Zienswijzen Wegencategoriseringsplan
Zaaknummer: Z/24/

Versie 30_8_2024

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Voorstel verwerking in WCP
1	In de tijd van Google en Waze maak ik mij zorgen over hoe deze de verkeerstromen dirigeren door Wassenaar. Zelf merk ik ook dat ik regelmatig ongewild door Google Maps wordt gedirigeerd naar allerlei parallel en binnenwegen, die nooit de bedoeling zijn geweest om gebruikt voor doorgaand verkeer, maar waar ik eigenlijk tegen mijn eigen zin toch terecht kom. Los van het sluipverkeer wordt het hierdoor extra druk, met name met mensen die Wassenaar niet goed kennen. Met alle verkeersrisico's van dien. In dit kader is het extra belangrijk om zorgvuldig de Wegencategorisering van de verschillende Oost-West wegen te bepalen. Google zal dit direct in overweging nemen, zelfs zonder allerlei drempels, stoplichten, snelheidscontroles etc. in te bouwen. Mogelijk zijn er maar enkele wegen (of delen van wegen) op "30" nodig om grote verkeersstromen via de "ontsluitingswegen" te vermijden. Daarnaast zal ook de gemiddelde rijdtijd het sluipverkeer ontmoedigen. In het kader van de toekomstige bebouwing op Valkenburg is het extra belangrijk hier nu handig op in te spelen. Er zijn nu al een groot aantal kruispunten die je in de ochtend niet meer kan oversteken. Op een nette manier naar de N44 is voor de gemiddelde Wassenaarder eigenlijk ook niet meer mogelijk. Als we met zijn allen in de file 30 rijden (of stilstaan), kan je net zo goed de maximumsnelheid omlaag doen? Mocht je hulp nodig hebben om dit handig op te lossen kan je me altijd bellen. Just some thoughts.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het Wegencategoriseringsplan.
2	Gegeven de doelstelling "*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.*" van uw wegcategoriseringsplan heb ik de volgende input: 1. Het plan lijkt niet te analyseren langs welke route kwetsbare verkeersdeelnemers zich verplaatsen. Daarmee is het dus niet duidelijk of het plan een oplossing biedt voor de door de gemeente Wassenaar gekozen doelstelling. 2. Het centrum van de gemeente wordt bijna geheel omsloten door gebiedsontsluitingswegen. In het plan kan ik geen aanvullende maatregelen vinden voor kwetsbare verkeersdeelnemers om deze wegen op een veilige wijze te kruisen. 3. Voor vrachtverkeer zijn "wenselijke" routes opgenomen, niet de gebruikte routes. Daarmee wordt bijvoorbeeld de ook door vrachtverkeer gebruikte stoplichtvrije gebiedsontsluitingsroute over de van Cranenburchlaan vanuit Katwijk naar het Rozenplein of Lange Kerkdam niet als zodanig erkent.	U stelt dat de kwetsbare verkeersdeelnemers niet voldoende zijn meegenomen in dit wegencategoriseringsplan. Het voorliggende wegencategoriseringsplan richt zich op het autonetwerk van Wassenaar. Om een volledig beeld te krijgen van de netwerken is naast het autonetwerk ook het fietsnetwerk van de gemeente in kaart gebracht. Voor de wegen die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk van Wassenaar zijn fietsmaatregelen voorgesteld. De voetganger heeft minder ruimte nodig om zich te verplaatsen en de verplaatsing van deze, kwetsbare, verkeersdeelnemers zijn geborgd in andere beleidsstukken van de gemeente Wassenaar zoals: het Verkeersplan Wassenaar en het Fietsveiligheidsplan. Daarnaast wordt bij de herinrichting van wegen de positie van de kwetsbare verkeersdeelnemer proactief meegenomen door in het ontwerp hiermee rekening te houden. Voor het vrachtverkeer is gekeken naar hun bestemmingen in Wassenaar. Aan de hand van deze bestemmingen zijn de gewenste routes voor het vrachtverkeer bepaald. Hierdoor zijn de wegen op een dusdanige manier	Naar aanleiding van deze zienswijze is de beoordeling van de oversteekbaarheid van de Johan de Wittstraat in tabel 5-2 aangescherpt naar: geconcentreerd bij de kruispunten; praktijk ook tussendoor.

