

## RAPPORT

# Wegencategoriseringsplan Wassenaar

Verkeersonderzoek

Klant: Gemeente Wassenaar

Referentie: BI4665-MI-RP-Wegencategoriseringsplan-

Status: Definitief/0001

Datum: 25 september 2023



Laan 1914 no.35  
3818 EX Amersfoort  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Wegencategoriseringsplan Wassenaar

Sub titel: Verkeersonderzoek  
Referentie: BI4665-MI-RP-Wegencategoriseringsplan-  
Status: Definitief/Definitief  
Datum: 25 september 2023  
Projectnaam: Verkeersonderzoeken Wassenaar  
Projectnummer: BI4665  
Auteur(s): Jelmer Droogsma; Thomas te Lintel Hekkert; Anthoni Molina Gallardo

---

Gecontroleerd door: MvdL

---

Datum: 25 september 2023

---

Goedgekeurd door: TtLH

---

Datum: 25 september 2023

---

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling wegencategoriseringsplan	4
1.3	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Verkeersplan Wassenaar (2016)</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Theoretisch kader wegencategoriseringsplan</b>	<b>7</b>
3.1	Duurzaam Veilig – inrichtingsprofielen wegen	7
3.1.1	Wegen binnen de bebouwde kom	7
3.1.2	Wegen buiten de bebouwde kom	9
3.2	Algemene veiligheid	12
3.3	Ontwikkeling Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)	12
<b>4</b>	<b>Functie wegen in Wassenaar</b>	<b>15</b>
4.1	Netwerk fietsverkeer	15
4.2	Netwerk vrachtverkeer	16
4.3	Netwerk openbaar vervoer 2023	16
4.4	Netwerk hoofdroutes hulpdiensten	20
4.4.1	Politie	21
4.4.2	Brandweer	21
4.4.3	Ambulancediensten	21
4.4.4	Conclusie	22
<b>5</b>	<b>Nieuw wegencategoriseringsplan Wassenaar 2023</b>	<b>23</b>
5.1	Ontsluitende functie wegen in Wassenaar	24
5.2	Toets inrichting GOW50-eisen op gebiedsontsluitingswegen	26
5.3	Toets verblijfsfunctie op gebiedsontsluitingswegen	27
5.4	Overgebleven wegvakken	29
5.5	Voorstel wegencategoriseringsplan Wassenaar	32
<b>6</b>	<b>Mogelijke aanpassingen aan wegen</b>	<b>34</b>
<b>7</b>	<b>Uitvoeringsprogramma gekoppeld aan beheer en onderhoud</b>	<b>36</b>
<b>Bijlagen</b>		
1	A t/m E; resultaten aanrijtijden berekening hulpdiensten	
2	Afwegingstabel wegencategorisering	
3	Principeprofielen GOW50 en GOW30	
4	Overzicht wegencategorisering Wassenaar	

## 1 Inleiding

Voor u ligt het wegencategoriseringsplan van de gemeente Wassenaar. Dit wegencategoriseringsplan is een actualisatie van het verkeersplan 2016 van de gemeente Wassenaar. In dit nieuwe plan is per weg bepaald welke functie die heeft en welke inrichting hierbij past op basis van de meest actuele inzichten.

### 1.1 Aanleiding

In 2016 is het *Verkeersplan Wassenaar 2016* vastgesteld. In dit verkeersplan is onder andere vastgelegd welk functie en snelheid de wegen in Wassenaar hebben. Om de verkeersveiligheid verder te vergroten in Wassenaar heeft de gemeenteraad van Wassenaar de wens geuit om op meer wegen de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Wegen waar reeds de snelheid is vastgesteld op 30 km/u hoeven hierbij niet opnieuw beoordeeld te worden. Deze wens sluit aan bij de in oktober 2020 aangenomen motie in de Tweede Kamer. Hierin wordt gesteld dat 30 km/u de norm moet worden binnen de bebouwde kom.

De gemeente Wassenaar wil graag anticiperen op deze ontwikkeling en heeft in de aanloop naar dit wegencategoriseringsplan verschillende onderzoeken laten uitvoeren. In het *Verkeersonderzoek Wassenaar 2021* is onderzocht of het volledig invoeren van 30 km/u mogelijk is binnen Wassenaar. In een vervolgstudie hierop, *Uitbreiding 30 km/uur in Wassenaar (2022)*, is onderzocht wat de mogelijke impact zou zijn als de snelheid op meerdere wegen wordt verlaagd naar 30 km/u.

Naar aanleiding van de landelijke ontwikkeling rondom de verdere invoering van 30 km/u en de uitgevoerde onderzoeken voor Wassenaar heeft de gemeenteraad in opvolging van het advies van het college besloten een nieuw wegencategoriseringsplan op te laten stellen.

### 1.2 Doelstelling wegencategoriseringsplan

Het wegencategoriseringsplan geeft inzicht in de functie en snelheid van de diverse wegen in Wassenaar. Afhankelijk van de keuze voor de functie en snelheid kunnen inrichtingskenmerken worden bepaald. Hiermee wordt het document leidend voor de keuzes bij de inrichting van een weg. De keuze voor functie en snelheid is bepalend voor de geldende richtlijnen waardoor voor zowel bestuur, gemeente, belangenorganisaties, bewoners als andere externe partijen duidelijk is welke inrichtingskenmerken van toepassing zijn op de wegen in Wassenaar.

De doelstelling van het nieuwe wegencategoriseringsplan is het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Wassenaar door functie, vorm en gebruik goed op elkaar af te stemmen. Daarbij moet de bereikbaarheid van Wassenaar op orde blijven.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige wegencategorisering van Wassenaar beschreven en toegelicht voor welke wegen in Wassenaar de wegencategorisering beoordeeld gaat worden. In hoofdstuk 3 is het theoretisch kader van het wegencategoriseringsplan beschreven. In hoofdstuk 4 is voor de verschillende vervoerswijzen aangegeven welke functie de wegen in Wassenaar hebben in het netwerk. Vervolgens is in hoofdstuk 5 het nieuwe wegencategoriseringsplan voor Wassenaar uitgewerkt.

## 2 Verkeersplan Wassenaar (2016)

In het verkeersplan 2016 is de huidige wegcategorisering van Wassenaar vastgelegd, zie figuur 1. Hierbij is voor de wegen in Wassenaar aangegeven wat de functie is. Op deze kaart zijn 5 wegfuncties benoemd en weergegeven. De wegen die niet specifiek op de kaart zijn aangegeven, zijn de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Alle wegen die binnen de bebouwde kom van Wassenaar zijn gelegen en niet ingekleurd, zijn in het plan aangewezen als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom 30 km/u.

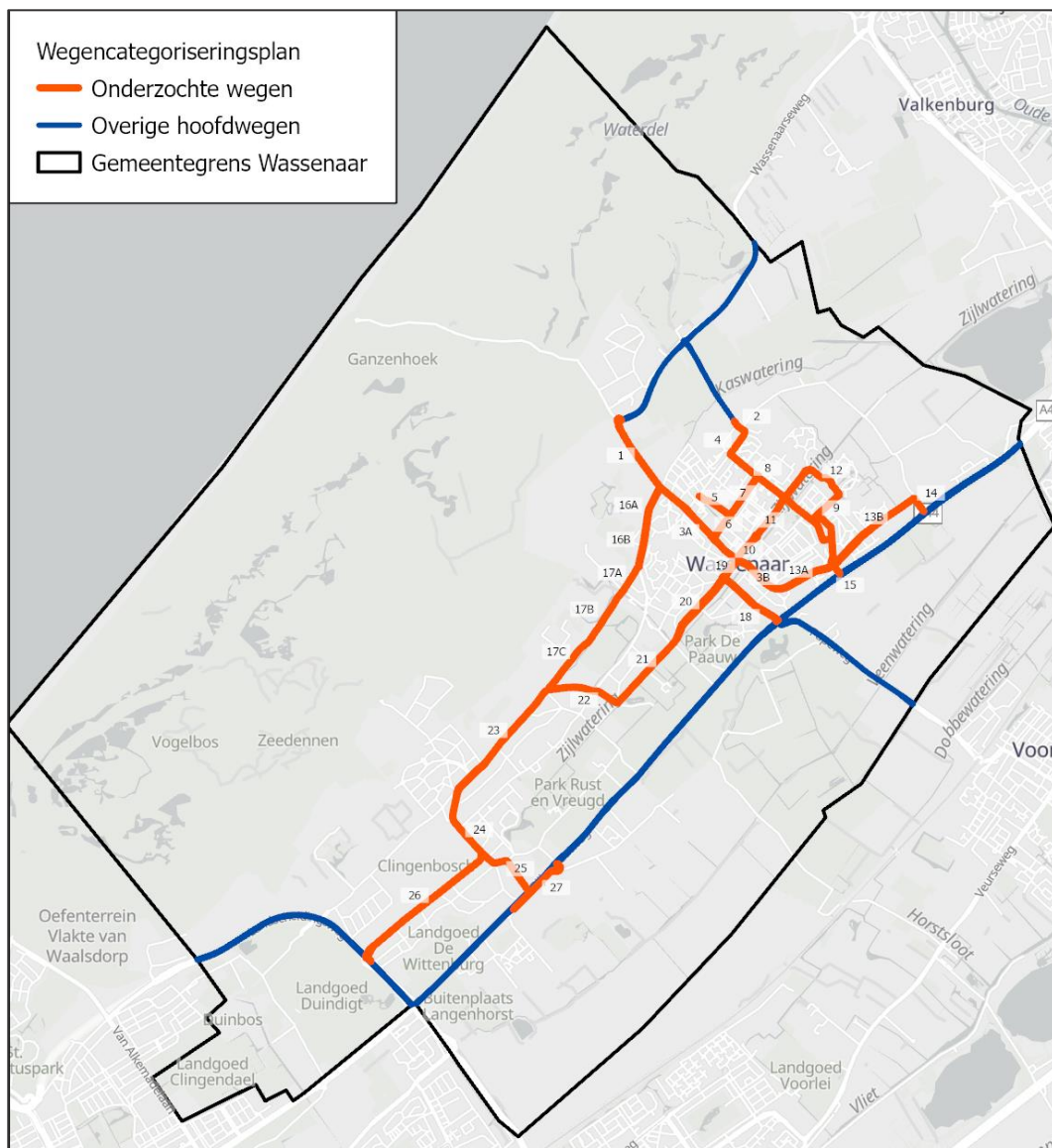


Figuur 1: Wegencategorisering conform Verkeersplan 2016.

In dit nieuwe wegcategoriseringsplan wordt alleen de functie van de gebiedsontsluitingswegen (binnen en buiten de bebouwde kom) en wijkontsluitingswegen opnieuw beoordeeld. Voor deze wegen wil Wassenaar graag aansluiting zoeken bij de vastgestelde wegcategorieën uit Duurzaam Veilig (zie hoofdstuk 3). De erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn niet opnieuw beoordeeld, omdat de categorisering voor deze wegen nog steeds voldoet. De N44 (stroomweg) is ook niet beoordeeld, aangezien deze weg niet in beheer is bij de gemeente Wassenaar. Ditzelfde geldt voor de N441, N448, de Landscheidingsweg en de Papeweg die ook niet in beheer en onderhoud zijn bij de gemeente Wassenaar.

In dit wegcategoriseringsplan worden de volgende wegen opnieuw beoordeeld:

- |                                 |                                |                                  |
|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Katwijkseweg                 | 11. Van Duivenvoordelaan       | 21. Backershagenlaan             |
| 2. Kokshoornlaan                | 12. Bellesteynlaan             | 22. Papegaaienlaan               |
| 3. Van Zuylen van Nijveltstraat | 13. Deijlerweg                 | 23. Groot Haesebroekseweg        |
| 4. Oostdorperweg (deels)        | 14. Ammonslaantje              | 24. Stoeplaan                    |
| 5. Hofcampweg (deels)           | 15. Rozenweg                   | 25. Van der Oudermeulenlaan      |
| 6. Johan de Wittstraat          | 16. Storm van 's-Gravesandeweg | 26. Wittenburgerweg              |
| 7. Starrenburglaan              | 17. Jagerslaan                 | 27. Raaphorstlaan/Rijksstraatweg |
| 8. Van Cranenburchlaan          | 18. Lange Kerkdam              |                                  |
| 9. Ter Weerlaan                 | 19. Van Oldenbarneveltweg      |                                  |
| 10. Wiegmanweg                  | 20. Prinsenweg                 |                                  |



Figuur 2: Onderzochte wegen voor het wegcategoriseringsplan Wassenaar.

### 3 Theoretisch kader wegcategoriseringsplan

In dit hoofdstuk zijn de kaders beschreven die zijn meegenomen bij het opstellen van het wegcategoriseringsplan. Het belangrijkste kader zijn de inrichtingseisen voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom uit Duurzaam Veilig (paragraaf 3.1). Door aan te sluiten bij deze inrichtingseisen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Daarnaast gelden diverse algemene kaders, bijvoorbeeld met het oog op algemene veiligheid (3.2).

#### 3.1 Duurzaam Veilig – inrichtingsprofielen wegen

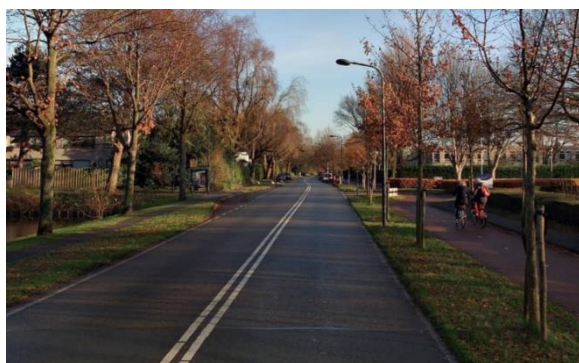
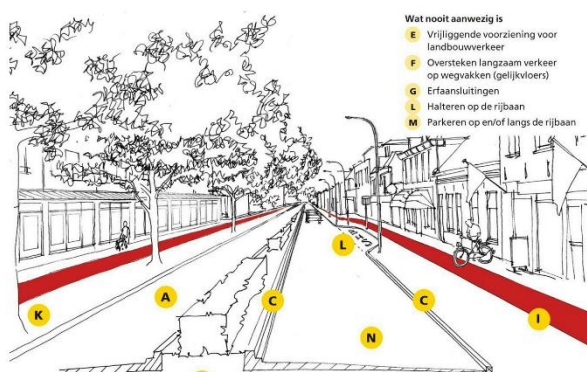
De inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen bij het ontwerpen van eenduidig ingerichte wegen in Nederland. Dit versterkt de herkenbaarheid van wegen voor de weggebruikers en komt daarmee de verkeersveiligheid ten goede. Binnen de inrichtingsprofielen van het CROW wordt onderscheid gemaakt tussen een ideale inrichting en minimale eisen waaraan een weg moet voldoen. Het is wenselijk om een weg zoveel mogelijk volgens de ideale inrichting in te richten, maar in de praktijk is dat niet altijd mogelijk. Bijvoorbeeld als er onvoldoende ruimte beschikbaar is. In dat geval moet een weg wel aan de minimale eisen voldoen. De profielen met de ideale en minimale inrichting in deze paragraaf komen uit CROW publicatie 315. Omdat stroomwegen niet zijn beoordeeld, is deze categorie ook niet opgenomen in dit plan.

##### 3.1.1 Wegen binnen de bebouwde kom

###### Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (ideale inrichting)

De belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur zijn als volgt:

- Een gebiedsontsluitingsweg heeft primair een verkeersfunctie. De weg kan als hoofdroute gebruikt worden voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten;
- In een ideale inrichting zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen. Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij kruispunten en/of oversteekplaatsen;
- De rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is 7 meter breed (3,5 meter per rijrichting). De rijrichtingen worden gescheiden door een niet-overrijdbare strook die minimaal 1,5 meter breed is;
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangs- en snelheidsbeperkende maatregelen. Het aantal erfaansluitingen is beperkt;
- Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan;
- In principe zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen op de weg;
- De verharding is in asfalt.

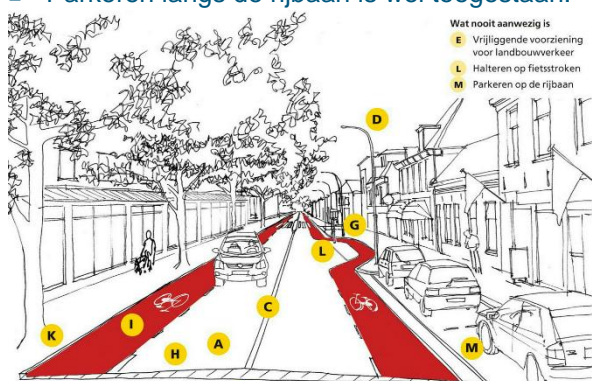


Figuur 3: Links: profiel gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (ideale inrichting, CROW publicatie 315), rechts voorbeeld Deijlerweg.

### Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (minimale inrichting)

Het is niet altijd mogelijk een ideale inrichting te realiseren. Daarom wordt in praktijk regelmatig afgeweken van de ideale inrichting. CROW heeft hiervoor een minimale inrichting opgesteld. Belangrijkste verschillen ten opzichte van ideaal zijn:

- Fietser met fietsstroken faciliteren in plaats van vrijliggende fietspaden;
- Rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is 5,8 meter breed (2,9 meter per rijrichting), gescheiden met asmarkering in plaats van 7,0 meter;
- Parkeren langs de rijbaan is wel toegestaan.

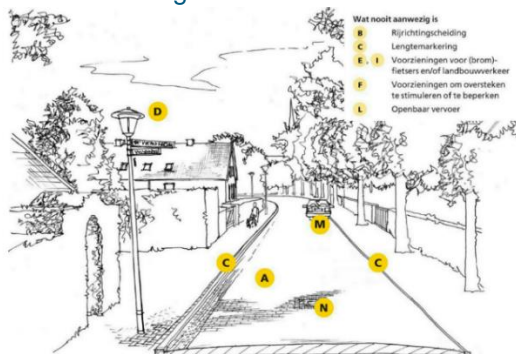


Figuur 4: Links profiel gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (minimale inrichting, CROW publicatie 315), rechts voorbeeld Van Duivenvoordelaan.

### Erftoegangsweg 30 km/uur (ideale inrichting)

De belangrijkste kenmerken van een erftoegangsweg 30 km/uur (ideaal profiel) zijn als volgt:

- Een erftoegangsweg heeft primair een verblijfsfunctie. De weg is niet geschikt als hoofdroute voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer en nood- en hulpdiensten;
- Het hoofdnetwerk van de fiets kan via deze weg lopen, maar er zijn geen specifieke voorzieningen voor fietsers (een fietsstraat is mogelijk bij hoge fietsintensiteiten);
- De rijbaan is idealiter 5,8 meter breed en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar;
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met snelheidsbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld kruispuntplateau's);
- Er zijn geen voorzieningen om oversteken te stimuleren of beperken;
- Parkeren is toegestaan op de rijbaan;
- De verharding is in klinkers.



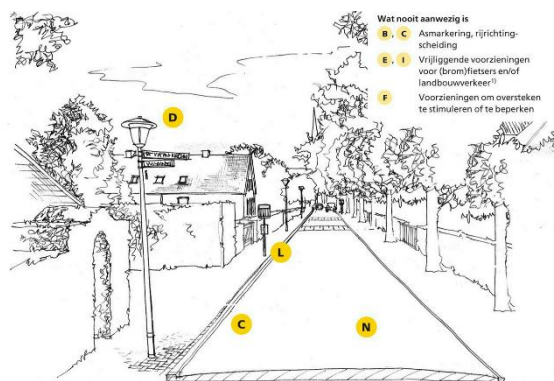
Figuur 5: Links profiel erftoegangsweg 30 km/uur (ideale inrichting, CROW publicatie 315), rechts voorbeeld Kerkstraat.



### Erftoegangsweg 30 km/uur (minimale inrichting)

Ook voor een erftoegangsweg geldt dat een ideale inrichting in de praktijk niet altijd mogelijk is. Ook voor deze wegcategory is een minimaal profiel opgesteld en de belangrijkste verschillen ten opzichte van de ideale inrichting zijn:

- De rijbaan is 4,8 meter breed en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar. Maximale breedte is 6,0 meter.



Figuur 6: Links profiel erftoegangsweg 30 km/uur (minimale inrichting, CROW publicatie 315), rechts voorbeeld Slingerweg.

## 3.1.2 Wegen buiten de bebouwde kom

### Gebiedsontsluitingsweg (ideale inrichting)

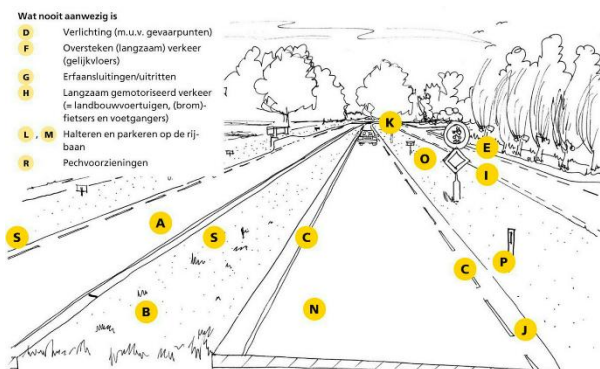
Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) kent twee wegtypen:

- Wegtype I: de dubbelbaansweg met 2x2 rijstroken;
- Wegtype II: de enkelbaansweg met 2x1 rijstrook.

Voorwaarde is dat beide wegtypen ten minste de basiskenmerken van de categorie hebben. Toepassing van wegtype I is alleen mogelijk wanneer dit voor de capaciteit noodzakelijk is.

