

**Bestuurlijke appreciatie
over het Adviesrapport
Burgerberaad Verkeer**

29 april 2025

Woord vooraf van het college van burgemeester en wethouders

Beste lezer,

Voor u ligt de bestuurlijke appreciatie van het college van burgemeester en wethouders van het adviesrapport Burgerberaad Verkeer.

Ten eerste, het college is de deelnemers van het Burgerberaad Verkeer zeer dankbaar voor de geleverde inzet en inspanningen tijdens de bijeenkomsten. Dit innovatieve participatieproces heeft inwoners de kans gegeven om actief mee te denken over de toekomst van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming in onze gemeente.

Tijdens de bijeenkomsten hebben de leden van het Burgerberaad Verkeer met grote toewijding en creativiteit gewerkt aan het formuleren van adviezen die de verkeerssituatie in Wassenaar aanzienlijk kunnen verbeteren. Hun inspanningen hebben geleid tot een waardevol adviesrapport, dat nu als basis dient voor verdere besluitvorming.

Het college wil benadrukken dat de gemeente, anders dan het Burgerberaad Verkeer, drie hoofduitgangspunten kent voor het verkeer: namelijk verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming, waarbij veiligheid als prioriteit wordt beschouwd (zoals vastgelegd in het Integraal Veiligheidsbeleid 2024-2027). Leefbaarheid is de resultante van deze drie uitgangspunten.

Ten tweede geven we een korte schets van hoe dit document tot stand is gekomen en waar we nu staan:

Op het gebied van verkeer- en vervoersbeleid is er in 2016 het Verkeersplan Wassenaar 2016 vastgesteld. Deze is nog steeds van kracht. Daarnaast is de Structuurvisie 2025 'Landgoed aan zee' in 2017 aangenomen, die de veiligheid van iedereen in het langzaam verkeer prioriteert. Door landelijke ontwikkelingen en onderzoeken in Wassenaar over 30 km/u heeft de gemeente in 2023 besloten het onderdeel wegcategorisering uit het Verkeersplan Wassenaar 2016 bij te werken en daarmee met een nieuw Wegcategoriseringsplan te komen.

In de raadsvergadering d.d. 19 december 2023 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college wordt opgeroepen, na vaststelling van het ontwerp-Wegcategoriseringsplan en de start van de zienswijzeprocedure, een burgerberaad te organiseren dat een zwaarwegend advies uitbrengt over de opstelling van een definitieve versie van het Wegcategoriseringsplan. Nadat de raad (met raadsinformatiebrief nr. 049) op de hoogte was gesteld over budgettaire gevolgen, heeft de raad motie 302 aangenomen. Hiermee werd onder andere middelen vrijgemaakt voor de uitvoering van het Burgerberaad Verkeer. Het Burgerberaad Verkeer heeft vervolgens in 4 bijeenkomsten plaatsgevonden: op 13 november 2024, 13 december 2024, 17 januari 2025, en op 7 februari 2025 de laatste, in Raadhuis De Paauw. Tussentijds is de raad geïnformeerd (met raadsinformatiebrief nr. 086), met een toelichting op welke vragen er zijn voorgelegd aan het burgerberaad, en er is verdere duiding gegeven aan het mandaat dat voortvloeit uit een

zwaarwegend advies. Tijdens de laatste bijeenkomst hebben de deelnemers gestemd over de adviezen en hiervan hebben de deelnemers uiteindelijk 31 adviezen aangenomen en deze overhandigd aan het college. Direct na de bekendmaking van de definitieve adviezen van het Burgerberaad Verkeer heeft de ambtelijke organisatie nagedacht over de haalbaarheid van de gegeven adviezen.

Zoals genoemd in de raadsinformatiebrief nr. 020 zal het college in de commissievergadering Fysieke Leefomgeving van 1 december 2025 en de raadsvergadering van 16 december 2025 het Wegencategoriseringsplan aan de raad voorleggen. Dit raadsvoorstel omvat een mogelijk gewijzigde versie van het Wegencategoriseringsplan naar aanleiding van de door de raad genomen besluiten ten aanzien van de adviezen van het Burgerberaad Verkeer. In tegenstelling tot het gestelde in deze raadsinformatiebrief is besloten, bij nader inzien, de Nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen niet te bespreken bij de behandeling van het raadsvoorstel Adviesrapport Burgerberaad Verkeer, maar bij de bespreking van het Wegencategoriseringsplan.

Ten derde, de appreciatie volgt een bepaalde lijn en deze is als volgt.

- In het adviesrapport Burgerberaad Verkeer hebben de deelnemers onder de gegeven adviezen vermeld hoe e.e.a. kan worden bereikt en waarom dit belangrijk wordt gevonden. In deze appreciatie heeft het college zich beperkt tot het advies en niet de verdere toelichtingen over de mogelijke manieren van uitvoering. De toelichtingen zijn geen onderdeel van het advies, maar geven de gemeente een denkrichting hoe met het advies om te gaan.
- Het college heeft alleen een appreciatie gegeven ten aanzien van de inleiding en de dikgedrukte adviezen die met meerderheid zijn aangenomen.
- Het college heeft een advies gegeven over het gewicht van het door het burgerberaad gegeven advies. Voorafgaand aan de bijeenkomsten van het burgerberaad is aan zowel de gemeenteraad als de deelnemers genoemd dat een onderscheid wordt gemaakt tussen adviezen die zwaarwegend zijn voor het definitieve Wegencategoriseringsplan en de adviezen die niet zwaarwegend zijn voor het definitieve Wegencategoriseringsplan. De labels 'zwaarwegend' en 'niet zwaarwegend' zijn geen waardeoordeel, maar geven een beeld welke van de adviezen moeten worden verwerkt in het definitieve Wegencategoriseringsplan en welke niet. Het is uiteraard aan de gemeenteraad om te beslissen welke weging een advies krijgt.
- Verder zijn de juridische, verkeerskundige, financiële en capacitaire (ambtelijke inzet) gevolgen van de adviezen in de appreciatie toegelicht om een beeld te schetsen van de situatie na het besluit om een door het burgerberaad gegeven advies over te nemen. Bij ieder advies van het Burgerberaad Verkeer geeft het college een advies aan de raad hoe hiermee om te gaan. Hierbij wordt gemotiveerd waarom een bepaalde keuze is gemaakt.

Tot slot, het voorliggende document is een reactie van het college op de uitkomsten van het Burgerberaad Verkeer. De gemeenteraad heeft de bevoegdheid om te besluiten welke adviezen uit het adviesrapport worden overgenomen en verwerkt moeten worden in het definitieve Wegencategoriseringsplan of anderszins uitgewerkt en uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders.

Voorwoord van het Burgerberaad Verkeer: Hoe verkeren in het verkeer?

Aangenomen met 91%

In vier bijeenkomsten kwamen 100 Wassenaarders bij elkaar. Dit was een mooie doorsnede van alle inwoners van Wassenaar. Zij hebben nagedacht over de vraag:

"Wat vinden jullie belangrijk voor de toekomst van de verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming?"

In het burgerberaad zijn er verschillende gesprekken en discussies hierover gevoerd. Diverse professionals en experts hebben de onderwerpen toegelicht en voor verdieping gezorgd. Deelnemers met verschillende belangen en achtergronden hebben hun standpunten gedeeld. Dit heeft geleid tot uiteenlopende zienswijzen over onderwerpen als sluipverkeer, doorstroming en de balans tussen veiligheid, economie, natuur en milieu. Er werden afwegingen gemaakt en doelen gesteld. De grote betrokkenheid van de deelnemers werd merkbaar door de emoties in de discussies en gedeelde persoonlijke ervaringen. Hierbij werd, ook in verhit gesprek, respectvol met elkaar omgegaan.

De oplossing van een probleem begint vaak met gedragsverandering, maar het is lastig om te benoemen hoe dat tot stand moet komen. Positieve signalen naar verkeersdeelnemers kunnen een sturend effect hebben. Sluipverkeer en doorstroming bleek een belangrijk onderwerp van discussie, met verrassende inzichten. Met als conclusie dat de leefbaarheid van de Wassenaarders in alle gevallen prioriteit krijgt.

