

Commissie bezwaarschriften Gemeente Wassenaar

Z/26/108977/493756 (en andere)

ADVIES

Aan

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wassenaar

Betreft

de bezwaarschriften* ingediend tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 23 februari 2026. Bij dit besluit heeft het college besloten op een aantal wegen binnen de gemeente Wassenaar de maximumsnelheid van 30 km/uur in te voeren door het plaatsen van de 30km/uur verkeersborden en het verwijderen van de verkeersborden waarop een andere snelheid stond aangegeven.

*Verwezen wordt naar de bijlage met gegevens van de bezwaarmakers.

Hoorzitting

Op 13 mei 2026 zijn de bezwaren behandeld op een hoorzitting door de Commissie bezwaarschriften.

Commissie

de heer mr. M.R. Plug (voorzitter)
mevrouw mr.drs. B. Krot (lid)
mevrouw mr. M.M. Mercelina (lid)

mevrouw mr. I.L. Schretlen (secretaris)

Inleiding

In 2024 en 2025 heeft in Wassenaar een Burgerberaad Verkeer plaatsgevonden.

Op 30 oktober 2025 heeft RoyalHaskoningDHV op verzoek van de gemeente Wassenaar het rapport 'Wegencategorisering gemeente Wassenaar 2025' opgesteld.

Op 17 december 2025 heeft de gemeenteraad een Wegencategoriseringsplan vastgesteld, waarin een aantal wegen in Wassenaar zijn gecategoriseerd als GOW30. Op dezelfde dag heeft er tevens een rectificatie van het raadsbesluit plaatsgevonden.

Op 23 februari 2026 heeft het college een 'verkeersbesluit dorpsbrede aanpak 30km/uur gebiedsontsluitingswegen (GOW30) in Wassenaar' genomen.

Het verkeersbesluit is bekend gemaakt in het Gemeenteblad van 26 februari 2026 (nummer 87966). Op 30 maart 2026 (Gemeenteblad nummer 148112) vond een rectificatie-publicatie plaats en zijn aan het besluit de figuren 1 en 2 toegevoegd, waarnaar in het verkeersbesluit wordt verwezen.

Namens het college heeft mevrouw mr. C.H. Norde van La Gro Advocaten in Den Haag op 29 april 2026 in een verweerschrift een reactie gegeven op de bezwaren.

Op 13 mei 2026 zijn de bezwaren tijdens een hoorzitting behandeld door de Commissie. Bij de hoorzitting was een aantal bezwaarmakers* aanwezig. Namens het college waren bij de hoorzitting aanwezig de gemachtigde, mevrouw mr. C.H. Norde, de heer T.J. van Etten, verkeerskundige van de gemeente, en de heer mr. A. van der Meer, juridisch adviseur bij de gemeente.

Juridisch kader

- Algemene wet bestuursrecht (Awb)
- Wegenverkeerswet (WVW)
- Besluit administratieve bepalingen Wegverkeer (BABW)

Bestreden besluit, bezwaar en toelichting

Voor het bestreden besluit, het bezwaar daartegen en de reactie op het bezwaar wordt verwezen naar een bijlage bij dit advies**.

Overwegingen

De commissie ziet zich voor de vraag gesteld of het college terecht en op de juiste gronden tot het bestreden verkeersbesluit van 23 februari 2026 is gekomen. Op die vraag zal de commissie hieronder nader ingaan.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van bezwaarmakers overweegt de commissie eerst als volgt.

Ontvankelijkheid

Het college heeft in het verweerschrift aangegeven dat bezwaarmakers in hun bezwaar niet-ontvankelijk zijn, omdat zij geen rechtstreeks, individueel onderscheidend belang bij het bestreden verkeersbesluit hebben. De omstandigheid dat een persoon regelmatig gebruik maakt van het weggedeelte waarop het verkeersbesluit ziet, is volgens het college onvoldoende om aan te nemen dat zijn belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere bewoners en weggebruikers. Volgens het college wonen bezwaarmakers niet direct aan wegen die voorheen GOW50 waren en door het verkeersbesluit GOW30 zijn geworden.

De commissie kan het college in dit standpunt niet volgen. Tijdens de zitting is door een aantal van de aanwezige bezwaarmakers aangegeven dat zij wonen in of aan straten, die grenzen aan de beoogde GOW30-wegen. Zij ondervinden door

het verkeersbesluit om die reden naar het oordeel van de commissie gevolgen van enige betekenis. De beoogde GOW30-wegen maken daarnaast deel uit van de route die wordt gebruikt door nood- en hulpdiensten. Bezwaarmakers hebben aangegeven zich zorgen te maken over de aanrijd- en opkomsttijden van deze hulpdiensten. Uit het verkeersadvies van RoyalHaskoningDHV van 30 oktober 2025 volgt dat het behoud van de aanrijd- en opkomsttijden voor nood- en hulpdiensten onderdeel uitmaakt van het beoordelingskader. Ook de richtlijn van de CROW (zie hieronder) gaat van dit uitgangspunt uit.