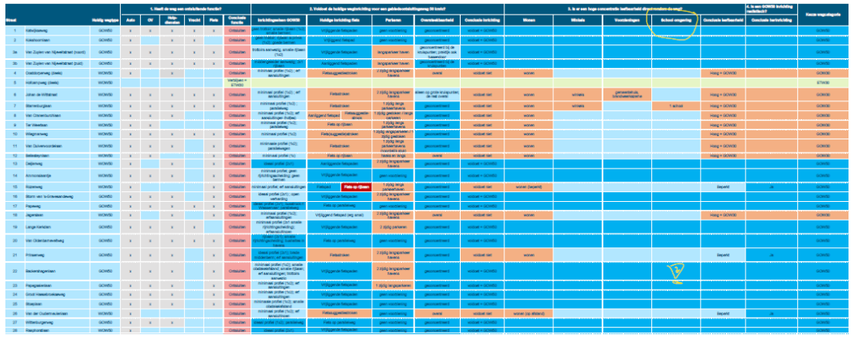
	4. Voor wegen nu geclassificeerd als wijkontsluitingswegen (plan 2016) lijken de huidige inrichtingsprofielen te ontbreken in het Theoretisch kader van het rapport. Voor die WOW-wegen waarvoor opwaardering plaatsvindt naar “Ontsluiten” wordt het daarmee niet duidelijk hoe de benodigde opwaarderingsmaatregelen van functie WOW naar de functie “Ontsluiten” kan worden bepaald. Dit geldt voor de opwaarderingen WOW50 è GOW30 en voor WOW50 è GOW50. Daarnaast lijkt in de tabel op bladzijde 26 van het rapport niet gekeken te worden naar de situatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers die zulke wegen kruisen (kolom ontbreekt, voor 1 WOW-weg staat er wel een cryptische opmerking “alleen op grote kruispunten; de rest overal”). Dit ontbreken van de analyse van verkeersveiligheid voor (kwetsbare) kruisende verkeersdeelnemers lijkt een omissie in het rapport te zijn die direct van invloed is op de doelstelling van het rapport!	gecategoriseerd dat het vrachtverkeer over de wenselijke routes gestuurd gaat worden in plaats van over de gebruikte routes. Bij het opstellen van het wegencategoriseringsplan is gekeken naar de wenselijke inrichting van de wegen gezien hun functie in het netwerk en het gebruik. Hierom zijn de wenselijke inrichtingsprofielen dan ook een kader voor dit wegencategoriseringsplan en niet de huidige inrichtingsprofielen. Bij het opstellen van het wegencategoriseringsplan is de verkeersveiligheid meegenomen door de huidige inrichting te beoordelen ten opzichte van de richtlijnen. Als de inrichting voldoet aan de richtlijnen dan is een weg voldoende veilig. De categorie wijkontsluitingsweg (WOW) komt niet voor in de richtlijnen van het CROW, maar is wel een wegcategorie in het Verkeersplan Wassenaar (2016). De WOW is geen officiële categorie maar als tussenoplossing opgenomen in het verkeersplan. Omdat op deze wegen nu een snelheidslimiet van 50 km/u geldt, zijn de huidige wijkontsluitingswegen getoetst op de inrichtingseisen voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/ u. Uit deze analyse is gebleken dat de meeste WOW-wegen in Wassenaar met hun huidige inrichting niet voldoen aan de inrichtingskenmerken van een GOW50-weg. Als een huidige WOW-weg niet aan de inrichtingskenmerken voldoet van een GOW50, maar wel als GOW50 is gecategoriseerd, is in bijlage 3 een principeprofiel opgenomen hoe de inrichting van de weg aangepast kan worden om wel te voldoen aan de richtlijn. Als een WOW wordt gecategoriseerd als GOW30 is hier ook een principeprofiel voor uitgewerkt. De beoordeling van de oversteekbaarheid van de Johan de Wittstraat in tabel 5-2 wordt aangescherpt naar: geconcentreerd bij de kruispunten; praktijk ook tussendoor.	
3	Hierbij bied ik u mijn zienswijze met betrekking tot het wegencategoriseringsplan aan: 1. De maximumsnelheid moet in heel Wassenaar, met uitzondering van de provinciale weg N44, 30 kilometer per uur worden. Dit schept duidelijkheid en voorkomt discussies. Als voorbeeld hiervoor kan gekeken worden naar de gemeente Amsterdam. 2. Ongeacht de wegcategorie die aan de Jagerslaan wordt toegekend zal de Jagerslaan door sluipverkeer gebruikt blijven worden. Met name in de avond en nachtelijke uren zie ik op de Jagerslaan af en toe weggebruikers waarvan ik op basis van hun rijgedrag vermoed dat ze onder invloed verkeren. Wanneer, zoals in het wegencategoriseringsplan wordt voorgesteld, het fietspad op de Jagerslaan (midden) wordt opgeheven en de weg wordt verbreed waardoor de snelheid van de auto’s eerder zal toenemen dan zal afnemen, vrees is dat binnen één jaar op de Jagerslaan een fietser door een auto wordt aangereden en als gevolg hiervan ernstig gewond raakt of komt te overlijden. Ik kan mij niet voorstellen dat er in de Gemeente Wassenaar ook maar één bestuurder is die, door in te stemmen met het laten vervallen van het fietspad op de Jagerslaan (midden), een dergelijk slachtoffer op zijn of haar geweten wil hebben en de verantwoordelijkheid hiervoor wil dragen. Ik verzoek u uit oogpunt van verkeersveiligheid, voor de Jagerslaan een maatwerkoplossing te (laten) ontwerpen waarbij de Jagerslaan een ETW30 status krijgt en het fietspad langs de Jagerslaan behouden blijft. Als voorbeeld hiervoor kan gekeken worden naar de Backershagenlaan (tussen	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. Tevens is in hoofdstuk 1 de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Papagaaienlaan en Rust en Vreugdlaan), Rust en Vreugdlaan (tussen Backershagenlaan en Menkenlaan) en Menkenlaan.	richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30.	
4	Prima om op 25 wegen naar 30 te gaan, benieuwd hoe de doorstroom zal gaan. Tevens blijft er een groot probleem of je nu naar 30 gaat of niet, van de fietsers die er een potje van maken op de weg, en de snelheid van de nieuwe fietsen met accu en dikke banden zijn ook levensgevaarlijk bezig op de weg, als automobilist ben jij altijd fout. Lijkt me dat daar eens hard aan gewerkt moet worden! Naar 30 gaan terwijl veel van die bikes zowat harder gaan (of al gaan), is een lachertje dan. Dat is mijn mening.	Met dit wegencategoriseringsplan zijn verschillende wegen in de gemeente Wassenaar opnieuw beoordeeld in verschillende wegcategorieën. Hierbij is rekening gehouden met verschillende verkeersdeelnemers, waaronder fietsers en e-bikes. Ook fietsers dienen zich te houden aan de maximaal toegestane snelheid op een weg. Hoe deze snelheden worden gehandhaafd is echter geen kader van het wegencategoriseringsplan en daarom niet meegenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
5	In de adviesnota 11 oktober/6 november/21 november 2024 van zaaknummer z/22/072047/368982. In de tabel op pagina 5 is bij lijn 27 denk ik Rijksstraatweg weggevallen. Uit alle voorgaande stukken lijkt het erop dat expliciet bedoeld wordt de ca 100 mrt Raaphorstlaan die aansluit op de pararallelweg van de Rijksstraatweg weg tussen huisnummer Rijksstraatweg ca 571 en de stoplichten van de kruising (voorheen dierentuin). Dit is nu wat onduidelijk in de tabel.	In het WCP wordt met nummer 27 bedoelt de Raaphorstlaan – Rijksstraatweg (parallel aan de N44) tussen het kruispunt N44 – Houtlaan en kruispunt Rijksstraatweg – Laan van Pluymestein.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
6	Als ik het wel of niet eens ben met het nieuwe belplan (snelheid 30 km/u), kun je beter vragen: hoe wordt gecontroleerd dat de snelheid ook echt 30 km/u is? Is de gemeente bereid verkeersdrempels te plaatsen om auto's te controleren? Motorfietsen? ook bij 30 km/u? Het probleem is niet of het plan goed is of niet, maar welke controle hebben we over de chauffeurs en elektrische fietsen, veilig de straat delen???	Met dit wegencategoriseringsplan zijn verschillende wegen in de gemeente Wassenaar opnieuw beoordeeld in verschillende wegcategorieën. Hierbij is het van belang dat de weg volgens de CROW-richtlijnen wordt ingericht. Dit is namelijk voor de politie een eis om de snelheid te kunnen handhaven. Het inrichtingsprofiel van GOW30 moet nog landelijk vastgesteld worden. De exacte manier van handhaving van de snelheid in Wassenaar is geen kader in dit wegencategoriseringsplan, maar onderdeel van het handhavingsbeleid.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
7	De Jagerslaan Noord is ontworpen en aangelegd als een straat om in te wonen. In de huidige terminologie: een Erftoegangsweg of ETW30. De Jagerslaan Zuid is een bosgebied waarin een aantal huizen is gebouwd. Ook hier dus een ETW30. De Jagerslaan langs de Hertenkamp is een weg langs een Natura 2000 gebied en tevens een waterwingebied. Hier hoort slechts beperkt verkeer langs te rijden. De voorstellen van de Gemeente Wassenaar om deze wegen het predicaat GOW030 te geven is onverantwoord. Deze wegen zijn er niet voor aangelegd en ook niet geschikt om aan te passen aan de eisen van GOW30. Om te voldoen aan GOW30, moet een honderdtal bomen worden gekapt, wat milieutechnisch een onvergeeflijk slecht plan is. We moeten positief denken. Begin bij Duinrell op de Storm Noord. De oversteekplaats bij Duinrell moet duidelijk worden aangegeven met verlichting en eventueel verkeerslichten. Daarna wordt duidelijk aangegeven dat er een woongebied met 30 km wordt betreden. In de Jagerslaan Noord moeten de uitritten van de oneven huisnummers met een verhoging worden aangegeven. In de zijstraten namelijk de van Boetselaerlaan en de Spelderslaan moet worden aangegeven dat zij met een stopbord voorrang moeten geven aan een fietspad met verkeer van twee kanten, zoals bij de Oude Trambaan bij het Ammonslaantje. In de Jagerslaan Zuid moet een verkeerslicht komen bij de kruising met de Hazelaan. Fietsers, voetgangers en auto's moeten veilig en met voorrang de Jagerslaan Zuid kunnen oversteken, respectievelijk op rijden. In de Tomtom en andere navigatieapparatuur moet worden aangegeven dat de hele Jagerslaan slechts beperkt toegankelijk is.	In hoofdstuk 1, van dit document, is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een principeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden. Verder is voor iedere weg een analyse gemaakt van de meest passende functie en inrichting (op hoofdlijnen). Dit is ook gedaan voor de Jagerslaan. Hierbij is geen analyse gedaan naar mogelijke maatregelen bij voetgangersoversteekplaatsen, uitritten van woningen en op kruispunten.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Wij moeten er rekening mee houden dat de gehele Jagerslaan een toeristische route is. Er is een toeristische fietsroute en bij de avondvierdaagse en andere wandeltochten wordt heel vaak door de Jagerslaan gelopen.	In het wegencategoriseringsplan is opgenomen dat de Jagerslaan onderdeel is van het fietsnetwerk. Bij het uitwerken van een herinrichting van de Jagerslaan wordt rekening gehouden met alle functies die de weg heeft.	
8	Dank u voor de geboden mogelijkheid input aan te leveren aan de deelnemers van het burgerberaad inzake het wegen categoriseringsplan. Ik maak daar graag gebruik van. Mijn vragen voor de deelnemers aan het beraad staan hieronder. Ik begrijp dat deze vragen anoniem worden aangeboden, en dat is uiteraard prima. Ik stel het wel op prijs dat u de redactie van de vragen intact laat, en specifiek de vragende vorm intact laat bij het doorgeven aan de deelnemers . Ik wens U veel wijsheid in het uitoefenen van uw verantwoordelijkheid. De gemeente heeft een doorwrocht plan ontwikkeld dat de redelijkheidstoets doorstaat. Ik heb desalniettemin twee vragen voor U: 1) bent U niet bezorgd dat de voorgenomen aanpak van de Jagerslaan niet juist méér auto's aantrekt? Helaas lijkt het steeds zo te zijn dat het weghalen van knelpunten een aanzuigende werking heeft op autoverkeer. Individuele automobilisten calculeren per verplaatsing welke route hen het meest schikt. Wanneer een route "verbeterd" wordt, zullen meer automobilisten hier voor kiezen. "Verbeteren" lost dikwijls niets op. 2) bent U niet bezorgd met betrekking tot de situatie bij het Rijnlands Lyceum? Weliswaar zijn er verkeerslichten. Maar is een 50km weg langs de uitgang van een school een goed idee? Zijn er alternatieve oplossingen? En hoe zwaar weegt een eventuele vertraging in openbaar vervoer, brandweer, politie, en ambulance? Het plan van de gemeente analyseert dit aspect in detail. Aan U om de totaliteit van het plan en conclusies te beoordelen en te concluderen of U het er mee eens bent. Tenslotte kan ik een boek aanbevelen dat helpt eventuele (voor)oordelen die we allemaal hebben m.b.t. inrichting van verkeer ter discussie te stellen. Het gaat hier niet om wel of niet eens. Het boek is eerder een hulpmiddel om deskundiger en kritischer te zijn. Het helpt meer te begrijpen/zien, ook de andere kant van een medaille.	In hoofdstuk 1, van dit document, is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	   Het recht van de snelste - Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet kiosk.decorrespondent.nl		
9	Mijn inziens is het uitgangspunt van de nieuwe categorisering incorrect. Het uitgangspunt moet zijn hoe we het sluipverkeer dat door Wassenaar heenrijdt moeten verminderen of in andere banen moeten leiden. Dit betekent een vermeerdering van ETW30 wegen en geen 50km/u wegen in Wassenaar. Het verbreden van bv wegen waardoor minder groen ruimte is moet vermeden worden, geen bomen kap!!! De huidige “opwaardering” van de Storm waar allerlei grote bomen voor gekapt zijn is een aanfluiting van waar Wassenaar voor staat. Heel Wassenaar 30, met GOW30 mogelijk voor een axis via de V Zuylen/Prinsen weg/Groot Haese Broekseweg/Witteburger weg. Het gemeentebestuur moet eerst gaan bedenken wat belangrijk is voor de bewoners en NIET wat belangrijk is voor het verkeer.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
10	Ik heb zojuist kennis genomen van het Wegencategoriseringsplan en de voorstellen voor herinrichting. Ik woon in Wassenaar en ik wil bezwaar maken tegen het plan voor de Jagerslaan, specifiek: • Er is momenteel een vrijliggend fietspad. Dat zorgt voor veilig fietsen, speciaal voor onze jeugd, zelfs als het pad relatief smal is. Een fietsstrook op de rijbaan is niet veilig, en zeker niet veiliger dan een gescheiden fietspad, ook niet als de weg een 30km weg wordt. Ik wil met klem vragen het vrijliggend fietspad te handhaven. • In het plan zal er veel ‘groen’ moeten verdwijnen. U drukt dat in het plan uit in meters, maar het is belangrijker om te benoemen dat het hier gaat om een lange rij van tientallen majestueuze grote bomen die zeer karakteristiek zijn voor de laan en voor het aanzicht van Wassenaar aan deze kant van het dorp. In de huidige tijd is het eerlijk gezegd een schande dat de gemeente overweegt om zulke bomen te kappen. De straat verliest daarmee het historische karakter en de prachtige bomen gaan verloren. Dit is niet eenvoudigweg ‘groen’ (zoals een berm of grasrand). Dit is erfgoed.	De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een principeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Voor zover ik kan overzien is er geen enkel bezwaar tegen om eenvoudig de snelheid aan te passen naar 30km/uur met een bord met rode rand. Er staan nu al blauwe borden. Een automobilist hoeft niet per se een specifieke inrichting te zien om zich aan de max snelheid te kunnen houden. Een snelheid van 30km/uur past ook bij de huidige breedte van de weg. Daarmee blijft de Jagerslaan de karakteristieke uitstraling houden, blijven tientallen bomen behouden, en blijft fietsen langs de laan veilig. Het is ook nog eens vele malen goedkoper dan een complete herinrichting. Ik vind het huidige plan onbegrijpelijk en teken bezwaar aan tegen dit voorstel.		
11	Volgens het huidige wegencategoriseringsplan is de Kokshornlaan (in het plan: Kokshoornlaan) een GOW50. In de realiteit wordt hier 80 km/uur gereden. Dat komt aan de ene kant omdat niet overal duidelijk staat aangegeven dat hier maar 50 km/uur gereden mag worden. Er staat alleen een 50 km/uur bord bij de ingang naar de Hoge Klei. Daarnaast wordt de Kokshornlaan door onder andere Google Maps als een weg buiten de bebouwde kom beschouwd waar je dus 80 km/uur mag rijden. Het gevolg is dat er veel te hard gereden wordt bij de overgang naar de Oostdorperweg waar bovendien net na de bocht een fietsoversteekplaats is. Het moet voor bestuurders duidelijk worden dat de <u>hele</u> Kokshornlaan een GOW50 is. Een optie is misschien ook hier een snelheidsdisplay en verkeersborden die een maximumsnelheid van 50 km/uur aangeven in plaats van een adviessnelheid van 50 km/uur.	Het gedeelte van de Kokshornlaan tussen de Verlengde Hoge Klei en de Oostdorperweg is binnen de bebouwde kom en geclassificeerd als GOW50. Het gedeelte van de Verlengde Hoge Klei tot en met de N441 is buiten de bebouwde kom en hier mag 80 km/u worden gereden. Het 50 km/u gedeelte is duidelijk aangegeven middels bebording die aangeeft dat je binnen de bebouwde kom rijdt en met een maximumsnelheid 50 km/u bord. 	Deze zienswijze leidt niet tot inhoudelijke aanpassingen in het wegencategoriseringsplan. De schrijfwijze van de Kokshornlaan is aangepast.
12	Er is zo te zien uitgebreid onderzoek gedaan. Maar het lijkt erop dat er een SCHOOL met 1100 leerlingen aan de Backershagenlaan over het hoofd gezien is. Voor een doorgaande weg langs een school lijkt mij 30 km per uur passend, geen 50 km per uur. Maar deze Voorziening is ontbreekt geheel in het overzicht van de straten en de aanliggende voorzieningen. VREEMD Zie bijlage.	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. In het wegencategoriseringsplan is het afweegschema toegepast. Volgens het afweegschema dat is gebruikt bij het categoriseren van de wegen, is voor de Backershagenlaan geen afweging gemaakt tussen GOW50 en GOW30. De weg heeft een duidelijk ontsluitende functie en de inrichting voldoet waardoor de Backershagenlaan als GOW50 is gecategoriseerd.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

