plaatsvinden wanneer de pandemie volledig ten einde is om een volledig beeld te krijgen van de daadwerkelijke verkeersdruk. Het Realisatieplan omvat een aantal voorgenomen projecten waarin wij ons goed kunnen vinden, zoals het streven om interne autoverplaatsingen in Wassenaar te verminderen en om de verkeersveiligheid van de langzame verkeersdeelnemer te verbeteren. Er zijn echter ook aspecten van het plan die ons, als bewoners van de Lange Kerkdam, ernstig zorgen baren. Project 4 en 6 in het Realisatieplan richten zich op het terugdringen van de maximumsnelheid op een aantal wegen, waardoor het autoverkeer dat Wassenaar binnenkomt, meer dan op dit moment het geval is, zal worden geleid via een hoofdstructuur van wegen. Van die hoofdstructuur maken onder meer de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat deel uit. Daarnaast is het voornemen om de groentijd van de stoplichten op het kruispunt Lange Kerkdam-Papeweg/N44 te verlengen, waardoor het verkeer sneller doorstroomt. Het doel is om het gebruik van de Lange Kerkdam als in- en uitgang van Wassenaar te stimuleren. Onze grootste zorg is dat de beoogde ‘juiste balans’, waar dit project toe zou moeten leiden juist tot uitkomst heeft dat de “hoofdstructuur” (waaronder de Lange Kerkdam en de Van Zuylen van Nijveltstraat) zwaarder belast zal worden in vergelijking met andere nu nog doorgaande wegen en het tegenovergestelde van een juiste balans zal bereiken.	Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van verkeersdata uit de periode voor de coronapandemie. Mede hierdoor kan het onderzoek en de bijbehorende resultaten als betrouwbaar worden bestempeld. In het verkeersonderzoek Wassenaar van Royal HaskoningDHV is het effect van de projecten gezamenlijk doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het effect van de maatregelen leidt tot een zeer beperkte toename op de huidige 50 km/u wegen en geen noemenswaardige toename op alle andere wegen muv de Lange Kerkdam en de van Zuylen van Nijveltstraat. Dit is zoals u ook aangeeft een bewuste keuze gezien de huidige functie van de Lange Kerkdam als belangrijke in- en uitgang van de gemeente gehandhaafd blijft. Mede doordat de intensiteit toeneemt is het verbeteren van de verkeersveiligheid hier van groot belang. Om die reden is in project 9 opgenomen de

		Wij menen dat er sprake zal zijn van een onevenredige verkeerstoename op (bijvoorbeeld) de Lange Kerkdam, waardoor de verkeersveiligheid ernstig in gevaar zal komen. De verkeersdrukke en de filevorming tijdens de spitsuren zijn al aanzienlijk en zullen nog verder toenemen. Er zal een continue stroom auto's over deze wegen gaan, die uiteindelijk zullen vastlopen bij de rotondes, waar nu al dagelijks gevaarlijke situaties zijn (in de vorm van (bijna) aanrijdingen), zeker rond schooltijden Wij vinden die ontwikkeling zeer beangstigend. Tevens, zullen bewoners hun oprit niet meer kunnen verlaten, zoals nu al vaak het geval is. Naar onze mening is het streven naar een juiste balans enkel te realiseren door de maximumsnelheid op alle wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) naar 30 km te brengen. Deze keuze zou de verkeerssituatie in Wassenaar veel veiliger maken en het voor het niet-bestemmingsverkeer zeer oninteressant maken om door Wassenaar (om) te rijden. Als laatste willen wij graag nog ingaan op de genoemde participatie van direct omwonenden. Als bewoners van de Lange Kerkdam zijn wij tot nu toe niet actief gehoord en het baart ons zorgen dat voor project 6 de participatie gedaan zal worden door een werkgroep verkeer, die zogenaamd de bewoners vertegenwoordigd. Hier hebben wij ernstige bezwaren tegen aangezien juist project 4 en project 6 de meest ingrijpende impact zullen hebben op de bewoners en wij dus de mogelijkheid zouden moeten krijgen om hierover mee te praten. Wij willen er daarom op aandringen dat juist voor deze projecten alle direct omwonenden actief betrokken worden.	verkeersveiligheid te verbeteren op de wegen ongewijzigd blijven qua functie. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