Voor wat betreft andere bezwaarmakers die niet wonen nabij GOW50-wegen die worden omgezet naar GOW30-wegen overweegt de commissie het volgende. De commissie kan het standpunt van het college ten aanzien van de overige bezwaarmakers volgen dat het enkele gebruik van deze wegen onvoldoende is om aan te nemen dat hun belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere bewoners en weggebruikers. De omstandigheid dat veel omwonenden een petitie hebben ondertekend, maakt dat niet anders. Door het college is niet aangegeven welke bezwaarmakers dit zou betreffen. De commissie laat het aan het college over hier desgewenst in de beslissing op bezwaar aandacht aan te besteden.

Dit maakt dat in elk geval een deel van de bezwaarmakers naar het oordeel van de commissie een rechtstreeks en onderscheidend belang heeft bij het bestreden besluit en daarvan gevolgen van enige betekenis kan ondervinden.

De commissie zal het college dan ook adviseren deze bezwaarmakers ontvankelijk te verklaren in hun bezwaar. Dat betekent dat de commissie een inhoudelijk advies zal geven over de bezwaren.

Verder inhoudelijk

De commissie merkt allereerst op dat een aantal naar haar mening relevante, op de zaak betrekking hebbende documenten, ontbreekt bij de stukken. De commissie doelt hier onder meer op het raadsbesluit van 17 december 2025, waarbij het Wegencategoringsplan 2025 door de raad is vastgesteld, en de daarbij behorende stukken. In dit geval kan worden geconstateerd dat het gaat om openbare stukken. Daardoor heeft de commissie deze stukken kunnen betrekken bij haar advies. Omdat sommige stukken van de raadsvergadering gerectificeerd zijn, verdient dit toch aandacht en verzoekt de commissie het college haar voortaan beter en vollediger te informeren.

De commissie overweegt ten aanzien van het bestreden besluit als volgt.

Wegennet Wassenaar

Het wegennet binnen de bebouwde kom in de gemeente Wassenaar bestaat uit erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). ETW's hebben een verblijfsfunctie, er is een menging van verkeerssoorten, en de maximumsnelheid bedraagt 30km/uur. GOW's hebben een verkeersfunctie, er is een

scheiding van verkeerssoorten, en de maximumsnelheid bedraagt 50km/uur. Op bepaalde GOW50-wegen geldt een adviessnelheid lager dan 50km/uur.

CROW-richtlijn – Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30

De commissie heeft kennisgenomen van het Eindrapport van de CROW van april 2023. In dit rapport is aangegeven dat het uitgangspunt is dat de drie wegtypen (ETW30, GOW50 en GOW30) veilig zijn ingericht en voldoende onderscheidend zijn in verband met de herkenbaarheid van de weggebruikers. Het is van belang dat binnen de bebouwde kom voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, veilige 50km/uur-wegen aanwezig zijn, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen, bijvoorbeeld in verband met de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Het afwegingskader om van een GOW50-weg een GOW30-weg te maken is ingegeven door (a) de omgeving (school, leefbaarheid, oversteekbaarheid) en (b) de onmogelijkheid voor een andere wijze van inrichting (fietspad/parallelweg, rijrichting-scheiding). Bij een GOW30-weg is sprake van doorstroming in de lengterichting (anders dan bij ETW30). Een GOW30 moet zodanig zijn ingericht dat de toegestane maximumsnelheid van 30km/uur geloofwaardig is, gezien de aard van de weg en de omgeving. GOW30 wordt toegepast op bestaande wegen en is een blijvende weginrichting. Een GOW30 heeft fietsvoorzieningen (voldoende brede fietsstroken of vrijliggende fietspaden).

Om de snelheid te verlagen volstaat niet alleen het plaatsen van 30km/uur-borden, maar moeten forse ingrepen in de inrichting van de weg worden gedaan om deze verlaagde snelheid geloofwaardig te maken.

In het Eindrapport wordt een aantal voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 voorgesteld, waaraan de GOW30-wegen moeten voldoen:

- een afwijkend wegprofiel (asfalt/klinkerverharding) of afwijkende kleur of textuur asfalt;
- geen fysieke of juridische rijrichtingscheiding (obstakel of (on)onderbroken asstreep) ontbreekt (tenzij er een brede middenberm aanwezig is, waardoor de wegen worden gescheiden);
- geen lengtemarkering anders dan voor fietsstroken en vergevingsgezinde trottoirbanden direct langs rijbaan en fietsstrook (hierdoor lijkt de weg visueel smaller);
- lage lichtmasten;
- snelheidsremmer of attentieverhoging bij oversteekplaatsen;
- OV-halte op de rijbaan;
- parkeren op de rijbaan is niet toegestaan;
- verticale snelheidsremmers op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen;
- geen lang onderbroken beeld van de rijbaan tussen kruispunten en/of oversteekplaatsen (primair blikveld op rijbaan onderbreken door afwijkende verharding en/of kleur van het wegdek);

- afwisselend beeld weggant (secundair blikveld) verlaagt de snelheid;
- aandacht voor doorstroming hulpdiensten (half verharde berm).