				
13	Middels dit bericht doen wij u onze zienswijze op het door u ter inspraak vrijgegeven Wegencategoriseringsplan toekomen. Het betreft dan concreet onze zienswijze op het voorstel de Backershagenlaan een hoofdroute voor de afwikkeling van het meeste verkeer door Wassenaar te maken, met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Wij zijn het daar pertinent mee oneens. Al jaren wordt er door de Buurtvereniging gepleit voor een sterke reductie van het (sluip)verkeer en het veiliger maken van de Backershagenlaan door het invoeren van een maximumsnelheid van 30km/uur. Uw plan zal er echter toe leiden dat het drukker gaat worden in plaats van rustiger, en met regelmatige verkeersbewegingen met te hoge snelheden. **De twee hoofdredenen van ons bezwaar zijn als volgt kort samen te vatten:** 1) Ten eerste moet met deze grondige herziening iedere mogelijkheid aangegrepen worden om sluipverkeer door onze gemeente te ontmoedigen. Een 30 km/uur-weg (eventueel met regelmatige snelheidscontroles) zal daar zeker significant aan bijdragen. 2) Onze kinderen bezoeken het Rijnlands Lyceum en iedere morgen en namiddag leidt het schoolverkeer tot bijzonder gevaarlijke situaties. Wij zijn van mening dat een volwassen gemeentebestuur daarop anticipeert en de situatie veilig maakt. Daar hoort zeker niet 1) meer verkeer door toenemend sluipverkeer en 2) met 50 km/uur of hoger bij. Concluderend vinden wij dat de Gemeente en Wethouder hier een unieke kans laten liggen om twee problemen aan te pakken met een oplossing (d.i. Backershagenlaan met maximumsnelheid van 30 km/uur); en een oplossing die door een grote meerderheid van de inwoners van Wassenaar volledig omarmd zal worden. Wij zijn van harte bereid onze zienswijze/afkeuring nader toe te lichten in een persoonlijk gesprek.	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
14	Wij wonen aan de Jagerslaan met 3 tiener dochters. De Jagerslaan is een mooie groene buurt waar we met veel plezier wonen. Echter, er zijn nu al nauwelijks veilige oversteek plaatsen en door het vele verkeer is oversteken vaak een moeilijk en of gevaarlijk. Het voornemen om de Jagerslaan op te waarderen naar een GOW 30 i.p.v. een EOW30 is dan in mijn ogen dan ook een ridicuul voorstel. Welke belangen worden hier gediend? In ieder geval niet die van uw dorpsgenoten, want er is niemand, maar dan ook niemand in Wassenaar die dit plan steunt, behalve een paar lokale politici. Past is het beeld dat burgers reeds lange tijd hebben van politici. Luister naar de argumenten van de Jagerslaan commissie, luister naar de argumenten tijdens de inspraak avonden, lees de vele artikelen in de Wassenaarse Krant. Ik meen dat de leden van de commissie en lokale politiek last hebben van tunnel visie. Nog even dan een aantal argumenten op een rij:	In hoofdstuk 1, van dit document, is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De Jagerslaan is geen onderdeel van het netwerk voor openbaar vervoer en vrachtverkeer. Daardoor zal dit zware verkeer geen gebruik maken van de Jagerslaan (met uitzondering van bestemmingsvrachtverkeer). Door de Backershagenlaan/ Prinsenweg als GOW50 te categoriseren is het doel dat	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	1. Door GOW 30 klassificatie zullen vele mooie bomen moeten worden gekapt 2. Fietspad zal moeten verdwijnen 3. Brede weg heeft aanzuigende werking 4. Herklassificatie GOW 30 zal zwaar verkeer toestaan 5. Geen handhaving op 30km pu, dus nog harder rijden en meer ongelukken 6. Natura 2000 gebied zal ook onnodig worden belast Ik herhaal, welk belang is zo groot dat bovengenoemde nadelige neveneffecten acceptabel zijn? Laat staan de daarmee gepaarde kosten met het oog op een nu al moeilijk rond te krijgen gemeente budget. Tot slot, mocht de gemeenteraad toch instemmen met dit onzalige plan dan zal de buurt en wellicht meer bewoners van Wassenaar zich nog sterker verenigen en alles in het werk stellen om de uitvoering van dit onzalige plan te frustreren. Want als het bewoners ergens niet aan ontbeert in het geld, tijd en toewijding.	doorgaand verkeer van deze route gebruik maakt en niet via de Jagerslaan (GOW30) rijdt. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een principeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden.	
15	Hier volgt mijn zienswijze op het Wegencategoriseringsplan. De Jagerslaan wordt als doorgaande (utilitaire?) fietsroute genoemd, maar niet de combinatie Storm/Schouwweg. Daar ben ik het als fervent fietser niet mee eens. Het fietspad langs Jagerslaan en Storm is best smal en hobbelig, terwijl fietsen over het brede fietspad Schouwweg Noord en de brede en geasfalteerde Schouwweg zelf een groot genoegen is. Het verbeteren van het fietspad op Storm Zuid en bevorderen van deze fietsroute Storm/Schouwweg maakt fietsen veiliger, vriendelijker en prettiger en ontlast fietsen over de Jagerslaan. Hopelijk blijft de Schouwweg verder geheel ongewijzigd. Omdat ik een hekel heb aan verspilling van gemeenschapsgeld ben ik een groot tegenstander van het veranderen van de Schouweg Noord in een formele ETW30. Behoud alstublieft het huidige karakter van dit stukje weg met het huidige fietspad, veilig gescheiden door oude, dikke bomen! Niemand zal zich hier verward voelen met een standaard ingerichte ETW30. Bovendien is de weg net voor lange tijd opengebroken geweest, dus de gemeente heeft sowieso de kans gemist om de straat aan te passen. GOW30 voor de Jagerslaan lijkt juist, maar qua inrichting ben ik pertinent tegen het huidige voorstel. Het is een schande dat zoveel bijzondere bomen moeten worden gekapt om auto's harder te kunnen laten rijden op een bredere weg. Juist op smalle gedeelten wordt nu langzamer gereden. Het combineren van fietsen op deze nu al te drukke weg is vragen om ongelukken. Het huidige plan kost veel te veel natuur en verhoogt het risico op ongelukken, juist met kwetsbare fietsers, dus alstublieft niet onnodig ingrijpen in dit mooie stuk natuur/weg! Er mogen geen bomen gekapt worden voor verbreding van deze karakteristieke rijweg, dus deze weg moet dan maar een bijzondere uitzondering worden qua inrichting. Laat de weg zoals deze nu is en maak in het geheel 30 km/uur. Ook het fietspad moet veilig en dus apart blijven, maar mag waar mogelijk wel iets breder worden gemaakt voor de fietsers die uiteindelijk over de Buurtweg naar Den Haag fietsen. Bovenstaand plan is een beter compromis voor huidige bewoners en gebruikers dan de formele, voorgestelde inrichting als GOW30. In het document staat dat Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn uitgesloten van het onderzoek. Dat is spijtig omdat er een logisch voorstel ligt de toegangsweg vanuit Katwijk te voorzien van een doseersysteem. Dat zou ik graag opgenomen en uitgevoerd zien worden.	De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om het fietspad aan de Schouwweg te vervangen door een halfverhardingspad. Daarmee blijft er een alternatief voor kwetsbare verkeersdeelnemers naast de rijbaan. In het wegencategoriseringsplan is een analyse gemaakt van de meest passende functie en inrichting (op hoofdlijnen) van de belangrijkste wegen in Wassenaar. Daarbij is geen analyse gedaan naar mogelijke maatregelen op fietspaden. Dit zal verder worden uitgewerkt als een herinrichting van de weg wordt uitgewerkt. In hoofdstuk 1, van dit document, is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een principeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
16	Ik wil graag de volgende zienswijze op het plan geven :	Het is niet mogelijk om een weg de status van gemeentelijk monument te geven. Alleen gebouwen kunnen aangewezen worden als gemeentelijk monument.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Ik stel voor om van de (1) Jagerslaan en (2) Schouwweg (gemeentelijke) monumenten te maken zodat deze straten met hun “uitzonderlijke natuurlijke schoonheid” niet hoeven te worden veranderd. Het is immers een waar ‘feestje’ om door deze lanen te fietsen. Dreigement : als deze lanen om wat voor onbenullige reden op de schop moeten, zal ik nog meer dan voorheen mijn winkel aandacht naar buiten Wassenaar verleggen. Veel geluk derhalve dan ook met het opknappen van het centrum.		
17	Wij wonen al 20 jaar op Jagerslaan, en willen graag onze mening geven over de verkeerssituatie in onze straat. • Vaak zijn we getuigen van snel rijdende voertuigen, auto's die inhalen en auto's die aan de verkeerde kant van de weg rijden om sneller rond de middenberm te rijden die bijna tegenover ons huis ligt. Auto's worden ook ongeduldig als een ander voertuig zich aan de snelheidslimiet houdt en vaak onnodig claxonneren . • Wij willen de weg graag zien als een **verplichte** 30 km/uur. (Niet aanbevolen snelheidslimiet). De weg is in de eerste plaats een woonstraat, maar is de afgelopen 20 jaar gestaag een doorgaande weg geworden. Dus de Jagerslaan als ETW (Erftoegangsweg) ingedeeld dient te worden, niet als GOW (Gebiedsontsluitingsweg). • De snelheidslimiet moet worden gehandhaafd met een werkende flitspaal en snelheidslimiet hobbels die zo hoog zijn dat automobilisten zich aan de limiet moeten houden. • Wij zijn het niet eens met het verbreden van de weg en het verwijderen van bomen. Dit zal de wenselijkheid van een doorsteek van de weg alleen maar vergroten en moedigt mensen aan om te snel te rijden. Het verwijderen van bomen is ondenkbaar gezien de hoeveelheid aandacht die aan het milieu wordt besteed en een recente reclamecampagne in Wassenaar waarin de aandacht werd gevestigd op het planten van bomen en niet op het vernietigen ervan. • Er moeten nieuwe verkeersborden geplaatst worden zodat het verkeer dat vanaf de Groot Haesebroekseweg de Jagerslaan binnenkomt duidelijk kan zien dat het 30 km is, smalle weg is en niet geschikt voor vrachtwagens, campers en caravans. Daarnaast een duidelijk bord om het verkeer vooruit te leiden voor toegang tot Duinrell. • De toegang tot de Jagerslaan vanaf de Groot Haesebroekseweg zou ook versmald kunnen worden om mensen af te schrikken die proberen de weg op te gaan, die bredere voertuigen besturen, zoals campers, caravans en vrachtwagens. • Dit moet worden gecommuniceerd naar de satellietnavigatiesystemen - Jagerslaan heeft een beperkte toegang. We weten niet hoe dit wordt gedaan, maar we begrijpen dat het kan worden gedaan. • Het zou ook handig zijn om dezelfde verhoogde toegang tot de Jagerslaan vanaf Storm Noord te hebben als die wordt aangelegd bij de toegang tot Storm Zuid.	In hoofdstuk 1, van dit document, is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Voordat handhaving op snelheid plaats kan vinden is het noodzakelijk om een weg conform de richtlijnen in te richten. Dit zorgt voor een herkenbare inrichting waardoor weggebruikers weten welk gedrag van hen verwacht wordt. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van het CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50) Daarom is in het wegencategoriseringsplan een voorstel opgenomen met welke inrichting van de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden. In het wegencategoriseringsplan is een analyse gemaakt van de meest passende functie en inrichting (op hoofdlijnen) van de belangrijkste wegen in Wassenaar. Daarbij is geen analyse gedaan naar het plaatsen van verkeersborden en het nemen van mogelijke maatregelen op kruispunten. Dit zal verder worden uitgewerkt als een herinrichting van de weg wordt uitgewerkt.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
18	In de eerste plaats mijn erkentelijkheid om de burger in staat te stellen om zijn/ haar zienswijzen kenbaar te maken. Na bestudering van het plan en enig onderzoek, zie bijgevoegd mijn zienswijzen op genoemd plan. **Zienswijzen op het Wegen Categoriserings plan.** **Algemeen, Het dorp:** - Het doel was om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. Leefbaarheid wordt echter nauwelijks beschouwd. Onderzoeken naar geluidsoverlast en/of emissies langs de doorgaande wegen hebben niet plaatsgevonden. Er zijn geen metingen gedaan en zelfs geen modellen	De doelstelling van dit wegencategoriseringsplan is het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid op de wegen van Wassenaar. Hierbij is gekeken naar passende wegcategorieën voor de weg en de omliggende voorzieningen. Zo is er bijvoorbeeld bij wegen waar een hoge concentratie leefbaarheid rondom een weg ligt, zoals woonfuncties, scholen of voorzieningen GOW30 voorgesteld.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	gebruikt. Beide zijn toch zeer belangrijk voor de gezondheid van de bewoners. **Zonder dit is de studie niet compleet!! Al jaren, zie rapport over geluid van 2016, is het geluid bij de 2 assen tegen of over de grens van het toelaatbare. Zorgdragen voor de gezondheid van de bewoners is toch een belangrijke taak van de gemeente.** - De tekst op de website **is zeer suggestief en onjuist,** zie veel gestelde vragen**.** Als alle wegen 30km zijn, zouden de hulpdiensten de wettelijke aanrijtijden niet halen. Op pag. 21, 22 (4.4.2-4) staat: " is gebleken dat de impact van een snelheidsverlaging op de hoofdroutes van de hulpdiensten beperkt lijkt". - Ook zou de kwaliteit van het OV achteruitgaan. Ook dat is **niet juist**. Haltes worden vaak voorbij gereden omdat er geen passagiers zijn. Als gevolg moet de bus frequent wachten om niet voor te lopen op het schema. - 30 km limiet ontmoedigt het doorgaand verkeer om door het dorp te rijden. GPS systemen geven, door de limiet van 50 km, de 2 assen aan als goed alternatief bij het vollopen van de A44. Bij 30km is dit veel minder aantrekkelijk. Dit is van belang voor verbetering van de veiligheid en de leefbaarheid. Veiliger voor de talloze schoolkinderen die de drukke assen moeten oversteken. - Door het verminderen van het verkeer zal er minder filevorming zijn tijdens de spits. De bereikbaarheid binnen het dorp en het in/ uit rijden van het dorp zal, minder oponthoud ondervinden. Minder geluidsoverlast en emissie, wat vooral ontstaat door het optrekken van verkeer in files. - Tegenstanders van 30km noemen steden, zoals Amsterdam waar hoofdroutes op 50 km worden gehouden. Wat Wassenaar betreft is de N44 de doorgaande hoofdroute en niet de 2 assen. Dit zijn wegen binnen de bebouwde kom met veel aangrenzende woningen, fiets en wandel verkeer. **A: Snelheid 30 of 50 km/u op de Prinsenweg.** 1) In tabel 5.2 pag. 27 wordt de Prinsenweg **niet** als GOW 50 gecategoriseerd. Op pagina 31, punt 20 wordt de Prinsenweg als GOW 50 benoemd, omdat deze de Backershagenlaan (GOW 50) en de V Oldenbarneveltweg (GOW50) verbindt, hoewel, volgens het rapport, **de huidige inrichting niet passend is**. Een kostbare herinrichting wordt voorgesteld om aan de inrichting van een GOW 50 te voldoen. De praktijk is anders. De Prinsenweg verbindt 2 zones van 30. Op de v Oldenbarneveltweg, tussen de 2 rotondes, wordt een snelheid boven de 30 nauwelijks gehaald en op de Backershagenlaan is er bij de school een zone van 30km (wordt wellicht verlengd). Definieer Pr weg ook daarom als GOW 30. Ook wordt gezegd, dat het verwarrend zou zijn voor de bestuurder als de Prinsenweg 30 zou zijn tussen 2 wegen met 50 als limiet. In praktijk is er nu ook variatie. Handhaaf de huidige inrichting van de Prinsenweg en bespaar kosten door het als een GOW 30 te categoriseren. 2) De Prinsenweg als GOW 50 is een goed alternatief in de GPS systemen voor een volstromende N44. Bij een GOW 30 is dat niet het geval. Zie hier boven. 3) De wethouder wil dat ieder veilig kan fietsen naar werk en school. Dit conflicteert met GOW 50 voor de Prinsenweg, gezien de drukte en hoge snelheden op de Prinsenweg en de vele fietsende scholieren. De weg oversteken is, zeker voor kinderen, niet veilig. 4) De Andere N-Z route, de Jagerslaan, wordt een GOW30. Als gevolg zullen er nog meer (nu al bijna 8000 per dag) voertuigen over de route Prinsenweg/Backershagenlaan gaan rijden met nog meer filevorming in de spits, lawaai en emissies door optrekkend verkeer. 5) Buiten de spits wordt er, vanwege het lange rechte traject, op de Prinsenweg hard gereden, ruim boven de 50km (veelal 60-70). Een limiet van 30 zal ook vaak worden	Wij verwachten dat de impact op het milieu met dit wegencategoriseringsplan nihil is, aangezien veel wegen dezelfde snelheid behouden. Daarnaast heeft het wegencategoriseringsplan niet als doel maatregelen voor te stellen die leiden tot een vermindering van uitstoot of geluid echter mag de huidige situatie ook niet verslechteren als gevolg van dit plan. De drie hulpdiensten hebben inderdaad aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/uur, beperkt lijken. Maar dan moet er wel voldaan worden 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; • Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. Voor de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen is het noodzakelijk om ook binnen Wassenaar gebiedsontsluitingswegen te behouden waarop verkeer van en naar woningen gebundeld kan worden. Op gebiedsontsluitingswegen waar nu 50 km/u gereden mag worden en de inrichting voldoet aan de eisen van een GOW50 is in het WCP opgenomen dat de categorisering van deze wegen GOW50 blijft. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd. Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering. De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldebarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen.	