De belangrijkste kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom zijn als volgt:

- De GOW buiten de bebouwde kom heeft de gemengde functie uitwisselen (op kruispunten) en stromen (op wegvakken) en heeft een maximumsnelheid van 80 km/u.
- Voor langzaam verkeer heeft een GOW buiten de bebouwde kom een parallelweg of fiets-/bromfietspad.
- Er mag niet worden geparkeerd op of langs de rijbaan en langzaam verkeer dient ongelijkvloers over te steken.
- De rijbaanscheiding is moeilijk overrijdbaar.
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrang en snelheidsbeperkende maatregelen.
- Een obstakelvrije zone van minimaal 4,5m.
- De verharding is gesloten



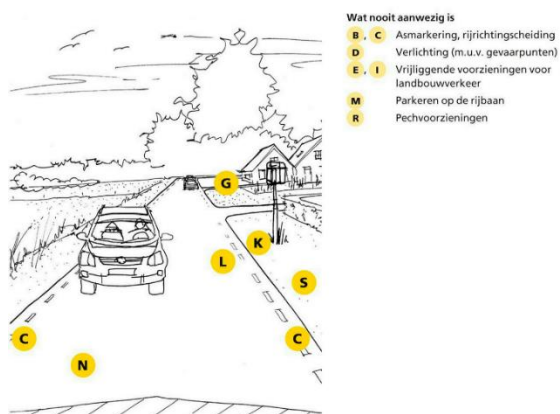
Figuur 7. Inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (CROW publicatie 315). Rechts: Kokshoornlaan.

## Erftoegangswegen

De verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling maken het noodzakelijk binnen de categorie erftoegangswegen buiten de bebouwde kom twee wegtypen te onderscheiden; erftoegangsweg type 1 (ETW-1) en erftoegangsweg type 2 (ETW-2). ETW-1 heeft wel markering, ETW-2 niet. De auto- en fietsintensiteiten, het openbaar vervoer en de wegbreedte zijn bepalend voor het wel of niet toepassen van lengtemarkering. Voor deze wegcategory bestaat geen minimale inrichting, maar alleen twee ideale verschijningsvormen. Vertrekpunt voor deze wegcategory is de ETW-2. Afhankelijk van de intensiteiten van het autoverkeer en/of de aanwezigheid van een buslijn kan worden gekozen voor een inrichting conform ETW-1. Ook worden fietsvoorzieningen (fietsstroken/fietspaden) toegepast als de fietsintensiteit dit vereist.

De belangrijkste kenmerken van een ETW-1 buiten de bebouwde kom zijn als volgt:

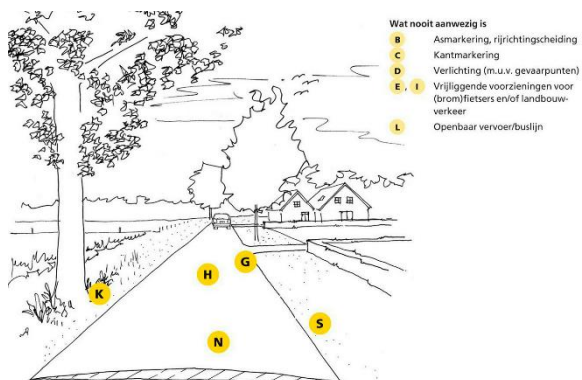
- De ETW buitende de bebouwde kom heeft als functie uitwisselen. Een ETW-1 ontsluit relatief grote gebieden of verbindt meerdere kernen en is opgenomen in een 60km/u-zone.
- Op een ETW-1 maken fietsers en overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer in beginsel gebruik van de rijbaan. Bij een lage intensiteit van het autoverkeer is een gemengde afwikkeling van fietsers en auto's of toepassing van suggestiestroken geen probleem, mits de rijsnelheid van het autoverkeer lager is dan de maximumsnelheid. Bij verkeersintensiteiten hoger dan 2.000 á 2.500 mvt/etmaal zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk.
- Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Indien noodzakelijk, worden voorzieningen aangebracht.
- De rijbaan is tussen de 2,5 en 6 meter breed en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar. Kantmarkering is aanwezig. Bij hoge fietsintensiteit kan een fietsstrook worden gerealiseerd met lengtemarkering.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met eventuele snelheidsbeperkende of attentie verhogende maatregelen. Erfaansluitingen zijn toegestaan.
- De bus mag halteren op de rijbaan, echter niet op fietsstroken. Het is niet toegestaan voor motorvoertuigen op de rijbaan te parkeren.
- Voor de verharding is geen voorschrift.



Figuur 8. Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW-1/60 km/u-zone, CROW publicatie 315) met hogere verkeersintensiteit

De belangrijkste kenmerken van een ETW-2 buiten de bebouwde kom zijn als volgt:

- De ETW buiten de bebouwde kom heeft als functie uitwisselen. Deze wegen liggen in het landelijk gebied en polders. Veelal zijn het historische wegen op dijken, langs landerijen en bossen en worden ze opgenomen in een 60km/u-zone.
- Landbouwverkeer, (brom)fietsers en voetgangers zijn op de rijbaan toegestaan. Er zijn er geen vrijliggende voorzieningen voor (brom)fiets- en/of landbouwverkeer. Mocht er reeds een vrijliggend fietspad aanwezig zijn, dan dient er extra aandacht worden geschonken aan de snelheid.
- Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Indien noodzakelijk, worden voorzieningen aangebracht.
- De rijbaan is tussen de 2,5 en 6 meter breed en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met eventuele snelheidsbeperkende of attentie verhogende maatregelen. Erfaansluitingen zijn toegestaan.
- Voor de verharding is niet voorgeschreven



Figuur 9. Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW-2/60 km/u-zone, CROW publicatie 315), Rechts: Oostdorperweg.

### 3.2 Algemene veiligheid

Naast de verkeerskundige kaders zijn er ook algemene kaders waar rekening mee wordt gehouden bij het opstellen van het wegcategoriseringsplan voor Wassenaar. Een van de belangrijkste kaders is de algemene veiligheid. Onder de algemene veiligheid valt onder andere de bereikbaarheid van de gemeente voor hulpdiensten.

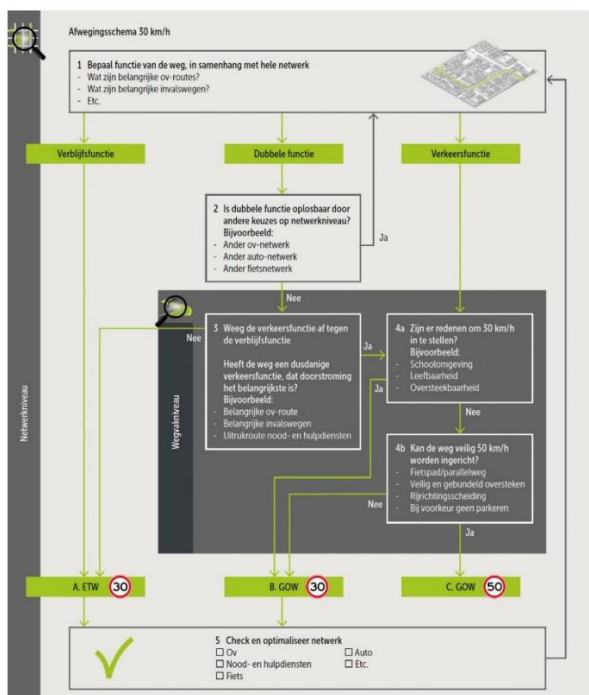
De eisen die horen bij de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen (hulpdiensten met optische en geluidssignalen) is vastgelegd in de brancherichtlijn. De brancherichtlijn is opgesteld als een juridisch document. Het geeft richting aan het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen, maar is geen volledige handreiking. Ook overige wet- en regelgeving, waaronder de Regeling Optische en Geluidssignalen en de Wegenverkeerswet blijven van kracht.

Voor hulpdiensten geldt dat hierin is vastgelegd wat de maximale tijd is om na een melding op locatie te zijn. Hulpdiensten mogen in geval van spoed harder rijden dan de toegestane snelheidslimiet, maar als de weginrichting op de hoofdroutes wordt aangepast, waardoor sneller rijden voor hulpdiensten niet mogelijk is, kan het zijn dat de wettelijk vastgelegde aanrijtijden niet worden gehaald. Bij het opstellen van het wegcategoriseringsplan wordt er rekening mee gehouden dat de aanrijtijden haalbaar blijven voor hulpdiensten. In de volgende hoofdstukken wordt toegelicht welke impact dit heeft voor de wegen in Wassenaar.

### 3.3 Ontwikkeling Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30)

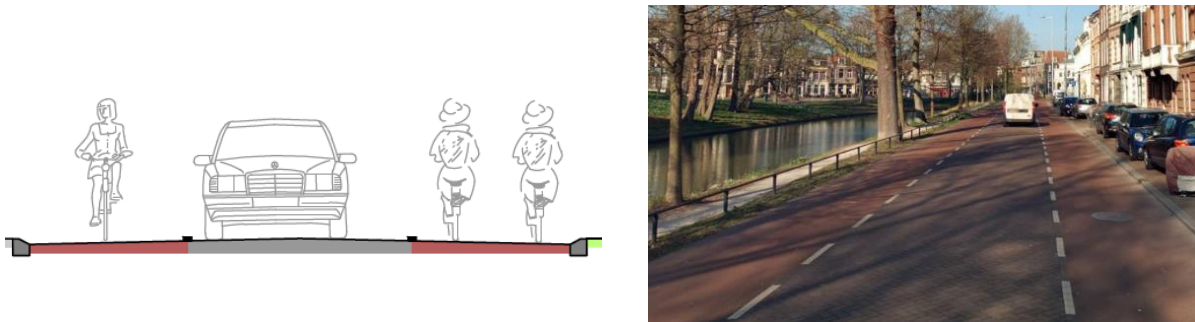
Naar aanleiding van de motie in de Tweede Kamer zijn de eerste stappen gezet om een nieuwe wegcategorie toe te voegen. Door verkeerskundigen in Nederland wordt momenteel gewerkt aan het toevoegen van de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) naast de GOW50 en GOW80 zowel op structuurniveau als ontwerprichtlijnen.

Om de GOW30 toe te voegen op structuurniveau is een afwegingskader ontwikkeld. Met dit afwegingskader kan worden bepaald welk wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen een gemeente.



Figuur 10: afwegingskader GOW30

Naast het afwegingskader zijn ontwerprichtlijnen voor de GOW30 opgesteld. De definitieve richtlijnen voor de vormgeving van de GOW30 zijn nog niet vastgesteld maar in het onderstaande overzicht is een interpretatie van de inrichting op de GOW30 beschreven op basis van de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30<sup>1</sup> en de ervaringen van RHDHV bij diverse provincies en gemeentes bij de ontwikkeling van deze nieuwe wegcategorie.



Figuur 11: Links mogelijk profiel gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, rechts voorbeeld Wittevrouwensingel (Utrecht) met fietsstroken in asfalt en rijbaan in klinkers.

Kenmerken gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur:

- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en niet bij de aanleg van nieuwe wegen.
- Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft fietsvoorzieningen. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of reeds aanwezige vrijliggende fietspaden blijven behouden.
- Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij oversteekplaatsen.
- Er is een voetpad aanwezig.
- De rijbaan inclusief fietsstroken is tussen de 6 en 10 meter breed (afhankelijk van de intensiteit). De rijrichtingen worden niet gescheiden.
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangmaatregelen (GOW30 in de voorrang bij kruisingen met ETW30).
- Verkeersremmende maatregelen bij kruispunten en eventueel wegvakken of bij oversteekvoorzieningen.
- Parkeren niet toegestaan op de rijbaan, bij voorkeur ook niet naast de rijbaan (parkeerstroken/ parkeervakken).
- Bij kruispunten en oversteekplaatsen zijn snelheidsbeperkende maatregelen op de weg (plateau's).
- De verharding bestaat uit klinkers met eventueel asfalt voor fietsers (ideaal).

<sup>1</sup> Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW mei 2023

Op basis van de recente onderzoeken en ervaringen met de verdere ontwikkeling GOW30 is in de onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de belangrijkste kenmerken voor de drie wegtypen binnen de bebouwde kom zoals die op dit moment van toepassing lijken.

	ETW 30	GOW 30	GOW 50
<b>Functie</b>			
Functie <sup>2</sup>	Verblijven	Ontsluiten en verblijven	Ontsluiten
<b>Gebruik/gedrag</b>			
Intensiteit (indicatief)*	< 5.000 pae/etmaal	5.000 <> 8.000 pae/etmaal	> 8.000 pae/etmaal
Omgevingskenmerken	Gesloten	Gesloten/ open	Gesloten/ open
<b>Inrichting/ ontwerp</b>			
Voetgangers	Voetpad afh. van intensiteit	Voetpad	Voetpad
Fiets	Geen fietsvoorzieningen	Fietsstroken (minimaal)	Fietspad
Oversteken langzaam verkeer	Geen aparte voorziening	Oversteekvoorziening of bij kruispunten	Oversteekvoorziening of bij kruispunten
Rijbaanbreedte (m)	< 6,0m (ideaal 5,8m)	5,8m <> 8,5m (fietsstroken min. 1,7 m)	7,0m (2x3,5m. - ex. fietspad/fietsstrook)
Kruispunten	Gelijkwaardig	Vorrang	Vorrang
Snelheidsremmende maatregelen	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten	Geen
Snelheid auto (km/uur)	30	30	50
Parkeren	Langs rijbaan	Bij voorkeur niet	Niet

Tabel 3-1 overzicht kenmerken ETW30, GOW30 en GOW 50

De kenmerken voor de ETW30 en GOW50 zijn overgenomen uit de inrichtingsprofielen van het CROW (zie ook paragraaf 3.1). De kenmerken voor de GOW30 uit tabel 3-1 tonen aan dat dit wegtype een tussenvorm wordt tussen beide bestaande wegcategorieën. Hiermee kan een goede balans worden gevonden tussen de dubbele functie van de weg (zowel verblijven als ontsluiten) en het verhogen van de verkeersveiligheid. De publicatie essentiële herkenbaarheidskenmerken voor een GOW30 vanuit het CROW wordt in 2024 verwacht. Tot die tijd zal via expertsessies en monitoringsonderzoeken verder worden nagedacht over de toe te passen richtlijnen voor de GOW30. Mocht dit aanleiding geven tot het wijzigen van de kenmerken in het wegencategoriseringsplan, dan zal dit worden meegenomen in het Verkeersplan Wassenaar 2024/2025.

<sup>2</sup> te bepalen vanuit het netwerk

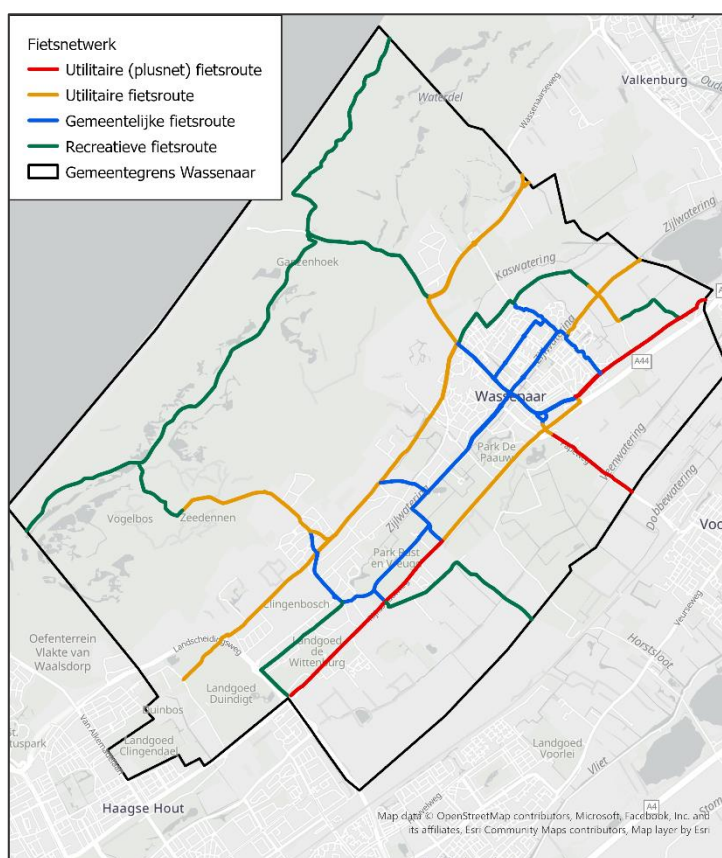
## 4 Functie wegen in Wassenaar

Bij het opstellen van het nieuwe wegcategoriseringsplan is ten eerste gekeken naar de functie van de wegen in Wassenaar. In dit hoofdstuk zijn de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen in Wassenaar beschreven. Hierbij kijken we naar fietsverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en de hulpdiensten. Deze netwerken zijn medebepalend voor de functie(s) die een weg heeft om deze vervoerswijzen te ontsluiten. Door goed in beeld te brengen welke functie(s) een weg heeft, kan de passende inrichting van de weg worden bepaald. Naast de verkeersfunctie(s) kan een weg ook een verblijfsfunctie hebben als er woningen of voorzieningen als winkels en scholen direct naast de weg zijn.

### 4.1 Netwerk fietsverkeer

De gemeente Wassenaar heeft momenteel geen gemeentelijk fietsnetwerk vastgesteld. In het Verkeersplan 2016 is het regionale fietsnetwerk (Haaglanden) opgenomen, met de belangrijkste doorgaande verbindingen. Voor het wegcategoriseringsplan is het van belang om te weten wat de belangrijkste fietsroutes in Wassenaar zijn, zodat bij het (her)inrichten van wegen ook aandacht is voor de fietsvoorzieningen. Met een goede inrichting van de fietsroutes kan de verkeersveiligheid voor de fietsers verbeterd worden.

Door de gemeente Wassenaar loopt het fietsnetwerk van de provincie Zuid-Holland. In dit provinciale fietsnetwerk zijn de hoofdroutes tussen de verschillende dorpen en steden in de provincie opgenomen, maar zijn geen routes binnen de kern Wassenaar opgenomen. Daarom is samen met de Fietsersbond Wassenaar gekeken welke routes binnen Wassenaar veel gebruikt worden door fietsers. Deze lokale routes zijn aan het fietsnetwerk toegevoegd om te komen tot een volledig netwerk binnen de gemeente. De lokale routes zijn ook opgenomen in het recent geactualiseerde fietsnetwerk van de MRDH.



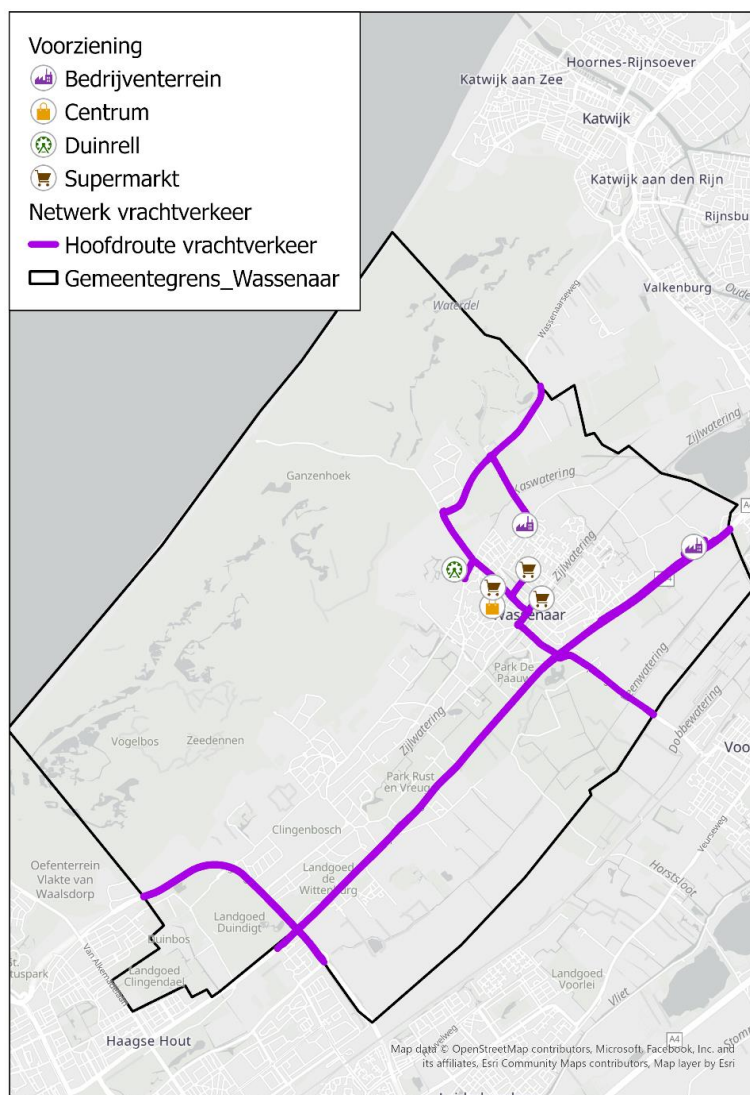
Figuur 12: Fietsnetwerk Wassenaar.

De Fietsersbond is voorstander van een verlaging van de snelheid voor het gemotoriseerd verkeer, om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Op de belangrijkste fietsroutes, zie figuur 11 is het wenselijk om fietsvoorzieningen te behouden of te realiseren (bij voorkeur een fietspad of fietsstroken). Op de rustigere wegen, waar verblijven centraal staat en geen onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk in figuur 11, kunnen de fietser en automobilist wel samen gebruik maken van de rijbaan.

Bij de herinrichting van wegen heeft de Fietsersbond de voorkeur dat parkeerplaatsen tussen de rijbaan voor het autoverkeer en het fietspad komen te liggen. In de huidige situatie ligt het fietspad op enkele wegen tussen de rijbaan en de parkeerplaatsen. Door dit om te draaien wordt de weg veiliger voor de fietsers.

