

**Schriftelijke vragen aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Westland in het kader van artikel 42 van het Reglement van Orde inzake nieuwe geluidnormering met bijbehorend opstellen van een nieuw nauwkeuriger verkeersmodel**

Wateringen, 7 februari 2022

Geacht College,

CDA Westland heeft al regelmatig gerefereerd aan het feit dat er een nieuwe wet aan zit te komen welke gemeenten en andere overheden verplicht om een maatregel-afweging, zoals een geluidwerende voorziening, te maken als de geluidbelasting op een weg autonoom met meer dan anderhalve decibel toeneemt. Die wet is er nu sinds dit jaar voor alle wegen met een verkeersintensiteit vanaf 4500 voertuigen, en vanaf het jaar 2026 zelfs vanaf 1000 voertuigen. Het is daarom een verplichting geworden voor gemeenten om de geluidbelasting te monitoren en periodiek te toetsen aan een basisjaar, de Basis Geluidemissie (BGE). Zie bijgaand artikel: [Geluid gaat niet stilletjes aan de verkeerskundige voorbij | Verkeerskunde](#)

Voor berekeningen rondom geluid is verkeersintensiteit de belangrijkste input. Daarvoor zijn goede en precieze verkeerscijfers nodig. Die kunnen verkregen worden door tellingen van het aantal voertuigen op wegen en/of aanvullend daaruit voortkomend een verkeersmodel. Voor de BGE is zelfs data op wijkniveau noodzakelijk. Geluidsdeskundigen hebben meer en preciezere data nodig dan verkeersdeskundigen, die vooral na moeten gaan of de weg de verkeersintensiteit m.b.t. het aantal voertuigen aan kan zonder nadere voorwaarden of uitkomsten. Het is dan ook niet meer zo dat er zomaar een setje verkeerscijfers eenmalig aangeleverd kan worden, waaruit voor jaren daarna een verkeersmodel berekend wordt; nee je hebt nu een periodieke monitoring nodig in combinatie met een sterke methodiek.

Er wordt dan ook aangeraden dat gemeenten een nieuwe uniforme en complete registratie van verkeersintensiteiten voor het basisjaar voor de BGE vastlegt. In daarop volgende jaren wordt er dan aan dit basisjaar gerefereerd. Indien geen goed basisjaar is vastgelegd is de kans aanwezig dat er verschillen ontstaan waardoor de gemeente een verkeerde beslissing neemt: ofwel men neemt dan geen maatregel(en) terwijl die in de praktijk eigenlijk wel vereist zijn (er is een te hoge intensiteit in het basisjaar vastgelegd), ofwel men neemt onterecht, maar wel wettelijk verplicht, maatregelen omdat er een te lage werkelijke intensiteit is vastgelegd in het basisjaar en een nieuwe telling een duidelijk hogere intensiteit geeft. Al met al kan dit verschil ook consequenties hebben voor de gemeentelijk financiën.

Nu hebben wij sterk het idee dat het nu gebruikte verkeersmodel in Westland (te) grote fouten bevat (afwijkingen van de tellingen), waaruit de gemeente vervolgens ook nog eens verkeerde conclusies getrokken heeft. Wij hebben die fouten al eerder geuit m.b.t. een aantal bevindingen rond de Ambachtsweg en Wateringen Noord (o.a. dubbeltelling auto's). Zie voor verdere uitleg hierover: bijlage 1.

Al met al zijn wij van mening dat de nieuwe verplichting m.b.t. geluidbelasting op het juiste moment voor Westland komt om een geheel nieuw waarheidsgetrouw verkeersmodel, gebaseerd op actuele daadwerkelijke tellingen, op te stellen.

Een nieuw verkeersmodel kan echter nog meer uitkomsten en adviezen geven. Wij denken dan vooral aan een toets voor het optimaal behalen van klimaatdoelen in relatie met milieubelastende uitlaatstoffen van motorvoertuigen, het beter spreiden van het verkeer in woonwijken waardoor te hoge geluidbelasting op één ontsluitingsroute voorkomen kan worden (en daarmee het moeten nemen van maatregelen tegen toegenomen geluidbelasting), en het efficiënt inrichten van OV. Op basis daarvan kunnen afwegingen gemaakt worden voor wijkontsluitingen, nieuwe wijk- en/of dorp overstijgende verbindingen en het behalen van klimaatdoelstellingen m.b.t. de uitstoot van milieubelastende stoffen. Voor een nadere uitleg over de gedachtegang achter deze aspecten: zie ook bijlage 2.