	overschreden, maar niet gauw met 30 tot 40 km. In het algemeen zal de snelheid lager zijn dan nu het geval is. 6) Het feit dat 30 km moeilijk te handhaven is, mag niet een excuus zijn om het niet in te stellen. Er zijn veel regels in Nederland die moeilijk te handhaven zijn. Veel inwoners, zo niet de meeste, houden zich wel aan de regels. 7) De reistijd van het OV zou teveel toenemen bij een 30 km limiet op de Prinsenweg. Arriva (Lijn 385 en 685) rijdt niet over deze weg. EBB geeft aan dat er tijdsverlies zal optreden. Dit is een theoretische berekening. Ook hier is de praktijk anders. Als gebruiker van deze busdienst weet ik, dat op de Backershagenlaan door de bomen al niet veel harder dan 30 kan worden gereden en dat regelmatig haltes worden overgeslagen. Er moet zelfs regelmatig langer stil worden gestaan om niet op het schema voor uit te lopen. Indien echt nodig zou de halte bij de Burchtlaan kunnen worden opgeheven. Ligt dicht bij die van de Jonkerlaan en wordt vaak voorbij gereden. **B: Inrichting van de Prinsenweg** De huidige inrichting van de prinsenweg in beide richtingen is: voetpad- parkeerstrook, fietspad (langs de rijbaan), Rijbaan, middenberm. Het rapport geeft een herinrichting aan: voetpad, fietspad, parkeerstrook, rijbaan, middenberm. (zie bijlage Dwarsprofielen pag. 6, punt 20) Deze herinrichting is om meerdere redenen niet wenselijk. Bewoners pleiten voor het behoud van de huidige inrichting, met een breder en verhoogd fietspad (zie Lange Kerkdam en de Deylerweg). 1) De dure herinrichting is in strijd met de belangen van de hulpdiensten. Pag. 22, punt 4.4.4: de conclusie geeft aan dat de hulpdiensten ruimte moeten hebben om in te halen. Bij de huidige inrichting van de Prinsenweg is dat het geval, omdat auto's kunnen uitwijken op het fietspad. Bij de voorgestelde inrichting als een GOW50 met de verkeersstrook langs de rij baan kunnen auto's niet uitwijken, daar de strook vol zal zijn met geparkeerde auto's. 2) De herinrichting houdt geen rekening met de toename van het aantal en de snelheid van de e-bikes, w.o. de jeugd op Fatbikes. Bij de herinrichting parkeert de auto tussen het fietspad en de rijbaan. Passagiers stappen in en uit op het fietspad. Dit zal tot gevaarlijke situaties lijden, zoals op de v Zuylen, voor zowel de autopassagiers als de fietsers. Met het toenemend aantal elektrische fietsen (w.o. jeugd op fat bikes) wordt dit steeds riskanter. 3) Bij het (achter) uitrijden van het garage pad is er nu een goed overzicht. De bestuurder kan de rijbaan met aanliggend fietspad goed overzien. Als daar een verkeersstrook tussen ligt is dat veel onoverzichtelijker. 4) De Prinsenweg heeft een lang recht en breed deel. Door de rijbaan te versmallen, ten gunste van het verbreden van het fietspad, en een lichte curve aan te brengen (lange Kerkdam) zal er door het visuele aspect minder hard worden gereden. **Behoud van een vol begroeide midden berm** is essentieel voor de bewoners langs deze weg. De begroeiing heeft niet alleen een "zichtwaarde', maar is tevens van groot belang voor de biodiversiteit (insecten, vogels), geluidsdemping en emissie opvang. Er zijn plannen om alle begroeiing weg te halen en de midden berm te versmallen tot een gras berm met bloemen en perken. 5) Gesteld wordt, dat de gietijzeren waterleiding onder de berm zou moeten worden verwijderd. Dit is niet wettelijk verplicht. Sterker, er is wel bepaald, dat als verwijdering schade geeft aan de natuur, de voorkeur kan zijn de leiding te laten liggen. Hierbij hoeft de verantwoordelijkheid voor de leiding niet van Dunea over te worden genomen.	In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van de Prinsenweg. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Prinsenweg anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Prinsenweg.	