## 4.2 Netwerk vrachtverkeer

Op de onderstaande kaart zijn de hoofdroutes voor vrachtverkeer weergegeven. Het is wenselijk dat vrachtverkeer zoveel mogelijk via de N44/ provinciale wegen rijdt. Voor het bestemmingsvrachtverkeer in Wassenaar is de gewenste route via de Lange Kerkdam en Van Zuylen van Nijveltstraat. Via deze routes worden de belangrijkste voorzieningen die veel vrachtverkeer trekken, waaronder de supermarkten in Wassenaar en bedrijventerrein Maaldrift, ontsloten.

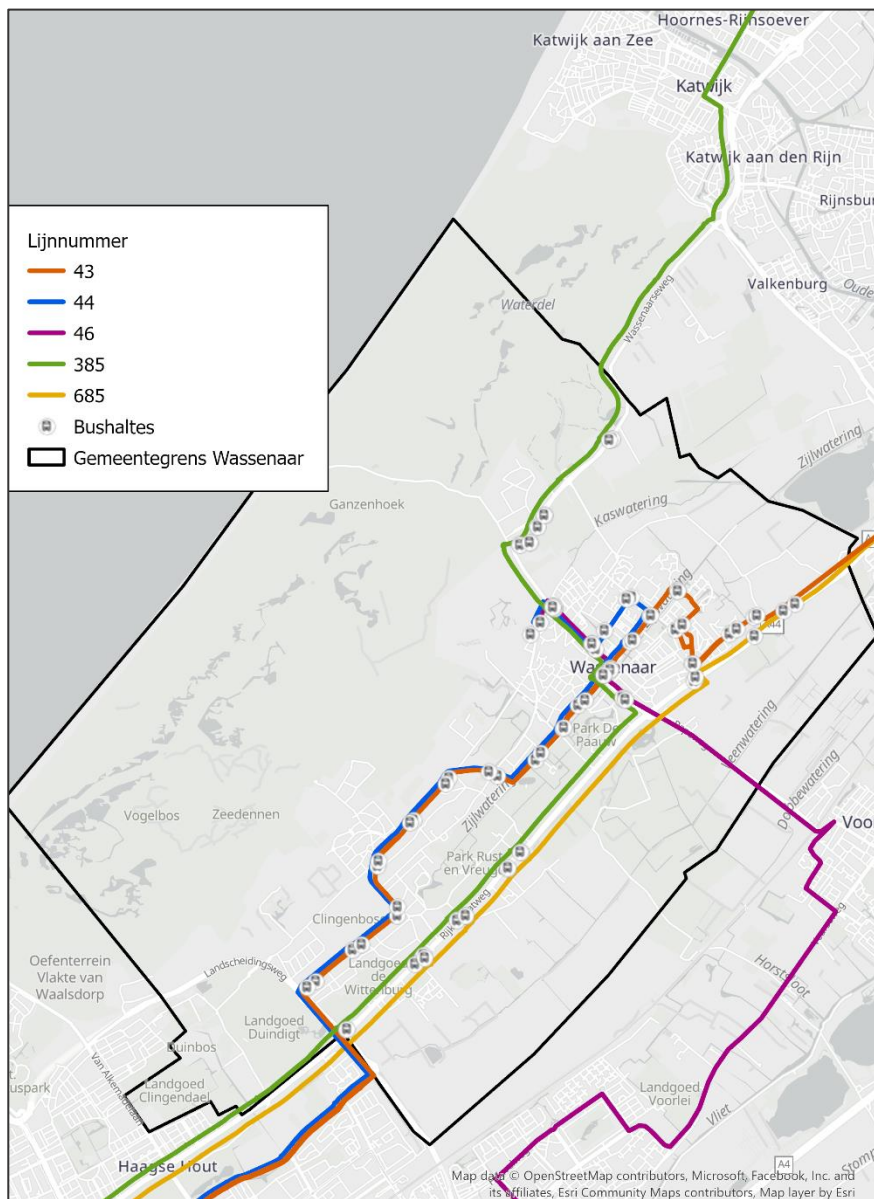


Figuur 13: Hoofdroutes vrachtverkeer.

## 4.3 Netwerk openbaar vervoer 2023

De Provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het openbaar vervoersysteem in de gemeente Wassenaar. De concessiehouder (op dit moment Arriva en EBS) exploiteren vervolgens diverse lijndiensten door Wassenaar heen waar inwoners gebruik van kunnen maken. Op basis van het programma van eisen van de provincie en vraag en aanbod binnen de gemeente worden de verschillende lijndiensten gereden. De gemeente voorziet hierin door de aanleg van bushaltes in overleg met de vervoerder en stelt de wegen beschikbaar voor de lijndiensten. Een bus mag in principe op alle wegen van Wassenaar rijden (tenzij door middel van een verkeersbord een verbod geldt) waardoor geen specifiek netwerk voor het busverkeer vastgesteld kan worden. Wel willen vervoerders altijd graag gebruik maken wegen met een ontsluitende functie vanuit doorstroming en comfort. De meeste lijndiensten maken daardoor vaak gebruik van wegen met een maximum snelheid van 50 km/u. Dit is in Wassenaar ook het geval. In de onderstaande kaart zijn de huidige OV-routes van de buslijnen in Wassenaar weergegeven. De bussen rijden met name over huidige gebiedsontsluitingswegen en verbinden Wassenaar met Den Haag, Voorschoten/ Leiden en Katwijk.





Figuur 14: Openbaar vervoer netwerk Wassenaar (routes lijnen 2022).

Naar aanleiding van het nieuwe wegcategoriseringsplan is gesproken met de twee bedrijven die momenteel het openbaar vervoer binnen de gemeente Wassenaar verzorgen: EBS en Arriva. In deze gesprekken is ingegaan op de huidige routes van de lijndiensten, welke knelpunten in de doorstroming nu aanwezig zijn en welke effect een nieuw wegcategoriseringsplan mogelijk heeft op de bestaande lijnvoering in Wassenaar. Hierbij is vooral besproken welke inrichting van de wegen het meest comfortabel is voor bussen en wat het effect is van een mogelijke snelheidsverlaging is als een bestaande gebiedsontsluitingsweg wordt gecategoriseerd als GOW 30 km/u.

### 4.3.1 EBS

Op dit moment exploiteert EBS drie buslijnen binnen Wassenaar. Dit zijn lijn 43, 44 en 46. Op dit moment neemt de drukte in het openbaar vervoer weer toe nadat als gevolg van de COVID-19 maatregelen het gebruik van het openbaar vervoer flink was teruggelopen. Dit biedt ook voor EBS kansen om meer busdiensten aan te bieden binnen Wassenaar. Voor EBS geldt dat drie onderdelen van belang zijn. Betrouwbaarheid, doorstroming en comfort. Op dit moment ervaart EBS geen knelpunten in Wassenaar behalve in de spitsperiodes. Zodra het drukker wordt in Wassenaar ondervindt ook de bus hier ook hinder van waardoor rijtijden toenemen. In de periodes buiten de spits worden de rijtijden gehaald en zijn er geen specifieke knelpunten.

Als de gemeente besluit de snelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/u zal dit voornamelijk effect hebben op de rijtijden. Als de rijtijd toeneemt kan de huidige dienstregeling niet langer worden gehandhaafd. Een aanpassing hiervan met behoud van de huidige route zal waarschijnlijk leiden tot een verhoging van de inzet van personeel en bussen waarbij uiteraard ook meespeelt of de snelheidslimiet op andere delen van de route ook wordt aangepast. Om hier een goede indicatie van te krijgen heeft EBS op verzoek een inschatting gemaakt van het effect van de snelheidsverlaging op de reistijd van de bus op acht trajecten tussen twee haltes. Uitgangspunt hierbij is dat alle wegen 30 km/u zijn. De huidige rijtijden tussen de haltes zijn verzameld voor een werkdag rond 12:00 (dus geen spitsdrukke op de weg) en opgenomen in de 1<sup>e</sup> kolom. In de tweede kolom onder rijtijd is de rijtijd zichtbaar als alle wegen maximaal 30 km/u worden. In de laatste kolom is de beoogde rijtijd bij 30 km/u zichtbaar. Deze laatste betreft een inschatting van EBS op basis van halteren, knelpunten in de doorstroming etc.

In tabel 4-1 is duidelijk zichtbaar dat de rijtijden bij 30 km/u (2<sup>e</sup> kolom) in een aantal gevallen lager zijn dan de werkelijke snelheid. Dit betekent dat op sommige trajecten de gemiddelde snelheid dus lager ligt dan 30 km/u. Dit wordt ook onderstreept door de rijtijden in de laatste kolom. Vanuit EBS is de verwachting dat op alle trajecten de rijtijd toeneemt als de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u.

Van halte	Naar halte	Afstand tussen halte (m)	Reistijd		
			Werkelijke Rijtijden bij geldende snelheid	Rijtijd bij 30 km/u (s)	Beoogde rijtijd bij 30 km/u
Wittenburgerweg	Stoeplaan	1.277	115	153	192
Stoeplaan	Adm. Helfrichlaan	3.057	310	367	516
Adm. Helfrichlaan	Van Oldebarneveltweg	1.219	146	146	195
Van Oldebarneveltweg	Van Duivenvoordelaan	818	141	98	165
Van Duivenvoordelaan	Rozenplein	1.567	252	188	294
Rozenplein	Maaldrift	1.545	219	185	292
Van Duivenvoordelaan	Johan de Wittstraat	1.020	174	122	202
Johan de Wittstraat	Duinrell	1.169	188	140	219

Tabel 4-1: Reistijden OV binnen Wassenaar



Figuur 15: Weergave extra reistijd tussen haltes binnen Wassenaar op kaart.

Vanuit EBS worden de volgende zaken meegegeven:

- Geen voorstander van de gehele bebouwde kom 30 km/u. Dit kan mogelijk consequenties hebben voor het OV aanbod in Wassenaar;
- Bij invoering van 30 km/u op wegen waar de bus gebruik van maakt graag wel voorrang ten opzichte van zijwegen;
- Geen snelheidremmende maatregelen tenzij deze busvriendelijk zijn;
- Het optimaliseren van de doorstroming binnen Wassenaar kan een positief effect hebben op de beoogde rijtijden waardoor de impact op de rijtijden kan worden verminderd.

### 4.3.2 Arriva

Arriva rijdt de Q-Liner 385 (Den Haag – Wassenaar – Katwijk (- Noordwijk en verder) en lijn 685 (3 ritten per dag). Ook voor deze routes geldt dat doorstroming, betrouwbaarheid en comfort belangrijk zijn. Omdat het één OV lijn door Wassenaar betreft (lijn 385) heeft Arriva een inschatting gemaakt van de extra rijtijd als wegen in Wassenaar op deze route worden afgewaardeerd naar 30 km/u. In totaal komt de extra reistijd uit op 3-4 minuten per rit. Op een gemiddelde ritduur tussen Den Haag en Katwijk van 31 minuten (dal) betekent dit een toename in de reistijd van zo'n 10%. Voor een hoogwaardige verbinding is dit een forse toename.

Mocht de gemeente overwegen om de snelheid op 50 km/u wegen aan te passen naar 30 km/u is het vanuit Arriva belangrijk dat de rijbaan voldoende breed blijft (minimaal 6 meter) en dat de bomen niet te dicht op de weg staan (of hoog gesnoeid, zodat de bus ze niet raakt). Ook is het voor de rijtijd belangrijk dat de busroute voorrang heeft op de zijwegen. Daarnaast zijn busdrempels, waar de bus door de bredere wielbasis langs kan rijden, maar auto's wel overheen moeten rijden, prettiger dan een 50 km/uur drempel. Wordt gekozen voor een brede drempel dan is een plateau comfortabeler dan een korte drempel voor de bus.

### 4.3.3 Conclusie

In beginsel zijn EBS en Arriva geen voorstander van een totale verlaging van de snelheid in de gehele bebouwde kom. Op routes waar de snelheid reeds lager dan 30 km/u ligt, kan dit wel acceptabel zijn mits er voldoende aandacht is voor behoud van doorstroming, betrouwbaarheid en comfort. Een volledige invoering van 30 km/u kan zelfs negatieve gevolgen hebben voor het OV aanbod binnen Wassenaar.

#### 4.4 Netwerk hoofdroutes hulpdiensten

In het geval van calamiteiten maken hulpdiensten gebruik van de wegen in Wassenaar. Vaak is dit om ter plaatse hulp te verlenen. Wettelijk is vastgelegd dat in geval van prioriteit 1 de maximum snelheid met 40 km/u overschreden mag worden. Tijdens dit soort ritten wordt vaak geprobeerd zo lang mogelijk over de wegen met de hoogste snelheid te rijden. Binnen de bebouwde kom van Wassenaar is sprake van een vestiging van de politie en de brandweer. Ambulancediensten worden vanuit Leidschendam of Leiden bediend. In het kader van het wegcategoriseringsplan is met vertegenwoordigers van alle partijen gesproken.

Op de onderstaande kaart zijn de hoofdroutes voor de hulpdiensten in Wassenaar weergegeven. Dit netwerk is vastgesteld door de Brandweer en wordt ook gebruikt door de politie en ambulance om met



spoed naar een melding te rijden. Met de icoontjes zijn de brandweerkazerne en het politiebureau in Wassenaar weergegeven en de twee dichtstbijzijnde ambulanceposten.

Voor de hulpdiensten is het belangrijk dat ze op de hoofdroutes door kunnen rijden om binnen de wettelijke aanrijtijden op locatie te kunnen zijn. Om dat mogelijk te maken is het belangrijk dat er voldoende mogelijkheden zijn om ander verkeer te passeren en dat snelheidsremmende maatregelen geen impact hebben op (zware) voertuigen. De hoofdroutes betreffen allemaal wegen waar op dit moment een maximumsnelheid geldt van 50 km/u. Voor alle hulpdiensten geldt dat het belangrijk is dat zij gebruik kunnen maken van de hoofdroutes om binnen de wettelijke aanrijtijden ter plaatse te kunnen zijn. Deze aanrijtijden worden nu over het algemeen gehaald in Wassenaar, maar een aanpassing van de wegcategorisering kan hier effect op hebben.

Figuur 16: Hoofdroutes hulpdiensten in Wassenaar.

#### 4.4.1 Politie

De vertegenwoordiger vanuit de politie geeft aan dat bij het verhogen van het aantal 30 km/u wegen in Wassenaar twee zaken van belang zijn. Enerzijds de impact tijdens het oprijden richting meldingen en anderzijds de handhaving van ingestelde snelheid. Voor de ritten naar meldingen worden momenteel vooral de 50 km/u wegen gebruikt (binnen de bebouwde kom) om ter plaatse te komen en het laatste stuk via de 30 km/u wegen. Door het vergroten van het aantal 30 km/u wegen zal de opkomsttijd licht toenemen. In het geval van een calamiteit mag de snelheid echter hoger liggen waardoor deze impact beperkt is.

Een ander belangrijk punt is handhaving vanuit de politie op de maximumsnelheid. Op dit moment kan de politie handhaven als wegen zijn ingericht volgende richtlijnen vanuit CROW en Duurzaam Veilig. Daardoor zijn wegen herkenbaar voor weggebruikers en is handhaving op overtredingen (zoals te hard rijden) mogelijk. Op dit moment is er in Nederland nog geen vastgesteld kader voor GOW30, waardoor de politie nog niet kan toetsen of een weg hieraan voldoet. Dit betekent dat bij de keuze de snelheid te verlagen ook de bijbehorende inrichting hoort zoals gelijkwaardige kruispunten en snelheidsremmende maatregelen. Vanuit de politie wordt meegegeven dat bij verlagen van de snelheid naar 30 km/u zonder de bijbehorende wegrichting geen handhaving plaats zal vinden. Dit betekent dat zolang de richtlijnen voor een GOW30 (zie paragraaf 3.3) nog niet zijn vastgesteld er geen handhaving op deze wegen zal plaats vinden. Na vaststelling van de richtlijnen voor een GOW30 kan alleen gehandhaafd worden als de weg conform de richtlijn is ingericht.

#### 4.4.2 Brandweer

Voor de Brandweer geldt, net als voor de politie, dat de doorstroming van verkeer op de hoofdroutes belangrijk is om aan de wettelijke vereisten te voldoen met betrekking tot de aanrijtijden. Naar aanleiding van het gesprek heeft de brandweer doorgerekend wat het effect is op de rijtijden bij de invoering van 30 km/u op alle wegen. Hieruit blijkt dat zowel in de huidige situatie als met de invoering van 30 km/u in geheel Wassenaar de aanrijtijden worden behaald en kleine wijzigingen zijn in de tijd die het kost een bepaalde locatie te bereiken. Zie bijlage 1 voor meer informatie. Geconcludeerd kan worden dat het verlagen van de snelheid voor brandweer weinig tot geen negatief effect heeft op het halen van de rijtijden, zolang de snelheidsremmende maatregelen weinig impact hebben op de voertuigen van de brandweer en er voldoende mogelijkheden zijn om verkeer in te halen.

#### 4.4.3 Ambulancediensten

In Wassenaar zelf is geen ambulancepost aanwezig. Op dit moment rijden ambulances aan vanuit Leidschendam of vanuit Leiden. Hierbij is locatie van de melding en de beschikbaarheid van ambulance bepalend waar vandaan wordt uitgerukt. De ambulances gebruiken zoveel als mogelijk de 50 km/u wegen (Wittenburgerweg/ Rijksweg vanuit Leidschendam of Lange Kerkdam vanuit Leiden). Indien gekozen wordt om de snelheid te verlagen kan dit impact hebben op de oprijtijden vanuit Leiden en Leidschendam. Hoe groot die impact precies is, is niet gedefinieerd door de ambulancedienst omdat onvoldoende zicht is hierop.

Vanuit de ambulancedienst zijn mogelijke maatregelen benoemd om een eventuele toename van de rijtijd te verbeteren/ gelijk te houden na een snelheidsverlaging:

- Prioriteit bij verkeerslichten (er komen iVRI's in Wassenaar waarmee dit mogelijk is)
- Berijdbare bermen: ambulances zijn zwaar, maar via berijdbare bermen (bijvoorbeeld met grasbetonstenen) kunnen zij verkeer toch passeren als er 1 rijstrook per richting is

Als het snelheidsregime op de hoofdroutes wordt aangepast, is het met name relevant om te weten welke snelheidsremmende maatregelen er op de weg komen. Het is mogelijk om maatregelen te nemen waarvoor auto's hun snelheid wel moeten verlagen, maar die vrijwel geen effect hebben op de bredere hulpvoertuigen. Daarnaast is het belangrijk om bij de weginrichting rekening te houden dat hulpdiensten auto's kunnen inhalen. Met name op wegen met een middenberm is dit nu soms lastig. Oplossingsrichtingen hiervoor zijn passeervakken (bijvoorbeeld parkeerplaatsen die overdag niet bezet zijn) of rotondes waar auto's een extra rondje kunnen draaien.

#### **4.4.4 Conclusie**

Uit de gesprekken met de hulpdiensten is gebleken dat de impact van een snelheidsverlaging op de hoofdroutes van de hulpdiensten beperkt lijkt als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden. De hoofdroutes blijven voorrang houden ten opzichte van de zijwegen, er is voldoende ruimte om in te halen, de hulpdiensten hebben weinig hinder van snelheidsremmende maatregelen en er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming.

Handhaving op de maximumsnelheid is op dit moment op gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur niet mogelijk, doordat hiervoor nog geen landelijke richtlijnen zijn vastgesteld.

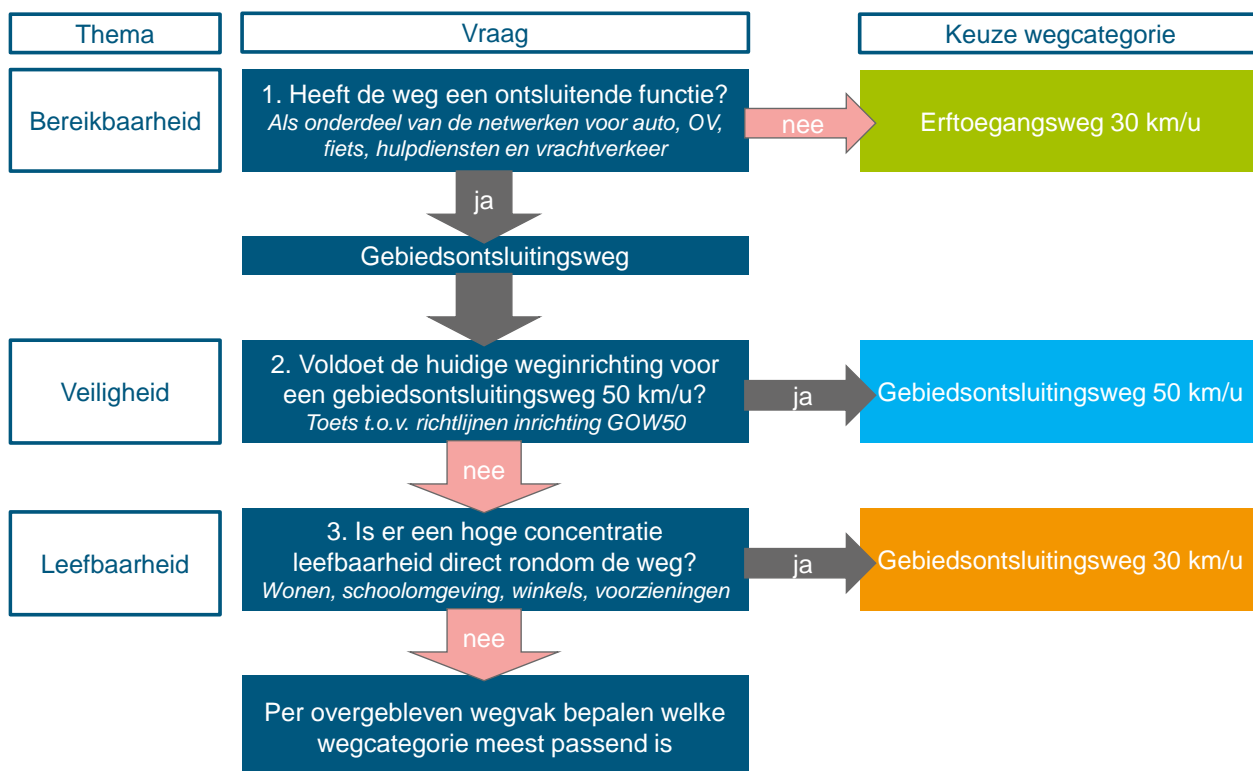
## 5 Nieuw wegcategoriseringsplan Wassenaar 2023

Zoals gesteld vormt de vastgestelde wegcategorisering uit het Verkeersplan Wassenaar 2016 de basis voor het nieuwe wegcategoriseringsplan. In dit nieuwe plan zijn alleen de wegen opnieuw beoordeeld die in één van de volgende wegcategorieën vielen in 2016:

- Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom
- Wijkontsluitingsweg

De overige wegen (stroomwegen en erftoegangswegen) blijven wat betreft wegcategorie ongewijzigd. In hoofdstuk 3 zijn het aantal soorten wegen en functies binnen Duurzaam Veilig beschreven. Bij het nieuwe wegcategoriseringsplan wordt aansluiting gemaakt met deze richtlijnen door zoveel als mogelijk de wegtypes uit Duurzaam Veilig te gebruiken. Dit betekent dat er geen wijkontsluitingswegen meer zijn in het nieuwe plan en de GOW30 wordt geïntroduceerd.