246	Schout bij Nacht Doormanlaan	Realisatie van Quick Wins: Verbetering Verkeersveiligheid. (project 2) Zienswijze: Er wordt onvoldoende gedaan om de veiligheid voor de zwakke deelnemers te verbeteren langs de drukke route Prinsenvweg- Backershagenlaan-Papegaaienlaan. Toelichting: Langs deze route vindt veel fietsverkeer plaats (waaronder veel scholieren). Op de Backershagenlaan is het fietspad wel gescheiden van de rijbaan er wordt echter op diverse plaatsen overgestoken door fietsers om de andere kant van de weg te kunnen bereiken. Ter hoogte van het kruispunt met de Papegaaienlaan is de oversteek erg gevaarlijk. Er zijn geen zebrapaden voor de vele voetgangers die deze wegen willen oversteken om te wandelen in de parken en de scholieren om naar school te gaan (Alleen ter hoogte van het Rijlands Lyceum is een oversteekplaats met verkeerslichten). Het is voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn moeilijk om over te steken naar het Backershagen Park omdat het overzicht op aankomend verkeer slecht is en er veel te hard wordt gereden.	Zie beantwoording zienswijze 2.
247	Schout bij Nacht Doormanlaan	Realisatie aansluiting Maaldrift (project 7.1) Zienswijze: Aanvaardbaar onder voorwaarde, dat dit geen sluipverkeer door het dorp trekt. Toelichting: Een afslag bij de maaldrift kan er toe leiden dat meer voertuigen daar van de N44 de Ommedijkseweg op gaan om de stoplichten en files bij het Rozenplein en de Lange Kerkdam te ontwijken. Via de route Deijlerweg, Prinsenvweg, Backershagenlaan, Rust en vreugd voegen zij zich dan weer op de N44. Dit alternatief moet worden vermeden.	Wij zullen dit meenemen in de nadere uitwerking van dit project.
248	Schout bij Nacht Doormanlaan	Optimaliseren verkeerslichten om verkeer beter en sneller af te wikkelen (project 8) Zienswijze: Geen goede maatregel. Toelichting: Dit zal in hoofdzaak de lichten p de Van Zuilen v N laan betreffen. Nu is de route door Wassenaar veelal sneller dan er om heen, via de N206 en/of de N44. Het project zal een verdere aanzuigende werking hebben op het doorgaande verkeer en werkt eerder faciliterend dan ontmoedigend. De navigatie systemen gaan dan de route door Wassenaar als voorkeur aangeven. Deze route moet juist minder aantrekkelijk worden gemaakt. NB: Dit project is in tegenspraak met het beoogd effect van Kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is.	Zie beantwoording zienswijze 4.
249	Schout bij Nacht Doormanlaan	Meer groentijd Lange Kerkdam richting den Haag (project 6). Zienswijze: Gesteund. Toelichting: Zoals aangegeven, moet voor het uitgaand, zowel als het ingaand verkeer naar/ van de N44 deze route sneller zijn dan alternatieve routes, zoals via de Prinsenvweg, Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan. Op deze wegen is veel fiets verkeer, waaronder veel scholieren, en zijn er ook veel overstekende wandelaars.	Dank voor uw zienswijze
250	Schout bij Nacht Doormanlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, deelproject Jagerslaan) Zienswijze: Op deze wijze afgewezen. Toelichting: Er wordt gesteld dat dit project uit gaat van het verder in balans brengen van de wegen qua inrichting en draagkracht. Dit uitgangspunt is gebaseerd op de dimensies van de wegen en NIET op de aspecten van veiligheid en leefbaarheid. Maatregelen bij de	Zie beantwoording zienswijze 7.

		Jagerslaan om verkeer te ontmoedigen, leidt ontegenzeggelijk tot een vermeerdering van het verkeer op andere wegen. Op die wegen wordt de veiligheid en leefbaarheid (geluidoverlast, fijnstof en emissies) nóg verder en zeer negatief beïnvloed. De geluidsoverlast langs de Backershagenlaan en Papegaaienlaan is reeds zeer hoog. Deze maatregel is gunstig voor een handjevol omwonenden, maar zeer nadelig voor de vele bewoners langs de andere doorgaande routes. Maatregelen ter ontmoediging van sluipverkeer moeten niet op één route en dus eenzijdig worden genomen, maar op ALLE doorgaande routes tegelijk om het waterbedeffect te voorkomen.	