De indeling van de openbare ruimte, de rol van verschillende weggebruikers en de communicatie als verbindende factor werden verder onderzocht, waarbij steeds de nadruk lag op veiligheid, leefbaarheid, bewegingsvrijheid van de inwoners. Het burgerberaad wenst in de basis minder auto's en het vooropstellen van de woonomgeving boven het dienen als verkeersader. Dat daarbij concessies worden gedaan, ook voor de inwoners zelf; daar is men zich van bewust. Waar iedereen het ook over eens is, dat goed communiceren een belangrijke basis is. Dit burgerberaad is hiervoor een mooie start.

Reactie van het college:

Het college heeft geen inhoudelijke reactie gegeven op het voorwoord en de door de deelnemers van het Burgerberaad afgewezen adviezen 15 en 27.

Inleiding (Advies 1)

Aangenomen met 91%

De leefbaarheid van Wassenaarders staat boven het belang van de auto. We moeten veilig en fijn kunnen leven in een groene omgeving. Daarbij moeten we rekening houden met hulpdiensten, openbaar vervoer en alle verkeersdeelnemers. Onnodig autoverkeer willen we vermijden. In het plan zetten we het belang van de kwetsbare deelnemers (fietsers, voetgangers, kinderen, mindervaliden, en ouderen) in heel Wassenaar voorop. Het toekomstig beleid en (verkeers)plannen moeten uitgaan van het behoud van de natuur en milieu en rekening houden met het bestemmingsverkeer, de hulpdiensten en het openbaar vervoer, de economie en het toerisme.

De prioritering kan in verschillende gebieden variëren afhankelijk van het karakter van het gebied. In Wassenaar dorp vinden we bijvoorbeeld de hoofdbelangen: fietsers, voetgangers (in het bijzonder kinderen/scholen), bereikbaarheid van leveranciers, hulpdiensten en het dorpskarakter. In Wassenaar Zuid, c.q. natuurgebieden zijn de hoofdbelangen natuur, en het verminderen van sluipverkeer.

Dit vinden wij het allerbelangrijkste omdat dit de onderwerpen zijn die de Leefbaarheid voor de bewoners van Wassenaar bepalen. In het verkeersbeleid moeten we waken dat verkeersdruk door economische of toeristische belangen (Meijendel en Wassenaarseslag, Duinrell) de overhand krijgen ten opzichte van de bovengenoemde punten.

Het tegengaan van sluipverkeer vinden we erg belangrijk, omdat het overlast geeft in Gemeente Wassenaar. Sluipverkeer of onnodig verkeer zorgt voor een hoge belasting van het wegennet en veiligheidsrisico's binnen de gemeente.

We adviseren de gemeente om het Wegencategoriseringsplan uit te breiden naar alle wegen in Wassenaar, dus verder kijken dan alleen de 27 wegen die momenteel in het plan staan. Daarbij meer aandacht besteden aan de mogelijkheid om bijvoorbeeld snelheid te verminderen. De gemeente moet terug naar de tekentafel en andere mogelijkheden en praktische oplossingen te bekijken. Kijk daarbij naar de lange termijn. We zouden graag een doorlopende terugkoppeling naar de inwoners wassenaar krijgen van de acties inclusief tijdslijn/termijn.

Reactie van het college:

In het ontwerp-Wegencategoriseringsplan is een stroomschema opgenomen waaraan wegen worden getoetst om te bepalen welke categorie de weg krijgt. Het stroomdiagram is gebaseerd op het Verkeersplan Wassenaar 2016. Het advies van het Burgerberaad Verkeer om leefbaarheid boven veiligheid te stellen is in strijd met het uitgangspunt van de gemeente om veiligheid voorop te stellen. Bovendien beschouwt de gemeente leefbaarheid als resultante van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming.

In het advies van het Burgerberaad worden de door hen beschouwde 'kwetsbare verkeersdeelnemers' vooropgezet. Dit leidt niet tot aanpassing van het Wegencategoriseringsplan of bestaand beleid, omdat in elke situatie rekening wordt gehouden met deze verkeersdeelnemers.

Wat door de deelnemers van het Burgerberaad wordt gedefinieerd als 'sluipverkeer' is verkeerskundig gezien (ongewenst) doorgaand verkeer. Sluipverkeer ontstaat wanneer men vertraging oploopt op de gebruikelijke route en hierdoor een snellere alternatieve route zoekt. Men gaat 'sluipen' om de ontstane verstopping te omzeilen.

Het probleem dat wordt ervaren is met name 'ongewenst doorgaand verkeer'. Dit aandeel is op deze route vrij hoog. Er zijn automobilisten uit de regio Katwijk die de route via Wassenaar verkiezen boven de route N206 – A44 – N44 richting Den Haag of de route N206 – A44 – N434 – A4 richting Den Haag. De route via Wassenaar is voor deze automobilisten dus de 'voorkeursroute'.

Het plaatsen van meer doseerinstallaties gaat hierin relatief weinig verschil maken, omdat dit een maatregel is tegen sluipverkeer dat slechts een klein aandeel is van het totale doorgaande verkeer op deze route. Er is geconstateerd dat sinds de opening van de Corbulotunnel (N434) het verkeer op de route via Wassenaar al behoorlijk is afgenomen, omdat er een betere verbinding is richting de A4. Er is nu een afname van ongeveer 1.000 motorvoertuigen per dag zichtbaar, dat neerkomt op zo'n 30% afname van het totale verkeer. Op de N44 zien we ongeveer een afname van 15% ten opzichte van de situatie voor de opening van de Corbulotunnel. De gemeente zal de N441 eerst herinrichten als een 60 km/u-weg en de effecten daarvan monitoren, alvorens een besluit te nemen over het plaatsen van een doseerinstallatie.

De intentie van het tegengaan van 'sluipverkeer' is desondanks duidelijk. Het Burgerberaad Verkeer adviseert om de route via Wassenaar dusdanig te vertragen of onwenselijk te maken zodat deze niet langer de voorkeursroute blijft voor automobilisten uit de regio Katwijk die richting Den Haag rijden. Het Wegencategoriseringsplan kan worden ingezet om dit ongewenste doorgaande verkeer te verminderen en te sturen langs bepaalde wegen, als deze keuze expliciet wordt gemaakt.

Als laatste deel van de inleiding adviseert het Burgerberaad om het Wegencategoriseringsplan uit te breiden naar alle wegen in Wassenaar en dus verder te kijken dan de 27 wegen die momenteel in het plan zijn meegenomen. Ten eerste, het zou hierin moeten gaan om alle wegen die in het beheer zijn van de gemeente Wassenaar. Dit zijn namelijk niet alle wegen in Wassenaar, want er zijn ook wegen die gemeente Wassenaar niet beheert. Ten tweede, alle andere wegen die door de gemeente Wassenaar worden beheerd, zijn al gecategoriseerd als ETW30 en hiervan is het niet nodig om nogmaals te toetsen of de categorie passend is. Ten derde, het betrekken van alle wegen zou een dusdanige uitbreiding van het Wegencategoriseringsplan zijn dat het zijn doel voorbij schiet. Het plan zal dan worden uitgebreid van 27 wegen naar ruim driehonderd wegen.

Ook zal het leiden tot verdere vertraging van de totstandkoming van het definitieve Wegencategoriseringsplan. Hierbij moet rekening worden gehouden met een mogelijke vertraging van twee jaren, dat ervoor zorgt dat in die periode geen wegen heringericht kunnen worden. Het onderhoud van de wegen zal hierdoor verder moeten worden uitgesteld, wat leidt tot een toename van het achterstallig onderhoud en tot ongeschikte wegen en dit is zeer onwenselijk.

Conclusie

1. Het college adviseert de raad om het uitgangspunt van leefbaarheid te zien als een resultante van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming.

Voor verdere toelichting, zie de reactie van het college op pagina 6.

2. Het college adviseert de raad om het advies om alle wegen toe te voegen aan het Wegencategoriseringsplan niet over te nemen.

Het toevoegen van alle wegen aan het Wegencategoriseringsplan is niet mogelijk, omdat niet alle wegen die door Wassenaar lopen in beheer zijn van de gemeente Wassenaar. De wegen die momenteel al gecategoriseerd zijn als 'ETW30' hoeven niet opnieuw getoetst te worden aan het stroomschema. Dit zal het project erg vertragen wat leidt tot een onwenselijk gevolg in het dorp, namelijk het uitstellen van verder onderhoud en herinrichting van wegen totdat het plan is vastgesteld.