In hoofdstuk 3 is het afwegingskader voor de GOW30 opgenomen. Vanuit dit kader is een afwegingsschema uitgewerkt om de nieuwe categorie per wegvak te bepalen in Wassenaar. In het onderstaande schema is weergegeven op basis van welke afweging per weg een keuze is gemaakt om tot een passende wegcategorie te komen. Hierbij is gekeken naar de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Zodra een weg aan een wegcategorie is gekoppeld, is niet verder onderzocht hoe de weg scoort op volgende vragen. Voor een aantal wegvakken geldt dat aan het einde van het schema op basis van de vragen geen directe keuze kan worden gemaakt. Voor deze wegen is per weg onderzocht welke wegcategorie kan worden gerealiseerd conform de CROW-richtlijnen.



Figuur 17: Afweegschema wegcategorisering Wassenaar.

## 5.1 Ontsluitende functie wegen in Wassenaar

Als eerste vraag is voor alle nieuw te beoordelen wegen onderzocht van of ze een ontsluitende functie hebben. Hiervoor is onderzocht van welke netwerken de wegen deel uitmaken, naast het autonetwerk. In de 2<sup>e</sup> kolom van tabel 5-1 is de huidige functie zichtbaar. In kolom 3 t/m 6 is getoetst of een weg onderdeel uitmaakt van één van de vier netwerken (zie hoofdstuk 4). Indien een weg een functie heeft in één van de drie auto gerelateerde netwerken (dus niet het fietsnetwerk) dan is de hoofdfunctie van een weg altijd ontsluiten. Zit een weg in geen enkele van de auto gerelateerde netwerken dan is de hoofdfunctie verblijven. Daarnaast geldt dat als een weg onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk (kolom 6) ten alle tijden fietsmaatregelen benodigd zijn ongeacht de hoofdfunctie ontsluiten of verblijven. In de onderstaande tabel is zichtbaar in welk netwerk deze wegen voorkomen en in de laatste kolom is de hoofdfunctie van de weg benoemd.

De wegen die de hoofdfunctie verblijven hebben gekregen, worden als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom 30 km/u gecategoriseerd (ETW30). Voor de wegen binnen de bebouwde kom die de hoofdfunctie ontsluiten hebben gekregen, wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. Wegen die hoofdfunctie ontsluiten hebben gekregen, worden als gebiedsontsluitingsweg (GOW) gecategoriseerd. De Oostdorperweg, de Hofcampweg en Ammonslaantje zijn slechts gedeeltelijk bekeken aangezien deze wegen deels al de functie ETW30 hebben. De Raaphorstlaan/Rijksstraatweg zijn samen beoordeeld voor het gedeelte tussen de aansluiting N44 en de Laan van Plumestein.

3 van de 27 wegen zijn bij de beoordeling in meerdere delen opgeknipt. Belangrijkste reden hiervoor is dat duidelijk onderscheid is in het gebruik en uitstraling van deze wegen in de verschillende netwerken. Het betreft de Van Zuylen van Nijveeltstraat, Deijlerweg, Storm van 's Gravezandeweg en de Jagerslaan.

- 3A Van Zuylen van Nijveeltstraat noord, tussen de Katwijkseweg en van Oldebarneveltweg
- 3B Van Zuylen van Nijveeltstraat zuid, tussen van Oldebarneveltweg en Deijlerweg
- 13A Deijlerweg west → tussen de Middelweg en Rozenweg
- 13B Deijlerweg oost → tussen de Rozenweg en Ammonslaantje
- 16A Jagerslaan noord → Tussen de Storm van 's Gravezandeweg en Spelderslaan
- 16B Jagerslaan midden → Tussen de Spelderslaan en Hazelaan
- 16C Jagerslaan zuid → tussen de Hazelaan en Groot Haesebroekseweg
- 17A Storm van 's Gravezandeweg noord → tussen de Katwijkseweg en ingang Duinrell
- 17B Storm van 's Gravezandeweg midden → tussen de ingang Duinrell en Jagerslaan
- 17C Storm van 's Gravezandeweg zuid → tussen de Jagerslaan en Schouwweg is al ETW30

Straat		Huidig wegtype	OV	Hulp-diensten	Vracht	Fiets	Hoofdfunctie nieuw plan
01	Katwijkseweg	GOW	x	x	x	x	Ontsluiten
02	Kokshoornlaan	GOW		x	x		Ontsluiten
03A	Van Zuylen van Nijveeltstraat noord	GOW	x	x	x	x	Ontsluiten
03B	Van Zuylen van Nijveeltstraat zuid	WOW	x	x	x	x	Ontsluiten
04	Oostdorperweg (deels)	WOW		x			Ontsluiten
05	Hofcampweg (deels)	WOW					Verblijven
06	Johan de Wittstraat	WOW	x	X	x	x	Ontsluiten
07	Starrenburglaan	WOW	x	X	x	x	Ontsluiten



08	Van Cranenburchlaan	WOW	x	X			Ontsluiten
09	Ter Weerlaan	WOW	x				Ontsluiten
10	Wiegmanweg	WOW	x	x	x	x	Ontsluiten
11	Van Duivenvoordelaan	WOW	x	x		x	Ontsluiten
12	Bellesteynlaan	WOW	x			x	Ontsluiten
13A	Deijlerweg (west)	WOW		x		x	Ontsluiten
13B	Deijlerweg (oost)	WOW	x	x		x	Ontsluiten
14	Ammonslaantje zuid	WOW	x	x		x	Ontsluiten
15	Rozenweg	WOW		x		x	Ontsluiten
16A	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	x	x		x	Ontsluiten
16B	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW		x		x	Ontsluiten
17A	Jagerslaan (noord)	WOW		x		x	Ontsluiten
17B	Jagerslaan (midden)	WOW		x		x	Ontsluiten
17C	Jagerslaan (zuid)	WOW		x		x	Ontsluiten
18	Lange Kerkdam	GOW	x	x	x		Ontsluiten
19	Van Oldenbarneveltweg	GOW	x	x	x	x	Ontsluiten
20	Prinsenweg	GOW	x	x		x	Ontsluiten
21	Backershagenlaan	GOW	x	x		x	Ontsluiten
22	Papegaaienlaan	GOW	x	x		x	Ontsluiten
23	Groot Haesebroekseweg	GOW	x	x		x	Ontsluiten
24	Stoeplaan	GOW	x	x		x	Ontsluiten
25	Van der Oudermeulenlaan	WOW		x			Ontsluiten
26	Wittenburgerweg	GOW	x	x			Ontsluiten
27	Raaphorstlaan/ Rijksstraatweg	WOW		x			Ontsluiten

Tabel 5-1. Overzicht hoofdfunctie van de 27 wegen in Wassenaar.

Op basis van tabel 5-1 kan worden geconcludeerd dat de volgende wegen als ETW/30 worden gecategoriseerd:

- 05 – deel van de Hofcampweg dat nog geen ETW 30km/u is

De overige wegen worden met de hoofdfunctie ontsluiten gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.

## 5.2 Toets inrichting GOW50-eisen op gebiedsontsluitingswegen

In de tweede vraag is de veiligheid van de wegen met als hoofdfunctie ontsluiten beoordeeld door de huidige weginrichting te toetsen ten opzichte van de CROW-inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (zie ook paragraaf 3.1.1). Bij deze toets is gekeken 4 kenmerken te horen bij een veilige gebiedsontsluitingsweg 50 km/u.

1. Breedte van de rijbaan, is sprake van het ideale of minimale profiel;
2. Fietsvoorzieningen, waar bevinden de fietsers zich binnen het huidige profiel;
3. Parkeren, is sprake van parkeervoorzieningen en zo ja welk type;
4. Oversteekbaarheid en de aanwezigheid van een middengeleider. Kan langzaam verkeer veilig en op een specifieke locatie veilig oversteken.

Op basis van deze verschillende kenmerken is gekeken of de huidige inrichting voldoet aan de CROW-inrichtingseisen. Als een weg hieraan voldoet dan kan deze gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur.

Straat	Huidig wegtype	2. Voldoet de huidige weginrichting voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u?						
		Inrichtingseisen GOW50	Huidige inrichting fiets	Parkeren	Oversteekbaarheid	Conclusie inrichting		
1	Katwijkseweg	GOW	Ideaal profiel	Vrijliggende fietspaden	geen voorziening	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
2	Kokshoorlaan	GOW	Ideaal profiel	Vrijliggend fietspad	geen voorziening	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
3a	Van Zuylen van Nijveltstraat (noord)	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	langsparkeren	geconcentreerd bij de kruispunten; praktisch ook tussendoor	voldoet = GOW50	
3b	Van Zuylen van Nijveltstraat (zuid)	GOW	Ideaal profiel	Aanliggend fietspaden	langsparkeren	geconcentreerd bij de kruispunten	voldoet = GOW50	
4	Oostdorperweg (deels)	WOW	minimaal profiel	Fietsuggestiestroken	langsparkeren 2-zijdig	overal	voldoet niet	
6	Johan de Wittstraat	WOW	minimaal profiel	Fietsstroken	langsparkeren 2-zijdig	alleen op grote kruispunten; de rest overal	voldoet niet	
7	Starrenburglaan	WOW	minimaal profiel	Fietsstroken	langsparkeren 1-zijdig	geconcentreerd	voldoet niet	
8	Van Cranenburchlaan	WOW	minimaal profiel	Aanliggend fietspad	Fietsuggestiestrook	1-zijdig gestoken & langs parkeren	geconcentreerd	voldoet niet
9	Ter Weerlaan	WOW	minimaal profiel	Fiets op rijbaan	langsparkeren 1-zijdig	geconcentreerd	voldoet niet	
10	Wiegmanweg	WOW	minimaal profiel	Fiets(suggestie)stroken	1-zijdig gestoken & langs parkeren	geconcentreerd	voldoet niet	
11	Van Duivenvoordelaan	WOW	minimaal profiel	Fietsstroken	langsparkeren 1-zijdig	geconcentreerd	voldoet niet	
12	Bellesteynlaan	WOW	minimaal profiel	Fiets op rijbaan	haaks en langs	overal	voldoet niet	
13A	Deijlerweg (west)	WOW	Ideaal profiel	Aanliggende fietspaden	langsparkeren 2-zijdig	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
13B	Deijlerweg (oost)	WOW	Ideaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
14	Ammonslaantje zuid	WOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
15	Rozenweg	WOW	minimaal profiel	Fietspad	Fiets op rijbaan	langsparkeren 1-zijdig	geconcentreerd	voldoet niet
16A	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	langsparkeren 2-zijdig	geconcentreerd	voldoet = GOW50	
16B	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	langsparkeren 2-zijdig	overal	voldoet niet	
17A	Jagerslaan (noord)	WOW	Te smal	Vrijliggend fietspad (erg smal)	langsparkeren 2-zijdig	overal	voldoet niet	
17B	Jagerslaan (midden)	WOW	Te smal	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet niet	

17C	Jagerslaan (zuid)	WOW	Te smal	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet niet
18	Lange Kerkdam	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	2 zijdig parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50
19	Van Oldenbarneveltweg	GOW	Ideaal profiel	Fiets op parallelweg	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50
20	Prinsenweg	GOW	Ideaal profiel	Fietsstroken	langsparkeren 2-zijdig	geconcentreerd	voldoet niet
21	Backershagenlaan	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	langsparkeren 2-zijdig	geconcentreerd	voldoet = GOW50
22	Papegaaienlaan	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	langsparkeren 1-zijdig	geconcentreerd	voldoet = GOW50
23	Groot Haesebroekseweg	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50
24	Stoeplaan	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50
25	Van der Oudermeulenlaan	WOW	minimaal profiel	Fietsuggestiestroken	Geen parkeren	overal	voldoet niet
26	Wittenburgerweg	GOW	Ideaal profiel	Fiets op parallelweg	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50
27	Raaphorstlaan/ Rijkstraatweg	WOW	Ideaal profiel	Vrijliggende fietspaden & fietsuggestiestroken	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50

Tabel 5-2. Overzicht toets op huidige inrichting van de 27 wegen in Wassenaar met de functie ontsluiten.

Op basis van tabel 5-2 kan worden geconcludeerd dat de volgende wegen als GOW50 worden gecategoriseerd:

- 01 – Katwijkseweg
- 02 – Kokshoornlaan
- 03A en 03B – Van Zuylen van Nijeveltstraat
- 13A en 13B – Deijlerweg
- 14 – Ammonslaantje
- 16A – Storm van 's-Gravesandeweg (noord)
- 18 – Lange Kerkdam
- 19 – Van Oldenbarneveltweg
- 21 – Backershagenlaan
- 22 – Papegaaienlaan
- 23 – Groot Haesebroekseweg
- 24 – Stoeplaan
- 26 – Wittenburgerweg
- 27 – Raaphorstlaan/Rijkstraatweg

Voor de overige wegen is onderzocht of er sprake is van een hoge concentratie leefbaarheid rondom de weg (vraag 3 uit het afweegschema).

### 5.3 Toets verblijfsfunctie op gebiedsontsluitingswegen

Nadat de hoofdfunctie (ontsluiten of verblijven) is vastgesteld in paragraaf 5.2, is de huidige weginrichting getoetst op basis van de CROW-inrichtingseisen. Voor de wegen waar de huidige weginrichting niet voldoet, bestaat het risico dat de weg qua verkeersveiligheid in het geding is. Een mogelijkheid om de veiligheid op een weg te verbeteren, is het reduceren van de snelheid van het verkeer. Een randvoorwaarde om dit te kunnen doen is dat de omgeving van de weg passend moet zijn bij de lagere maximumsnelheid. Dit is noodzakelijk om de snelheid geloofwaardig te kunnen verlagen en daarmee ook de verkeersveiligheid te verbeteren.

In deze stap is onderzocht welke leefbaarheidsaspecten met verblijfswaarde rondom de weg gevestigd zijn. Hiervoor is gekeken naar de aanwezigheid van woningen en voorzieningen als winkels, scholen en

overige voorzieningen. Zijn één of meer van deze aspecten aanwezig dan is er sprake van een hoge concentratie leefbaarheid direct rondom de weg en is het voor de omgeving passend om de snelheid geloofwaardig te verlagen.

Op basis hiervan zijn de overgebleven wegen die nu niet voldoen aan de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur in onderstaande tabel beoordeeld.

Straat	Huidig wegtype	3. Is er een hoge concentratie leefbaarheid direct rondom de weg?					
		Wonen	Winkels	Voorzieningen	School omgeving	Conclusie leefbaarheid	
4	Oostdorperweg (deels)	WOW	wonen				Hoog = GOW30
6	Johan de Wittstraat	WOW	wonen	winkels	gemeentehuis, brandweerkazerne		Hoog = GOW30
7	Starrenburglaan	WOW	wonen	winkels		1 school	Hoog = GOW30
8	Van Cranenburchlaan	WOW	wonen				Hoog = GOW30
9	Ter Weerlaan	WOW	wonen				Hoog = GOW30
10	Wiegmanweg	WOW	wonen				Hoog = GOW30
11	Van Duivenvoordelaan	WOW	wonen				Hoog = GOW30
12	Bellesteynlaan	WOW	wonen				Hoog = GOW30
15	Rozenweg	WOW	wonen (beperkt)				Beperkt
16B	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	wonen				Hoog = GOW30
17A	Jagerslaan (noord)	WOW	wonen				Hoog = GOW30
17B	Jagerslaan (midden)	WOW					Laag
17C	Jagerslaan (zuid)	WOW	wonen (op afstand)				Beperkt
20	Prinsenweg	GOW	wonen (op afstand)				Beperkt
25	Van der Oudermeulenlaan	WOW	wonen (op afstand)				Beperkt

Tabel 5-3. Overzicht toets op leefbaarheidsaspecten rondom de weg.

Op basis van tabel 5-3 kan worden geconcludeerd dat de volgende wegen als GOW30 worden gecategoriseerd:

- 04 – Oostdorperweg
- 06 – Johan de Wittstraat
- 07 – Starrenburglaan
- 08 – Van Cranenburchlaan
- 09 – Ter Weerlaan
- 10 – Wiegmanweg
- 11 – Van Duivenvoordelaan
- 12 – Bellesteynlaan
- 16B – Storm van 's-Gravesandeweg (midden)
- 17A – Jagerslaan (noord)

De volledige afwegingstabel, tabel 5-1, 5-2 en 5-3 gecombineerd is opgenomen in bijlage 2.

## 5.4 Overgebleven wegvakken

Er zijn vier wegen in Wassenaar waar de huidige inrichting niet voldoende aansluit bij de bestaande wegcategorisering voor een GOW50 of GOW30. Het gaat om:

- 15 – Rozenweg
- 17B – Jagerslaan (midden)
- 17C – Jagerslaan (zuid)
- 20 – Prinsenweg
- 25 – Van der Oudermeulenlaan

Voor deze vier wegen is een nadere analyse uitgevoerd om te bepalen welke wegcategorie het meest passend is.

### 15 Rozenweg:

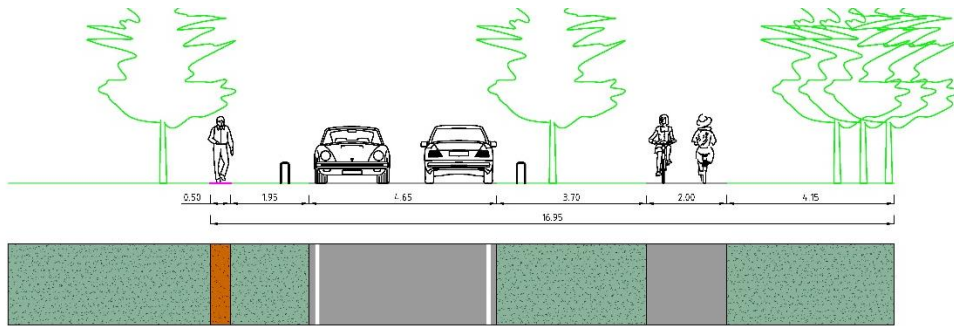
Vanuit de verkeersstructuur is het wenselijk de Rozenweg in te richten als GOW50. De Rozenweg sluit aan op de N44 waardoor de overgang van een GOW70 naar een GOW50 bij het betreden van Wassenaar logisch is. Voor de Rozenweg wordt geadviseerd de weg te categoriseren als GOW50.

### 17B Jagerslaan (midden) & 17C Jagerslaan (zuid):

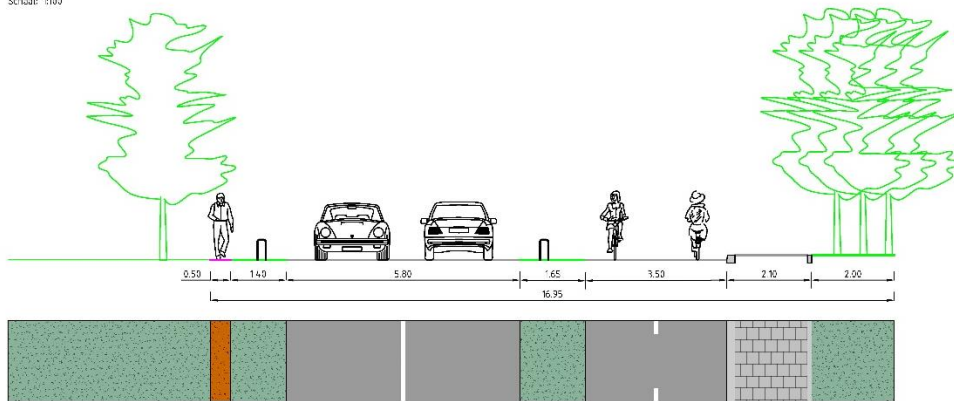
De huidige Jagerslaan is op dit gedeelte te smal voor de huidige wegcategorie (WOW50). Zowel de rijbaan als de fietspaden voldoen niet aan de gewenste breedte voor een GOW50 en GOW30. Vanuit de verkeersstructuur gezien kunnen beide categorieën worden toegepast in een verschillende vormgeving. Als de weg conform de richtlijnen wordt ingericht, is de ruimtelijke impact bij een GOW30 beperkter dan bij een GOW50. Tijdens het uitwerken van mogelijke principe profielen zijn in dit stadium 3 mogelijkheden bekeken om de impact beter in beeld te brengen:

- GOW50 conform de richtlijnen inclusief vrijliggend fietspad en voetpad
- GOW50 inclusief vrijliggend fietspad zonder voetpad om te impact op het groen te beperken
- GOW30 conform de richtlijnen met fietsers op de rijbaan

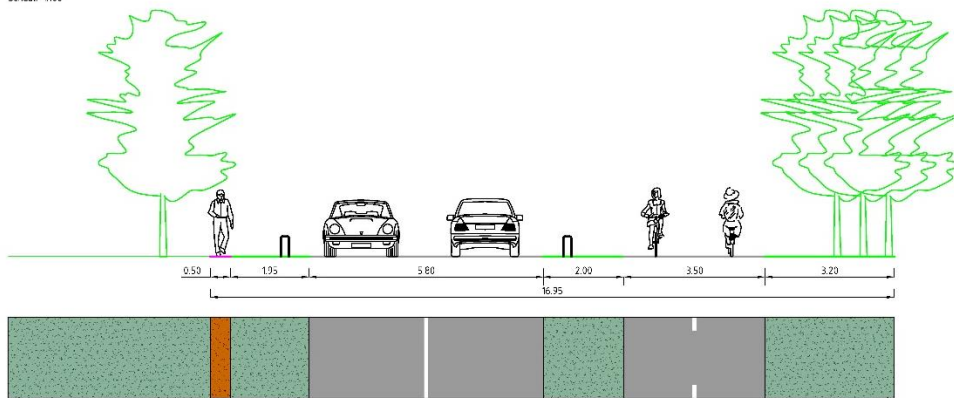
In figuur 18 zijn de mogelijke profielen voor het deel Jagerslaan midden onder de bestaande situatie zichtbaar.