Wij hadden deze materie ook willen inbrengen in een bespreking van de commissie Ruimte van 8 februari over de geplande doorgaande route in Wateringen Noord, die nu ook als alternatief zou moeten gelden voor de Ambachtsweg. Wij refereren hier aan uw memo m.b.t. parkeerregulering en tweezijdige ontsluiting Wateringen Noord. Het onderwerp staat echter niet (meer) op de agenda. Daarom in het kort onze volgende constatering, ook als voorbeeld ter verduidelijking in het kader van onze vragen m.b.t. het verkeersmodel:

- Voor de nieuwe woonwijk zelf is dit een goede en gewenste oplossing.
- Om als alternatief te dienen voor de Ambachtsweg in de functie, die daaraan gekoppeld is (snelle ontsluitingsweg van Wateringen naar Den Haag Zuid/West), is de weg 600-700 meter langer dan wat beoogd was in de motie van 10 november 2020 (een rondweg zo dicht mogelijk uitkomend bij het begin- en eindpunt van de Ambachtsweg). De nu geplande toegang bij de Harry Hoekstraat tot die weg is namelijk te ver verwijderd voor een doorgaande route vanuit het centrum van Wateringen. Ofwel een omweg en dus meer milieubelastend dan de Ambachtsweg nu.
- De voorgestelde weg gaat door het hart van de nieuwe woonwijk en is 600-700 langer, ofwel meer bewoners hebben (over)last van de doorgaande weg dan een korter gedachte route uit de motie welke ook nog aan één kant omgeven is door een bedrijventerrein. Op deze wijze wordt al gelijk een zelfde klacht gecreëerd als wat bewoners van de Ambachtsweg nu ervaren.
- Voor de optie om buslijn 21 vanuit Den Haag naar Wateringen te brengen wordt al gelijk een omweg van 600-700 meter als handicap aangebracht, ofwel ook een langere reistijd.
- In visie Wateringen was het aantal daadwerkelijk getelde auto's gemiddeld 4500, in de modelberekening van die visie 9000 (dubbeltelling), in het model van OBP Wateringen Noord 10.000, in juli 2021 (conclusie over proefafsluiting) 7.500 en in deze nieuwe memo weer 12.000. Nog afgezien van deze steeds afwijkende onverklaarbare aantallen moet dan toch ook duidelijk zijn dat er in het geval van 12.000 verwachte motorvoertuigen over de Ambachtsweg het alternatief voor de Ambachtsweg toch gelijk goed en toekomstgericht met zo min mogelijk overlast aangelegd moet worden? Met een nieuw verkeersmodel hopen wij dat deze conclusie ook getrokken zal worden en dat dit uiteindelijk toekomstgericht meer oplevert dan het nu financieel zou kosten.

Daarom de volgende vragen:

1. Bent u bekend dat er een nieuwe verplichting is voor gemeenten om vanaf heden ook geluidbelasting te monitoren met als mogelijke consequentie dat de gemeente verplicht wordt bij een autonome groei van de geluidbelasting met meer dan 1 ½ decibel maatregel-afwegingen te maken?

2. Hoe gaat de gemeente de nieuwe verplichting om geluidnormen te monitoren uitvoeren?
3. Waarom blijft de gemeente fouten maken in de verkeersmodellen, terwijl onze fractie de gemeente meerdere malen gewezen heeft op de fouten m.b.t. Visie wateringen, Ambachtsweg en Voorontwerp Wateringen Noord? (zie daarvoor de bijlage met de voorbeelden)
4. Bent u het (dan ook) met ons eens dat ook vanwege die nieuwe verplichting een geheel nieuw verkeersmodel opgesteld moet worden met actuele tellingen die vervolgens als basis zal dienen voor het goed monitoren van de geluidbelasting in vervolgjaren?
5. Bent u het met ons eens dat verkeer een deel is van het probleem en de oplossing m.b.t. het behalen van klimaatdoelen en dat de gemeente daar dan ook consequent naar moet handelen, zoals zij dat ook doet met het project connected transport (zie bijlage 2)?
6. Waarom gebruikt de gemeente nog de oude wijze van beoordelen waarbij alleen conclusies getrokken worden of de verkeersintensiteit van een weg past bij de inrichting van de weg (wegcapaciteit), in plaats van conclusies en adviezen, die getrokken kunnen worden op het gebied van het bereiken van de klimaatdoelen (uitstoot milieubelastende stoffen, efficiënt OV, (auto)rittijden, e.d.) en andere overlast gevende aspecten?