Beoordelingskader

Volgens vaste rechtspraak komt het college bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV genoemde begrippen. Nadat het college heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij mogen de voor belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Daarnaast geldt dat het bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de daaraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV, worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. De commissie baseert haar standpunt daarbij onder meer op de uitspraak van de Afdeling van 26 januari 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:257).

Grondslag verkeersbesluit

De commissie leest in het verkeersbesluit dat dit besluit is ingegeven door het raadsbesluit van 17 december 2025 (het Wegencategoriseringsplan). De commissie merkt op dat het college het Wegencategoriseringsplan zoals dat is vastgesteld en gerectificeerd niet duidelijk en overzichtelijk aan de commissie heeft overgelegd.

Wegencategoriseringsplan Wassenaar 2025

De commissie heeft op de website van de gemeente Wassenaar de raadsinformatie teruggevonden. Er is sprake van een raadsbesluit van 17 december 2025 dat is ondertekend en een digitaal gerectificeerd raadsbesluit van 17 december 2025.

Raadsbesluit 17 december 2025

Op de website van de gemeente is een koppeling te vinden naar de raadsvergadering van 17 december 2025, waarbij de gemeenteraad het Wegencategoriseringsplan heeft aangenomen, en de bij die vergadering behorende stukken. Het ondertekende raadsbesluit is gedateerd op 16 december 2025. Dat is een kennelijke fout die is ontstaan vanwege het uitlopen van de raadsvergadering van 16 december 2025 naar 17 december 2025.

Combinatie snelheidslimiet 30 km/uur met aanpassing weginrichting

De commissie constateert dat de beoogde verkeersmaatregel een combinatie betreft van een snelheidslimiet van 30km/uur met aanpassing van de inrichting van de weg. In dit geval heeft het college ervoor gekozen om eerst de verkeersborden met 30km/uur te plaatsen en daarna – op termijn – de weginrichting aan te passen. Door bezwaarmakers is naar voren gebracht dat het

plaatsen van verkeersborden en het (gefaseerd) aanpassen van de weginrichting kan leiden tot onduidelijke of onveilige situaties. In het bestreden besluit is niet gemotiveerd waarom het college onder die omstandigheden niet heeft gekozen voor een gefaseerde invoering van de maatregel, waarbij de invoering van de maximumsnelheid beter wordt gekoppeld aan de feitelijke inrichting van de weg. Dat klemt te meer nu uit de stukken voortvloeit dat er niet zal worden gehandhaafd, zolang de weg niet feitelijk is aangepast aan de verlaagde snelheid. De commissie overweegt dat niet handhaven niet bijdraagt aan een gedragsverandering om de snelheid aan te passen. Dit wordt onderschreven door het door het college ingewonnen advies van de politie.

Het college heeft ter zitting toegelicht dat de nood- en hulpdiensten zich, na nader overleg, kunnen vinden in het verkeersbesluit. Daarvan zijn echter geen stukken in het dossier terug te vinden. De commissie adviseert het college dit nader te verduidelijken in de beslissing op bezwaar, opdat het besluit op een kenbare wijze is gemotiveerd.

Verkeersaders, assenstelstel

Uit bovengenoemde stukken maakt de commissie op dat het college, in navolging van het raadsbesluit, ervoor gekozen heeft om de verkeersader die door Wassenaar heenloopt in noord-zuid richting parallel aan de N44, deels te laten bestaan uit GOW50-wegen en deels om te zetten naar GOW30-wegen. Deze route wordt gebruikt voor busvervoer en voor de nood-en hulpdiensten.

Een kenbare keuze per specifieke weg voor de aanduiding GOW50 of GOW30 ontbreekt in het verkeersbesluit. In het gerectificeerde verkeersbesluit zijn twee figuren opgenomen waarop de locaties van de te verwijderen en de te plaatsen verkeersborden zijn aangeduid. Deze figuren zijn echter niet goed te begrijpen vanwege de schaal waarop deze in het verkeersbesluit zijn opgenomen. In het raadsbesluit van 17 december 2025 zijn de wegen die zijn aangepast naar GOW30 wel specifiek met naam aangeduid. Het verdient aanbeveling om in het op bezwaar te nemen besluit beter inzichtelijk te maken welke wegen exact worden aangepast. Daarmee is ook te controleren of het bestreden besluit overeenkomt met het raadsbesluit waarbij het wegencategoriseringsplan is vastgesteld.

Beoordeling van het verkeersbesluit

De commissie moet beoordelen of het verkeersbesluit van 23 februari 2026 op juiste gronden genomen is. Dit is naar het oordeel van de commissie het geval, al zal het college in het op bezwaar te nemen besluit de nodige aandacht moeten besteden aan de motivering daarvan.

Aan het verkeersbesluit ligt ten grondslag het Wegencategoriseringsplan, zoals dat door de raad op 17 december 2025 is vastgesteld. Een duidelijk overzicht van de locaties met beschrijving van straatnamen waar verkeersborden worden geplaatst ontbreekt echter nog steeds, ondanks de rectificatie van 30 maart 2026.