251	Schout bij Nacht Doormanlaan	Juiste balans 50km/u en 30km/u wegen (Project 4, in algemene zin.) Zienswijze: Zoals nu aangegeven is dit project Onvoldoende en op deze wijze afgewezen. Toelichting: Uitgangspunt van het verkeersplan is een structuur van 2 O-W en 1 N-Z doorgaande route van 50km/u door het dorp heen. Het verkeer wordt over deze hoofdstructuur geleid, dus alle N-Z verkeer over slechts 1 route! Deze routes zullen nog verder (over) belast worden met toename van geluid (waar de toelaatbare grens al is bereikt!) en emissies en negatief effect op de veiligheid. Veel beter zou zijn om alle wegen rond het centrum, - geheel Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan aan de Z kant, incl. alle O-W en alle N-Z doorgaande wegen – tot een 30km zone te maken, in navolging van andere gemeenten en nieuw landelijk beleid. Het argument, dat dit een grote herinrichting noodzaakt, is niet meer geldig. Bij het nieuw type weg, de GOW 30 is het niet meer nodig om de weg speciaal aan te passen voor 30km. Gunstig voor de kosten en geen nadeel van akelige drempels voor Politie of ambulances. Ook het OV zal nauwelijks worden beïnvloed. Veelal kunnen de bussen haltes overslaan en moeten regelmatig langer bij haltes staan om niet op het schema vooruit te lopen. Een 30km traject zal ook géén aanzuigende werking meer hebben door navigatie systemen. Het instellen van deze zone is in lijn met het beoogd effect van kans B, waarin wordt aangegeven, dat het ongewenste doorgaand verkeer niet langer gebruik moet maken van Wassenaars wegen omdat dit sneller is. Bij de in het plan aangegeven hoofdstructuur van 50km wegen wordt dit effect niet bereikt. Met dit voorstel zullen alle bewoners in deze 30 km zone er op voor uit gaan i.p.v. een enkele buurt, zoals in project 4 wordt voorgesteld. De veiligheid en leefbaarheid wordt aanmerkelijk verbeterd. Ongelukken zijn minder frequent en minder ernstig. Geluid en emissies van fijnstof en uitlaat worden minder. Het is een koers die landelijk is ingezet en veel dorpen en steden gaan daar in mee. Het lommerrijke Wassenaar zou deze visie, van het hele dorp 30 km, ook moeten volgen om het rustige en groene karakter te kunnen behouden en om de buurten leefbaarder en het voor de zwakkere verkeersdeelnemers veiliger te maken.	Zie beantwoording zienswijze 4.
252	Schout bij Nacht Doormanlaan	Éénrichtings verkeer (in noordelijke richting) voor de Backershagenlaan Zuid. (Project 5) Deze maatregel is genoemd bij het beslispunt “realiseren van Quick Wins, ontmoedigen van doorgaand verkeer vanuit leiden.” Zienswijze: De maatregel is zeer passend en gesteund. Echter, niet alleen in de ochtend spits, maar zou ook moeten gelden in de avondspits. Toelichting: Er gaat sluipverkeer vanuit Leiden via de Ommedijkseweg, Deijlerweg, v,Oldenbarneveltweg, Prinsenweg en Backershagenlaan, Rust en Vreugdlaan om daar de N44 op te gaan. Dit verkeer ontwijkt daarmee de files op de N44 bij de stoplichten van het Rozenplein en de Lange Kerkdam. Dit gebeurt zowel in de ochtend als de avond spits!! Dit is de enige maatregel om dit sluipverkeer, te ontmoedigen. Het verhoogt de veiligheid en leefbaarheid - onnodige geluidshinder en emissies- langs de genoemde route. NB: 1. De metingen met het FCD systeem op de Ommedijkseweg werden door RHK als ongeldig aangemerkt omdat er geen onderscheid gemaakt kon worden tussen de voertuigen op deze weg en de N44. In eerste instantie werd toch (onterecht) de conclusie getrokken, dat er via deze route geen sluipverkeer plaats zou vinden. Het is verheugend, dat er toch een maatregel wordt voorgesteld. NB2: 2. Als de bebouwde kom rond het centrum (Noord t/m de Papegaaienlaan), inclusief de genoemde route, een 30 km zone wordt, dan zou deze maatregel wellicht minder nodig zijn. Het blijft echter wel noodzakelijk om de kruisingen waar de (schoolgaande) fietsers de wegen kruisen wel veiliger te maken.	Zie beantwoording zienswijze 1.