Wij zien uw antwoord graag binnen de daarvoor gestelde termijn tegemoet.

Namens de fractie van CDA Westland,

Jan van Rossum

## Bijlage 1: Geconstateerde fouten in gehanteerde verkeersmodellen:

### Dubbeltelling in het verkeersonderzoek bij Visie Wateringen van het aantal auto's op de Ambachtsweg.

In de eerste afbeelding wordt het aantal motorvoertuigen afgebeeld die per weekdag en per uur daadwerkelijk geteld zijn op de Ambachtsweg vlak bij de gemeentegrens met Den Haag in een totaaloptelling van zowel in- als uitgaand verkeer.

Het totaal is 27.464 motorvoertuigen in een week (bijna 4000 gemiddeld over alle weekdays). Deze telling stemt overeen met een telling die bewoners van de Ambachtsweg zelf gehouden hebben m.b.t. het aantal auto's.

### Stromen

Naar	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Eindtotaal	
maandag	9	7	2	6	8	22	64	140	226	328	455	601	780	1013	1319	1754	2371	3196	4341	5816	7700	10023	13119	17165	22480	31139
dinsdag	11	9	7	8	9	45	77	417	427	227	237	234	211	242	302	377	413	426	292	294	186	115	73	44		4583
woensdag	21	8	11	9	7	41	129	285	394	262	204	247	288	200	147	475	653	391	329	227	154	104	88	44		4718
donderdag	39	8	3	9	15	47	128	286	450	295	222	217	245	270	290	328	376	436	319	250	147	93	87	53		4523
vrijdag	15	12	7	6	9	43	121	238	378	257	234	215	245	283	342	342	326	313	253	272	145	82	80	71		4291
zaterdag	35	24	15	4	8	10	30	61	125	264	280	317	310	339	362	280	264	244	212	200	117	75	72	70		3730
zondag	57	28	24	7	4	8	21	30	52	164	139	209	233	242	243	220	189	163	126	121	91	48	41	16		2480

Deze totaalstelling is vervolgens geëxtrapoleerd in het verkeersmodel voor overig Wateringen voor zowel het inkomend verkeer als het uitgaand verkeer. Dus in plaats van per dag de helft van de totaalstelling (zijnde 1240 - 2300 auto's die Wateringen ingaan en 1240 - 2300 auto's Wateringen uitgaan via de Ambachtsweg) ging het verkeersmodel uit van de totaalstelling 2480-4718 apart in beide richtingen, conform de telling dus uit de stromenonderzoek. Dat betekende dus dat in de visie, en daarmee ook het besluit om de Ambachtsweg af te sluiten, gerekend is met een dubbeltelling dat zich vertaalde op 4960 (op zondag) tot 9436 (op woensdag) auto's per dag op de Ambachtsweg.

### 2.3.2 Locatie B

<i>In</i>			<i>Uit</i>		
Weekdag	A	B	Weekdag	A	B
maandag	379	3.139	maandag	328	2.573
dinsdag	474	4.583	dinsdag	438	4.210
woensdag	454	4.718	woensdag	516	4.524
donderdag	475	4.523	donderdag	509	4.580
vrijdag	537	4.291	vrijdag	532	4.625
zaterdag	495	3.730	zaterdag	483	3.960
zondag	248	2.480	zondag	371	2.992
<b>Eindtotaal</b>	<b>3.062</b>	<b>27.464</b>	<b>Eindtotaal</b>	<b>3.177</b>	<b>27.464</b>

Ook op de vrijdag is het uitgaand verkeer zelfs hoger (4625) dan de totaaltelling bij de stromentelling (4291)!

In de laatste memo van het college inzake parkeerregeling en ontsluiting Wateringen Noord 22-0009397 lijkt het er nog steeds op dat deze dubbeltelling gehanteerd wordt. Anders kan het nooit zijn dat de verwachting in 2030 ineens 12.000 auto's op de Ambachtsweg is, terwijl deze bij Visie Wateringen (2018, nog voor de corona-pandemie) daadwerkelijk geteld gemiddeld over alle weekdays nog geen 4000 per weekday was:

**Uit verkeersintensiteitsprojecties voor 2030 blijkt dat wanneer de Ambachtsweg open blijft, er 12.000 auto's verwacht worden op de Ambachtsweg** en circa 2100 op de nieuwe doorgaande weg. Wanneer de Ambachtsweg gesloten is zullen er naar verwachting 6300 auto's van de nieuwe weg door de wijk gebruik maken. De capaciteit van deze weg (een gebiedsontsluitingsweg) is ruim voldoende voor de afwikkeling van deze aantallen voertuigen en bussen.