Advies 2: We adviseren de gemeente om de voetganger en fietser waar mogelijk voorrang te geven op de auto en hiermee de veiligheid en leefbaarheid te vergroten.

Aangenomen met 91%

Reactie van het college:

Gewicht van advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Vanuit een verkeerskundige perspectief is het niet altijd wenselijk om de voetganger en fietser waar mogelijk voorrang te geven, omdat dit kan leiden tot onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties. De gemeente streeft ernaar om waar mogelijk de fietser en voetganger in een voorrangssituatie te brengen, maar let hierbij altijd op de belangen van alle weggebruikers en richtlijnen van o.a. het CROW en Duurzaam Veilig¹.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt al onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 2 over te nemen, om de fietser en voetganger waar mogelijk voorrang te verlenen ten opzichte van de auto en hiermee de veiligheid en leefbaarheid te vergroten.

Bij herinrichtingen van kruisingen en andere voorrangssituaties zal als eerste worden gekeken of het mogelijk is om de fietser en/of voetganger veilig voorrang te geven. Niet alle maatregelen die door het Burgerberaad in het adviesrapport worden genoemd, zijn uitvoerbaar. De gemeente wil de fietser en voetganger waar mogelijk voorrang geven indien dit een positieve bijdrage levert aan de veiligheid en leefbaarheid. Dit wil zeggen dat er situaties zullen blijven bestaan waarin deze verkeersdeelnemers geen voorrang hebben, om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Raadsbesluit:

De raad besluit om de fietser en voetganger waar mogelijk voorrang te verlenen ten opzichte van de auto en hiermee de veiligheid en leefbaarheid te vergroten.

¹ <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl>

Advies 3a: We adviseren om de visie waar de snel-fietsers (25km en speed-pedelec) het best kunnen fietsen (fietspad of autoweg), te ontwikkelen / toe te voegen aan het verkeersplan en dat actief communiceren en implementeren

Aangenomen met 67%

Reactie van het college:

Gewicht van advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Wettelijk gezien dienen snelfietsers zich op het (brom)fietspad te houden aan de maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom en 40 km/u buiten de bebouwde kom. Op de rijbaan mag deze groep maximaal 30 km/u op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u en 45 km/u op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u.

Financiële gevolgen

Om een schatting te kunnen maken van de eventuele kosten voor het opstellen van een dergelijk plan moet eerst worden bepaald wat de reikwijdte moet zijn van dit plan.

Capacitaire gevolgen

Het actualiseren van het Verkeersplan Wassenaar 2016 zal moeten worden uitbesteed.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 3a op een later moment over te nemen en uit te laten werken in een actualisering in de volgende raadsperiode van het Verkeersplan Wassenaar 2016 en dus niet om het uit te laten werken in het Wegencategoriseringsplan.

Voorafgaand aan een dergelijk plan is het echter van belang dat eerst een heldere opdracht wordt geformuleerd waarmee het college aan de slag kan en de kosten kan schatten.

Raadsbesluit:

De raad besluit om de visie op snelfietsers bij de evaluatie van het 'Verkeersplan Wassenaar 2016' toe te voegen aan een geactualiseerde versie van het Verkeersplan.

Advies 3b: We adviseren verbreden van fietspaden waar mogelijk en rekening houden met het toenemend en sneller wordend fietsverkeer.

Aangenomen met 90%

Reactie van het college:

Gewicht van advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het verbreden van zoveel mogelijk fietspaden leidt ertoe dat fietsers gemakkelijker en met een veiliger gevoel gebruik kunnen maken van fietspaden. Daartegenover is het mogelijk dat bredere fietspaden leiden tot grotere snelheidsverschillen en meer snelheidsovertredingen op het fietspad. Dit gebeurt ongetwijfeld wanneer de fietspaden breder worden dan de inrichtingseisen van het CROW. De maximumsnelheid op het verplicht (brom)fietspad binnen de bebouwde kom is 30 km/u. Op de rijbaan is de maximale snelheid voor bromfietzers 45 km/u. Buiten de bebouwde kom is dit 40 km/u en 45 km/u.

Financiële gevolgen

Hier zal van tevoren moeten worden bepaald welke criteria er moeten gelden voor het al dan niet verbreden van de fietspaden. Ook zal van tevoren moeten worden geïnventariseerd op welke plaatsen de huidige breedte van de fietspaden leidt tot onveilige situaties en op welke plaatsen de fietspaden kunnen worden verbreed. Op basis hiervan zal dan een plan moeten worden opgesteld m.b.t. het verbreden van de fietspaden. Hierin zal moeten worden beschreven om welke fietspaden het gaat met een tijdsplanning voor wat betreft de uitvoering die ook aansluit op de reguliere onderhoudsplanning. Op basis hiervan kan dan worden bepaald wat dan de te verwachten kosten zijn en of deze gedekt kunnen worden uit de bestaande onderhoudsbudgetten dan wel dat hiervoor aanvullende middelen nodig zijn.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt al onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 3b over te nemen. Waar de ruimtelijke inpassing het toelaat, streeft de gemeente ernaar om de fietspaden zo veel mogelijk te verbreden tot de minimale inrichtingseisen van het CROW.

Raadsbesluit:

De raad besluit om waar de ruimtelijke inpassing het toelaat, fietspaden zo veel mogelijk te verbreden tot de minimale inrichtingseisen van het CROW.

Advies 4a: We adviseren de snelheid in heel Wassenaar terug te dringen naar 30 km

Aangenomen met 57%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen. Dit advies staat op gespannen voet met advies 5.

Juridische gevolgen

Het is technisch gezien mogelijk om de snelheid van de wegen in Wassenaar (binnen de bebouwde kom) terug te dringen naar 30 km/u, maar het is niet mogelijk om alle wegen binnen Wassenaar terug te brengen naar 30 km/u. Dit heeft ermee te maken dat enkele wegen die door Wassenaar lopen niet in het beheer zijn van de gemeente, zoals bijvoorbeeld de Rijksweg (N44) en Katwijkseweg (N441), en dat onderscheid wordt gemaakt binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Wegen binnen de bebouwde kom terugbrengen naar 30 km/u is technisch mogelijk, maar deze wegen kunnen dan nog steeds worden gecategoriseerd als erftoegangswegen 30 km/u (hierna: ETW30) of gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (hierna: GOW30).

Verkeerskundige gevolgen

Vanuit een verkeerskundig perspectief heeft het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/u enkele gevolgen en kanttekeningen. Als eerste zal de keuze gemaakt moeten worden op welke wijze 30 km/u wordt toegepast. Hiervoor zijn grofweg twee opties, te weten:

1. **Amsterdams model:** Alle wegen worden op een bepaalde datum teruggebracht naar 30 km/u. De bebording zal hierop worden aangepast en de weginrichting zal later volgen, in combinatie met andere werkzaamheden of onderhoud. Dit model heeft als voordeel dat het overzichtelijk is als alles in één keer wordt teruggebracht naar 30 km/u.

Er zijn ook kanttekeningen:

- **Niet alles 30 km/u:** In Amsterdam zijn niet **alle** wegen teruggebracht naar 30 km/u. Het hoofdnet en de wegen waar openbaar vervoer rijdt, zijn nog altijd 50 km/u. De gemeente Amsterdam kent vrije OV-banen van 50 km/u met aanliggende rijbanen voor overig verkeer met 30 km/u. In Wassenaar hebben we deze situatie momenteel niet.
- **Handhaving:** Indien het Amsterdams model wordt gekozen is het belangrijk om te weten dat het niet mogelijk is om op snelheid te handhaven op een GOW30 wanneer de verkeerssituatie nog niet als zodanig is ingericht. Zonder passende inrichting is handhaving niet uitvoerbaar.

2. **Na herinrichting:** De gemeente besluit 30 km/u in te voeren, maar dit treedt pas in werking nadat wegen worden heringericht. Hierdoor zal er dus een langere tijd overheen gaan, voordat 30 km/u overal wordt toegepast. Het voordeel hiervan is dat handhaving mogelijk is wanneer een weg wordt ingericht als GOW30.