	6) Ook wordt gesteld dat de huidige berm te veel onderhoud vergt. Deze wordt 1-2 maal per jaar machinaal gesnoeid. Een grasberm met bloemenvelden moet zeer regelmatig worden gemaaid en de perken gewied van onkruid (erg arbeid intensief) 7) In het rapport (bijlage p 5) wordt gesuggereerd om de middenberm te versmallen ten gunste van een breder fietspad en voetpad. Versmalling is niet nodig. De rijbaan is erg breed (3,40m) en kan worden versmald tot 2,90m, zoals de Lange Kerkdam, ten gunste van het fietspad. **Conclusie: Maak de gehele bebouwde kom van het dorp, inclusief de 2 assen (v Zuylen, v Oldenbarnevelt, Lange Kerkdam, Prinsenweg en Backershagenlaan 30 km/u zone. Behoud de huidige inrichting van de Prinsenweg met vol begroeide middenberm. Verminder de geluidsoverlast en emissie. Verminder het doorgaand verkeer.**	De begroeide middenberm blijft behouden in het principevoorstel voor de Prinsenweg in bijlage 3 van het wegencategoriseringsplan. Door de parkeerplaatsen tussen rijbaan en fietspad te plaatsen, wordt de Prinsenweg voor fietsers veiliger te gebruiken. Bij een nadere uitwerking van de plannen voor de Prinsenweg zal worden bepaald of de berm daadwerkelijk behouden kan blijven.	
19	De gemeente Wassenaar staat zich voor 'Landgoed aan Zee' te zijn. Dan verwacht ik als burger dat de gemeente zich ook zo gedraagt en haar landgoed aan zee beschermt in plaats van via salami-tactiek steeds meer groen te vernietigen. Noblesse oblige! Zorg ervoor dat toekomstige generaties ook nog van ons prachtige landgoed kunnen genieten en houdt iconische lanen in tact. Faciliteer niet meer sluipverkeer door wegen beter toegankelijk te maken, ook al wordt de snelheid verlaagd van 50 naar 30 km/p/u. **Site van de gemeente:** Het doel van het wegencategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Wassenaar te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft. We willen dit bereiken door ervoor te zorgen dat de functie, vorm en het gebruik van de wegen goed op elkaar zijn afgestemd. Het is belangrijk dat elke weggebruiker duidelijk ziet op welk type weg zij rijden. Een wegencategoriseringsplan houdt rekening met verschillende soorten verkeer: auto's, vrachtwagens, fietsers, hulpdiensten en openbaar vervoer. Het uiteindelijke doel is om een verkeersnetwerk te hebben dat past binnen de gemeente en voldoet aan de behoeften van de inwoners en weggebruikers. Inwoners hebben, naast behoefte aan een duidelijk verkeersnetwerk, vooral behoefte aan wonen op een aangename en veilige plek. Verkeersveiligheid valt of staat met de waarden en normen van de weggebruikers. De politie in Wassenaar handhaaft geen snelheid in 30 km zones. Zou zij dit wel doen, dan zou blijken hoe vaak er te hard gereden wordt, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Helemaal niet als fietsers gedwongen worden om op de rijbaan te fietsen. Voor een voorbeeld verwijs ik u naar het door u zelf gehouden snelheidsonderzoek aan het Wilhelminaplein t.h.v. huisnr. 7. Hierbij is van al het passerende verkeer (in beide richtingen) de hoeveelheid voertuigen en rijsnelheid gemeten. Om precies te zijn van zondag 1 oktober 2023, 23:00 - vrijdag 24 november 2023, 01:00. Wethouder Verkeer Wim Koetsier: "Ik wil de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Wassenaar verbeteren, zonder dat de bereikbaarheid afneemt. Het is belangrijk om nu door te pakken met dit plan, zodat de inwoners van Wassenaar veilig op de fiets kunnen stappen om naar werk, school of familie en vrienden te gaan. Dit willen we bereiken	In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van de wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om een weg opnieuw in te richten zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting. Met dit wegencategoriseringsplan zijn verschillende wegen in de gemeente Wassenaar opnieuw beoordeeld in verschillende wegcategorieën. Hierbij is het van belang dat de weg volgens de CROW-richtlijnen wordt ingericht. Dit is namelijk voor de politie een eis om de snelheid te kunnen handhaven. Het inrichtingsprofiel van GOW30 moet nog landelijk vastgesteld worden. De exacte manier van handhaving van de snelheid in Wassenaar is geen kader in dit wegencategoriseringsplan, maar onderdeel van het handhavingsbeleid.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	door de snelheid op een aantal wegen te verlagen naar 30 km/u en bijpassend in te richten. Deze wens sluit ook aan bij een motie die in oktober 2020 is aangenomen in de Tweede Kamer.” In dit kader verwijs ik naar pagina 15 van het ontwerpplan, zie hieronder roze gemarkeerd, dat het de voorkeur heeft dat fietsvoorzieningen behouden of gerealiseerd worden, bij voorkeur met parkeerplaatsen tussen rijbaan en fietspad. Basis van inrichting wegen in Wassenaar Wassenaar heeft heel veel wegen. Alleen de wegen waar de snelheid hoger ligt dan 30 km/u zijn beoordeeld op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Dit zijn 27 wegen. Daarvan blijven er uiteindelijk twee wegen over waar men 50 km/u mag rijden. De overige wegen worden in het nieuwe wegennetplan 30 km/u. Alle wegen met dezelfde categorie moeten zoveel mogelijk op dezelfde manier worden ingericht. Dit plan vormt de basis bij de (her)inrichting van die wegen. Hierbij is maatwerk binnen het type weg (en binnen de landelijke richtlijnen) ook mogelijk. Maatwerk in de vorm van specifieke wensen voor een weg, zoals omvang, uiterlijk en snelheid, om de weg zo goed mogelijk bij de omgeving te laten passen. De gemeente Amsterdam heeft bewezen dat het niet nodig is om alle wegen met dezelfde categorie zoveel mogelijk op dezelfde manier in te richten. Bovendien hebben we altijd nog specifieke verkeersregels die gelden boven algemene verkeersregels, waardoor het voor iedere weggebruiker duidelijk is (of zou moeten zijn) dat er op deze bepaalde weg andere regels gelden dan gebruikelijk. Een goed voorbeeld hiervan zijn voorrangswegen of bijvoorbeeld een woonerf. Richtlijnen van de wegen De richtlijnen voor wegen worden bepaald door de gekozen functie en snelheid van de weg. Is het een 30 km/u weg, dan gelden daar regels en richtlijnen voor, net zoals er regels en richtlijnen gelden voor een 50 km/u weg. Bijvoorbeeld hoe breed de weg moet zijn om alle weggebruikers ruimte te geven, welke snelheidslimieten er gelden of welk type verkeer wordt toegestaan. Zo zijn er voor elke weg in Wassenaar specifieke inrichtingskenmerken. Als we een weg gaan aanpassen is dan meteen duidelijk wat het beste past bij die weg. Ook houden we zo rekening met het unieke karakter en de omgeving van de weg. Dit komt allemaal samen in het wegencategoriseringsplan. De roze gemarkeerde opmerking mis ik helemaal in het ontwerpplan. Ik pleit voor het behouden van onze mooie lanenstructuur, inclusief de huidige beplantingen en tientallen- tot eeuwenoude bomen. Laten we alsjeblieft het karakter van ons dorp bewaken. **Over het ontwerpplan van Royal Haskoning DHV:** Pagina 15: 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. Hier mist het fietspad op de Schouwweg dat wel ingetekend is op de kaart van de MRDH: https://mobycon.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=fa175d6b7f1f469d861818c9885c0e31	In het wegencategoriseringsplan is de veiligheid van fietsers meegenomen in het afwegingskader. Het uitgangspunt is dat er bij GOW50 wegen vrijliggende fietspaden komen en bij GOW30 minstens een fietsstrook op de weg. Echter gaan wij vrijliggende fietspaden niet zonder goed afweging opheffen.	