Deze laatste passage geeft ook aan waarop de huidige verkeersmodellen geconcludeerd wordt, te weten "kan de weg de hoeveelheid auto's aan" (capaciteit).

### **Onwaarschijnlijk verschil in verkeersmodellen memo "Ambachtsweg Proef conclusie Kaarten Vergelijking Ambachtsweg knip\_Actueel23072021", september 2021.**

In de conclusie memo voor de afsluiting van de Ambachtsweg worden situaties gemodelleerd van de Ambachtsweg met en zonder knip. Deels heeft daarbij ook een telling plaatsgevonden in september 2021 onder coronabeperking waarbij de Ambachtsweg was afgesloten (met knip dus). De nulmeting ontbrak, maar daar kon op teruggegrepen worden op een telling bij Visie Wateringen in oktober 2018, zonder coronabeperkingen dus.

Op de Poeldijkseweg zijn daardoor wel de daadwerkelijk gehouden tellingen beschikbaar van voor en na de knip:

Telling oktober 2018: 7.500 auto's

Telling juni 2021: 10.480 auto's

Deze telling klopt ook met de beleving van bewoners in Wateringen: het is drukker geworden op de Poeldijkseweg.

Het memo en de gehanteerde conclusie dat de proef geslaagd is om de Ambachtsweg af te sluiten baseert zich op modelberekeningen in situaties met en zonder knip:

Modelberekening zonder knip: 12.250

Modelberekening met knip: 11.000

Een onbegrijpelijke vergelijking, juist omdat de situatie met knip vereist dat mensen een omweg moeten maken via Poeldijkseweg of Noordweg om richting Den Haag te gaan. Ofwel een situatie met knip zou juist (veel) meer auto's moeten tellen. Zoals dus de daadwerkelijk gehouden tellingen ook uitwijzen.

## **Bijlage 2: Nadere onderbouwing van aspecten die spelen inzake te behalen klimaatdoelen m.b.t. mobiliteit**

- **Wijkontsluitingen.** In de meeste nieuwbouwwijken van de laatste jaren is in de regel maar één ontsluitingsweg aangebracht. Gevolg is ook dat daarom veel auto's een omweg moeten maken om op de plaats van bestemming te komen. Ofwel, men kan niet de kortere route rijden die er wel zou zijn met meer ontsluitingen. Dat kan niet anders dan tot de conclusie leiden dat er meer autokilometers zowel binnen als buiten de wijk in totaliteit (alle bewoners in de wijk bij elkaar opgeteld) gereden wordt. CDA Westland heeft hier altijd van gezegd dat daardoor ook onnodig mensen in andere woonwijken en langs andere wegen overlast ondervinden van extra auto's die daar met een andere oplossing niet gereden zouden hebben. Extra autokilometers in totaliteit betekent ook meer uitstoot van milieubelastende stoffen als CO<sub>2</sub> en stikstof. Om klimaatdoelen te halen een niet onbelangrijke weging die (nu ook) gedaan moet worden. Dit argument hebben wij ook gebruikt in de materie "Ambachtsweg".  
Tenslotte kunnen meerdere ontsluitingen ook tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit op de wijk-ontsluitingsroutes onder de 4500 en vanaf 2026 onder 1000 voertuigen kunnen blijven waardoor ook in latere jaren geen geluid reducerende maatregelen genomen hoeven te worden. Bij een grote wijk met één ontsluiting is de kans groter dat er op den duur wel maatregelen (en dus kosten) genomen moeten worden vanwege een te hoog toegenomen verkeersintensiteit op die ontsluitingsroute.
- Ook bij **nieuwe wijk- en dorp overstijgende verbindingen**, zoals een door CDA gedachte rondweg om de Ambachtsweg als een logisch en snelle ontsluiting van Wateringen naar Den Haag Zuid/West, zou het verkeersmodel een advies moeten afgeven over de route. Daarbij moeten vragen beantwoord kunnen worden als "hoe past (een plan voor) een weg het best in de klimaatdoelstellingen m.b.t. milieubelastende uitlaatgassen?", "Hoe een route te krijgen met zo min mogelijk aanwonenden?", en "Hoe kunnen automobilisten zo snel mogelijk Wateringen in en uit via een zo kort mogelijke en centraal liggende route?".
- De **geloofwaardigheid van Westland** op het gebied van vastgestelde en reeds behaalde klimaatdoelstellingen speelt ook een rol. In een presentatie bij de adviescommissie Vervoerautoriteit MRDH heeft Westland de regiogemeenten laten zien dat zij al een heel eind op weg is om uitstoot van milieubelastende stoffen te beperken. Dat gebeurt via connected transport voor vrachtwagens waarbij 10-15% aan brandstof, en daarmee aan uitstoot van o.a. CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, bespaard wordt. Zie ook de bijlage wat dit inhoudt. Het bevreemd dan echter dat de Ambachtsweg afgesloten werd waarbij op voorhand bekend was dat veel auto's daardoor moeten omrijden via file veroorzakende kruispunten. Met als resultaat ook meer uitstoot van milieubelastende stoffen. De winst voor het klimaat via connected transport wordt zo weer (meer dan) te niet gedaan! Zie onderstaande afbeelding voor meer uitleg.  
CDA Westland zou daarom ook graag dit klimaatelement meegenomen willen zien in adviezen die het verkeersmodel afgeeft bij het plannen van een nieuwe weg of route.