Maar ook deze optie heeft een kanttekening:

- Niet alles wordt direct teruggebracht naar 30 km/u, waardoor er een wisselend snelheidsbeeld kan ontstaan.

Voordat de keuze tussen de bovenstaande opties wordt gemaakt, is het verstandig om de volgende stappen te ondernemen:

- **Advies inwinnen bij de politie**, zowel bij lokale politie als de verkeersspecialist van de regio.
- **Advies inwinnen bij de Veiligheidsregio**, m.b.t. aanrijdtijden van de brandweer en ambulance.
- **Advies inwinnen bij de OV-diensten**, het effect op de reistijden van de vervoerder moet inzichtelijk worden gemaakt.

Het is mogelijk dat het terugdringen van de snelheid naar 30 km/u een vermindering oplevert van de gereden snelheid in Wassenaar. Er moet echter rekening mee worden gehouden dat het niet mogelijk is om te handhaven op snelheid, dat nood- en hulpdiensten minder gemakkelijk door Wassenaar kunnen bewegen en dat OV-diensten zich mogelijk terugtrekken uit de gemeente omdat bepaalde reistijden niet meer haalbaar worden. Dit laatste aspect kan ervoor zorgen dat men vaker de auto gaat gebruiken en het onbedoeld drukker wordt in Wassenaar.

In beide gevallen is het van belang om te benadrukken dat het herinrichten van de wegen tot 30 km/u-wegen niet per definitie veiliger is, maar afhankelijk van de situatie.

Financiële gevolgen

Herinrichting van alle wegen heeft grote financiële gevolgen. Per kilometer asfalt kunnen de kosten oplopen tot meer dan € 1 miljoen. De gemeente Wassenaar heeft naar schatting meer dan 120 kilometer aan asfalt.

Indien wordt gekozen voor het Amsterdams model, zal er een investering moeten worden gedaan voor het aanschaffen en plaatsen van nieuwe bebording door heel Wassenaar.

Indien wordt gekozen voor het model na herinrichting, zijn er geen extra middelen nodig om de aanpassingen van de verkeerssituaties te bekostigen. Dit zal worden gedaan vanuit de beschikbare middelen voor regulier beheer en onderhoud. De wegen (en snelheidsregime) zullen pas worden aangepast, wanneer onderhoud noodzakelijk is.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt deels onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Het opnieuw inwinnen van adviezen bij politie, Veiligheidsregio en OV-vervoerders zal echter wel extra tijd en inzet vragen vanuit de ambtelijke organisatie, wat ten koste gaat van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 4a niet over te nemen.

In het kader van leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming is het wenselijk om het hoofdnetwerk zoals vastgelegd in het ontwerp-Wegencategoriseringsplan en wegen waar openbaar vervoer rijdt, de maximumsnelheid op 50 km/u te houden. Het overgrote deel van de wegen kan in het Wegencategoriseringsplan al worden teruggebracht naar 30 km/u, maar het is zowel om redenen van veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, financiën en handhaving onwenselijk om alle wegen terug te brengen naar een maximumsnelheid van 30 km/u.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 4b: door alle geplande GOW30 wegen te wijzigen naar ETW30 wegen en de geplande GOW50 wegen te wijzigen naar GOW30 wegen (met instemming van hulpdiensten en OV).

Aangenomen met 77%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen. Dit advies staat op gespannen voet met advies 5.

Juridische gevolgen

Door alle geplande GOW30-wegen te wijzigen naar ETW30-wegen en alle geplande GOW50-wegen te wijzigen naar GOW30-wegen, zal het juridisch gezien niet mogelijk zijn om te handhaven op snelheid in Wassenaar. Een wegcategorie moet altijd redelijk zijn voor de functie van een weg en dient ook als zodoende ingericht te worden.

Verkeerskundige gevolgen

Zie de toelichting op advies 4a, met de specifieke aanvulling: het is **zeer onverstandig en zeer onwenselijk** om alle geplande GOW30-wegen te wijzigen naar ETW30-wegen.

Dit heeft ermee te maken dat een GOW in de inrichtingseisen van het CROW is voorzien van specifieke fietsinfrastructuur (vrijliggende fietspaden of fietsstroken). Bij een ETW30-weg wordt de fietser afgewikkeld op de rijbaan. Vanwege bepaalde liggingen en functies van wegen (ontsluiten of verblijven) kan en mag er meer verkeer worden verwacht op wegen die in het Wegencategoriseringsplan worden gecategoriseerd als GOW. Het is dus vanwege deze drukte en ontsluitende functie niet wenselijk om deze af te waarderen naar een ETW-weg, omdat dit zorgt voor een vermindering van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers. Daarnaast worden op een ETW-weg vaak snelheidsremmende maatregelen toegepast, bijvoorbeeld drempels elke 50 meter. De geluids- en trillingsoverlast van drempels kan tevens zorgen voor een verlaging van de leefbaarheid in de directe omgeving. Om deze redenen is het niet verstandig om altijd een ETW-weg toe te passen waar een GOW-weg wenselijker is.

Financiële gevolgen

Er zijn geen extra financiën nodig voor het bekostigen van het aanpassen van de wegen. De aanpassingen van de wegen zullen worden bekostigd vanuit de beschikbare middelen voor regulier beheer en onderhoud. Een weg zal pas worden aangepast, wanneer onderhoud noodzakelijk is.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad met klem om advies 4b niet over te nemen.

De voornaamste reden hiervoor is dat het zeer waarschijnlijk een verslechtering van de verkeersveiligheid oplevert, bijvoorbeeld voor fietsers. Het is belangrijk om goed maatwerk te leveren en om te zien welke geplande GOW30-wegen eventueel teruggebracht zouden kunnen worden naar ETW30-wegen. Het is nu nog te vroeg om te beslissen dat het voor al deze geplande GOW30-wegen mogelijk is.

Raadbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 5: We kiezen om 30km per uur standaard te maken op alle wegen van Wassenaar met uitzondering van N44, de Wittenburgerweg, Kokshoornlaan en Katwijkseweg tot en met de rotonde bij de Wassenaarseslag.

Aangenomen met 59%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen. Dit advies staat op gespannen voet met de adviezen 4a en 4b.

Juridische gevolgen

Het standaard maken van 30 km/u op alle wegen met de genoemde uitzonderingen kan enkele juridische gevolgen met zich meebrengen, namelijk:

- er kan pas worden gehandhaafd op snelheid wanneer de politie ook akkoord is;
- er kan pas worden gehandhaafd op snelheid wanneer de inrichting van de weg is aangepast naar de snelheid;
- de gemeente kan aansprakelijk gesteld worden wanneer er ongevallen plaatsvinden als de snelheid al is teruggebracht, maar de inrichting niet voldoet aan de inrichtingseisen van de bepaalde wegcategorie.

Verkeerskundige gevolgen

Het is mogelijk om 30k m/u de standaard te maken op alle wegen van Wassenaar met uitzondering van de N44, de Wittenburgerweg, Kokshoornlaan en Katwijkseweg t/m de rotonde bij De Wassenaarse Slag. Dit heeft echter wel enkele gevolgen voor het Wegencategoriseringsplan, te weten:

- De politie **moet** akkoord gaan met verkeersbesluiten over het terugdringen van de snelheid op deze wegen, omdat handhaven anders niet mogelijk is;
- Er moet opnieuw worden overlegd met nood- en hulpdiensten over de invoering van 30 km/u op het hoofdnet Wassenaar m.b.t. aanrijdtijden;
- Er moet opnieuw worden overlegd met de OV-diensten over de invoering van 30 km/u op het hoofdnet Wassenaar m.b.t. vervoerstijden.

Financiële gevolgen

Er zijn geen extra financiën nodig voor het bekostigen van het aanpassen van de wegen. De aanpassingen van de wegen zullen worden bekostigd met de beschikbare middelen voor regulier beheer en onderhoud. Een weg zal pas worden aangepast, wanneer onderhoud noodzakelijk is.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt deels onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Het opnieuw inwinnen van adviezen bij politie, Veiligheidsregio en OV-vervoerders zal echter wel

extra tijd en inzet vragen vanuit de ambtelijke organisatie, wat ten koste gaat van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 5 niet over te nemen.