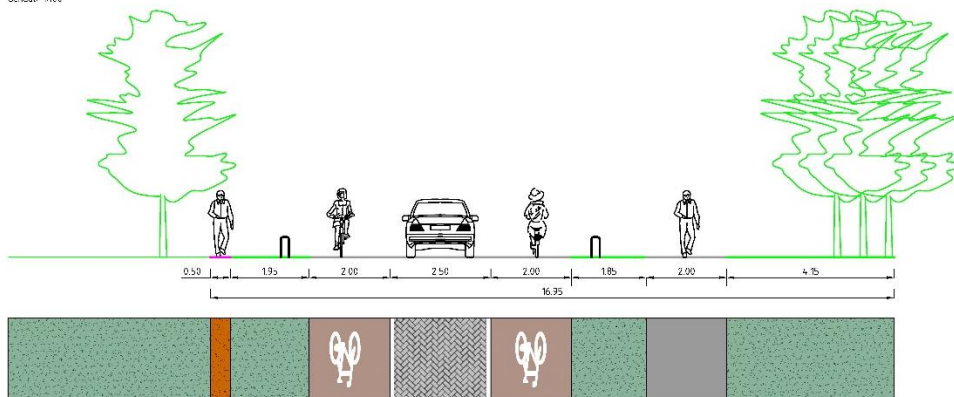
Principeprofiel 180 Jagerslaan (midden): Bestaande situatie  
Schaal: 1:100



Principeprofiel 180 Jagerslaan (midden): Nieuwe situatie G0W50 vrijliggend fietspad + trottoir  
Schaal: 1:100



Principeprofiel 180 Jagerslaan (midden): Nieuwe situatie G0W30 vrijliggend fietspad  
Schaal: 1:100



Principeprofiel 180 Jagerslaan (midden): Nieuwe situatie G0W30 fietsstrook  
Schaal: 1:100

Figuur 18: Bestaande situatie en mogelijke profielen Jagerslaan midden

In tabel 5-4 is de impact qua verhardingsbreedte opgenomen. Hierin is zichtbaar dat de impact van een GOW30 op het beschikbare groen beperkt is. Bij een keuze voor een GOW50 is dit groter.

Profiel	Breedte verharding	Breedte groen
Bestaande situatie	7,15 meter	9,80 meter
GOW50 incl. fiets- en voetpad	11,90 meter	5,05 meter (afname 4,75 meter)
GOW50 incl. fietspad	9,80 meter	7,15 meter (afname 2,65 meter)
GOW30	9,00 meter	7,95 meter (afname 1,85 meter)

Tabel 5-4 impact aanpassen wegcategorisering Jagerslaan midden

Omdat de Jagerslaan opgenomen is in het fietsnetwerk wordt een GOW50 zonder voetpad afgeraden. Het combineren van voetgangers en fietsers (zoals nu het geval is) wordt als onwenselijk geacht op een hoofdfietsroute. Beide overgebleven opties: GOW50 en GOW30 zijn verkeerskundig mogelijk waardoor ook de ruimtelijke impact op de omgeving in ogenschouw wordt genomen. Vanuit ruimtelijke impact is daarmee de wegcategorie GOW30 passender. Voorwaarde hierbij is wel dat de Jagerslaan wordt verbreed en ingericht conform de richtlijnen om ook de veiligheid te verbeteren. Geadviseerd wordt de wegcategorisering vast te stellen op GOW30.

### 20 Prinsenweg:

Voor de Prinsenweg geldt dat deze aan de ene kant overgaat in de Backershagenlaan (GOW50) en aan de andere kant in de Van Oldenbarneveltweg (GOW50) waardoor het doorzetten van de GOW50 op de Prinsenweg ook passend is. Omdat de huidige inrichting niet passend is bij een GOW50 is een principe dwarsprofiel uitgewerkt waarin bekeken is of het mogelijk is om hier fietspaden te realiseren zodat een verkeersveilige categorisering als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur mogelijk is. Dit kan conform de CROW richtlijnen waardoor geadviseerd wordt de Prinsenweg te categoriseren als GOW50.

### 25 Van der Oudermeulenlaan:

Vanuit het netwerk gezien is het logisch om de Van der Oudermeulenlaan te typeren als GOW50 (net als de Rozenweg). De weg verbindt namelijk de N44 met de doorgaande noord-zuid structuur van Wassenaar. Om een GOW50 conform de richtlijnen te realiseren is het noodzakelijk de fietssuggestiestroken op te heffen en bij voorkeur vrijliggende fietspaden te realiseren. Bij de Van der Oudermeulenlaan is er echter geen ruimte beschikbaar voor een vrijliggend fietspad tenzij de bomen langs de weg gerooid worden. Dit is vanuit ruimtelijke inpassing minder wenselijk. Om die reden wordt geadviseerd de Van der Oudermeulenlaan te categoriseren als GOW50 waarbij de fietssuggestiestroken worden aangepast tot fietsstroken waardoor de veiligheid voor de fietsers wordt vergroot.

De principeprofielen voor de bovengenoemde wegen zijn opgenomen in bijlage 3.

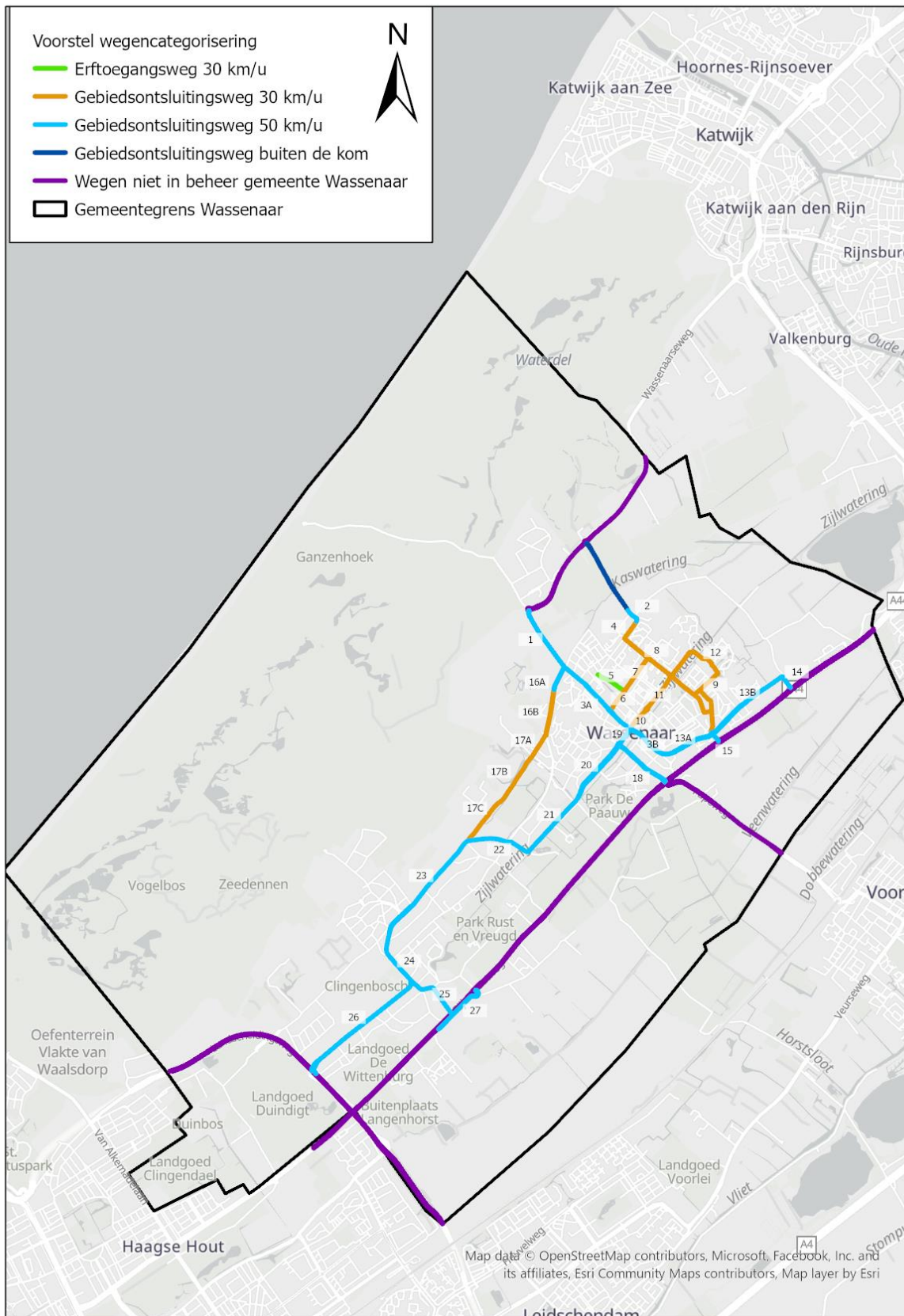
## 5.5 Voorstel wegcategoriseringsplan Wassenaar

Een overzicht van de nieuwe wegcategorisering is weergegeven op de onderstaande kaart. Hierin zijn de wegen die in het verkeersplan Wassenaar (2016) een ontsluitende functie hadden opgenomen. De wegen die in het verkeersplan 2016 als erftoegangsweg zijn gecategoriseerd zijn niet opgenomen in deze kaart. In bijlage 4 is de kaart op een groter formaat beschikbaar. Ten opzichte van het verkeersplan 2016 wijzigen de categorieën als volgt:

Straat	Huidig wegtype	Keuze wegcategorie
1 Katwijkseweg	GOW50	GOW50
2 Kokshoornlaan	GOW50	GOW50
3 Van Zuylen van Nijveltstraat	GOW50	GOW50
4 Oostdorperweg (deels)	WOW50	GOW30
5 Hofcampweg (deels)	WOW50	ETW30
6 Johan de Wittstraat	WOW50	GOW30
7 Starrenburglaan	WOW50	GOW30
8 Van Cranenburchlaan	WOW50	GOW30
9 Ter Weerlaan	WOW50	GOW30
10 Wiegmanweg	WOW50	GOW30
11 Van Duivenvoordelaan	WOW50	GOW30
12 Bellesteynlaan	WOW50	GOW30
13 Deijlerweg	WOW50	GOW50
14 Ammonslaantje	WOW50	GOW50
15 Rozenweg	WOW50	GOW50
16 Storm van 's-Gravesandeweg	GOW50	GOW50
17 Jagerslaan	WOW50	GOW30
18 Lange Kerkdam	GOW50	GOW50
19 Van Oldenbarneveltweg	GOW50	GOW50
20 Prinsenweg	GOW50	GOW50
21 Backershagenlaan	GOW50	GOW50
22 Papegaaienlaan	GOW50	GOW50
23 Groot Haesebroekseweg	GOW50	GOW50
24 Stoeplaan	GOW50	GOW50
25 Van der Oudermeulenlaan	WOW50	GOW50
26 Wittenburgerweg	GOW50	GOW50
27 Raaphorstlaan	WOW50	GOW50

Tabel 5-5 verschil verkeersplan 2016 – wegcategoriseringsplan 2023





Figuur 19: Voorstel wegcategorisering (inclusief snelheid) op ontsluitende wegen binnen de bebouwde kom.

## 6 Mogelijke aanpassingen aan wegen

In het voorgaande hoofdstuk is een nieuwe wegcategorisering in Wassenaar vastgelegd. Uit de beoordeling van de passende wegcategorie voor de wegen in Wassenaar is gebleken dat een deel van de wegen hun huidige functie kunnen behouden. Voor deze wegen is geen herinrichting noodzakelijk als functie, vorm en gebruik op deze wegen in balans zijn.

Voor diverse wegen is een nieuwe functie voorgesteld in dit wegcategoriseringsplan. Voor deze wegen is een nadere analyse uitgevoerd om te beoordelen of het huidige profiel voldoet voor de nieuwe functie. Als uit deze analyse blijkt dat de inrichting voldoet, is geen herinrichting noodzakelijk, indien blijkt dat de huidige inrichting niet voldoet, is herinrichting wel noodzakelijk.

Wegen die als gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50) of erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30) zijn gecategoriseerd worden ingericht conform de inrichtingsprofielen van het CROW (zie paragraaf 3.1). Voor deze wegen is daarom alleen dit wegcategoriseringsplan een nieuw wegprofiel gemaakt als sprake is van maatwerk om te komen tot een passende inrichting, zie bijlage 3. Op het moment dat deze wegen in aanmerking komen voor groot onderhoud kan een nieuw ontwerp (indien nodig) worden uitgewerkt.

Het CROW heeft op dit moment echter nog geen definitief inrichtingsprofiel voor de GOW30 vastgesteld. Voor de wegen die als GOW30 gecategoriseerd worden is een profiel opgesteld. In deze profielen zijn de mogelijke aanpassingen aan de weg ten opzichte van de huidige situatie in beeld gebracht. Hierbij gaan we uit van de basis zoals omschreven in paragraaf 3.3, waarin de meest recente ontwikkelingen zijn meegenomen voor de GOW30.

Voor de 12 wegvakken die de functie GOW30 krijgen is een principe profiel uitgewerkt. Deze profielen laten de weginrichting zien bij een volledige reconstructie van de weg. In bijlage 3 is per wegvak zichtbaar waar het profiel genomen is, hoe het profiel er nu uit ziet en hoe het wegprofiel eruit ziet bij een GOW30. Deze principeprofielen vormen de basis voor een nadere uitwerking. Het profiel uit dit rapport moet als uitgangspunt worden gezien waarbij afwijkingen lokaal mogelijk zijn als gevolg van beschikbare ruimte of andere dwangpunten binnen de beschikbare ruimte. In bijlage 3 zijn alle principeprofielen opgenomen.

Bij het opstellen van de dwarsprofielen voor de GOW30<sup>3</sup> zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Breedte rijbaan:
  - Minimaal 5,8 meter als de weg geen onderdeel is van het OV- of vrachtnetwerk.
  - Maximaal 10,7 meter, afhankelijk van de intensiteit.
  - Als de huidige rijbaanbreedte binnen deze marge valt worden daar geen aanpassingen aan gedaan.
- Markering:
  - Geen asmarkering toepassen.
- Verhardingstype:
  - Fietsstroken/ fietspad in asfalt, bij voorkeur rood in geval van fietsstroken.
  - Rijbaan bij regulier onderhoud kan de huidige verharding behouden blijven.
  - Rijbaan bij grootschalig onderhoud naar stille klinkerbestrating.
- Fietsvoorzieningen:
  - Indien aanwezig: vrijliggend fietspad in 1- of 2-richtingen behouden, anders voldoende brede fietsstroken realiseren.
  - Recreatieve route/ geen onderdeel van fietsnetwerk: fietsstrook (minimaal 1,7 meter breed).

<sup>3</sup> De Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 vormen de basis en is aangevuld met specifieke ontwerpvoorschriften voor wegen die een ontsluitende functie hebben op basis van de landelijke expertsessies over de inrichting van de GOW30.

- Haaks parkeren wordt niet toegestaan langs een GOW30, langsparkeren wel<sup>4</sup>:
  - Parkeervakken liggen op hetzelfde niveau als de rijbaan en worden bij voorkeur breed uitgevoerd (tot maximaal 2,2 meter).
  - Als de parkeervakken tussen de rijbaan en het fietspad liggen komt er een uitstapstrook tussen het fietspad en parkeervak.
- Trottoir: bij voorkeur 2,0 meter breed.
- Bushaltes: alle bussen halteren op de rijbaan. Uitzondering hiervan zijn bushaltes die tevens dienst doen als wachthaltes.
- Bebording: na elk kruispunt komt een bord met maximumsnelheid 30 km/u (dus geen zoneborden 30 km/u om verschil ten opzichte van ETW30 zichtbaar te maken).
- Inritten naar woningen/ voorzieningen zijn toegestaan.
- Zijwegen sluiten uit de voorrang aan, bij voorkeur via een inritconstructie.
- Groen: Als er ruimte voor is; tussen fietspad en parkeren/uitstapstrook.
- Snelheidsremmende maatregelen: in dit plan worden geen specifieke snelheidsremmende maatregelen voorgeschreven. Op GOW30 wegen waar nu al te hard wordt gereden of met vrijliggende fietspaden bestaat het risico dat gemotoriseerd verkeer sneller blijft rijden dan is toegestaan. Op deze wegen worden snelheidsremmende maatregelen toegepast die zo vriendelijk mogelijk zijn voor hulpdiensten en openbaar vervoer, maar wel de snelheid van auto's afremmen. Er zijn verschillende type drempels mogelijk. Het toepassen van plateau's ter hoogte van kruispunten is minder wenselijk, omdat dit teveel lijkt op de inrichting van ETW30-wegen waarbij sprake is van gelijkwaardigheid op kruispunten.

---

<sup>4</sup> Voor wegen waar de parkeersituatie wijzigt wordt geadviseerd om bij nadere uitwerking de parkeerbalans in beeld te brengen en voldoende parkeerplaatsen te realiseren in de directe omgeving om parkeeroverlast te voorkomen.

## 7 Uitvoeringsprogramma gekoppeld aan beheer en onderhoud

Voor de wegen die een nieuwe wegcategorie krijgen (ETW30, GOW30 of GOW50) is het nodig om functie, vorm en gebruik met elkaar in overeenstemming te brengen. Dit is een voorwaarde om te komen tot een verkeersveilige verkeerssituatie in Wassenaar waar de gereden snelheid ook daadwerkelijk omlaag gaat. Omdat op sommige wegen de inrichting reeds overeenkomt met het gewenste profiel voor een GOW of ETW is herinrichting niet altijd noodzakelijk. Wanneer alleen de markering aangepast moet worden op een weg is er geen sprake van een herinrichting, maar voor alle andere maatregelen op een weg geldt dat er wel sprake is van een herinrichting. Daarnaast moeten twee wegen die gecategoriseerd blijven als GOW50 heringericht worden, omdat deze nu niet aan de inrichtingseisen voor de GOW50 voldoen.

Op termijn is het de wens van de gemeente om de rijbaan op GOW30-wegen met stille klinkers uit te voeren. Om de verharding te veranderen van asfalt naar klinkers moet de fundering van de weg worden aangepast. Zolang het vanuit het reguliere onderhoud van infrastructuur niet noodzakelijk is om de fundering aan te passen, blijft de rijbaan in asfalt uitgevoerd worden. In de eisen is onderscheid gemaakt tussen regulier en grootschalig onderhoud.

In de onderstaande tabel is per wegvak zichtbaar of herinrichting noodzakelijk is en zo ja op welk moment dit nu in de planning staat. Op basis van deze planning kan worden geconcludeerd eind 2027 in principe 4 van de 16 wegen zijn ingericht conform de nieuwe wegfunctie en dat voor 12 wegen deze opgave dan nog open staat. Voor deze wegen zal moeten worden vastgesteld of eerder herinrichten noodzakelijk is waarbij aanvullend budget benodigd is of dat de totale invoering van GOW30 geleidelijk plaats vindt. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat jaarlijks maar een beperkt aantal wegen opnieuw kan worden ingericht om problemen in de verkeersafwikkeling tijdens de uitvoering te voorkomen.