253	Onbekend	Wij hebben het verkeersplan bekeken en wijzen het eenzijdig afwaarderen van de Jagerslaan af. Dit betekent een toename van het sluipverkeer op andere doorgaande routes dwars door Wassenaar. Wij zien liever dat het hele gebied rond de kern van het dorp (Wassenaar Noord t/m de Papegaaienlaan als zuidgrens) inclusief alle doorgaande routes een 30 km zone wordt, om het sluipverkeer door Wassenaar dorp integraal te ontmoedigen.	Zie beantwoording zienswijze 13.
254	Jagerslaan	Onze buurt heeft het objectieve verkeersonderzoek van de afgelopen jaren, uitgevoerd door Royal Haskoning, steeds ondersteund en ook nu juichen wij het onderzoek naar de mogelijkheden van een maximumsnelheid van 30km/uur in het dorp toe, want de verkeersveiligheid wordt hiermee beter gerealiseerd. Dit advies is zowel landelijk als door de commissie Fysieke Leefomgeving Wassenaar destijds goedgekeurd en geadviseerd. Een limiet van 30km/uur heeft gunstige effecten op verkeersdeelnemers, leefbaarheid en draagt bij aan een veilige verkeerssituatie, ook op de Jagerslaan, voor automobilisten, fietsers en voetgangers. Onze zienswijze betreft het Realisatieplan Verkeer heeft geleid tot de volgende twee verzoeken:	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.

		Een verzoek tot afwaardering van de Jagerslaan naar 30km/uur! Veiligheid in het dorp wordt gecreëerd door een afwaardering naar 30km/uur. Dit geldt ook voor de Jagerslaan. De urgentie van deze afwaardering is door onze aanwonende buurtbewoners reeds beschreven in hun verkeerservaringen, ingediend tijdens de buurt participatie die nu loopt tot 18 maart. Deze bijdrage treft u nogmaals hierbij aan. De kernpunten van deze bijdrage en 30km wens zijn: - De grote automobilititeit op de Jagerslaan; Er is te veel en te hard rijdend (sluip)verkeer op de Jagerslaan. Het gevolg is vaak agressief gedrag, materiele schade of ongeluk; een gebrek aan veilige overzichtelijke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. - Het gecombineerde fiets-/voetpad; Het smalle pad wordt gebruikt door veel weggebruikers met veel verschillende snelheden en er is geen plaats voor voetgangers	
255	Jagerslaan	Een gelijktijdige herinrichting van de Jagerslaan met die van de Storm Zuid en Schouwweg Noord. Het besluit “niet over te gaan tot 30km op de Jagerslaan voordat de Storm Zuid en Schouwweg Noord als 30km zijn ingericht” zou daarmee herzien moeten worden. Als de Storm Zuid en Schouwweg Noord ingericht worden als 30km weg, zonder dat er aanpassingen plaatsvinden op de Jagerslaan, zal er op de Jagerslaan een waterbed ontstaan met een enorme verkeersstroom. Te denken valt aan sluipverkeer Katwijk-Den Haag en omgekeerd. Het is er nu al enorm druk! Een vertraging van afwaardering naar 30km/uur en gelijktijdige aanpassingen op de Jagerslaan zal ten kosten gaan van een verbetering van de broodnodige veiligheid. Wij pleiten voor een afwaardering naar 30km/uur en een gelijktijdige inrichting van Storm Zuid, Schouwweg Noord én Jagerslaan.	Het besluit om de genoemde wegen in te richten als 30 km/u komt voort uit het verkeersplan 2016 waardoor de gemeenteraad heeft besloten deze wegen eerst in te richten alvorens gestart wordt met de herinrichting van andere wegen waaronder de Jagerslaan. Bij het inrichten van de Jagerslaan aan de zijde van de Schouwweg/Storm Zuid wordt rekening gehouden met een 30 km/uur inrichting