Het is hoogstwaarschijnlijk niet haalbaar om alle wegen, met uitzondering van de N44, de Wittenburgerweg, Kokshoornlaan en Katwijkseweg tot en met de rotonde bij De Wassenaaarse Slag, in Wassenaar terug te dringen naar 30 km/u, vanwege de belangen van het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten. Mocht dit advies wel worden overgenomen, is het belangrijk dat wegen pas worden teruggebracht naar 30 km/u wanneer er een herinrichting heeft plaatsgevonden.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 6: We adviseren dat de gemeente de veiligheid rondom basis- en middelbare scholen verbetert door verkeersregulerende en verkeersbelemmerende maatregelen te nemen.

Aangenomen met 96%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Juridisch gezien is het niet in elke situatie mogelijk om verkeersremmende maatregelen te nemen. Maatregelen dienen altijd te voldoen aan de richtlijnen van het CROW en Duurzaam Veilig, omdat de gemeente anders aansprakelijk gesteld kan worden voor schade en/of ongelukken.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente streeft altijd naar uniforme en veilige schoolomgevingen. De gemeente gaat experimenteren met het implementeren van een schoolstraat en wil in het kader van toekomstig beleid ook verder kijken naar andere mogelijke maatregelen om schoolomgevingen veiliger te maken.

Financiële gevolgen

Eerst zal hier moeten worden geïnventariseerd welke maatregelen bij welke scholen moeten worden genomen. Hiervoor zal dan een kostenraming moeten worden gemaakt.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 6 over te nemen. Daar waar nodig worden maatregelen genomen.

Raadsbesluit:

De raad besluit om daar waar nodig de veiligheid rondom scholen voor basis- en voortgezet onderwijs te verbeteren door middel van verkeersremmende maatregelen.

Advies 7: We adviseren zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers vergroten

Aangenomen met 97%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente streeft er altijd naar dat de openbare verlichting en verlichting bij oversteekplaatsen voldoende is. Fietzers (en voetgangers) hebben in het donker ook een eigen verantwoordelijkheid om goed zichtbaar te zijn.

De gemeente is momenteel al bezig de verlichting bij bestaande voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) te verbeteren. De gemeente gaat experimenteren met led-knipperverlichting bij de VOP aan de Van Duivenvoordelaan. Deze verlichting moet automobilisten attenderen op naderende voetgangers.

Financiële gevolgen. De aanpassingen aan de VOP aan de Van Duivenvoordelaan kosten ongeveer € 13.000.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt al onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 7 over te nemen. De gemeente streeft ernaar de zichtbaarheid van alle weggebruikers te waarborgen.

Raadsbesluit:

De raad besluit om waar nodig de zichtbaarheid van alle weggebruikers te verbeteren.

Advies 8: We adviseren actieve en continue handhaving

Aangenomen met 76%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Handhaving op verkeer gebeurt al. Jaarlijks wordt er aantal verkeerscontroles uitgevoerd door de politie. De boa's zijn niet bevoegd om te handhaven op verkeerssnelheden, maar de boa's voeren ook projecten uit om verkeersveiligheid te verbeteren (zoals het uitdelen van fietslampjes bij scholen). Daarnaast zorgen de flitspalen voor een continue handhaving van verkeerssnelheden.

Verkeerskundige gevolgen

Dit advies heeft geen verkeerskundige gevolgen.

Financiële gevolgen

De boa's zijn niet bevoegd om dergelijke controles te doen, dus dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Boa's zijn niet bevoegd om dergelijke controles te doen, dus dit advies heeft geen gevolgen voor de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 8 niet over te nemen.

De boa's treden in de gemeente al actief en continu op binnen hun bevoegdheden. Zij zijn niet bevoegd om te handhaven op verkeerssnelheden. De raad heeft geen bevoegdheden om te besluiten over de inzet van de gemeentelijke boa's, dat is aan het college.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 9: We adviseren om de zichtbaarheid op de wegen te verbeteren en voorspelbaarheid van verkeersgedrag te beïnvloeden en te bevorderen.

Aangenomen met 73%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente streeft ernaar om goede en overzichtelijke verkeerssituaties te realiseren, waarin de verkeersstromen een logische en voorspelbare route nemen. Hierin wordt altijd verkeerspsychologie betrokken bij het ontwerpen van nieuwe situaties.

Financiële gevolgen

Eerst zal moeten worden geïnventariseerd op welke plaatsen in Wassenaar dit nu voor onveilige verkeerssituaties leidt en welke maatregelen er dan moeten worden genomen om dit te verbeteren. Vervolgens zal hiervoor dan een kostenraming moeten komen en zal moeten worden bepaald of dit inderdaad vanuit de bestaande budgetten voor beheer en onderhoud kan worden gedekt.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 9 over te nemen. De zichtbaarheid van de openbare wegen waar nodig te verbeteren door middel van onder andere openbare verlichting, reflectoren en borden op en om de wegen. Door weginrichting en communicatie wordt voorspelbaarheid en verkeersgedrag al beïnvloed.

Raadsbesluit:

De raad besluit om waar nodig de zichtbaarheid van de openbare wegen te verbeteren door middel van onder andere openbare verlichting reflectoren en borden op en om de wegen.

Advies 10: Wij adviseren aanvullend alternatief openbaar lokaal vervoer te stimuleren door het inzetten van kleinere bus mogelijkheden en de frequentie van de bestaande buslijnen te verbeteren

Aangenomen met 85%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Aanvullend alternatief openbaar lokaal vervoer kan ervoor zorgen dat men de auto vaker laat staan, wat positieve gevolgen heeft voor de ervaren drukte in het dorp.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft mogelijk tot gevolg dat een extra subsidie moet worden verleend aan een nieuwe partij om het aanvullend openbaar lokaal vervoer te kunnen faciliteren. Hoe dit ingericht wordt, moet nader worden onderzocht.

Capacitaire gevolgen

De verantwoordelijkheid van een dergelijk initiatief zal in de ambtelijke organisatie moeten worden belegd. Het is nog niet te schatten of dit ten koste gaat van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 10 niet over te nemen.

Wel kunnen de bestaande alternatieven, zoals de Bijbus, door middel van de gemeentelijke communicatiekanalen beter worden belicht en vaker onder de aandacht worden gebracht.

Daarnaast wordt onderzocht of de introductie van een Buurtbus haalbaar is.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 11a: We adviseren om sterker stelling te nemen in de overleggen met de regio en provincie ter verbetering van het openbaar vervoer, waarbij de inzet zowel vooraf als achteraf aan de burgers kenbaar wordt gemaakt.

Aangenomen met 98%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente Wassenaar neemt sterk stelling in bij verschillende regionale overleggen, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Niet van toepassing.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 11a over te nemen.

De gemeente is continu in overleg met andere overheden en de MRDH, echter strategisch gezien is het niet altijd mogelijk om de inzet van Wassenaar voorafgaand aan de overleggen te delen. Er kan worden gekeken op welke wijze achteraf de inzet het beste kenbaar kan worden gemaakt.

Raadsbesluit:

Dit is staand beleid, de raad hoeft hierover geen besluit te nemen.

Advies 11b: We adviseren om sterker stelling te nemen in de overleggen met de regio en provincie ter vermindering van sluipverkeer van buiten de gemeente, waarbij de inzet zowel vooraf als achteraf aan de burgers kenbaar wordt gemaakt.

Aangenomen met 98%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente Wassenaar neemt sterk stelling in bij verschillende regionale overleggen, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Niet van toepassing.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 11b over te nemen.

Raadsbesluit:

Dit is stand beleid, de raad hoeft hierover geen besluit te nemen.

Advies 11c: We adviseren om sterker stelling te nemen in de overleggen met de regio, de provincie en het rijk om de doorstroming van knelpunten (N44) te bevorderen, waarbij de inzet zowel vooraf als achteraf aan de burgers kenbaar wordt gemaakt.

Aangenomen met 98%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente Wassenaar neemt sterk stelling in bij verschillende regionale overleggen, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Niet van toepassing.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 11c over te nemen.

De gemeente is continu in overleg met andere overheden en de MRDH.

Raadsbesluit:

Dit is staand beleid, de raad hoeft hierover geen besluit te nemen.