	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. De roze gemarkeerde zinnen pleiten voor het ongewijzigd laten van de situatie op de Schouwweg en de Jagerslaan. Pagina 23 figuur 17: De Jagerslaan midden en zuid zijn in de huidige situatie niet toegankelijk voor OV en vrachtverkeer (omdat de Jagerslaan ontoegankelijk is voor verkeer breder dan twee meter), dit staat correct in tabel 5-1. Derhalve dient de Jagerslaan niet gecategoriseerd te worden als GOW maar als ETW. Blz. 29-30-31 **17B Jagerslaan (midden) & 17C Jagerslaan (zuid):** Als de huidige borden dat het verboden is voor verkeer breder dan 2 meter, en de weg hierdoor als ETW gecategoriseerd wordt, hoeft er niets aangepast te worden. Bovendien dient de gemeente niet alleen te kijken naar wat er verkeerstechnisch mogelijk is maar ook naar het feit dat de Jagerslaan Rijks-beschermd dorpsgezicht is en geflankeerd wordt door het rijksmonument Hertenkamp, tevens Natura 2000 gebied en landgoed Tervekenvosch dat valt onder de Natuurschoonwet. Daarnaast is de Jagerslaan nu een belangrijke ader in het sluipverkeer. Het beter toegankelijk maken van de Jagerslaan zal het sluipverkeer bevorderen. Ten slotte deel ik met u onderstaand artikel naar aanleiding van het verbinden van de Jagerslaan Noord en Zuid begin 70-tiger jaren zodat u kunt herkennen dat er iedere keer weer een stukje meer groen wordt afgesnoept van wat we nog hebben. Van onze correspondent WASSENAAR — De gemeenteraad heeft gisteravond, na jarenlange discussies en stromen van rapporten en bezwaarschriften voorlopig de knoop doorgehakt: met de stem van de heer G. J. Gordijn (PPR) tegen werd besloten de doorgetrokken Jagerslaan open te stellen voor alle verkeer in twee richtingen, met uitzondering van het brede verkeer. Wel werd daaraan, op voorstel van mr. A. van Vuure de voorwaarde verbonden, dat na ongeveer een half jaar verkeerstellingen op alle noord-zuidverbindingen door Wassenaar gehouden zullen worden, waarna opnieuw bekeken zal worden of andere verkeersmaatregelen op het nieuwe stuk Jagerslaan nodig zijn. Mr. R. M. J. Breukers diende namens de C. C. P.-fractie een motie in, waarin burgemeester en wethouders gevraagd werd nu meteen een fietspad langs de weg te laten aanleggen. Deze motie werd echter met 15 tegen 8 stemmen verworpen. De meerderheid van de raad wilde een beslissing over het al of niet aanleggen van een fietspad uitstellen tot de resultaten van de tellingen bekend zijn. Er was verder nog een voorstel van de heren Gordijn (PPR) en J. Breddels (PvdA) om alleen fiets- en voetgangersverkeer op de weg toe te laten, maar dat werd met 3 stemmen voor verworpen. De periode van zes maanden zal ingaan als de wijziging van de aansluiting op de Storm van 's-Gravesandeweg, waartoe de raad al eerder besloot, zal zijn uitgevoerd. De raad had op dit moment geen behoefte aan een wijziging van de aansluiting van de Jagerslaan op de Groot Haesebroekseweg. Ook wat dit punt betreft wilde men eerst de conclusies uit de komende verkeerstellingen afwachten. Een desbetreffend voorstel van burgemeester en wethouders werd voorlopig aangehouden. Burgemeester mr. K. Staab vroeg tijdens de discussie over de Jagerslaan nog de aandacht voor een dezer dagen binnengekomen brief van de ANWB, waarin gepleit werd voor het openstellen van de laan voor uitsluitend fietsers en voetgangers. Hij voegde daaraan toe in het gemeente-archief een brief te hebben gevonden van de ANWB uit 1913, waarin de verkeerscommissie van deze bond bij burgemeester Storm van 's-Gravesande pleitte voor het doortrekken van de Jagerslaan voor rijwiel- en autoverkeer. Het kwam namelijk in die tijd vaak voor, aldus de ANWB, dat weggebruikers de Jagerslaan opreden en dan voor het hek van een buitenplaats rechtsomkeer moest maken terwijl zij recht voor zich uit op een afstand van nauwelijks 1 km de toren van de dorpskerk voor zich zagen. Op grond van de subsidieregeling voor Sport- en jeugdaccommodaties werd een bijdrage a fonds perdu van f 11.000,- toegekend aan de hockeyvereniging HGC in de kosten van een verbouwing van het clubgebouw en een bijdrage van 25% in de kosten van overneming van het schip „De Eendracht" door de zeeverkenners-roep van Wassenaar Obdam. Er werd een aanvullend subsidie toegekend in de kosten van de organisatie van de Kulturele Weken, terwijl de reeds eerder toegekende subsidie in de restauratiekosten van de theekoepel in „De Wiltzanck" werd verhoogt tot f 59.29.70. Een krediet van f 75.000,- werd gevoteerd voor de aanschaffing van een nieuwe hoge druk-tankautospuit voor de brandweer en een krediet van f 17.000,- voor uitbreiding van het aantal personenoproepontvangers voor brandweerpersoneel. Vrij langdurig werd gediscussieerd over de verpachting van het gemeentelijke parkeerterrein bij de Wassenaarse Slag. Besloten werd de tarieven in de zomermaanden te verhogen en een nieuwe overeenkomst te sluiten met de pachter, waarbij uitgegaan wordt van een basis-pacht van f 12.500,- per jaar bij een aanbod van 40.000 auto's per jaar. Blijkt het aantal auto's dat er parkeert hoger te zijn dan zal de gemeente een deel van de extra-opbrengst ontvangen. Op verzoek van een aantal raadsleden zegde wethouder drs. A. W. J. Caron toe na dit seizoen te zullen bekijken of in de wintermaanden vrij parkeren kon worden toegestaan. De raad ging akkoord met de aanleg van een nieuw wandelpad langs de Raadhuislaan en nam een adres van een aantal bewoners van de Lange Kerkdam over de herprofilering van deze weg voor kennisgeving aan. De raad hield zich nog enige tijd bezig met een ruiterpaden en ruiterrouteplan, dat nog in details aan de raad zal worden voorgelegd. Een krediet van f 5000,- ter bestrijding van voorbereidingskosten werd beschikbaar gesteld.	Het fietsnetwerk op pagina 15 is niet een overzicht van alle fietspaden in de gemeente Wassenaar, maar van de hoofdfietsroutes. Hierbij focussen wij op goede en veilige fietsvoorzieningen. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	
20	Bij deze, aangehecht, mijn zienswijzen op genoemd plan. • Maak de gehele bebouwde kom van het dorp, inclusief de 2 assen een 30 km/u zone. Behoud de huidige inrichting van de Prinsenweg met een met struiken en bomen begroeide middenberm. Verbeter veiligheid en leefbaarheid (gezondheid voor bewoners). Verminder het doorgaand verkeer. Zie bijgevoegd voor de onderbouwing	De doelstelling van dit wegencategoriseringsplan is het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid op de wegen van Wassenaar. Hierbij is gekeken naar passende wegcategorieën voor de weg en de omliggende voorzieningen. Zo is er bijvoorbeeld bij wegen waar een hoge concentratie leefbaarheid rondom een weg ligt, zoals woonfuncties, scholen of voorzieningen GOW30 voorgesteld. Wij verwachten dat de impact op het milieu met dit wegencategoriseringsplan nihil is, aangezien veel wegen dezelfde snelheid behouden of wordt verlaagd. Daarnaast heeft het wegencategoriseringsplan niet als doel maatregelen voor te	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Zienswijzen. **Algemeen:** - Maak de gehele bebouwde kom van het dorp, inclusief de 2 assen een 30 km/u zone. Behoud de huidige inrichting van de Prinsenweg met een met struiken en bomen begroeide middenberm. Verbeter veiligheid en leefbaarheid (gezondheid voor bewoners). Verminder het doorgaand verkeer. - De N44 is de doorgaande hoofdroute en niet de 2 assen. Dit zijn wegen binnen de bebouwde kom met veel aangrenzende woningen met bewoners!. - De studie is niet compleet!! De leefbaarheid wordt niet in het onderzoek meegenomen, geen metingen m.b.t. geluid en emissies. Gezondheid van de bewoners is toch een belangrijke aspect voor besluitvorming? De studie is technisch gebaseerd op de dimensies van de wegen. - De tekst op de website bij veel gestelde vragen is misleidend. Er staat: als alle wegen 30km zijn, zullen de hulpdiensten de wettelijke aanrijtijden niet halen. Echter in het rapport (4.4.2-4) staat: " is gebleken dat de impact van een snelheidsverlaging op de hoofdroutes van de hulpdiensten beperkt lijkt". - Minder verkeer, want 30 km limiet maakt het minder aantrekkelijk voor het doorgaand verkeer om door het dorp te rijden en GPS systemen zullen de route over de Prinsenweg/ Backershagenlaan niet meer als alternatief geven voor de A44. Veiliger voor de talloze schoolkinderen, die de drukke assen moeten oversteken. - Bij minder doorgaand verkeer zal er minder filevorming zijn tijdens de spits. De bereikbaarheid binnen het dorp en het in/ uit rijden van het dorp zal, minder oponthoud ondervinden. Minder geluidsoverlast en emissie, wat vooral ontstaat door het optrekken van verkeer in files. **30/50 op de Prinsenweg.** - De andere N-Z route, de Jagerslaan, wordt een GOW 30. Als de Prinsenweg een GOW 50 wordt, zullen er nog meer (nu al bijna 8000 per dag) voertuigen gaan rijden met nog meer filevorming in de spits, lawaai en emissies door optrekkend verkeer. - Op pagina 31 wordt de Prinsenweg als GOW 50 benoemd (hoewel niet als GOW50 in tabel 5.2), omdat deze de Backershagenlaan en de v. Oldenbarneveltweg (beiden GOW50) verbindt. Een kostbare herinrichting wordt voorgesteld om aan de inrichting, die nu niet passend is, van een GOW 50 te voldoen. - Echter, feitelijk verbindt De Prinsenweg de v Oldenbarneveltweg, waar een snelheid boven de 30 niet wordt gehaald en een zone van 30 op de Backershagenlaan bij de school (wordt wellicht verlengd). Logisch om de Prinsenweg ook GOW 30 te maken, minder variatie in snelheid dan nu, minder verwarrend. - Veilig fietsen naar werk en school is met GOW 50 niet het geval. Door drukte en hoge snelheden (buiten de spits). Is de weg oversteken is, voor kinderen, niet veilig. - Buiten de spits wordt er op de Prinsenweg hard gereden, ruim boven de 50km. Een limiet van 30 zal ook vaak worden overschreden, maar in het algemeen zal de snelheid lager zijn dan nu het geval is. Veel inwoners zullen de limiet wel respecteren. - Dat er voor het OV tijdsverlies zal optreden bij 30km is een theoretische berekening. De praktijk is, dat op de Backershagenlaan al niet veel harder dan 30 kan worden gereden en dat regelmatig haltes worden overgeslagen. Als gevolg moet de bus vaak langer stil staan om niet voor te lopen op het schema. De halte bij de Burchtlaan zou kunnen worden opgeheven, want dicht bij die van de Jonkerlaan **Inrichting van de Prinsenweg** Het rapport geeft een herinrichting aan door voetpad en fietspad te verwisselen: voetpad, fietspad, parkeerstrook, rijbaan, middenberm. (zie bijlage Dwarsprofielen pag.	stellen die leiden tot een vermindering van uitstoot of geluid echter mag de huidige situatie ook niet verslechteren als gevolg van dit plan. De drie hulpdiensten hebben aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/u, beperkt lijken. Maar dan moet er wel voldaan worden 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; • Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. Voor de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen is het noodzakelijk om ook binnen Wassenaar gebiedsontsluitingswegen te behouden waarop verkeer van en naar woningen gebundeld kan worden. Op gebiedsontsluitingswegen waar nu 50 km/u gereden mag worden en de inrichting voldoet aan de eisen van een GOW50 is in het WCP opgenomen dat de categorisering van deze wegen GOW50 blijft. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd. Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting (door de parkeerstrook tussen rijbaan en fietspad te plaatsen) de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering. De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldenbarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen.	