256	Van Polanenpark	Wij zijn inwoner van het Van Polanenpark en onze drive-in woning grenst aan de Van Cranenburchlaan die door u in het voorliggende plan wordt getypeerd als doorgaande route en een 50 km weg blijft. Naar onze mening is dit laatste een verkeerde keuze. De gemeente Wassenaar heeft al jaren de mond vol over het terugdringen van doorgaand verkeer binnen Wassenaar, maar tegelijkertijd gaat het plan nu uit van het in stand houden van doorgaande wegen met een snelheid van 50 km/uur. Dat is hinken op twee gedachten. Als je echt wil ontmoedigen dan kan je dat alleen door je gehele kern met omliggende woonwijken aan te duiden als 30 km gebied. Dit is overigens in veel gemeenten in Nederland al gebeurd en met succes. De Van Cranenburchlaan heeft nu een hoge verkeersdruk en daarmee een hoge geluidsbelasting. Deze beïnvloedt sterk de woningen die aan de Van Cranenburchlaan zelf liggen, maar ook de drive-inwoningen aan het Van Polanenpark. Deze woningen hebben door hun bouw extra last van verkeerslawaaï. De drive-in woningen zijn voorzien van een dakoverstek van ruim een meter. Helaas werkt deze als klankbord waardoor verkeerslawaaï op de Van Cranenburchlaan niet alleen rechtstreeks komt, maar ook nog wordt weerkaatst door het klankbord van de dakoverstek. Ik nodig u graag uit om dit effect ter plekke eens te ervaren. In 2020 is Van Cranenburchlaan voorzien van een geluidsarmer type wegverharding. Het effect is helaas zeer beperkt gebleven. De hoeveelheid verkeer blijft op Van Cranenburchlaan onverminderd groot en dito de geluidsoverlast. Nog steeds zien wij veel doorgaand, en ook zwaar verkeer, passeren waarvoor andere routes beschikbaar zijn buiten de kern van Wassenaar om Voor zowel de bewoners van de Van Cranenburchlaan als de bewoners langs de buitenrand van het Van Polanenpark is het daarom gewenst de Van Cranenburchlaan uit te voeren als 30 km/uur weg. De lagere snelheid zelf geeft al direct een positief effect op de hoeveelheid geluid, maar maakt de weg ook onaantrekkelijker voor doorgaand verkeer.	Zie beantwoording zienswijze 13.
257	Lange Kerkdam	De openstelling van de Rijnlandroute zal een belangrijke, positieve impact hebben op de verkeersintensiteit in onze gemeente. De feitelijke impact moet nog worden afgewacht en worden ervaren. Zolang de feitelijke effecten van de openstelling niet (kunnen) zijn beoordeeld, is het voorbarig om nu verkeersmaatregelen te nemen. Wellicht zal ná openstelling van de Rijnlandroute de verkeersintensiteit anders blijken te zijn dan op dit moment wordt verwacht en zal behoefte bestaan aan andere maatregelen dan die nu voorliggen. Gelet op de spoedige openstelling van de Rijnlandroute dient het nemen van verkeersmaatregelen te worden aangehouden totdat duidelijkheid bestaat met betrekking tot de feitelijke effecten van die openstelling.	Het wachten op het daadwerkelijke effect van de openstelling van de Rijnlandroute op de verkeerssituatie in Wassenaar betekent een vertraging van 2 jaar in de realisatie van de maatregelen. Dit is, gezien de urgentie om maatregelen te realiseren, zeer ongewenst. Wel wordt structureel de verkeersontwikkeling gemeten zodat de plannen hierop kunnen worden bijgesteld indien noodzakelijk.