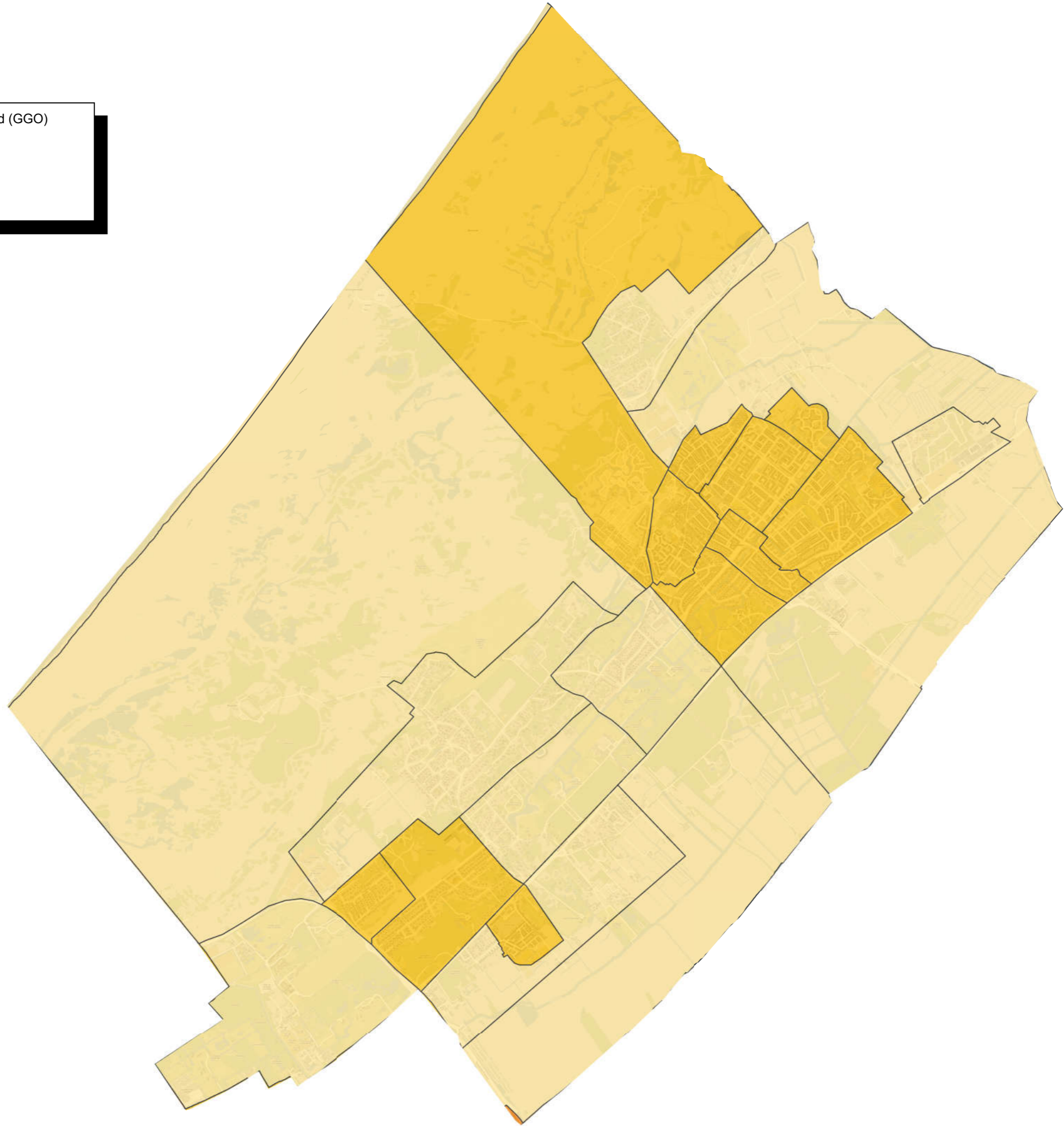
Straat		Nieuwe wegcategorie	Herinrichting noodzakelijk?	Groot onderhoud gepland?	Planjaar groot onderhoud
04	Oostdorperweg	GOW30	Ja	Nee	-
05	Hofcampweg (deels)	ETW30	Ja	Ja	2023 <sup>5</sup>
06	Johan de Wittstraat	GOW30	Ja	Nee	-
07	Starrenburglaan	GOW30	Ja	Nee	-
08	Van Cranenburchlaan	GOW30	Ja	Nee	-
09	Ter Weerlaan	GOW30	Ja	Nee	-
10	Wiegmanweg	GOW30	Ja	Ja	2026/2027
11	Van Duivenvoordelaan	GOW30	Ja	Nee	-
12	Bellesteynlaan	GOW30	Ja	Nee	-
15	Rozenweg	GOW50	Ja	Nee	-
16B	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW30	Ja	Nee	-
17A	Jagerslaan (noord)	GOW30	Ja	Ja	2024
17B	Jagerslaan (midden)	GOW30	Ja	Nee	-
17C	Jagerslaan (zuid)	GOW30	Ja	Nee	-
20	Prinsenweg	GOW50	Ja	Ja	2024-2027
25	Van der Oudermeulenlaan	GOW30	Ja	Nee	-

Tabel 7-1 opgave herinrichting wegvakken in combinatie met gepland beheer en onderhoud

<sup>5</sup> Dit is reeds gerealiseerd

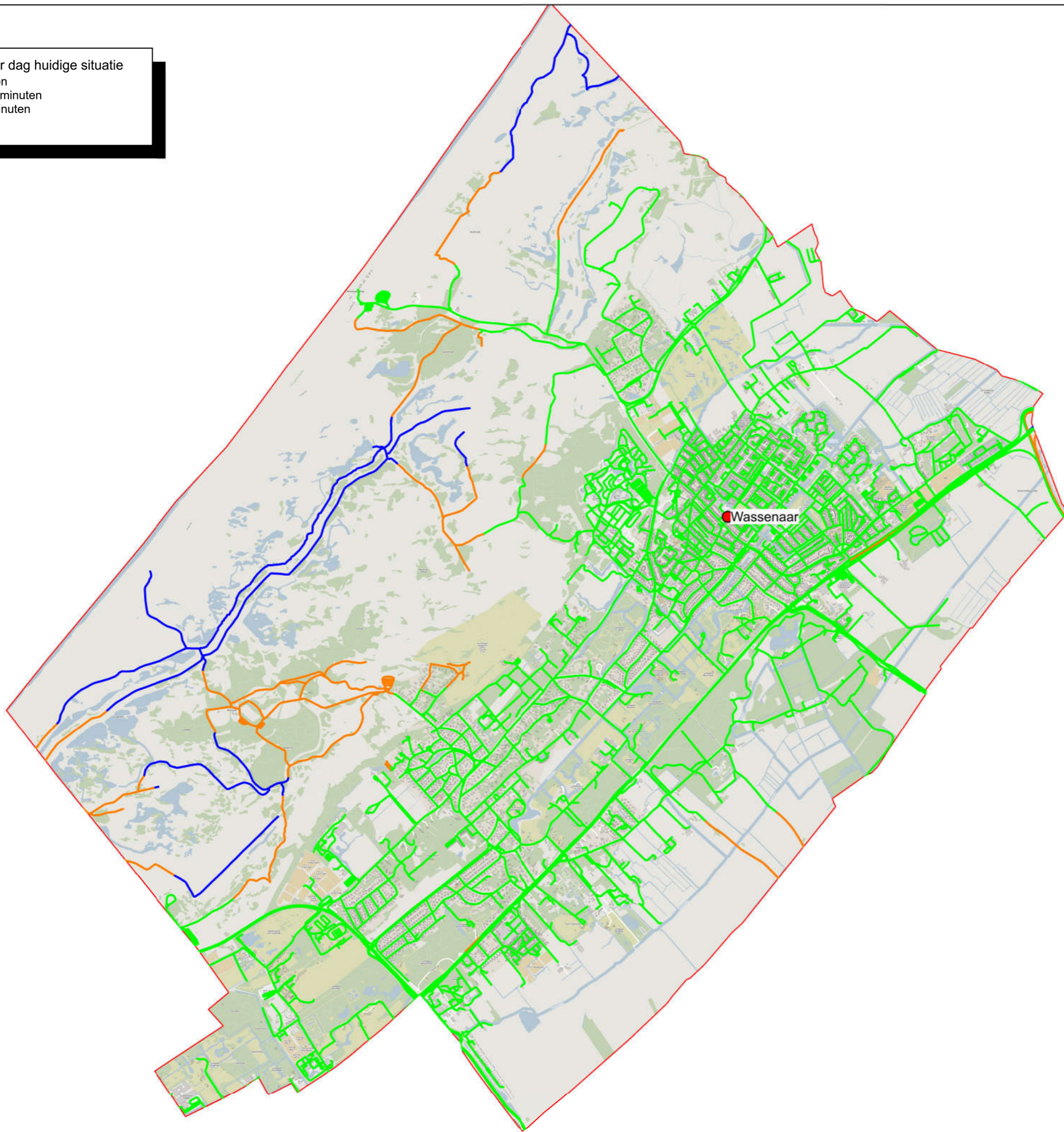
Gebied Gerichte Opkomst gebied (GGO)

- Categorie 1
- Categorie 2
- Categorie 3



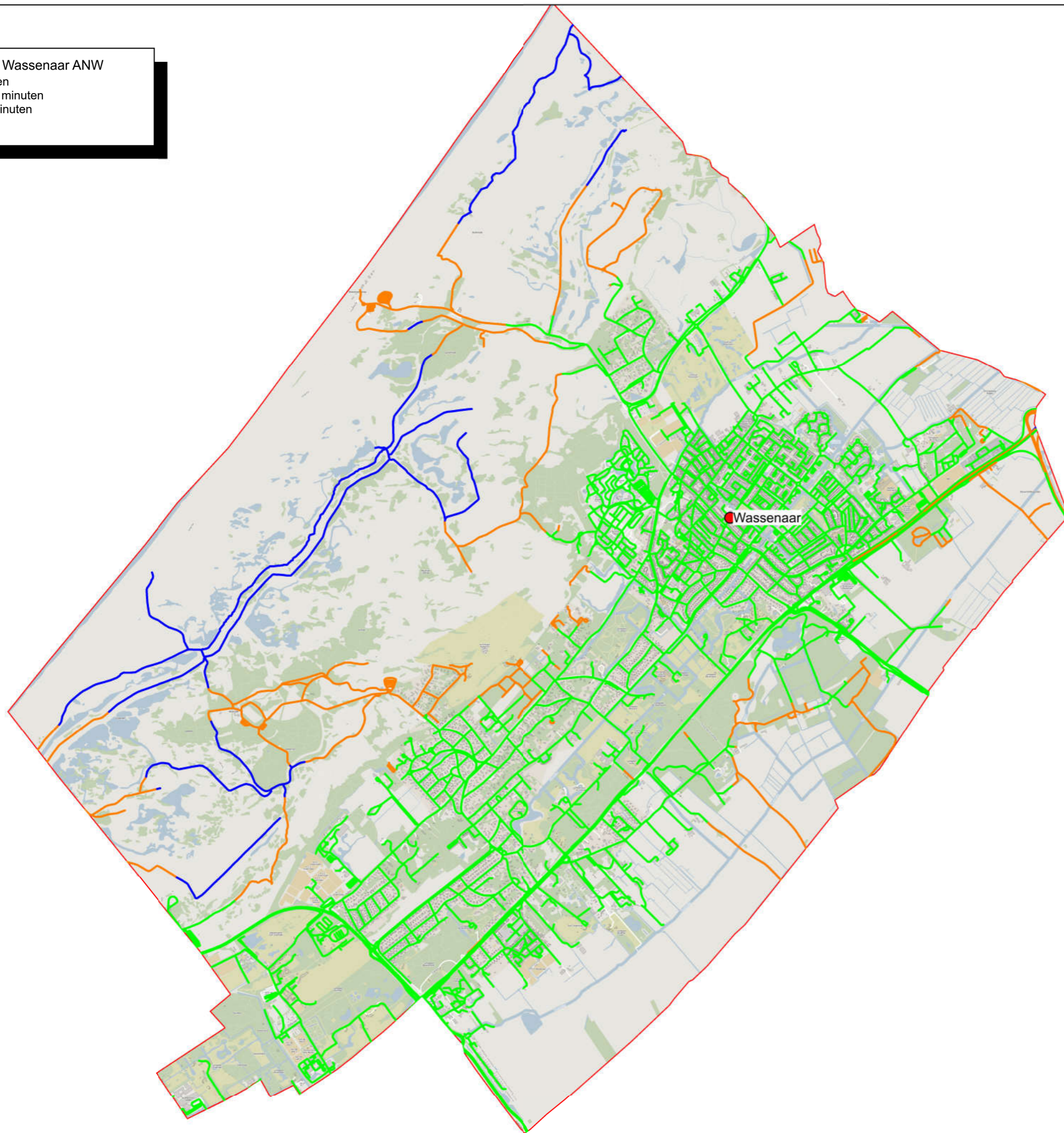
Opkomsttijden Wassenaar dag huidige situatie

- Binnen 10 minuten
- Tussen 10 en 15 minuten
- Langer dan 15 minuten



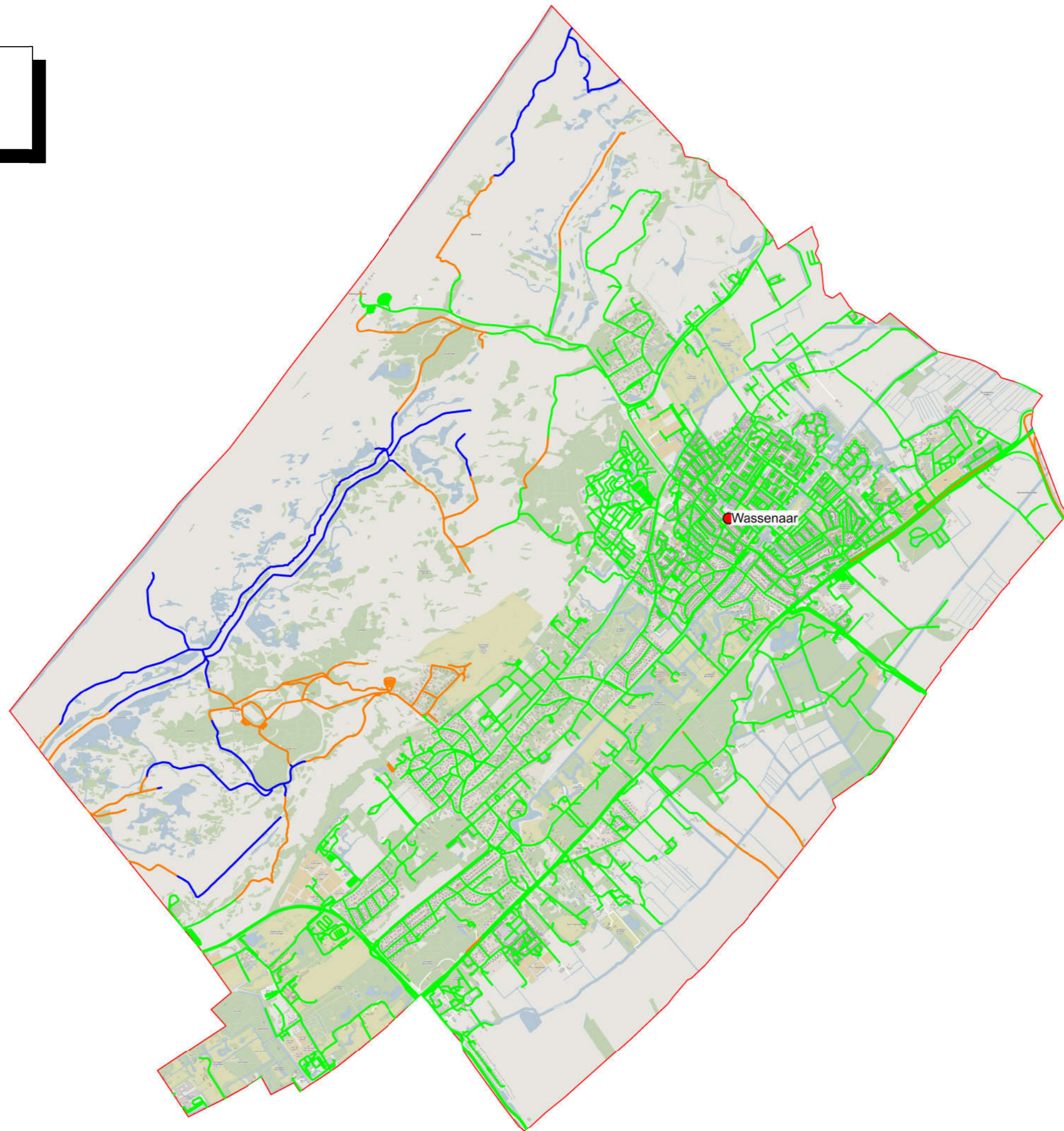
Opkomsttijden gemeente Wassenaar ANW

- Binnen 10 minuten
- Tussen 10 en 15 minuten
- Langer dan 15 minuten



Opkomstijden Wassenaar dag 30 km/u

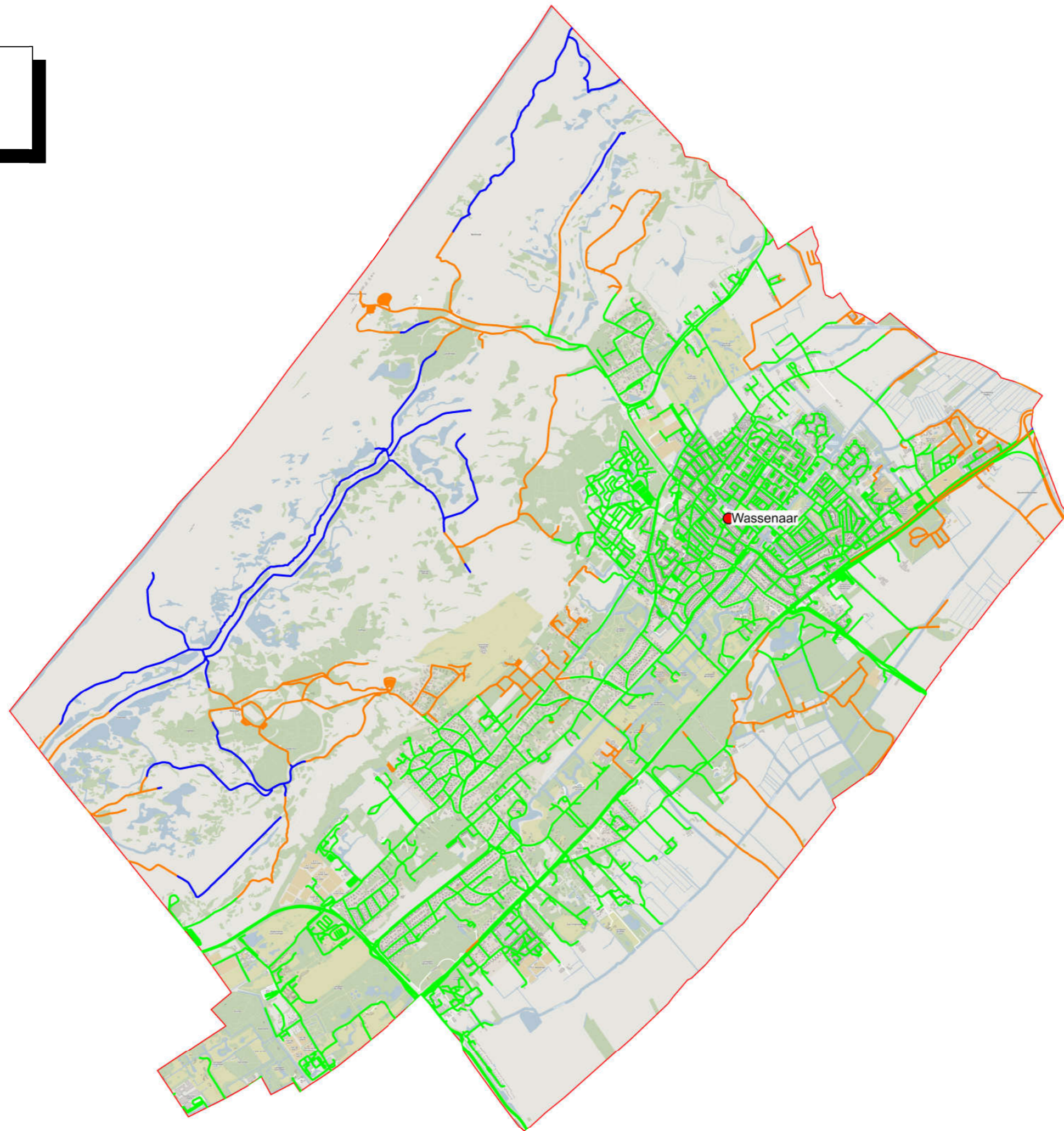
- Binnen 10 minuten
- Tussen 10 en 15 minuten
- Langer dan 15 minuten





Opkomsttijden Wassenaar ANW 30 km/u

- Binnen 10 minuten
- Tussen 10 en 15 minuten
- Langer dan 15 minuten





# Wegencategoriseringsplan Wassenaar

*Dwarsprofielen wegen*

BI4665-101-111-0002

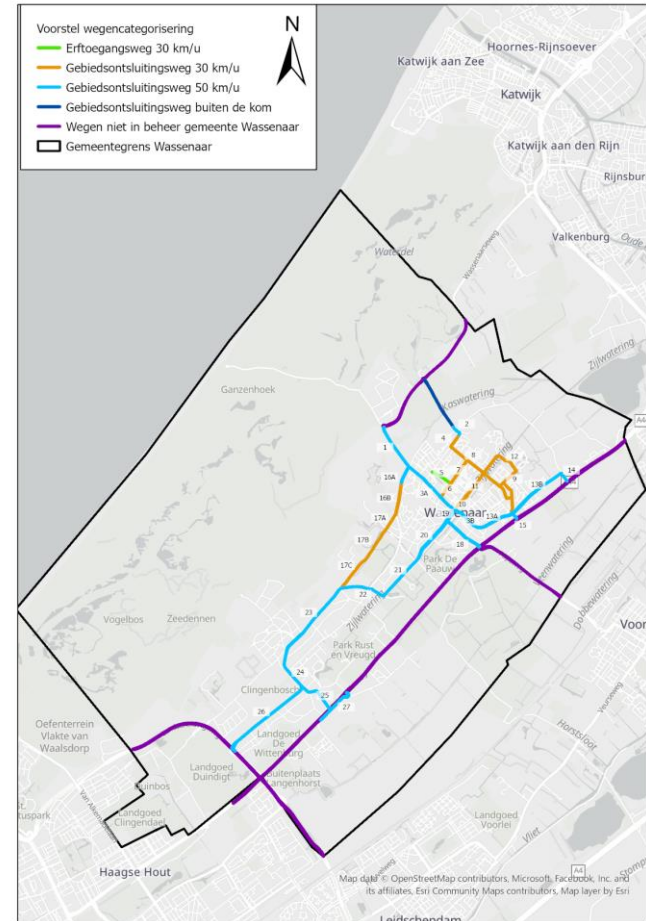
# Inleiding

In het Wegencategoriseringsplan is per weg bepaald welke functie die heeft en welke inrichting hierbij past op basis van de meest actuele inzichten. Het resultaat van deze studie is op de kaart rechts weergegeven.