Advies 12: We adviseren de gemeente te investeren in gedragsverandering van burgers om het autogebruik terug te dringen en alternatieven voor de auto te stimuleren.

Aangenomen met 80%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het stimuleren van alternatieven voor de auto kan ervoor zorgen dat inwoners vaker voor deze alternatieven kiezen, waardoor de ervaren drukte in het dorp minder kan worden.

Financiële gevolgen

Er zal extra personeel moeten worden ingehuurd om dit project structureel op te zetten. Ook het communicatiebudget zal moeten worden uitgebreid. Aan de hand van de gekozen maatregelen zijn er mogelijk meer financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

De verantwoordelijkheid van een dergelijk initiatief zal in de ambtelijke organisatie moeten worden belegd. Het is nog niet in te schatten of dit ten koste gaat van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 12 over te nemen.

Door meer te communiceren over de mogelijkheden van autodelen zal de gemeente proberen het autodelen te stimuleren. De gemeente kan echter niet gedragsverandering bij de inwoners afdwingen en hiermee het autogebruik terugdringen. Niet iedere duurzame vervoersmogelijkheid is toereikend.

Raadsbesluit:

De raad besluit om het autogebruik terug te dringen, door het stimuleren van alternatieven voor de auto, zoals deelvervoer en de fiets.

Advies 13: We adviseren verkeersonderwijs, voor kinderen én ouders/verzorgers

Aangenomen met 87%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

In het meest optimale scenario levert verkeersonderwijs een groter bewustzijn op van het gedrag in het verkeer dat uiteindelijk leidt tot minder letselongevallen binnen Wassenaar. Studie van o.a. de SWOV leert echter ook dat gedragscampagnes geen effect hebben op het gedrag in het verkeer.

Daarnaast ondersteunt de gemeente de landelijke verkeersveiligheidsprogramma's zoals SCHOOL op SEEF.

Financiële gevolgen

De gemeente biedt via de MRDH subsidies aan voor lespakketten voor verkeersonderwijs. Het uitbreiden van de bestaande programma's zal financiële gevolgen hebben.

Capacitaire gevolgen

Het uitbreiden en/of evalueren van de bestaande programma's op het gebied van verkeersonderwijs kost extra capaciteit van de organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 13 over te nemen.

Let wel: De gemeente Wassenaar ontwikkelt niet zelf de verkeersveiligheidsprogramma's, dit wordt gedaan door derden. De gemeente heeft echter wel de intentie om deze programma's blijvend aan onderwijsinstellingen aan te bieden en om de huidige programma's te evalueren. Het is echter aan de onderwijsinstelling of en in hoeverre zij gebruik willen maken van dit aanbod. Daarnaast kan de gemeente onderzoeken of het mogelijk is dat ouders/verzorgers worden betrokken bij de lesprogramma's.

Raadsbesluit:

De raad besluit om verkeersonderwijs voor schoolgaande kinderen en hun ouders/verzorgers te stimuleren.

Advies 14: Wij adviseren proactief, ook via nieuwe communicatie/ media en de plaatselijke krant de bewustwording te activeren en te continueren

Aangenomen met 55%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het uitvoeren van dit advies kan bijdragen aan de bevordering van verkeersbewustzijn. De onder dit advies genoemde maatregelen door het Burgerberaad (zie het Adviesrapport Burgerberaad Verkeer) zijn verkeerskundig gezien niet altijd wenselijk.

Financiële gevolgen

Het proactief activeren en continueren van bewustwording heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en zal hierom ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 14 niet over te nemen.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 15: Wij adviseren om bestaande communicatiekanalen in kaart te brengen en die zo goed als mogelijk af te stemmen op de betreffende doelgroep (bijv. categoriseren op leeftijd, woongebied) en hier de juiste (mate van) informatie tijdig met de doelgroep te delen.

Afgewezen met 30% van de stemmen voor

Reactie van het college:

Het college heeft geen reactie gegeven op het voorwoord en de door de deelnemers van het burgerberaad afgewezen adviezen 15 en 27.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 16: We adviseren dat communicatie tijdig wederkerig gemaakt wordt. Er moet transparantie zijn tussen (groepen van) burgers en gemeente over ontwikkelingen voordat besluiten over verkeer definitief worden gemaakt.

Aangenomen met 77%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Inwonersparticipatie speelt in het verkeer altijd een rol. Bij nieuwe, grootschalige ontwikkelingen en herinrichtingen van wegen wordt altijd een participatietraject opgezet.

De gemeente heeft mandaat om kleine besluiten zelf te nemen. Hiervoor is niet altijd een participatietraject nodig, omdat het regelmatig gaat om kleine verkeersbesluiten, bijvoorbeeld het aanwijzen van parkeervakken voor laadpalen of parkeerplekken voor mindervalide inwoners. Ook in het geval van het plaatsen en/of verwijderen van besluitplichtige verkeersborden of -tekens mag de gemeente het verkeersbesluit nemen.

Wilt u altijd weten welke verkeersbesluiten worden genomen? Dan kan iedere geïnteresseerde zich aanmelden via www.officielebekendmakingen.nl om een e-mailnotificatie te krijgen wanneer de gemeente een verkeersbesluit publiceert.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Het opzetten van participatietrajecten voor alle besluiten zal leiden tot een grotere werkdruk en langere doorlooptijd voor het nemen van besluiten. De ambtelijke capaciteit is hiervoor momenteel niet toereikend en het uitvoeren van dit advies zal als gevolg hebben dat kleine verkeersbesluiten hierdoor onnodig veel vertraging oplopen.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 16 niet over te nemen.

Het is niet haalbaar om voor elk besluit een participatietraject op te zetten. Bovendien wordt hiermee het besluitvormingsproces vertraagd. Inwoners kunnen op de hoogte blijven van verkeersbesluiten door zich aan te melden via www.officielebekendmakingen.nl om een e-mailnotificatie te krijgen wanneer de gemeente een verkeersbesluit publiceert. Het is tot 6 weken en 1 dag na publicatie mogelijk om te reageren op gepubliceerde besluiten omdat deze daarna pas in werking treden.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 17: We adviseren om de fietsersbond actiever te betrekken bij de vormgeving van beleid en bij de controle op de handhaving hiervan.

Aangenomen met 64%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente treedt eenmaal per kwartaal in overleg met de Fietsersbond. In dit overleg worden vaak lijsten aangeleverd met locaties die als onveilig of onduidelijk worden ervaren. De gemeente kan niet altijd elke locatie op korte termijn aanpakken, maar de locaties worden altijd betrokken bij de afweging. De Fietsersbond wordt hiervan in de overleggen op de hoogte gehouden. De Fietsersbond wordt ook gevraagd om inbreng te leveren over beleidsplannen. Hiermee wordt de expertise van de Fietsersbond al benut.

De gemeente moet altijd meerdere belangen afwegen. Zo houdt de gemeente ook rekening met andere weggebruikers. Daarom is het onwenselijk om slechts één belangengroep zoals de Fietsersbond een actievere rol te geven dan andere belangengroepen.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Dit maakt al onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 17 over te nemen.

Het betrekken van de Fietsersbond en het ontvangen van de reacties is al bestaand beleid en dit zal in stand worden gehouden.

Raadsbesluit:

De raad besluit om de fietsersbond te betrekken bij de vormgeving van beleid en de controle op de uitvoering hiervan.

Advies combi 18 & 19: We adviseren: Betrek een representatieve burger vertegenwoordiging met een adviserende rol in lange termijn besluitvorming op een structurele basis.

Aangenomen met 80%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het toevoegen van een extra vertegenwoordiging van representatieve inwoners naast bestaande participatietrajecten zorgt ervoor dat besluitvorming vertraging zal oplopen. Ook is het mogelijk dat bijvoorbeeld kleine verkeersbesluiten hierdoor ongewenste vertraging oplopen.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Het opzetten van participatietrajecten voor alle besluiten zal leiden tot een grotere werkdruk en langere doorlooptijd voor het nemen van besluiten. De ambtelijke capaciteit is hiervoor momenteel niet toereikend.