258	Lange Kerkdam	Eén van de kansen voor nadere uitwerking is een betere balans tussen 30-km en 50-km wegen. Concreet wordt voorgesteld om de Jagerslaan terug te brengen tot een 30-km weg. De verwachte afname van het verkeer op de Jagerslaan met maar liefst 48% als gevolg van de openstelling van de Rijnlandroute doet de vraag rijzen waarom de Jagerslaan uit de ‘doorgaande routes’ in Wassenaar zou	In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt

		moeten worden gehaald. Hiervoor is in de rapportage geen afdoende reden gegeven; een toereikende reden is bovendien niet goed te rechtvaardigen bij een reeds verwachte afname van het verkeer met 48%.	geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
259	Lange Kerkdam	Als gevolg van het wijzigen van de Jagerslaan in een 30-km-weg zal de verkeersintensiteit op de Jagerslaan verder afnemen dan in de Factsheets is voorzien; hetzelfde geldt voor de Groot Haesebroekseweg en de Wittenburgerweg (NB: de afname die in de Factsheets is voorzien is enkel te wijten aan de openstelling van de Rijnlandroute). Het resterende verkeer op deze wegen is herkomst-/bestemmingsverkeer dat in zeer belangrijke mate door Wassenaarders zelf wordt veroorzaakt. Door het wijzigen van de Jagerslaan in een 30-km-weg zal dit verkeer worden afgewikkeld via de Van Zuylen van Nijveltstraat en de Lange Kerkdam. Uit een oogpunt van het gezamenlijk dragen van de lasten van het herkomst-/bestemmingsverkeer ligt het niet voor de hand om enkele wegen (Jagerslaan, Groot Haesebroekseweg en Wittenburgerweg) te ontzien en andere wegen (Van Zuylen van Nijveltstraat en Lange Kerkdam) zwaarder te belasten. Dit geldt des te meer nu op eerstgenoemde drie wegen al een enorme afname van het verkeer wordt voorzien terwijl op laatstgenoemde twee wegen al een autonome toename van het verkeer wordt verwacht. Mede omdat een een nog hogere verkeersintensiteit op de Van Zuylen van Nijveltstraat en op de Lange Kerkdam ernstig afbreuk doet aan zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid ter plaatse, leidt de keuze voor het terugbrengen van de Jagerslaan tot een 30-km-weg tot onevenredigheid.	In het verkeersonderzoek Wassenaar van Royal HaskoningDHV is het effect van de projecten gezamenlijk doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het effect van de maatregelen leidt tot een zeer beperkte toename op de huidige 50 km/u wegen en geen noemenswaardige toename op alle andere wegen mvv de Lange Kerkdam en de van Zuylen van Nijveltstraat. Dit is zoals u ook aangeeft een bewuste keuze gezien de huidige functie van de Lange Kerkdam als belangrijke in- en uitgang van de gemeente gehandhaafd blijft. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
260	Lange Kerkdam	Uit de voorstellen blijkt onvoldoende dat de beoogde doorstroming op de Lange Kerkdam (meer groen geven bij het kruispunt met de N44) zowel op haalbaarheid als op effect hiervan is of wordt onderzocht. Dit onderzoek is essentieel alvorens besluiten te nemen die ertoe leiden dat meer verkeer via de Lange Kerkdam wordt afgewikkeld.	Dit zal onderdeel vormen van de nadere uitwerking van deze maatregel. Als dit onvoldoende resultaat genereert is een heroverweging van nut en noodzaak altijd onderdeel van dit onderzoek. We blijven monitoren op de effecten van de toegepaste maatregelen, zodat kan worden bijgestuurd als dit nodig is.
261	Lange Kerkdam	Bij het uitwerken van de maatregel ‘meer groen geven’ op de Lange Kerkdam is het volgende van belang. Hoewel de inrichting van de voorsorteer vakken op de Lange Kerkdam bij het kruispunt met de N44 goed lijkt te zijn, is het gedrag van automobilisten hinderlijk en belemmerend voor de doorstroming. Zo houdt het verkeer richting Voorschoten veelvuldig het (links- en rechts-) afslaand verkeer naar de N44 op doordat men aansluit in het tweede voorsorteer vak (bezien vanaf het trottoir), terwijl het derde voorsorteer vak (ook in de richting van Voorschoten) dan ongebruikt blijft. Dit probleem is slechts op te lossen indien het ‘meer groen geven’ ook het links afslaand en recht doorgaand verkeer betreft (en dus niet alleen het rechts afslaand verkeer); dit vergt in brede zin een langere periode van ‘meer groen’. Overigens staat de Lange Kerkdam (vooral in de spits) met regelmaat vol tot aan de Prins Marielaan of soms nog verder (tot bijna aan de Prins von Wiedlaan) hetgeen sowieso afbreuk doet aan de verkeersveiligheid; het laten toenemen van de verkeersintensiteit op de Lange Kerkdam is dan ook niet verstandig.	Dank voor deze aanvullende informatie. Wij zullen dit meenemen tijdens de nadere uitwerking van deze maatregel.