	6). Ook is het plan om de middenberm te versmallen en te veranderen van begroeid met bomen en struiken naar gras met bloemen perken. - Handhaving van de huidige inrichting is essentieel, met een breder en verhoogd fietspad (zie Lange Kerkdam en de Deylerweg) en een vol begroeide midden berm. De begroeiing is van groot belang voor de biodiversiteit (insecten, vogels), geluidsdemping en emissie opvang, naast uitzicht. - De herinrichting is in strijd met de belangen van de hulpdiensten. De hulpdiensten moeten kunnen inhalen (punt 4.4.4). Bij de huidige inrichting van de Prinsenweg is dat het geval; auto's kunnen uitwijken op het fietspad. Bij de voorgestelde inrichting kan dat niet, daar de strook vol zal zijn met geparkeerde auto's. - Geen rekening wordt gehouden met de toename van het aantal en de snelheid van de e-bikes en (jeugd op) Fatbikes. Bij de herinrichting parkeert de auto tussen het fietspad en de rijbaan. Dit zal tot gevaarlijke situaties lijden, voor zowel de autopassagiers, die uitstappen naar het fietspad, als de fietsers. - Bij het uitrijden van het garage pad is er nu goed overzicht van rijbaan met aanliggend fietspad. Als daar een verkeersstrook tussen ligt is dat veel onoverzichtelijker. - In de bijlage (p 5) wordt aangegeven om de middenberm te versmallen ten gunst van een breder fietspad en voetpad. Versmalling is niet nodig. De rijbaan is erg breed (3,40m) en kan worden versmald tot 2,90m, zoals de Lange Kerkdam en Deylerweg, ten gunste van het fietspad. - De Prinsenweg heeft een lang recht en breed deel. Door de rijbaan te versmallen en een lichte curve aan te brengen (lange Kerkdam) zal er door het visuele aspect minder hard worden gereden. - Bespaar kosten van herinrichting en handhaaf de huidige inrichting van de Prinsenweg door het als een GOW 30 te categoriseren. - De waterleiding onder de berm zou moeten worden verwijderd. Dit is niet verplicht en als verwijdering schade geeft aan de natuur, kan de leiding blijven liggen. - De huidige middenberm vergt niet veel onderhoud. Een grasberm met perken is arbeid intensiever, zeer regelmatig maaien en onkruid wieden.	In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van de Prinsenweg. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Prinsenweg anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Prinsenweg. De begroeide middenberm blijft behouden in het principevoorstel voor de Prinsenweg in bijlage 3 van het wegencategoriseringsplan. Door de parkeerplaatsen tussen rijbaan en fietspad te plaatsen, wordt de Prinsenweg voor fietsers veiliger te gebruiken. Bij een nadere uitwerking van de plannen voor de Prinsenweg zal worden bepaald of de berm daadwerkelijk behouden kan blijven.	
21	21 I translated and read the "Road Categorization Plan (Wegencategoriseringsplan)" of Wassenaar. I am very happy and agree that you can redesign the [redacted] to meet the road requirements of GOW50. As the owner of [redacted], I would like to express my opinion on the design of this road. 1.Longitudinal parking spaces will be placed on both sides of the road,but there are no parking spaces in front of [redacted] 2.From [redacted] to the bus stop "[redacted]" there is still a lot of space. 3.I propose that the parking spaces be extended from the [redacted] side to [redacted] so that the parking spaces are available on both the north and south sides of [redacted]. I hope you will take this requirement into consideration when redesigning [redacted] Nowadays, many vehicles are parked on the sidewalk (including delivery vehicles and private cars). If parking spaces can be provided, it will be very convenient for nearby residents. I hope your opinion can be adopted, thank you.	Voor het wegencategoriseringsplan is geen onderzoek gedaan naar de parkeerdruk op de Prinsenweg. Als de Prinsenweg heringericht gaat worden, kan onderzocht worden of er sprake is van een gebrek aan parkeercapaciteit in deze straat. Als blijkt dat de huidige parkeercapaciteit onvoldoende is, kan worden gekeken waar het mogelijk is om extra parkeerplekken te realiseren. In het wegencategoriseringsplan wordt hier niet nader naar gekeken.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
22	Na het inlezen van het Ontwerp-Wegencategoriseringsplan wil ik graag een aantal punten aankaarten voor jullie besluitvorming	Met dit wegencategoriseringsplan zijn verschillende wegen in de gemeente Wassenaar opnieuw beoordeeld in verschillende wegcategorieën. Hierbij is de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van Wassenaar van belang.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

1. Ten eerste is het belangrijk dat gemeente de wensen van de Wassenaarse bevolking vertegenwoordigd. Van alle mensen die ik gesproken heb wil niemand 30km/u rond hoeven rijden als ze van A naar B moeten. Binnen de woonerf prima, daar wordt toch niet hard gereden, maar zodra je op een doorgaande weg richting ergens wil rijden (gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen) dan willen mensen gewoon 50 km/u kunnen rijden als het veilig is met fietsers op een fietspad en voorrang bij de kruispunten of verkeerslichten.
2. De veiligheid moet gehandhaafd worden door de politie en ook door de inrichting van de weg maar niet door iedereen stapvoets te laten rijden omdat er misschien een ongeluk zou kunnen gebeuren. De ongelukken zijn meestal niet door een snelheid van 50 km/u gekomen maar door fouten die ook bij 30 km/u kunnen gebeuren (fietser niet gezien bij een rotonde, vrachtwagen rechtsaf gaan, mensen die afgeleid zijn door iets anders (i.e. telefoon), elektrische fietsen die de bocht te snel neemt etc.)
3. Ook groen moet behouden worden. Wassenaar is een groene gemeente en het idee dat sommige wegen (Jagerslaan) breder moet worden om 30 km/u te zijn is heel krom. Een smalle weg betekend dat mensen rustiger rijden en wordt de 30 km/u sneller geaccepteerd.
4. In het ontwerp wordt gesproken met de OV bedrijven met als conclusie “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.” In de tabel hieronder laat de cijfers van EBS zien dat 30 km/u overal invoeren bijna 9 minuten in extra reistijd kosten voor iemand die van Duinrell richting Wassenaar Zuid en dus ook richting Den Haag rijdt.

Van	Halte	Naar	halte	Afstand tussen haltes (m)	Werkelijke rijtijd bij geldende snelheid (s)	Beoogde rijtijd bij 30km/u (s)	Extra tijd (s)	Extra tijd %
Wittenburgerweg		Stoeplaan		1,277	115	192	77	67%
Stoeplaan		Adm.	Helfrichlaan	3,057	310	516	206	66%
Adm.	Helfrichlaan	Van	Oldebarneveltweg	1,219	146	195	49	34%
Van	Oldebarneveltweg	Van	Duivenvoordelaan	818	141	165	24	17%
Van	Duivenvoordelaan	Rozenplein		1,567	252	294	42	17%
Rozenplein		Maaldrift		1,545	219	292	73	33%
Van	Duivenvoordelaan	Johan	de Wittstraat	102	174	202	28	16%
Johan	de Wittstraat	Duinrell		1,169	188	219	31	16%
Totaal (van Wittenburgerweg naar Duinrell)				**10,754**	**1545**	**2075**	**530**	**34%**
in minute					25.8	34.6	8.8	

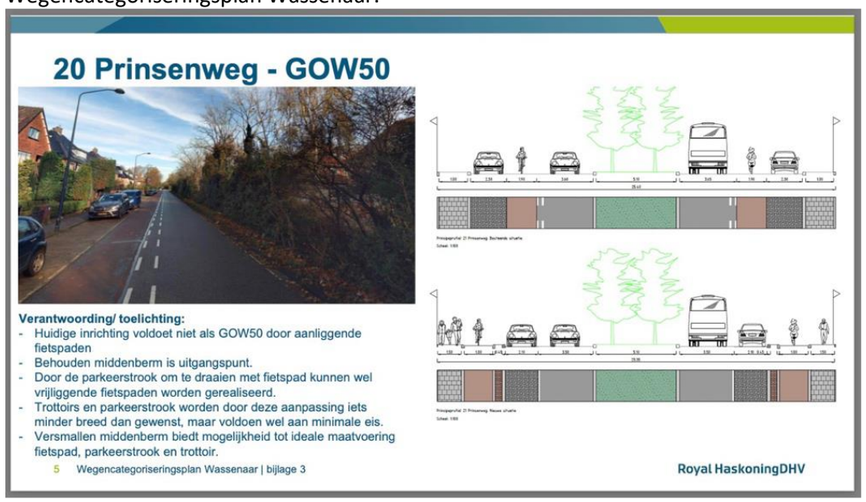
5. Vanuit een milieu standpunt is 30km/u ook niet optimaal want een benzine auto is helemaal niet efficiënt op die snelheid.
6. Er is ook een complicatie dat de politie de nieuwe inrichting niet wil handhaven omdat “… zolang de richtlijnen voor een GOW30 (zie paragraaf 3.3) nog niet zijn vastgesteld 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.”
   Als er niks wordt gehandhaafd dan wordt er een hoop irritatie op de weg van mensen die wel of niet 30 km/u rijden. Het is veel beter om duidelijkheid te hebben over wat de snelheid is en dat handhaven zodat iedereen weet waar ze aan toe zijn. Om dit te kunnen dan moeten wij op z’n minst wachten op de landelijke richtlijnen i.p.v. voorbarig iets doen die uiteindelijk misschien aangepast moeten worden.
7. Dan terug op de vraag van wat Wassenaarders willen. Mensen willen een mooie groene dorp waar ze lekker erop uit kunnen, waar hun kinderen veilig kunnen spelen en fietsen, en waar sluipverkeer niet de bul opslokt.

Voor het categoriseren van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld. Aan de hand van dit afwegingskader (opgesteld vanuit het afwegingskader van de CROW en aangescherpt naar de Wassenaarse situatie) is bij de verschillende wegen gekeken naar het netwerk waar deze inzit. Het verlagen van de snelheid kan namelijk impact hebben op de wettelijke aanrijtijden van de hulpdiensten en de rijtijden van het OV (welke weer impact heeft op de personele inzet). Met deze afwegingen is er gekeken om zo veel mogelijk wegen zo te categoriseren zodat de veiligheid en leefbaarheid in Wassenaar vergroot wordt.

Voor de politie is het van belang dat de weg volgens de CROW-richtlijnen wordt ingericht, anders kunnen zij niet actief handhaven. De exacte manier van handhaving van de snelheid in Wassenaar is geen kader in dit wegencategoriseringsplan, maar onderdeel van het handhavingsbeleid.

In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van de wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op aspecten als behoud van groen, realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om een weg opnieuw in te richten zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende en haalbare inrichting.

Inmiddels heeft het openbaar ministerie aangegeven dat onder bepaalde voorwaarden het mogelijk is te handhaven op een maximumsnelheid van 30 km/u.