In het bestreden besluit wordt ook onvoldoende ingegaan op het gewijzigde advies van de nood- en hulpdiensten. Deze diensten hadden aanvankelijk immers bezwaren, maar hebben die bezwaren losgelaten – zoals door het college ter zitting aangegeven. Documenten waaruit dat blijkt, ontbreken echter.

De commissie kan het standpunt van bezwaarmakers volgen dat het onvoldoende duidelijk is waarom het college heeft kunnen oordelen dat de leefbaarheid voor de Wassenaarse bewoners en verkeersdeelnemers niet in het geding komt, op het moment dat de aanrijd- en opkomsttijden voor nood- en hulpdiensten in gevaar komt. Daarnaast is het verkeersbesluit volgens de commissie onnavolgbaar waardoor niet kan worden nagegaan of de locaties van de verkeersborden overeenkomen met de aangewezen straten in het wegencategoriseringsplan. In zoverre berust het bestreden besluit op een ontoereikende motivering.

Conclusie

De commissie is van oordeel dat een deel van de bezwaren ontvankelijk is.

De commissie overweegt dat het college een grote mate van beleidsruimte heeft bij het nemen van verkeersmaatregelen en de daarvoor noodzakelijke besluiten. Gezien het voorgaande ontbreekt in het bestreden besluit naar het oordeel van de commissie echter een sluitende motivering waarom het bestreden besluit in overeenstemming is met het vastgestelde Wegencategoriseringsplan 2025. De commissie overweegt dat de aanwijzing van de GOW30-wegen onvoldoende blijkt uit het raadsbesluit en de daarbij behorende stukken. Daarnaast ontbreekt een nadere toelichting in het besluit waarom er inmiddels geen sprake meer is van bezwaren van de zijde van de hulpdiensten, zoals die van de politie (het aanpassen van de weginrichting door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen) en de nood- en hulpdiensten (goede verkeersdoorstroming).

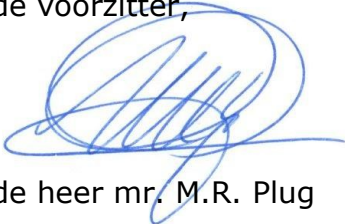
Gelet hierop is de commissie van oordeel dat het college niet op juiste gronden tot het bestreden besluit is gekomen. Dit betekent dat het besluit niet op deze wijze in stand kan blijven. De daartegen gerichte bezwaren, voor zover ontvankelijk, zijn daarom gegrond. Het bestreden besluit is onvoldoende deugdelijk gemotiveerd. Dat betekent echter niet zonder meer dat het bestreden besluit daarom in bezwaar niet in stand kan blijven. In het kader van het op bezwaar te nemen besluit zal verweerder, als hij het bestreden besluit wenst te handhaven, nader onderzoek moeten doen en aandacht moeten besteden aan het herstel van de geconstateerde motiveringsgebreken. Afhankelijk van dit onderzoek zal het college moeten beslissen of het bestreden besluit in stand kan blijven, met aanpassing van de motivering daarbij, of dat het bestreden besluit moet worden herroepen.

Advies

De commissie adviseert het college om het bestreden besluit in heroverweging te nemen, zoals in dit advies aangegeven, en na onderzoek te beslissen of het bestreden besluit in stand kan blijven, met aanpassing van de motivering daarbij, danwel moet worden herroepen.

Datum: 29 juni 2026,

de voorzitter,



de heer mr. M.R. Plug

de secretaris,



mevrouw mr. I.L. Schretlen

Bijlage bij advies verkeersbesluit invoering GOW30 (30km/uur)

Bestreden besluit

Aanleiding, doel verkeersbesluit

Het college heeft tot het invoeren van deze verkeersmaatregel besloten wegens toegenomen verkeersdruk in de gemeente Wassenaar. Hierdoor komen de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk te staan. Het toenemen van de verkeersdruk binnen steden is een landelijke trend. Het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers is hoog. Het gevoel van onveiligheid in het verkeer is de afgelopen jaren sterk gestegen. Het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur (GOW30) en de bijbehorende inrichtingskenmerken. Met dit nieuwe wegtype GOW30 is het mogelijk om een snelheidsbeperking van 30 km/uur in te voeren op drukkere gebiedsontsluitingswegen, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd. Doel van het verkeersbesluit is om de verkeersveiligheid te verbeteren en weggebruikers te beschermen en overlast door verkeer te voorkomen.

In het Coalitieakkoord 'Samen voor Wassenaar. Koersvast, open en betrokken' is afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30km/uur als snelheidslimiet wordt ingevoerd. Volgens de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van de CROW is het invoeren van 30km/uur op nagenoeg alle wegen binnen de bebouwde kom van Wassenaar mogelijk.