262	Poortlaan	Ik heb het Realisatieplan Verkeer gelezen en heb vastgesteld dat dit groot effect op de leefbaarheid, de kwaliteit van mijn woonomgeving en de veiligheid in de buurt heeft. Ik ben woonachtig in de buurt Burgwey. De door het college voorgenomen invoering van 30 km op de Jagerslaan om (sluip)verkeer door de Jagerslaan tegen te gaan en een betere spreiding van het verkeer over Wassenaar te realiseren, heeft grote gevolgen voor de buurt Burgwey. Dit brengt onvermijdelijk een toename van het doorgaande (sluip)verkeer met zich mee door de buurt Burgwey via De Storm – Ridderlaan - Poortlaan of Jonkerlaan naar Prinsenweg en andere doorgaande routes dwars door Wassenaar. Deze voorgenomen maatregel bevestigt namelijk dat het college uit gaat van slechts een doorgaande route van Noord naar Zuid door het dorp nl. over o.a. de Prinsenweg en de Backershagenlaan. De afwaardering van de gehele Jagerslaan naar 30 km leidt onvermijdelijk tot een grote toename van het verkeer vanuit Katwijk over de Prinsenweg en Backershagenlaan met alle uitstralings-gevolgen van dien voor de buurt en in het bijzonder de parallel aan Prinsenweg lopende Poortlaan. Deze straat zal nog intensiever gebruikt worden voor bezoek aan zwembad, sportschool en de Montessorischool. Men zal (nog meer dan nu al het geval!) de drukke Prinsenweg ontwijken en de rechtstreekse verbinding naar deze locaties “binnendoor” kiezen via Gravestraat-Burchtplein-Poortlaan of Hoflaan-Burchtplein-Poortlaan met alle gevolgen voor de veiligheid (in het bijzonder voor veel jonge kinderen en hun ouders en senioren), het geluid en de emissies.	Zie beantwoording zienswijze 9.

		Landelijk is er een trend om voor wegen rond dorpskernen en in binnensteden, ook op doorgaande wegen, 30 km in plaats van 50 km in te voeren. In de gemeenteraad is besloten ook in Wassenaar onderzoek te doen naar de invoering van 30 km. Ik steun dit van harte en pleit ervoor om in geheel Wassenaar 30 km in te voeren, dus ook op de doorgaande wegen, zoals de Prinsenweg en de Backershagenlaan. Daarbij is van belang dat deze maximum snelheid ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt met o.a. snelheidscamera's, zeker op de belangrijke doorgaande wegen, maar ook binnen de wijken (de Poortlaan is soms een racebaan!!), hetgeen mogelijk wordt door een generale invoering van 30 km. Ik zie dit als een van de meest effectieve maatregelen om Wassenaar autoluw te make voor doorgaand (sluip)verkeer en het sluipverkeer integraal te ontmoedigen. Het is helaas niet anders, maar er zullen flinke maatregelen getroffen moeten worden om een dreigend verkeersinfarct in Wassenaar als gevolg van de verwachte toestroom van louter doorgaand verkeer van Valkenhorst en uit de bollenstreek te voorkomen, waardoor het verkeer op alle wegen in het hele dorp ontwricht wordt. De openstelling van de Rijnlandroute is volstrekt onvoldoende om de verwachte forse aanwas van doorgaand (sluip)verkeer te verleiden om de andere beoogde route – die veel omslachtiger is en veel langer duurt via de Utrechtsebaan- naar Den Haag te nemen. Om de effectiviteit van deze 30 km maatregel te onderzoeken lijkt het mij gewenst dat op korte termijn geëxperimenteerd wordt op de Prinsenweg en Backershagenlaan. Aansluitend aan 30 km in het dorp zal de N44 afgewaardeerd moeten worden, zoals eveneens een voornemen is van het college, welk plan recent is gepresenteerd aan minister Harbers van Verkeer en Infrastructuur. Ik steun