- Het verkeersmodel zou tenslotte ook moeten voorzien in een advies over de consequentie in tijd en spreiding bij te bepalen OV routes. Voor goed toekomstgericht OV moet die zo kort mogelijk in tijd zijn, maar ook een zo'n groot mogelijk gebied bedienen met zo min mogelijk overlappingsen.  
Wij begrijpen uit een notitie over de aanpassingen van de Herenstraat dat een laatste 250 meter van de Herenstraat niet omgezet kan worden naar een 30 km zone omdat dit vertraging betekent voor het OV. Op zichzelf een logische gedachte. Dan bevreemdt het wel weer dat er voor Wateringen Noord een nieuwe OV verbinding wordt voorgesteld in een route die bijna 700 meter langer is dan noodzakelijk in een route van Den Haag Zuid/West naar het centrum van Wateringen, en bovendien deels parallel loopt naast buslijnen op de Erasmusweg. Juist nu bij de aanleg van nieuwe OV verbindingen zou nagedacht moeten worden hoe die zo logisch mogelijk aangelegd kan worden om zo veel mogelijk mensen snel te kunnen bedienen. Ofwel de overstap van auto naar OV zo makkelijk mogelijk te maken.  
Dat advies zou het verkeersmodel ook moeten kunnen geven.

## Gemeente Westland

CO<sub>2</sub>-effecten gemeentelijke maatregelen Regionaal Maatregelenpakket Programma Duurzame Mobiliteit

### Voorbeeld van duurzame mobiliteit

#### *Connected Transport*

Als korte termijn maatregel zet de gemeente Westland samen met de Provincie Zuid Holland en Bereikbaar Haaglanden en Rijnland in op het beter laten doorstromen van het verkeer waaronder het agro logistieke verkeer (vrachtwagenpercentage ca 20-30%). Door dit zo goed mogelijk constant door te laten rijden en stoppen en optrekken zoveel mogelijk te voorkomen, kan 10-15% aan brandstof worden bespaard. Dit scheelt direct uitstoot waaronder CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Tevens ontstaat voor de vervoerders een kostenbesparing, wordt minder geluid geproduceerd en wordt de verkeersveiligheid bevorderd.

De vrachtwagens van de deelnemende vervoerders zijn voorzien van connected technologie en software om communicatie met de iVRI's mogelijk te maken. Vrachtwagenchauffeurs kunnen prioriteit aanvragen via hun boordcomputer of app (op telefoon) en de iVRI's detecteert vervolgens de naderende vrachtwagen en kan prioriteit geven. Bij 31 slimme verkeerslichten (iVRI's) in het Westland kunnen deelnemende transporteurs inmiddels prioriteit aanvragen. De verkeerslichten staan op N-wegen met veel vrachtverkeer waaronder de N211, N213 en N222. Begin 2021 komen er in het Westland nog 9 iVRI's bij. Aanmelden voor connected rijden kan bij de logistiek makelaar Bereikbaar Haaglanden & Rijnland.