Tijdens het onderzoek om te komen tot het nieuwe Wegencategoriseringsplan bleek dat diverse gebiedsontsluitingswegen in de huidige situatie niet veilig zijn ingericht conform de CROW-richtlijnen. Voor sommige van deze wegen is een categorisering als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) voorgesteld. Voor enkele andere wegen is het met een aanpassing van de inrichting mogelijk om de categorisering gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (GOW50) te behouden.

In deze bijlage zijn voor de wegen die een andere inrichting krijgen (GOW30 of GOW50 met aanpassingen) principeprofielen weergegeven. Hiermee is inzichtelijk gemaakt wat de breedte van de rijbaan, fietsvoorzieningen, trottoir en parkeren (indien aanwezig) is in de huidige situatie en in de toekomstige situatie.

*Disclaimer: In dit document zijn de principeprofielen getoond gebaseerd op de verwachte richtlijnen van het CROW voor de GOW30. Tijdens de nadere uitwerking zal maatwerk noodzakelijk zijn voor de definitieve inpassing.*



# Overzicht principeprofielen

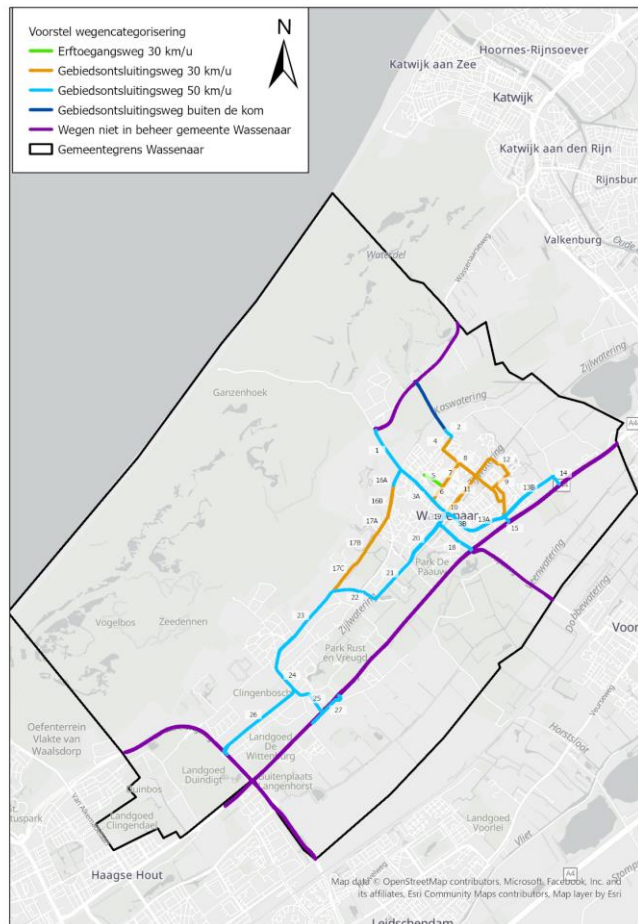
Voor de volgende wegen is een principeprofiel opgesteld:

## Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

- 15 – Rozenweg
- 20 – Prinsenweg
- 25 – Van der Oudermeulenlaan

## Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur

- 4 – Oostdorperweg
- 6 – Johan de Wittstraat
- 7 – Starrenburglaan
- 8 – Van Cranenburchlaan
- 9 – Ter Weerlaan
- 10 – Wiegmanweg
- 11 – Van Duivenvoordelaan
- 12 – Bellesteynlaan
- 16B – Storm van 's-Gravesandeweg (midden)
- 17A – Jagerslaan (noord)
- 17B – Jagerslaan (midden)
- 17C – Jagerslaan (zuid)

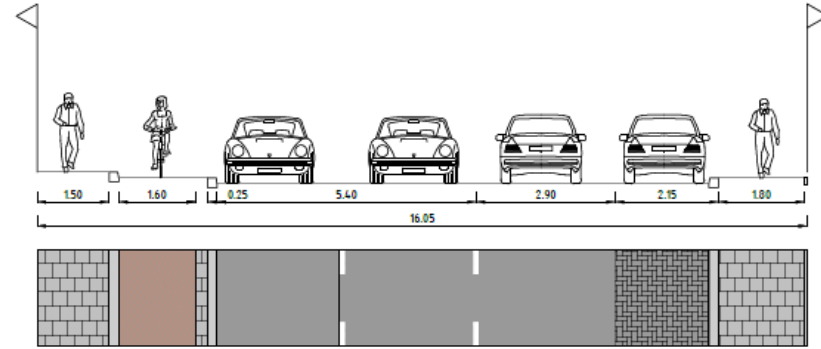


# 15 Rozenweg – GOW50

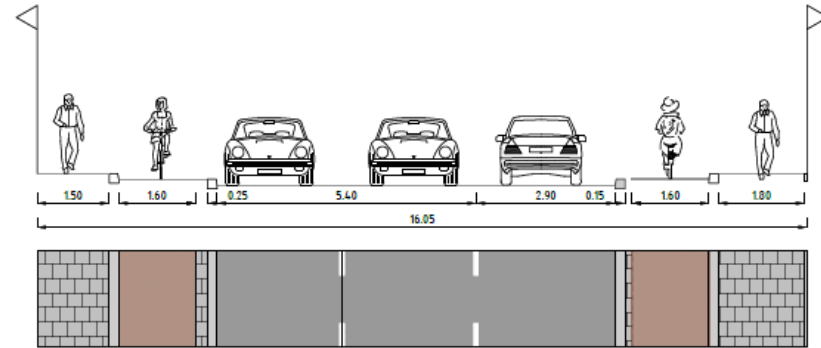


## Verantwoording/ toelichting:

- Huidige inrichting voldoet niet als GOW50 doordat een fietspad vanaf de N44 richting de rotonde ontbreekt. Dit fietspad is in te passen op de huidige parkeerstrook. Dit gaat ten koste van de bomen tussen de parkeervakken.

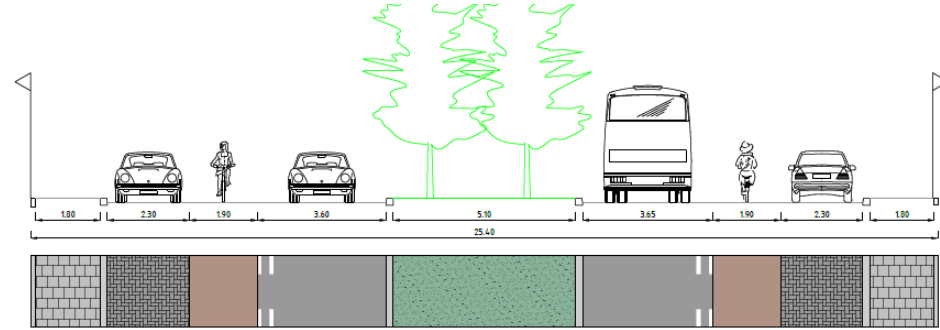


Principeprofiel 14 Rozenweg: Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

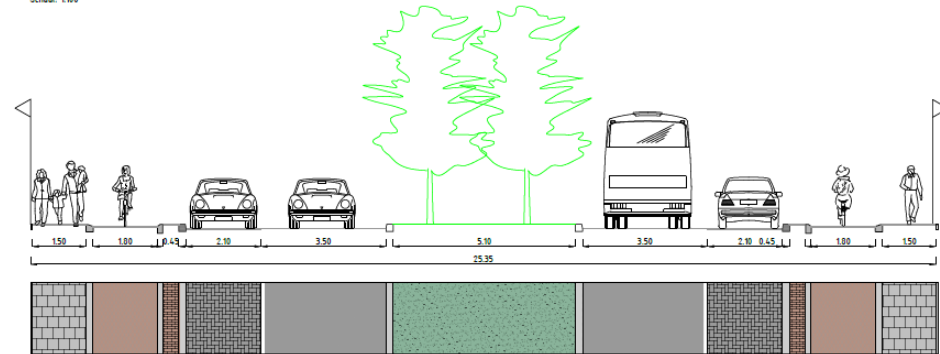


Principeprofiel 14 Rozenweg: Nieuwe situatie

# 20 Prinsenweg - GOW50



Principeprofiel 21 Prinsenweg: Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

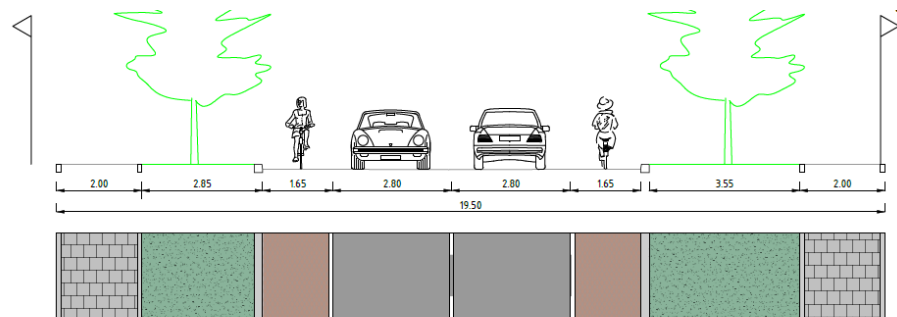


Principeprofiel 21 Prinsenweg: Nieuwe situatie  
Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

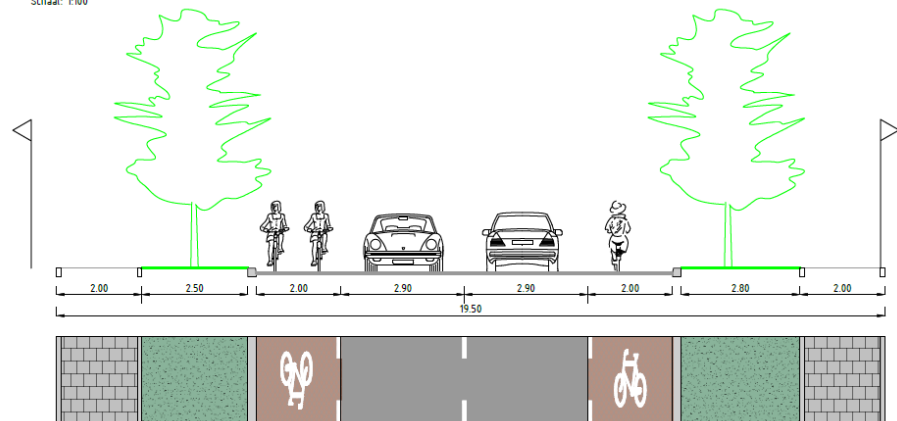
- Huidige inrichting voldoet niet als GOW50 door aanliggende fietspaden
- Behouden middenberm is uitgangspunt.
- Door de parkeerstrook om te draaien met fietspad kunnen wel vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd.
- Trottoirs en parkeerstrook worden door deze aanpassing iets minder breed dan gewenst, maar voldoen wel aan minimale eis.
- Versmallen middenberm biedt mogelijkheid tot ideale maatvoering fietspad, parkeerstrook en trottoir.

# 25 Van der Oudermeulenlaan - GOW50



Principeprofiel 26 Van der Oudermeulenlaan: Bestaande situatie

Schaal: 1:100



Principeprofiel 26 Van der Oudermeulenlaan: Nieuwe situatie (GOW50)

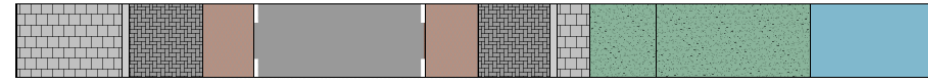
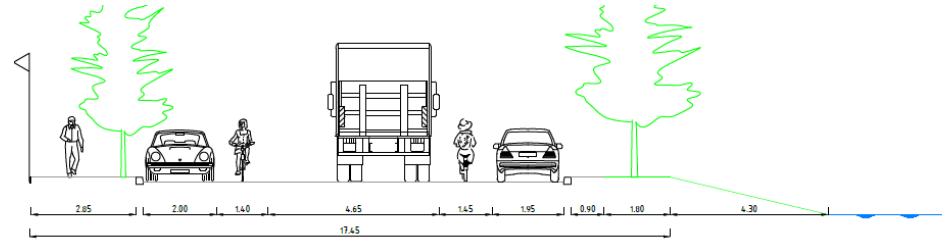
Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

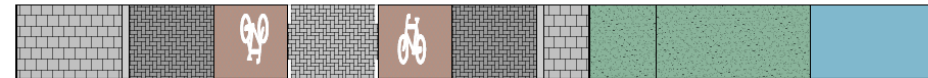
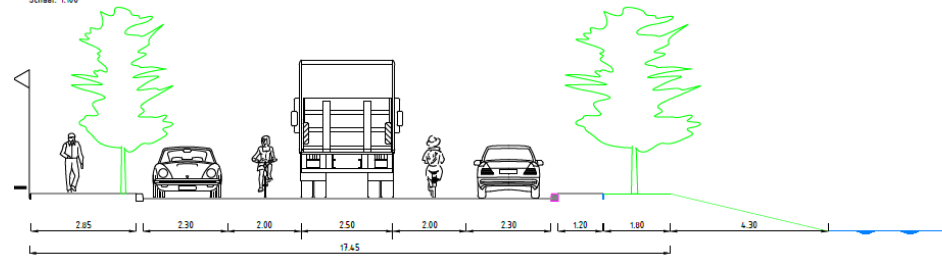
- Door de bomen in het groen ontbreekt hier de ruimte om een veilige GOW50 inrichting te maken (met fietsstroken)
- De fietsstroken worden verbreed naar 2,0 meter en de rijbaan naar 2,90 meter.
- De trottoirs houden de huidige breedte
- De verbreding gaat beperkt ten koste van het aanwezig groen. Bomenkap lijkt vooralsnog niet noodzakelijk.



# 4 Oostdorperweg – GOW30



Principeprofiel 04 Oostdorperweg: Bestaande situatie  
Schaal: 1:100



Principeprofiel 04 Oostdorperweg: Nieuwe situatie  
Schaal: 1:100

## Verantwoording:

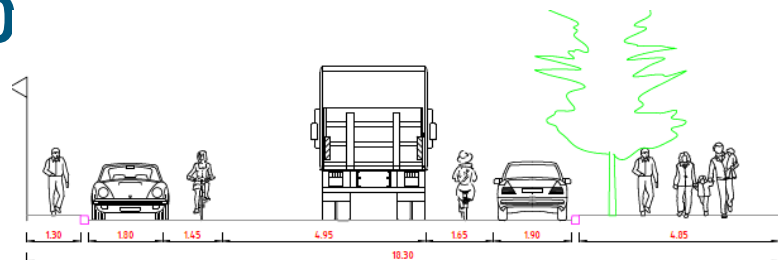
- Rijbaan versmallen tot 6,50 meter (inclusief fietsstroken)
- Parkeerstroken verbreden naar 2,3m
- Uitstapstrook waterzijde breder gemaakt zodat dit tevens als smal honden uitlaatpadje kan dienen.

# 6 Johan de Wittstraat – GOW30



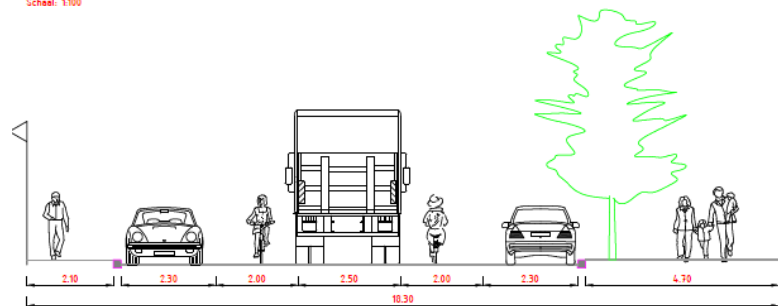
## Verantwoording:

- Rijbaanbreedte 6,5 meter (inclusief fietsstroken 2,0 meter)
- Door versmalling rijbaan kunnen parkeerstroken verbreed worden naar 2,3 meter (aan beide zijden rijbaan)



Principeprofiel 06 Johan de Wittstraat: Bestaande situatie

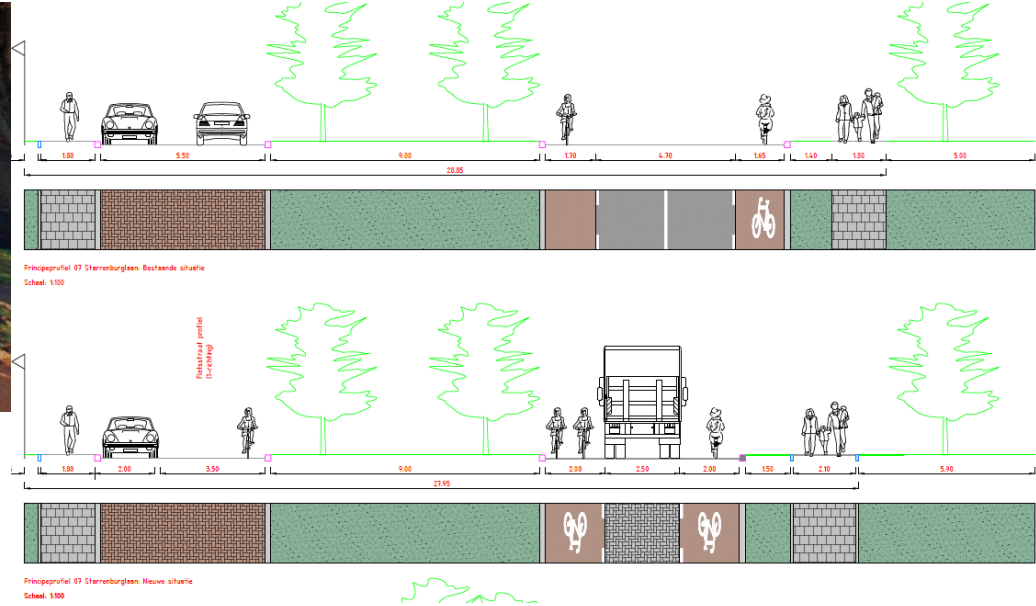
Schaal: 1:100



Principeprofiel 06 Johan de Wittstraat: Nieuwe situatie

Schaal: 1:100

# 7 Starrenburglaan – GOW30



## Verantwoording/ toelichting:

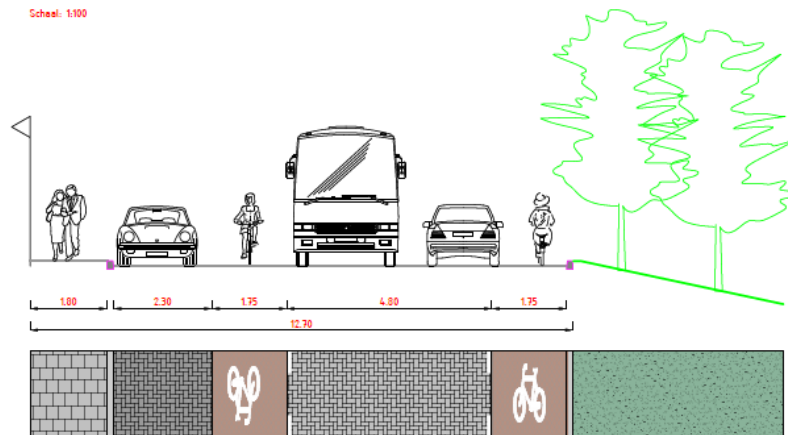
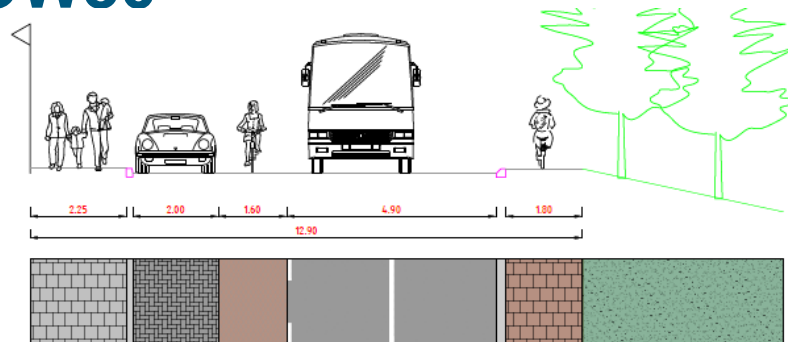
- Rijbaanbreedte 6,5 meter (inclusief fietsstroken)
- Markering middenas verdwijnt
- Trottoir langs rijbaan wordt iets breder en meer ruimte voor groen door smallere rijbaan
- Geen verandering weginrichting op parallelweg

# 8 Van Cranenburchlaan – GOW30

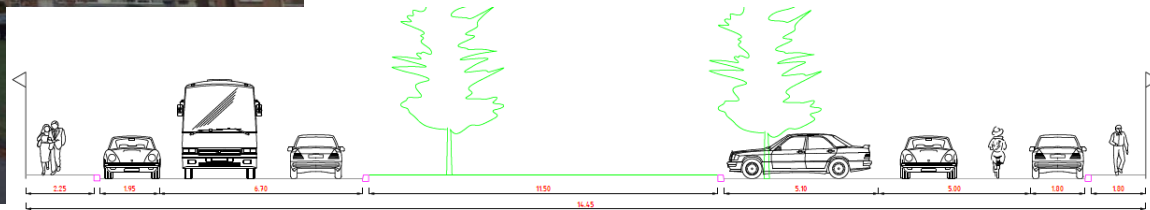


## Verantwoording/ toelichting:

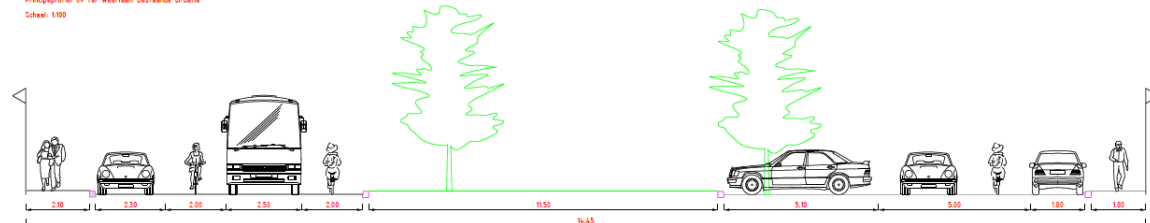
- Hoofdrijbaan 7,50m (inclusief fietsstroken)
- Parkeerstrook verbreden naar 2,30m door trottoir iets smaller te maken