dit plan van harte. Dit plan moet het verkeer vanuit de richting Amsterdam richting Den Haag ontmoedigen om daarvoor de N44 naar Den Haag te nemen. De combinatie van 30 km en afwaardering N44 in combinatie met aanvullende maatregelen bij het Rozenplein en/of Maaldrift (en op andere plekken, zoals een doseerinstallatie bij de rotonde op de Katwijkseweg bij de Kokshoornlaan) zijn essentieel om de aantrekkelijke parallelroute via Deijlerweg – Prinsenweg- Backershagenlaan - Rust&Vreugd naar de N44 richting Den Haag te voorkomen. Het vorenstaande laat onverlet dat Wassenaarders zelf ook het nodige kunnen en moeten doen om de verkeersdruk te verminderen, maar dat is van geheel andere orde dan het doorgaande (sluip)verkeer door Wassenaar.	
263	Jagerslaan	Naar aanleiding van het Realisatieplan Verkeer Wassenaar sturen wij u hierbij onze reactie. Wij hebben onze buurtbewoners uitgenodigd hun reactie te geven. Deze hebben wij gebundeld en treft u hierbij aan. Bijgevoegd: - Onze inleidende brief - Reactie ahv Raadsbesluit - een brief aan de wethouder d.d. 30 januari 2022 - Input Buurtbewoners Wildrust/Jagerslaan - Ongelukken rapport Jagerslaan	Wij hebben uw documenten in goede orde ontvangen en toegevoegd aan deze nota via bijlage 1. Het ongelukken rapport bevat privacy gevoelige informatie en is om die reden niet toegevoegd aan dit document. Wel is dit desgewenst opvraagbaar bij de gemeente. Inhoudelijk hebben we kennis genomen van de documenten. In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
264	Algemeen	Bijgaand treft u aan de zienswijze van de Vereniging van Vrienden van Wassenaar op het Realisatieplan Verkeer	Wij hebben uw documenten in goede orde ontvangen en toegevoegd aan deze nota via bijlage 2. De door u ingediende zienswijze bestaat uit drie onderdelen: 1. Prioriteiten: Wat NU aan te pakken De projecten die door u worden benoemd betreffen voornamelijk projecten waarbij samenwerking met andere partijen dan de gemeente zelf van groot belang is. Dergelijke projecten kennen vaak een langere doorlooptijd en zullen worden opgestart als deze projecten ook worden vastgesteld binnen het realisatieplan. Gelet op de complexiteit van de meeste projecten is effect op de hele

			korte termijn lastig realiseerbaar en streeft de gemeente naar goede oplossingen die op de langere termijn daadwerkelijk een positief effect hebben op de verkeersafwikkeling en kunnen rekenen op draagvlak van onze partners. 2. Inhoudelijke opmerkingen Deze drie opmerkingen zullen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de projecten. 3. Commentaar op de 30 km optie In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt.
265	Van Zuylen van nijveltstraat	Zie bijlage, Met vriendelijke groet	Wij hebben uw document in goede orde ontvangen en toegevoegd aan deze nota via bijlage 3. Voor de beantwoording van uw zienswijze: In het coalitieakkoord is opgenomen dat op de meeste wegen een maximum snelheid van 30 km/h wordt ingevoerd. Het verkeersplan en het realisatieplan wordt geactualiseerd waarin het nieuwe coalitieakkoord is verwerkt. In het verkeersonderzoek Wassenaar van Royal HaskoningDHV is het effect van de projecten gezamenlijk doorgerekend in het verkeersmodel. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het effect van de maatregelen leidt tot een zeer beperkte toename op de huidige 50 km/u wegen en geen noemenswaardige toename op alle andere wegen muv de Lange Kerkdam en de van Zuylen van Nijveltstraat.