In de gemeente Wassenaar heeft in 2024 en 2025 een Burgerberaad Verkeer plaatsgevonden, waaraan een representatieve afspiegeling van de bewoners van de gemeente heeft deelgenomen. Het Burgerberaad heeft geadviseerd tot de invoering van de maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom van de gemeente Wassenaar. Aan de hand van dit advies heeft de gemeenteraad op 17 december 2025 het Wegencategoriseringsplan vastgesteld, waarin een aantal wegen in Wassenaar zijn gecategoriseerd als GOW30.

Uit onderzoek van de SMOW blijkt dat het verlagen van de snelheid van 50km/uur naar 30km/uur leidt tot een verkeersveiligere situatie. Een auto heeft bij een snelheid van 50km/uur twee keer zo lang nodig om te remmen en tot stilstand te komen dan bij een snelheid van 30km/uur. Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskans bij een aanrijding met een auto op een 30km/uur-weg dan op een 50km/uur-weg. Door verlaging van de maximumsnelheid kan het aantal ernstige slachtoffers substantieel dalen (tussen 22% en 31%). Ervaringen met andere steden zoals Amsterdam en Brussel bevestigen dit. Verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/uur resulteert in minder geluidshinder.

Belangenafweging

Het college heeft de betrokken belangen afgewogen tegen de mogelijke nadelige gevolgen van het verkeersbesluit. Het college heeft in de besluitvorming betrokken dat de opkomsttijden van hulpdiensten gewaarborgd blijven. De effecten van het invoeren van de verkeersmaatregel zullen worden gemonitord en geëvalueerd.

Hulpdiensten

Voor de hulpdiensten zijn in de hele gemeente hulpdienstenroutes gedefinieerd, waarbij de verplichte aanrijdtijden niet in geding komen door de invoering van 30km/uur. De maatregel heeft ook geen effect op de minimale opkomsttijden voor de brandweer, zoals vastgelegd in het dekkingsplan 2024-2027. Ook voor de opkomsttijden van de ambulance (RAVHM en RAV Haaglanden) treedt geen noemenswaardig effect op door de verlaging van de maximumsnelheid van 50km/uur naar 30km/uur, mits er ten aanzien van het ambulancevervoer geen verdere snelheidsremmende maatregelen worden genomen.

Negatief advies politie

De politie, Eenheid Den Haag, heeft negatief advies gegeven op de voorgestelde verkeersmaatregelen wat betreft de handhaafbaarheid van de maatregel. Het uitsluitend plaatsen van borden is onvoldoende om te kunnen handhaven op snelheid. Het invoeren van 30km/uur zal duidelijk zichtbaar worden gemaakt op straat door aanpassing of verwijdering van de belijning, het aanbrengen van attentie verhogende markeringen en visuele versmallingen, waardoor automobilisten onbewust langzamer gaan rijden. Bij oversteekplekken zullen extra snelheidsremmende verkeersplateaus worden aangelegd en na ieder kruispunt zullen 30km/uur-borden worden geplaatst. De verkeerslichten zullen worden aangepast aan de snelheid van 30km/uur. Een pilot van het Openbaar Ministerie in Amsterdam wijst uit dat ook gehandhaafd kan worden door middel van flitspalen.

Monitoring/evaluatie

Na de invoering van 30km/uur treedt een monitoringsplan in werking. Met betrekking tot de inrichting van de straat kunnen meldingen worden gedaan. Het college zal dan nader onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn. Na 1,5 jaar vindt een evaluatie plaats.

Bezwaren

Bezwaarmakers hebben tegen het bestreden besluit de volgende bezwaargronden aangevoerd.

In strijd met regelgeving

Volgens bezwaarmakers is het verkeersbesluit in strijd met het advies van het Openbaar Ministerie, de overheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), het CROW, de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, en het

Besluit administratieve bepalingen Wegverkeer. Volgens het OM zou 30km/uur geen geloofwaardige snelheid zijn. De CROW-richtlijn is onjuist toegepast en heeft geen wettelijke status.

Afwijken negatief advies Politie onvoldoende onderbouwd

De aanpassing van de weginrichting is niet concreet genoeg en daardoor niet controleerbaar. De verlaging van de maximumsnelheid mag pas ingesteld worden dan nadat de inrichting van de wegen is aangetast.

Onderbouwing besluit

Het besluit is niet gebaseerd op landelijke onderzoeken. Een locatie-specifieke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt. Er is niet per weg onderzocht of de weg geschikt is voor een maximumsnelheid van 30km/uur. Er zijn geen reistijdanalyses of berekeningen van sluipverkeer op alternatieve routes gemaakt.

Een vergelijking van Wassenaar met grote steden zoals Amsterdam en Brussel gaat niet op. In Wassenaar rijden geen trams.

Onvoldoende belangenafweging

In het besluit is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van bewoners, ondernemers, logistieke bedrijven en bezoekers. Nu monitoring en evaluatie achteraf plaatsvindt, duidt dit erop dat het verkeersbesluit onvoldoende onderbouwd is. Een duidelijk plan voor deze monitoring/evaluatie ontbreekt.