Conclusie

Het college adviseert de raad om adviezen 18 en 19 niet over te nemen, maar geeft de raad in overweging een vertegenwoordiging van het Burgerberaad Verkeer als tijdelijke monitorgroep in de gelegenheid te stellen om na te gaan of de door de raad aangenomen adviezen worden verwerkt in het definitieve Wegencategoriseringsplan.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 20: Wij adviseren dat bij het ontwerpen van een verkeers-/Wegencategoriseringsplan, het behoud van de natuur (flora en fauna) het uitgangspunt is.

Aangenomen met 83%

Reactie college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het is niet altijd werkbaar om het behoud van de natuur als (hoofd)uitgangspunt te nemen, maar het is wel belangrijk om de natuur zo veel als mogelijk te behouden en eventueel te compenseren wanneer groen verwijderd dient te worden in het kader van leefbaarheid of veiligheid. Dit kan worden betrokken in toekomstig beleid.

Financiële gevolgen

Wanneer natuur niet behouden kan worden bij aanpassing van verkeerssituaties, zijn er financiële gevolgen. In dit stadium is niet te onderbouwen welke kosten hiermee gemoeid zijn.

Capacitaire gevolgen

Niet van toepassing.

Conclusie

Het behoud van natuur is al staand beleid en de leefbaarheid wordt hierbij door de gemeente als uitgangspunt genomen.

Raadsbesluit:

Dit is staand beleid, de raad hoeft hierover geen besluit te nemen.

Advies 21: We adviseren dat de gemeente compenseert voor negatieve beïnvloeding van het ecosysteem als er een verandering wordt doorgevoerd in verkeerssituaties.

Aangenomen met 75%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Als een weg in een aangepast profiel (buiten het bestaande profiel) in de natuur komt te liggen, dan is een onderbouwing noodzakelijk welke gevolgen de aanpassing heeft en moet worden onderbouwd welke natuurcompensatie moeten worden getroffen. Dit is onderdeel van de ruimtelijke inpassing.

Zie juridisch kader: hoofdstuk 4 van de APV.

Verkeerskundige gevolgen

Het compenseren van natuur heeft geen direct verkeerskundige gevolgen. Verkeerskundige gevolgen treden pas op als een ontwikkeling niet kan doorgaan omdat de natuur niet elders te compenseren is.

Financiële gevolgen

Het compenseren voor negatieve beïnvloeding van het ecosysteem als er een verandering wordt doorgevoerd in verkeerssituaties kan financiële gevolgen hebben.

Capacitaire gevolgen

De uitvoering van compensatie vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Waar dit van toepassing is werkt de gemeente aan natuurcompensatie.

Raadsbesluit:

Dit is bestaand beleid, de raad hoeft hierover geen besluit te nemen.

Advies 22 (en 23): We adviseren parkeerterreinen met overstapmogelijkheden aan de randen van natuurgebieden en gemeente Wassenaar

Aangenomen met 81%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Er zal goed uitgezocht moeten worden waar parkeerterreinen gerealiseerd mogen worden, om juridische geschillen te voorkomen.

Verkeerskundige gevolgen

Het aanbrengen van parkeerterreinen aan de randen van de natuurgebieden met overstapmogelijkheden leidt tot langere reistijden naar de natuurgebieden. De huidige parkeerterreinen vallen niet in NNN- of Natura 2000-gebieden en voldoen aan de gemiddelde parkeervraag. Voor mensen die vanwege leeftijd, handicap of anderszins verminderd mobiel zijn, is het van belang om de huidige parkeerterreinen, zoals bij de Boerderij Meijndel, te handhaven.

Financiële gevolgen

Het aanbrengen van nieuwe parkeerterreinen met pendeldiensten naar de natuurgebieden zal een enorme investering vragen. Het verbeteren van de huidige parkeerterreinen is financieel gezien een betere keuze.

Capacitaire gevolgen

Het realiseren van parkeerterreinen met overstapmogelijkheden aan de randen van natuurgebieden maakt nog geen onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 22 en 23 niet over te nemen.

Het is nog niet duidelijk of het juridisch mogelijk is om parkeerterreinen te realiseren aan de rand van natuurgebieden. Daarnaast zijn de financiële gevolgen van dit advies zodanig groot dat het niet opweegt tegen de verbetering van de huidige parkeerterreinen. Ten slotte voldoen de huidige parkeerterreinen aan de gemiddelde parkeervraag.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 24: Wij adviseren op de korte termijn om het sluipverkeer minder aantrekkelijk te maken. Het advies is om een oplossing te bedenken voor de Katwijkseweg, de Jagerslaan, de Prinsenweg, de Groot Haesebroekseweg en de Wittenburgerweg zoals verkeersremmende maatregelen, bijvoorbeeld doseerlichten.

Aangenomen met 87%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Om een doseerinstallatie te plaatsen zal de Katwijkseweg (N441) moeten worden overgenomen van de provincie en worden heringericht.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente heeft inmiddels duidelijk dat het aandeel sluipverkeer op deze route relatief klein is. Het aandeel doorgaand verkeer op deze route is sinds de opening van de Rijnlandroute met ongeveer 30 tot 35% verminderd. Dat komt neer op een vermindering van ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aanbrengen van extra maatregelen, zoals doseerlichten, zal nauwelijks tot geen invloed hebben op de intensiteiten over deze route. Daarnaast is het belangrijk om te weten dat de iVRI op de kruising Katwijkseweg - Van Zuylen van Nijveltstraat - Storm van 's-Gravesandeweg op dit moment al een doseerinstallatie is. Deze iVRI is gekoppeld aan de iVRI op de kruising A44 - N44. Het plaatsen van nog een doseerinstallatie zal niet het gewenste effect opleveren, omdat de verkeersstroom al wordt opgedeeld door de andere doseerinstallatie wanneer dit nodig is.

Financiële gevolgen

Het nemen van maatregelen tegen (ongewenst) doorgaand verkeer vraagt een investering, dat nader onderzocht dient te worden.

Capacitaire gevolgen

Het overnemen en herinrichten van de Katwijkseweg zal extra capaciteit vragen om tot een nieuw ontwerp te komen.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 24 niet over te nemen.

Het plaatsen van een extra doseerinstallatie zal niet het gewenste effect opleveren. Het doel: 'het tegengaan van (ongewenst) doorgaand verkeer door Wassenaar' kan wel als uitgangspunt dienen in een geactualiseerde versie van het Verkeersplan Wassenaar 2016.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 25: We adviseren om met het Rijk en MRDH in gesprek te gaan over de realisatie van de ondertunneling van de N44.

Aangenomen met 84%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

De gemeente is in het verleden al meerdere keren in gesprek geweest met Rijkswaterstaat en de MRDH over ondertunneling of afwaardering van de N44. De MRDH heeft samen met de gemeenten in de regio meerdere onderzoeken gedaan en bekostigd over de mogelijkheden die er zijn voor de N44. De conclusie is dat zowel ondertunneling als afwaardering niet mogelijk is om verschillende redenen.

Recent heeft het Rijk kenbaar gemaakt niet te willen meewerken aan een ondertunneling van de N44.

Financiële gevolgen

Een ondertunneling van de N44 zal gepaard gaan met een enorme landelijke investering (MIRT-traject) waaraan ook de gemeente financieel zal moeten bijdragen. De globale inschatting is dat een volledige ondertunneling van de N44 ruim een miljard euro zou kosten.

Capacitaire gevolgen

Het in gesprek gaan met het Rijk en MRDH over de realisatie van de ondertunneling van de N44 maakt onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 25 niet over te nemen. De gesprekken over ondertunneling (of afwaardering) van de N44 zijn voorlopig afgerond. Het kabinet kiest ervoor om niet te investeren in nieuwe ontwikkelingen op rijkswegen.

Het huidige standpunt van de gemeente, ondertunneling, is eerder gebleken niet haalbaar te zijn. De gemeente is wel structureel in gesprek met de MRDH en het Rijk over verbetering van het knelpunt N44.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 26: We adviseren dat de gemeente doorgaand verkeer van buiten Wassenaar ontmoedigt om door Wassenaar te rijden.

Aangenomen met 97%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Het is niet mogelijk om doorgaand verkeer te weigeren. Het is wel mogelijk om doorgaand verkeer te sturen over het hoofdnet of de provinciale wegen.