# 9 Ter Weerlaan – GOW30



Principeprofiel 09 Ter Weerlaan: Bestaande situatie  
Schaal: 1:100



Principeprofiel 09 Ter Weerlaan: Nieuwe situatie  
Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

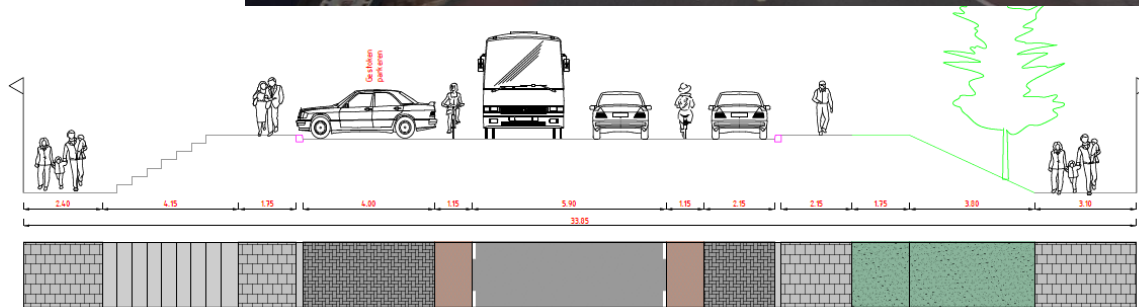
- Verhardingsbreedte = 6,5m (incl. fietsstroken)
- Markering middenas komt niet terug in nieuwe situatie
- Parkeerstrook langs rijbaan = 2,3m breed

# 10 Wiegmanweg – GOW30

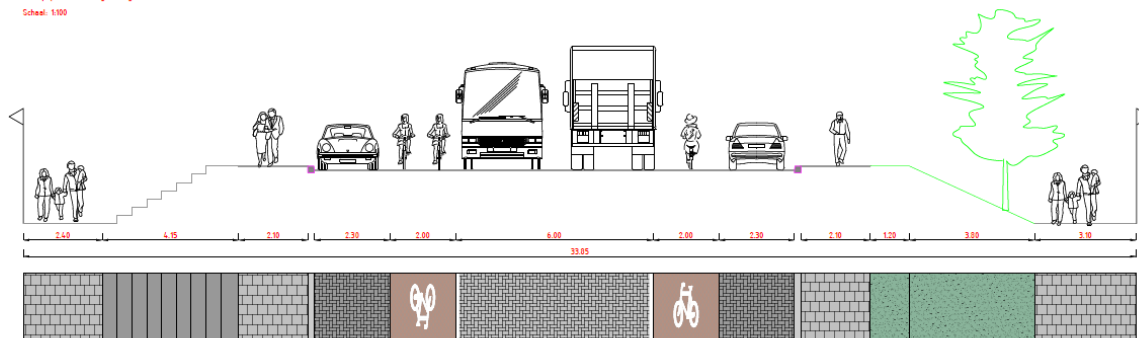


## Verantwoording/ toelichting:

- Rijbaan (inclusief fietsstroken) = 10,0m ivm hoge intensiteit gemotoriseerd verkeer op deze weg (conform voorlopige inrichtingseisen GOW30)
- Gestoken parkeren wordt vervangen voor langsparkeren met een breedte van 2,30m
- Fietsstroken worden 2,0m

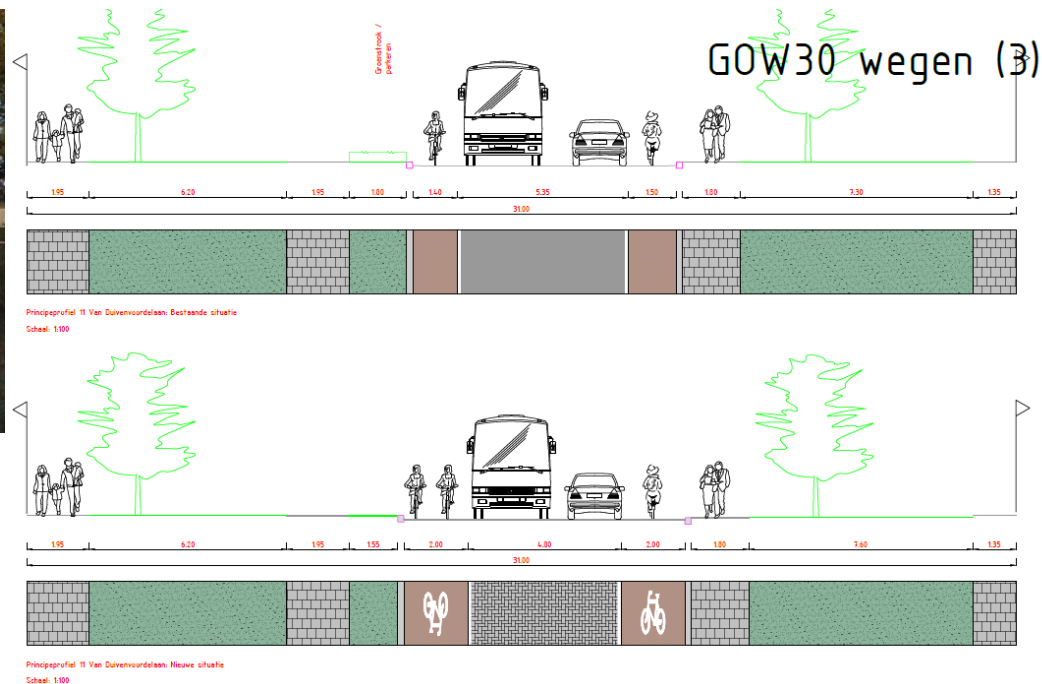


Principeprofiel 10 Wiegmanweg: Bestaande situatie  
Schaal: 1:500



Principeprofiel 10 Wiegmanweg: Nieuwe situatie  
Schaal: 1:500

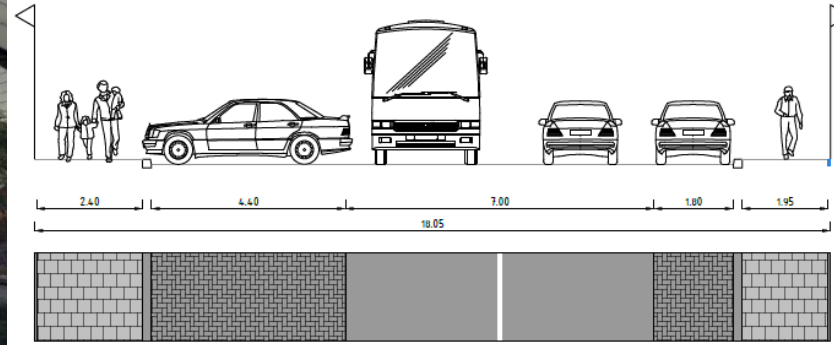
# 11 Van Duivenvoordelaan – GOW30



## Verantwoording/ toelichting:

- Rijbaan = 8,80m inclusief fietsstroken
- Rijloper wordt uitgevoerd in elementverharding
- Fietsstroken in asfalt à 2m
- Groenstrook wordt 1,55m, waardoor er te weinig ruimte overblijft om ook te kunnen parkeren in deze strook
- Bij herinrichting optimaliseren inpassing trottoir rechterzijde ivm bestaande bomen

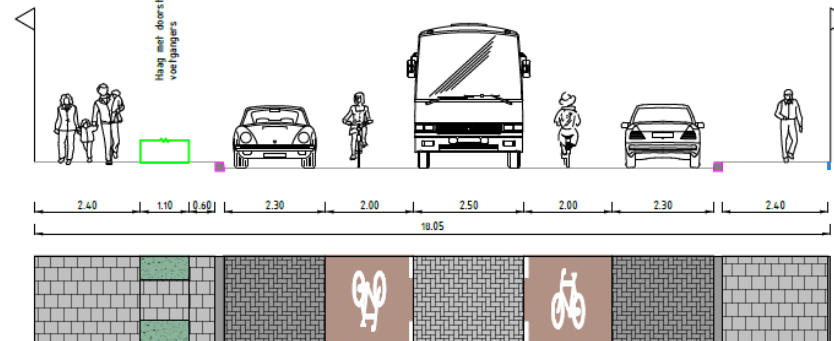
# 12 Bellesteynlaan – GOW30



Principeprofiel 12 Bellesteynlaan: Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

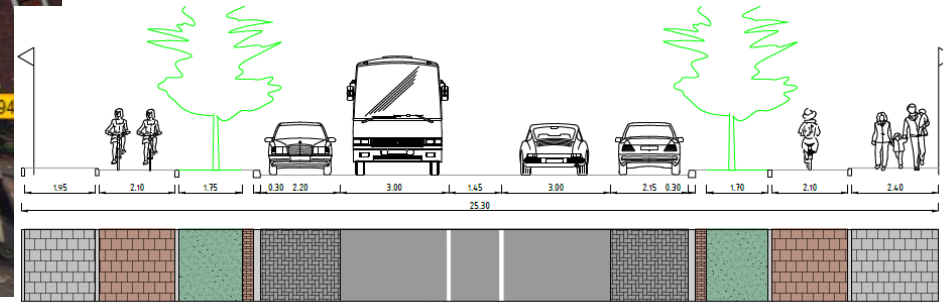
- Rijbaan inclusief fietsstroken = 6,50m
- Rijloper wordt uitgevoerd in elementverharding
- Fietsstroken in asfalt à 2m
- Haaksparkeren wordt vervangen voor langsparkeren
- Vrijgekomen ruimte naar voetpad (rechterzijde) en inpassen groenstrookje (1,10m aan de linkerzijde)



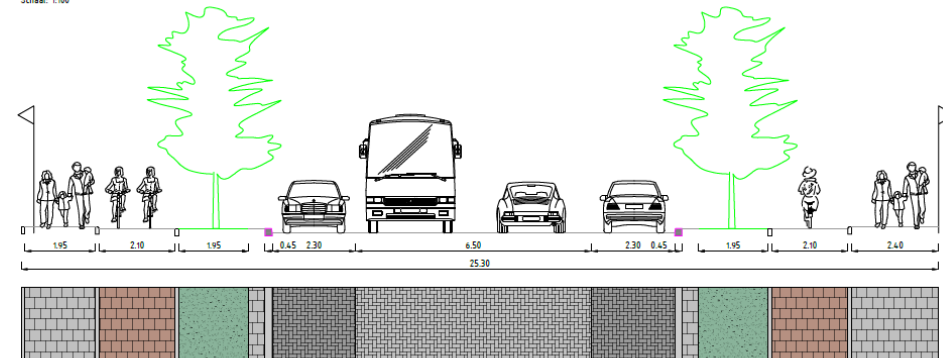
Principeprofiel 12 Bellesteynlaan: Nieuwe situatie  
Schaal: 1:100



# 16B Storm van 's-Gravensandeweg (midden) – GOW30



Principeprofiel 16A Storm van 's-Gravensandeweg. Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

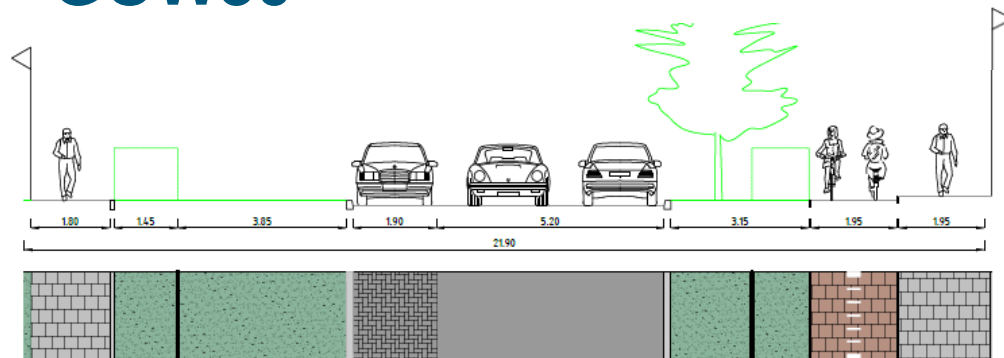


Principeprofiel 16A Storm van 's-Gravensandeweg. Nieuwe situatie  
Schaal: 1:100

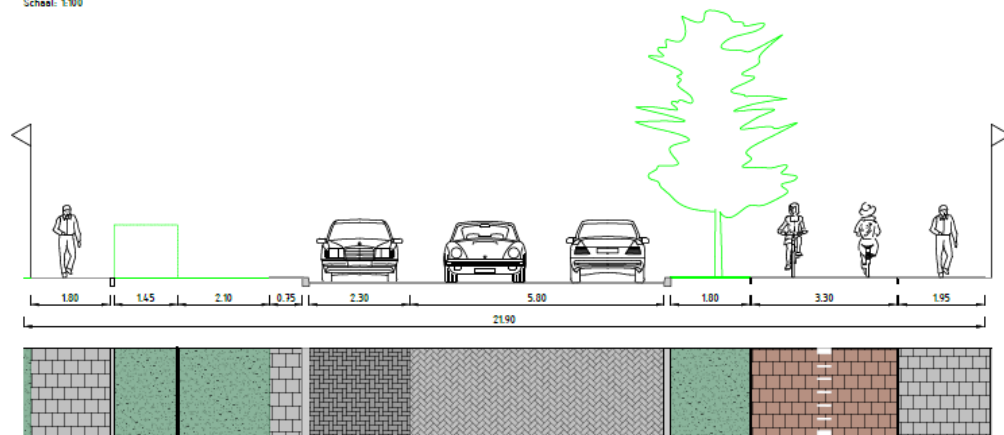
## Verantwoording/ toelichting:

- Dubbele asmarkering komt te vervallen.
- De rijbaan wordt uitgevoerd in elementverharding.
- Voetpad- en fietspad kunnen gelijk blijven.
- Desgewenst fietspaden uitvoeren in asfalt tbv comfort fiets.
- Parkeren (incl. uitstapstrook) en groen uitbreiden als gevolg van versmallen van de rijbaan.

# 17A Jagerslaan (noord) – GOW30



Principeprofiel 10A Jagerslaan (noord): Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

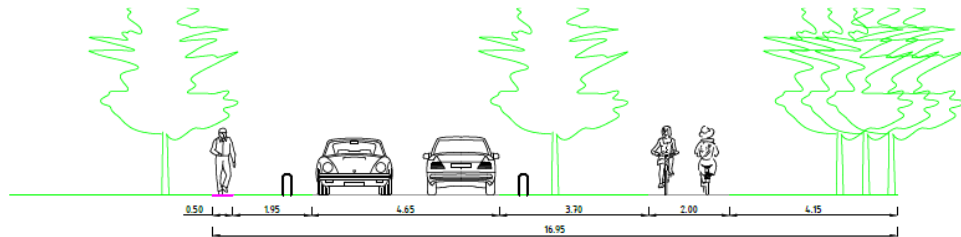


Principeprofiel 10A Jagerslaan (noord): Nieuwe situatie

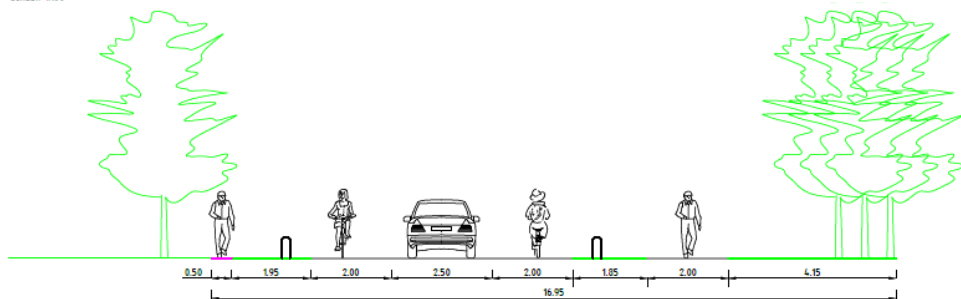
## Verantwoording/ toelichting:

- Het fietspad is te smal en wordt verbreed
- Rijbaan en parkeerstrook worden verbreed om aan de uitgangspunten voor een GOW30 te voldoen. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor groen.
- De rijbaan wordt uitgevoerd in elementverharding.
- Trottoirs houden huidige breedte

# 17B Jagerslaan (midden) – GOW30



Principeprofiel 10B Jagerslaan (midden): Bestaande situatie  
Schaal: 1:100

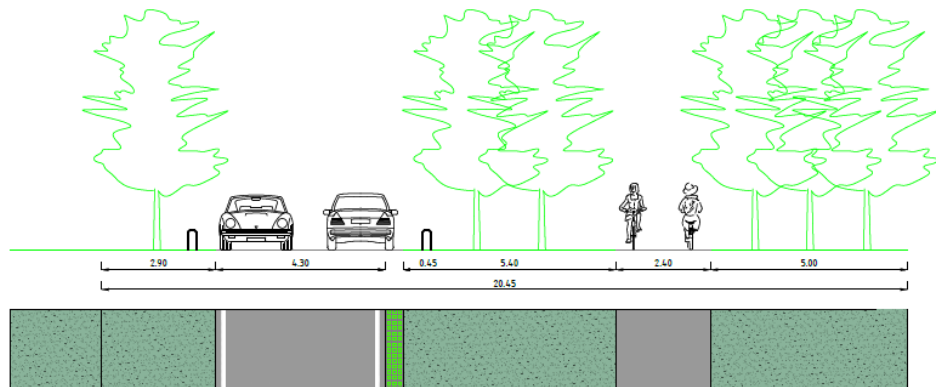
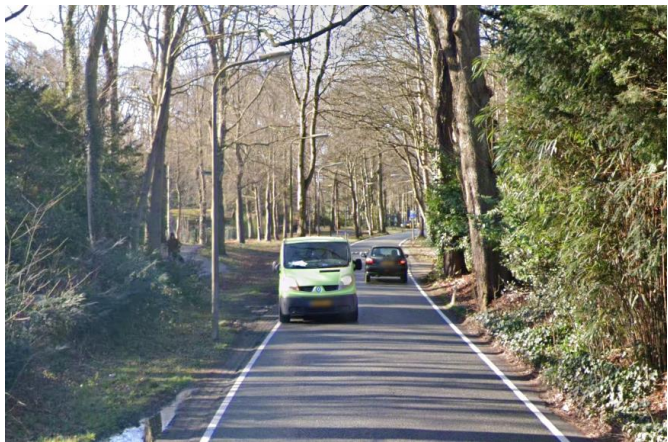


Principeprofiel 10B Jagerslaan (midden): Nieuwe situatie GOW30 fietsstroken  
Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

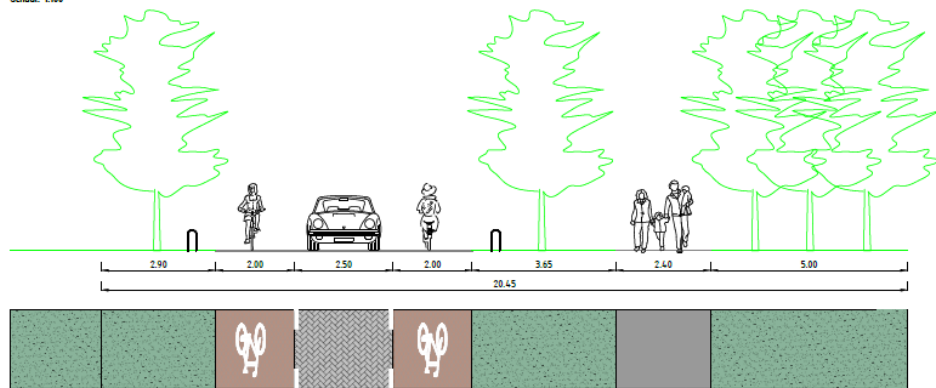
- Het fietspad en de rijbaan zijn te smal.
- Door keuze voor GOW30 zijn fietspaden niet noodzakelijk en is er gekozen voor fietsstroken.
- De rijbaan (inclusief fietsstroken) wordt 6,5 m breed. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor groen tussen de rijbaan en het trottoir.
- De rijbaan wordt uitgevoerd in elementverharding.
- Het huidige fietspad wordt trottoir.

# 17C Jagerslaan (zuid) – GOW30



Principeprofiel 10C Jagerslaan (zuid): Bestaande situatie

Schaal: 1:100



Principeprofiel 10C Jagerslaan (zuid): Nieuwe situatie

Schaal: 1:100

## Verantwoording/ toelichting:

- Het fietspad en de rijbaan zijn te smal.
- Door keuze voor GOW30 zijn fietspaden niet noodzakelijk en is er gekozen voor fietsstroken.
- De rijbaan (inclusief fietsstroken) wordt 6,5 m breed. Hierdoor blijft er minder ruimte over voor groen tussen de rijbaan en het trottoir.
- De rijbaan wordt uitgevoerd in elementverharding.
- Het huidige fietspad wordt trottoir.

Voorstel wegencategorisering

- Erftoegangsweg 30 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
- Gebiedsontsluitingsweg buiten de kom
- Wegen niet in beheer gemeente Wassenaar
- Gemeentegrens Wassenaar