Bezwaarmakers vinden een snelheid van 30km/uur te langzaam op doorgaande wegen (zoals de Groot Haesebroekseweg, de Jagerslaan en de Wittenburgerweg). Op smallere wegen ligt het invoeren van 30km/uur veel meer voor de hand, net zoals in woonerven. De Prinsenweg is gelet op de breedte van de weg, de middenberm en aparte fietsstroken voldoende uitgerust om daar 50km/uur te kunnen rijden. Op hoofdwegen moet een maximumsnelheid van 50km/uur gelden om verwarring bij weggebruikers te voorkomen.

Niet gebleken is dat verlaging van de maximumsnelheid tot 30km/uur tot minder geluidshinder en overlast zal leiden. De verbetering van de verkeersveiligheid bij 30km/uur is onvoldoende onderbouwd, bijvoorbeeld wat betreft het aantal ongelukken. Bij 30km/uur worden de auto's ingehaald door fatbikes en elektrische fietsen. Bezwaarmakers vrezen voor rare stunts, inhaalmanoeuvres en bumperkleven bij deze lage snelheid. De doorstroom van het verkeer wordt gehinderd bij de beoogde snelheid. Bij 30km/uur is meer sprake van optrekken en afremmen, wat leidt tot meer uitstoot en geluidsoverlast.

Bezwaarmakers maken zich zorgen over de aanrijtijden van ambulances, vooral via de noordelijke route vanuit Leiden. Ook zouden mogelijk bushaltes kunnen verdwijnen, omdat de bustijden niet meer kunnen worden gegarandeerd.

Voorgesteld wordt om de verlaging van de maximumsnelheid te beperken tot de dagperiode van 07.00 uur tot 19.00 uur. In de avonden is er minder verkeer en zijn er minder voetgangers/fietsers.

Burgerberaad

Bezwaarmakers twifelen aan de representatieve waarde van het Burgerberaad. Onduidelijk is welke alternatieven zijn besproken en hoe de individuele belangen zijn meegenomen en hoe met afwijkende meningen is omgegaan. Zij wijzen naar de petitie "inspraakwassenaar30kmu", die door 1820 personen is ondertekend die het niet eens zijn met het verkeersbesluit.

Bezwaarmakers beklagen zich ook aan het gebrek aan communicatie voorafgaand aan de besluitvorming.

Verweerschrift

Het college heeft in het verweerschrift een reactie gegeven op de bezwaren.

Beoordelingskader college

Het college heeft bij het nemen van een verkeersbesluit een bepaalde beoordelingsruimte en beleidsruimte bij de belangenafweging. Dat volgt uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 december 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:3908). De toegepaste belangenafweging moet inzichtelijk zijn.

Afwijken negatief advies Politie

Het college mag afwijken van een negatief advies van de Politie over een in te voeren verkeersmaatregel, als het wegbeeld ook oogt als een 30km/uur zone, doordat de weg aan de verlaagde snelheid is aangepast. Dat volgt uit de uitspraak van de Afdeling van 11 december 2024 (ECLI:NL:RVS:2024:5133). Het (negatieve) advies van de Politie moet in de belangenafweging worden betrokken (ECLI:NL:RBOVE:2023:1139).

Ontvankelijkheid

Het college geeft aan dat bezwaarmakers niet direct wonen aan wegen die voorheen GOW50 waren en door het verkeersbesluit GOW30 zijn geworden. De vraag is daarom of zij een voldoende te onderscheiden belang hebben om als belanghebbende bij het bestreden besluit te worden aangemerkt. Het college verwijst daarvoor naar uitspraken van de Afdeling van 29 april 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1316) en de rechtbank Gelderland van 16 februari 2018 (ECLI:NL:RBGEL:2018:710).

Burgerberaad

De deelnemers aan het Burgerberaad zijn geselecteerd door middel van loting. Alle inwoners van Wassenaar van 16 jaar of ouder maakten kans om te worden ingeloot. Via een steekproef ontvingen ongeveer 10.000 inwoners een brief met

de vraag of zij wilden deelnemen. Bij de selectie is gebruik gemaakt van criteria zoals leeftijd, geslacht en postcode om te waarborgen dat de groep representatief is voor de bevolking van Wassenaar.

Locatie-specifieke afweging per weg

In het Wegencategoriseringsplan is een afweging per weg gemaakt of deze in aanmerking komt voor een verlaging van de snelheidslimiet van 50km/uur naar 30km/uur. Daarbij is gekeken naar de verkeersveiligheid en de mate van leefbaarheid en geparkeerde auto's langs de weg. Ook is rekening gehouden met de route voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer.

Landelijke onderzoeken

Uit onderzoeken van de SWOV blijkt dat het verlagen van de maximumsnelheid van 50km/uur naar 30km/uur zorgt voor meer verkeersveiligheid. De remweg van een auto die 50km/uur rijdt is twee keer zo lang als bij een snelheid van 30km/uur. Een fietser of voetganger heeft 90% meer overlevingskans bij een aanrijding met een auto op een 30km/uur weg.

Geluidhinder en milieuschade

Uit het Actieplan geluid Wassenaar 2024-2028 volgt dat een verlaging van de maximumsnelheid van 50km/uur naar 30km/uur zorgt voor een afname van de geluidbelasting van circa 6dB.