Verkeerskundige gevolgen

Het gebruik van het hoofdnet van Wassenaar zal altijd mogelijk moeten blijven voor doorgaand verkeer. Denk hierbij aan de as Katwijkseweg - Van Zuylen van Nijeveltstraat - Deijlerweg - Rozenweg richting A44/N44 en de as Katwijkseweg - Van Zuylen van Nijeveltstraat - Prinsenweg - Backershagenlaan - Wittenburgerweg richting N440/N14.

Dit hoofdnet is de ontsluiting en bereikbaarheid van Wassenaar naar de buitenwereld. Het is wel mogelijk om het restant aan doorgaand verkeer aan te moedigen gebruik te maken van dit hoofdnet door andere wegen anders in te richten.

Financiële gevolgen

Het nemen van maatregelen tegen doorgaand verkeer vraagt een investering, dat nader onderzocht dient te worden.

Capacitaire gevolgen

Het ontmoedigen van doorgaand verkeer van buiten Wassenaar om door Wassenaar te rijden maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 26 over te nemen.

Raadsbesluit:

De raad besluit om het college te verzoeken om het Wegencategoriseringsplan dusdanig op te stellen zodat (ongewenst) doorgaand verkeer kiest voor de route over de provinciale en rijkswegen of het hoofdnet van Wassenaar.

Advies 27: We adviseren invoering van betaald parkeren bij recreatieve plekken, vergunningen voor bewoners en uitbreiden blauwe zones in het centrum.

Afgewezen met 40% van de stemmen voor

Reactie van het college:

Het college heeft geen reactie gegeven op het voorwoord en de door de deelnemers van het Burgerberaad afgewezen adviezen 15 en 27.

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 28: Wij adviseren om autodelen te stimuleren

Aangenomen met 58%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het stimuleren van en communiceren over autodelen kan ervoor zorgen dat men hiervan meer gebruik maakt, wat een positieve invloed kan hebben op de parkeerdruk in Wassenaar.

De gemeente juicht autodelen al toe, maar als de vraag achterblijft, omdat er naar het oordeel van de inwoners niet genoeg voordelen zijn, zullen de bestaande deelauto-aanbieders niet willen uitbreiden.

Financiële gevolgen

Het stimuleren van autodelen zal hoogstwaarschijnlijk om een (kleine) investering vragen, dat nader onderzocht dient te worden.

Capacitaire gevolgen

Het stimuleren van autodelen maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 28 over te nemen.

Door meer te communiceren over de mogelijkheden van autodelen zal de gemeente proberen het autodelen te stimuleren.

Raadsbesluit:

De raad besluit om autodelen te stimuleren door actief te communiceren over de huidige mogelijkheden van autodelen in Wassenaar.

Advies 29: Het stimuleren en faciliteren van innovaties waardoor meerdere personen tegelijk gebruik kunnen maken van transportmiddelen (demand responsive transport).

Aangenomen met 88%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het stimuleren van en communiceren over vraagafhankelijk (openbaar) vervoer kan ervoor zorgen dat men hiervan meer gebruik maakt, wat een positieve invloed kan hebben op de parkeerdruk in Wassenaar.

De gemeente juicht vraagafhankelijk (openbaar) vervoer al toe, maar als de vraag achterblijft, omdat er naar het oordeel van de inwoners niet genoeg voordelen zijn, zullen de bestaande deelauto-aanbieders niet willen uitbreiden.

Financiële gevolgen

Het stimuleren en faciliteren van vraagafhankelijk (openbaar) vervoer zal hoogstwaarschijnlijk om een investering vragen, dat nader onderzocht dient te worden.

Capacitaire gevolgen

Het stimuleren en faciliteren van vraagafhankelijk (openbaar) vervoer maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 29 gedeeltelijk over te nemen, met de kanttekening dat het onderdeel 'faciliteren van innovaties ...' van het advies achterwege wordt gelaten.

Door meer te communiceren over de mogelijkheden van autodelen zal de gemeente proberen het autodelen te stimuleren.

Raadsbesluit:

De raad besluit om vraagafhankelijk (openbaar) vervoer te stimuleren door actief te communiceren over de huidige mogelijkheden in Wassenaar.

Advies 30a: Wij adviseren dat gemeente Wassenaar ernaar streeft om de meest leefbare en veilige gemeente van Nederland te zijn.

Aangenomen met 88%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen.

Verkeerskundige gevolgen

Het ernaar streven dat Wassenaar de meest leefbare en veilige gemeente van Nederland is kan een uitgangspunt zijn voor een mogelijke actualisatie van het Verkeersplan Wassenaar 2016.

Financiële gevolgen

Dit advies heeft geen financiële gevolgen.

Capacitaire gevolgen

Het ernaar streven dat Wassenaar de meest leefbare en veilige gemeente van Nederland maakt al onderdeel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie, want de ambtenaren streven hier altijd naar. De uitvoering van dit advies vraagt echter wel om tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om het streven van advies 30a over te nemen.

Raadsbesluit:

De raad streeft ernaar dat Wassenaar de meest leefbare en veilige gemeente van Nederland wordt.

Advies 30b: Wij adviseren de gemeente om een milieuzone in te stellen.

Aangenomen met 62%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

het instellen van een milieuzone door een gemeentebestuur vereist een gedegen juridische en technische onderbouwing, duidelijke bebording en het bieden van ontheffingen waar nodig. Het niet-naleven van deze vereisten kan leiden tot juridische complicaties en mogelijke aansprakelijkheid voor de gemeente.

Verkeerskundige gevolgen

De gevolgen van het instellen van een milieuzone zijn groot. Afhankelijk van welke milieuzone (groen, blauw of nul-emissie) wordt gekozen heeft het tot gevolg dat bepaalde voertuigen niet meer het gebied mogen inrijden. Per 1 januari 2025 zijn de regels voor de groene en blauwe milieuzone aangescherpt. De groene zone mag je alleen nog in met emissieklasse Euro 4 of hoger en de blauwe zone alleen nog met Euro 5 of hoger. De nul-emissiezone geldt alleen voor bedrijfswagens. Hier mogen alleen bedrijfswagen zonder uitstoot het gebied betreden, wat een behoorlijke investering vraagt voor bijvoorbeeld zzp'ers en kleine ondernemers.

Financiële gevolgen

Het instellen van een milieuzone gaat gepaard met hoge kosten. Een nader onderzoek kan hierin duidelijk beeld verschaffen.

Capacitaire gevolgen

Het instellen van een milieuzone maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 30b niet over te nemen.

Het instellen van een milieuzone is in Wassenaar niet relevant, gelet op de grootte van de gemeente en de impact voor met name de Wassenaarse ondernemers (denk hierbij aan zzp'ers met klusbussen e.d.).

Raadsbesluit:

Niet van toepassing.

Advies 31: We adviseren een Poort van Wassenaar: welkomstborden bij de 7 toegangsplekken die aansturen op het in Wassenaar gewenste gedrag in het verkeer, zoals bepaald in het burgerberaad.

Aangenomen met 69%

Reactie van het college:

Gewicht advies

Het college adviseert de raad om dit advies als niet zwaarwegend voor het definitieve Wegencategoriseringsplan te beschouwen.

Juridische gevolgen

Dit advies heeft geen juridische gevolgen, mits de KOM-borden voldoen aan de wettelijke eisen.

Verkeerskundige gevolgen

Dit advies heeft geen verkeerskundige gevolgen, mits de KOM-borden voldoen aan de wettelijke eisen.

Financiële gevolgen

Het laten maken van KOM-borden gaat gepaard met kosten. De hoogte van de kosten is afhankelijk van diverse aspecten en kan nader worden uitgezocht a.d.h.v. een heldere opdracht.

Capacitaire gevolgen

Het plaatsen van welkomstborden bij de 7 toegangswegen naar Wassenaar maakt nog geen deel uit van de werkzaamheden in de ambtelijke organisatie. De uitvoering van dit advies vraagt tijd en inzet van de ambtelijke organisatie en dat kan ten koste gaan van andere werkzaamheden.

Conclusie

Het college adviseert de raad om advies 31 over te nemen.

Raadsbesluit:

De raad besluit om welkomstborden te combineren met KOM-bebording bij de 7 toegangswegen naar Wassenaar.