Belangenafweging

Een maximumsnelheid van 30km/uur geldt ook voor fietsers. Een elektrische fiets mag een maximale snelheid hebben van 25km/uur. De vrees voor asociaal rijgedrag is een handhavingsvraagstuk.

De verplichte aanrijtijden voor hulpdiensten komen door het invoeren van een maximumsnelheid van 30km/uur niet in het geding. In het dekkingsplan 2024-2027 is uitgerekend dat de invoering van 30km/uur op doorgaande wegen geen effect heeft op de minimale opkomsttijden voor de Brandweer. Ook voor de opkomsttijden van ambulances (RAVHM en RAV Haaglanden) is geen sprake van een noemenswaardig effect, mits geen verdere snelheidsremmende maatregelen worden genomen. Voor de politie gelden geen vastgestelde opkomsttijden. Uit het rapport Wegencategoriseringsplan van RoyalHaskoningDHV van 30 oktober 2025 volgt dat voor alle hulpdiensten een snelle en betrouwbare aanrijroute van cruciaal belang is. Voor het openbaar vervoer zijn er door de invoering van GOW30 (nog) geen aanpassingen gemaakt in de dienstregeling. Voor 2027 staan er ook geen aanpassingen gepland. In het Vervoerplan 2027 Haaglanden Streek van EBS is aangegeven dat de gevolgen van de invoering van 30km/uur in Wassenaar in de gaten worden gehouden. Niet uit te sluiten is dat negatieve gevolgen kunnen leiden tot het treffen van passende maatregelen.

Negatief advies Politie, inrichting van de weg

De Politie heeft alleen negatief geadviseerd op het verkeersbesluit voor wat betreft de handhaafbaarheid. Het college heeft in het verkeersbesluit overwogen dat zichtbaar op straat zal zijn wanneer de maximumsnelheid van 50km/uur wordt verlaagd naar 30km/uur. Daartoe zal belijning worden weggehaald en/of aangepast, minder lengtemarkeringen, zullen attentieverhogende markeringen worden aangebracht en visuele versmallingen. Bij oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en bij de overgang van 50km/uur naar 30km/uur zullen extra snelheidsremmende verkeersplateaus worden aangelegd. Na ieder kruispunt zal een 30km/uur verkeersbord worden geplaatst. De Prinsenweg en Jagerslaan zullen in 2027 worden aangepast, de Wiegmanweg in 2027/2028. De aanpassing van de weg wordt gecombineerd met groot onderhoud aan de weg.

Monitoring, evaluatie

Evaluatie van de ingevoerde verkeersmaatregel zal plaatsvinden, omdat nooit met zekerheid vooraf is aan te geven wat de effecten van een verkeersbesluit zullen zijn. Het college zal deze effecten de komende periode uit zorgvuldigheidsoverwegingen monitoren. Zo nodig kunnen extra maatregelen getroffen worden.

Hoorzitting

De commissie heeft de bezwaren behandeld tijdens de hoorzitting van 13 mei 2026. Partijen hebben hun standpunten nader toegelicht, kort en samengevat als volgt.

Door bezwaarmakers is aangegeven dat een aantal van de voor het Burgerberaad ingelote personen geen of beperkt Nederlands spreekt en bezwaarmakers vragen zich af hoe zij voldoende kennis en gevoel hebben van wat er onder de inwoners van Wassenaar leeft.

Bezwaarmakers geven ten aanzien van de ontvankelijkheid aan dat sommigen van hen wonen zeer nabij GOW50-wegen die worden aangepast naar GOW30-wegen. Eén van de bezwaarmakers geeft aan dat zijn voordeur inderdaad in een dwarsstraat gevestigd is, maar zijn zijgevel wel aan een betreffende weg gelegen is.

Uit de adviesnota van het college aan de Raad van 16 december 2025 blijkt dat geen rekening is gehouden met de adviezen van externe partijen. Het Wegencategoriseringsplan is uitsluitend gebaseerd op het Burgerberaad. Niet aangegeven is waarom per specifieke weg het invoeren van de verkeersmaatregel noodzakelijk is. Ook de Veiligheidsregio heeft op 1 oktober 2025 negatief geadviseerd en aangegeven dat een aantal wegen 50km/uur moeten blijven. Ook in het rapport van RoyalHaskoningDHV werd negatief geadviseerd op de plannen. Volgens de CROW-normen kan het grootste gedeelte van de aangewezen wegen 50km/uur blijven. De enkele overweging van de gemeenteraad dat het makkelijker is om alle wegen 30km/uur te maken is onvoldoende gemotiveerd. Bezwaarmakers begrijpen niet waarom het college

van deze adviezen is afgeweken. Bij een maximumsnelheid van 50km/uur is de gemiddelde snelheid die wordt gereden 42-46 km/uur. Dat is een prima snelheid. De CROW is een richtlijn, daarin worden geen harde eisen gesteld.

Bezwaarmakers wijzen erop dat het aantal ongelukken uitsluitend betrekking heeft op een aanrijding met fietsers. De meeste ongelukken vinden plaats op een rotonde en deze gegevens zijn dus niet relevant voor het invoeren van 30km/uur. Onduidelijk in hoeverre bij de kans op ongelukken rekening is gehouden met de vergrijzing (een groot aantal bewoners van Wassenaar is 75+) en of daarbij elektrische fietsen betrokken waren. Het op basis van die gegevens invoeren van een 30km/uur zone is onevenredig. Ook de verlengde bussen leveren een gevaarlijke situatie op voor fietsers op het fietspad. De bus rijdt nu even hard als de fietser en blijft ernaast rijden, waardoor er slecht zicht is en verkeersgevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Bezwaarmakers vinden dat zij ontvankelijk zijn, omdat zij vanuit hun woning zicht hebben op de wegen die onder dit verkeersbesluit vallen of dat de achterzijde van hun perceel op die wegen uitkomen. Ook vinden zij dat zij een persoonlijk belang hebben, omdat zij direct geraakt worden als de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten door de maatregel worden vertraagd. Dat is hun persoonlijk belang. Het verrichten van werk-aan-huis zal ook vertraging ondervinden door de 30km/uur beperking.

Bezwaarmakers vrezen dat de negatieve gevolgen door de aanrijtijden nog zullen volgen, omdat de verkeersdrempels en wegversmallingen nog moeten worden aangebracht. Een ambulance mag niet over een hoge verkeersdrempel rijden. Bezwaarmakers geven aan dat in de besluitvorming geen rekening is gehouden met burgerhulp bij reanimaties. Ook in die gevallen moet men snel ter plekke kunnen zijn om te assisteren. De 30km/uur wegen zorgen dan voor onnodige en onaanvaardbare vertraging. Zij vinden ook het moment waarop het ingevoerde beleid wordt gemonitord en geëvalueerd, te lang. Dat zou na zes maanden al moeten gebeuren.

Namens het college is nog aangegeven dat naast de bekendmaking van het te plannen Burgerberaad in de Gemeenteberichten hieraan ook aandacht is gegeven op sociale media en met flyers. Het Burgerberaad vertegenwoordigt het gevoel van de bevolking van Wassenaar over de voorgestelde verkeersmaatregel. Tegen het Wegencategorisingsplan staat geen bezwaar open. Het bestreden verkeersbesluit is op dit Wegencategoriseringsplan gebaseerd. De plannen hiervoor lopen al sinds 2022. In 2023 is het toen voorgestelde Wegencategoriseringsplan verworpen. Daarna is besloten om hiervoor een Burgerberaad te houden.

Het klopt dat er in Wassenaar relatief weinig ongelukken zich hebben voorgedaan. De meeste ongelukken komen door afslaand verkeer. Wel staat vast dat de kans op letsel bij 30km/uur aanzienlijk lager is. Vanaf 2025 is er een daling in het aantal ongelukken zichtbaar. De ongelukken vonden veelal plaats in de categorie van 16-jarigen en 60-70 jaar. Het gaat om zo'n 30 tot 40 slachtoffers per jaar. Een maximumsnelheid van 30km/uur draagt bij aan de

verkeersveiligheid. Er is overleg geweest met de nood- en hulpdiensten en de conclusie was dat de aanrijtijden niet in gevaar komen. De Brandweer mag 20km harder rijden dan de toegestane maximumsnelheid, de Politie en ambulance mogen 40km harder rijden. Met de Politie heeft telefonisch overleg plaatsgevonden, met de ambulancedienst per mail en de Brandweer fysiek contact. Uit het overleg met de nood- en hulpdiensten volgt dat er geen bezwaren meer zijn tegen de aanpassing naar 30km/uur, mits er geen hoge verkeersdrempels worden aangelegd. Als de resultaten tegenvallen, dan zal de Raad de situatie opnieuw bezien.

Wat betreft de ontvankelijkheid wordt namens het college aangegeven dat bezwaarmakers niet wonen in een straat waar de maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 30km/uur, of in een omliggende straat. Door het verkeersbesluit vindt geen substantiële wijzigingen in de verkeersstroom plaats, zoals bijvoorbeeld bij een wegafsluiting. Daarom hebben zij geen individueel onderscheidend belang bij het besluit. Het woon- en leefklimaat van bezwaarmakers wordt door het verkeersbesluit niet onaanvaardbaar aangetast.

Het college ziet weinig in de suggestie om de verkeersmaatregel te beperken tot 07.00 uur tot 19.00 uur, omdat dit leidt tot een verwarrende situatie.

Het rapport van RoyalHaskoningDHV is opgesteld voor de totstandkoming van het Wegencategoriseringsplan, het verkeersbesluit is mede opgesteld op basis van de adviezen van de CROW.

Het college heeft er bewust voor gekozen om in dit geval eerst de verkeersborden te plaatsen en daarna de inrichting van de weg aan te passen. De werkzaamheden worden dan gefaseerd ingevoerd, rekening houdend met het groot onderhoud van de weg.