	Voor sluipverkeer palen opstellen (bij voorbeeld bij het midden van de Jagerslaan) waardoor alleen bewoners en bezoek doorheen mogen. Alle andere mensen moeten om Wassenaar heen. Dit moet geregeld zijn voordat Valkenburg Vliegveld vol wordt gebouwd want daarna willen veel mensen liever door Wassenaar rijden dan de lange weg nemen van de Rijnlandroute over de A4 (20km omrijden) richting Den Haag. Hier kan gemeente aan werken door palen in te zetten of boetes uit te delen aan mensen die doorheen rijden en niet alle lokale op te zadelen met 30 km/u rijden terwijl het grote probleem nog doorrijdt. 8. Ten slotte, de focus op veiligheid is goed maar door bijna heel Wassenaar op 30 km/u te zetten wordt alleen een schijnveiligheid gecreëerd samen met een hoop ergernissen bij de burgers die jullie vertegenwoordigen. Ik had begrepen dat er een burgerraad komt over dit onderwerp waar ik vermoed dat de punten hierboven weer naar voren zullen komen.	Voor het tegengaan van sluipverkeer lopen momenteel andere onderzoeken in de gemeente Wassenaar. Deze onderzoeken zijn geen kader van dit wegen categoriseringsplan. In dit wegencategoriseringsplan is gefocust op de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Wassenaar.	
23	Bijgaand treft u mijn zienswijze aan met betrekking tot het Wegencategoriseringsplan Wassenaar. Hierbij doe ik u mijn zienswijze toekomen over het ontwerp-wegencategoriseringsplan. Ik beperk mij tot de geplande herinrichting van de Prinsenweg die mijns inziens terecht is voorgesteld als een weg waarop maximaal 50 km/u (GOW50) mag worden gereden. Onderstaande tekening is overgenomen uit bijlage 3 (blz. 5) bij het Wegencategoriseringsplan Wassenaar.  Hierin wordt o.a. voorgesteld: 1) de huidige parkeerstrook om te draaien met het fietspad; 2) de trottoirs (thans 1,80 m) te versmallen met 30 cm tot 1,50 m; 3) de parkeerstrook (thans 2,30 m) te versmallen met 20 cm tot 2,10 m; 4) het fietspad (thans 1,90 m) te versmallen met 10 cm tot 1,80 m; 5) tussen het fietspad en de parkeerstrook een (verhoogde) stoep van 49 cm aan te brengen; 6) de rijbaan (thans 3,60 m) te versmallen met 10 cm tot 3,50 m. Hierbij merk ik op dat het omdraaien van de huidige parkeerstrook met het fietspad, tezamen met de versmalling van beide stroken (thans 4,10 m) tot 3,30 m, er naar mijn mening toe zal leiden dat, met name tijdens de ochtend- en avondspits, fietsende scholieren de trottoirs gaan gebruiken als fietspad. Wie aan de Prinsenweg woont, weet	Bij de herinrichting van de Prinsenweg is het voorstel gedaan om de parkeerplaatsen tussen de rijbaan en het fietspad te brengen (zie bijlage 3). Daarmee komt het voorstel voor de herinrichting van de Prinsenweg niet overeen met de huidige inrichting van de Deijlerweg-west. Het realiseren van parkeerplaatsen tussen rijbaan en fietspad is in onze ogen veiliger voor fietsers dan wanneer het fietspad tussen rijbaan en parkeerstrook ligt. Dit betreft een mogelijkheid die bij een eventuele herinrichting als optie kan worden meegenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	uit ervaring dat groepen scholieren zich weinig aantrekken van de breedte van het huidige fietspad. In de geplande situatie zullen zij zich nog minder geremd voelen, omdat op het naastgelegen (versmalde) trottoir geen auto's rijden maar voetgangers lopen. Die voetgangers zijn hoofdzakelijk ouderen en kleine kinderen. Adequate handhaving van de verkeersregels voor fietsers is door personeelstekort niet te verwachten. Voorts worden in de geplande situatie rechts in- en uitstappende passagiers van geparkeerde auto's geconfronteerd met achteropkomende fietsers die bovendien bij duisternis in groten getale zonder voorlicht rijden. Het smalle 'in-en uitstapstrookje' van 49 cm breed voorkomt niet dat deze passagiers, zeker oudere of slecht ter been zijnde passagiers, zich enige tijd op het fietspad zullen moeten begeven. Tenslotte is in bovenstaande tekening niet aangegeven waar de lantaarnpalen zijn gepland. Als die aan de rand van het trottoir worden geplaatst, wordt het trottoir op die plekken wel erg smal. Gezien het bovenstaande ben ik van mening dat aan het inrichtingsplan voor de Prinsenweg bezwaren kleven die zich niet voordoen bij de reeds gerealiseerde inrichting van de Deijlerweg-west (zie onderstaande foto). In de tabel op bladzijde 26 van het Wegencategoriseringsplan Wassenaar is vermeld dat de Deijlerweg (west) voldoet aan de CROW-inrichtingseisen (GOW50). Deze weg heeft een nagenoeg gelijke functie als die van de Prinsenweg en verschilt alleen op het punt van het openbaar vervoer dat, anders dan op de Prinsenweg, geen gebruik maakt van de Deijlerweg. Bij de enige bushalte aan beide zijden van de Prinsenweg (ter hoogte van de kruising met de Burchtlaan/Princes Marielaan) zou dan (net als nu) de parkeerstrook onderbroken kunnen worden, een + 80 cm brede in- en uitstapstrook kunnen worden aangebracht en het trottoir kunnen worden versmald tot 1,00 m. Ik wil de Raad verzoeken te overwegen de herinrichting van de Prinsenweg overeen te doen komen met die van de Deijlerweg (west), met toepassing van de onderstaande maatvoeringen: 1) de huidige parkeerstrook niet om te draaien met het fietspad; 2) de trottoirs te handhaven op 1,80 m (alleen bij de bushalte te versmallen tot 1,00 m); 3) de parkeerstrook (thans 2,30 m) te versmallen met 10 cm tot 2,20 m; 4) het fietspad (thans 1,90 m) te verbreden met 20 cm tot 2,10 m; 5) alleen bij de bushalte een in- en uitstapstrook van 80 cm aan te brengen tussen de halte en het fietspad; 6) de rijbaan (thans 3,60 m) te versmallen met 10 cm tot 3,50 m.		

24	Met belangstelling heb ik het ontwerp-wegencategoriseringsplan doorgenomen. In beginsel denk ik dat het een goed idee is om zoveel als mogelijk wegen in te richten als 30 km wegen. Verder ben ik van mening dat ik op sommige terreinen de stappen nog niet ver genoeg vind gaan. De vraag is namelijk of alle wegen ook echt autostraten moeten zijn. Sommige wegen kunnen naar mijn idee ook een fietsstraat worden of een wandelstraat waarbij dan ook de vraag gesteld kan worden of die wegen ook echt bestraat moet zijn of dat een open structuur van de straat waar water makkelijk doorheen loopt ook te rechtvaardigen is (denk aan de parallelweg bij de Ter Weerlaan, de van Oldebarneveltweg, de Zijllaan etc. etc.. Verder ben ik van mening dat sommige straten ook wel aangepast zouden kunnen worden of voorzien kunnen worden van drempels of andere maatregelen. Denk aan: - De Hofcampweg. Ik zie deze straat nog niet in de plannen terug. Kan me heel goed indenken dat deze aangesloten wordt op de smallere brug en daarmee de straat ook een stuk smaller wordt. Verder denk ik dat het goed te overwegen is om deze straat te voerzien van schuine insteekvakken waardoor een meer plek ontstaat voor auto's, groen en fietsen. En die ruimte zou je dan ook heel goed kunnen inrichten met een open tegel. - Verder zie verwacht ik dat de Middelweg ook prima ingericht kan worden met parkeervakken aan beide zijden zodat auto's er meer zigzaggend doorheen moeten rijden. En daarmee maak je dan ook gelijk ruimte voor meer groen in deze straat. En als dat te kostbaar blijkt is het goed om zelfde smalle doorgangstroken te maken als op het eerste deel van de middelweg. - Daarnaast denk ik dat het goed is om ook nog ene keer goed te kijken naar de Clematisstraat. Die is momenteel erg breed en daardoor wordt deze echt als racebaan gebruikt. Dan kan door herinrichting en het aanbrengen van meer groen echt beter werken als 30km weg. - Bovenstaande geld overigens ook voor de parklaan, de Ter Weerlaan etc. - Verder merk ik op dat in de plannen ook gesproken wordt over het aanbrengen van nog een fietspad op het rozenplein. Ik denk dat het heel verstandig is om de fietsers juist weg te halen van het rozenplein om zodoende de doorstroming te vergroten. Ik denk dat het daar goed kan werken om de fietsers ondertunneld (bijvoorbeeld onder grasveld van het rozenplein) te laten rijden. Daarmee haal je verschillende verkeerstromen uit elkaar. Daarnaast denk ik dat dat veruit de goedkoopste oplossing zou kunnen zijn om de doorstroming en de verkeersveiligheid op dat plein te bevorderen. Tot zover mijn eerste gedachten over dit plan. Als je meer informatie of input nodig hebt, schroom niet om mij te bellen of te contacten.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. Met dit wegencategoriseringsplan is het hoofdfietsnetwerk in kaart gebracht, samen met de Fietsersbond Wassenaar, zodat bij de (her)inrichting van wegen ook de juiste aandacht is voor de inrichting van de fietsroutes. Met deze inrichting van de fietsroutes kan de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd worden. De Hofcampweg in het Wegencategoriseringpslan gecategoriseerd als een ETW. Hierbij zal de straat worden ingericht voor de verblijfsfunctie met ruimte voor de fiets, auto en groen. De Middelweg, Clematisstraat en Parklaan zijn eerder al gecategoriseerd als ETW30 weg door de gemeente Wassenaar. ETW30-wegen zijn in dit wegencategoriseringsplan niet opnieuw gecategoriseerd en daarmee zijn deze geen onderdeel van het wegencategoriseringsplan. Er worden in dit plan dus geen voorstellen gedaan om wijzigingen aan deze wegen aan te brengen. Mochten deze wegen als gevolg van groot onderhoud opnieuw worden ingericht, kan via erparticipatie worden meegedacht over de gewenste inrichting. De Ter Weerlaan is in het wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als een GOW30. Bij de (her)inrichting van de weg wordt er rekening gehouden met bijpassende snelheidsremmende maatregelen. Dank voor uw suggesties voor het verbeteren van het Rozenplein. Het is bekend dat er in de huidige situatie knelpunten zijn in de bereikbaarheid. Uit integraal onderzoek zal moeten blijken welke aanpassingen het meeste effect hebben om huidige knelpunten op te lossen. In het WCP is niet onderzocht hoe het Rozenplein aangepast kan worden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
25	Hieronder onze reactie op het wegencategoriseringsplan: • <u>Jagerslaan o.a.</u> Wat is de geluidsreductie van "stille klinkers", die volgens het plan als nieuw wegdek gebruikt zullen worden, t.o.v. afsfalt? Het (grotendeels sluip)verkeer maakt tegenwoordig zo veel lawaai dat een deel van de dag en de hele nacht ventilatie roosters dicht moeten blijven. • <u>Jagerslaan</u> Huidige wegtype status Jagerslaan is WOW, is nu al vanaf Jagerslaan midden niet geïntendeerd voor verkeer breder dan 2m. Toch nooit zo veel (enorme) vrachtwagens,	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	touringcars etc. gezien langs ons huis. Hoe zal zwaar verkeer in de toekomstige categorisering ontmoedigd worden? De huidige verkeersborden worden zonder consequentie genegeerd, waarom zouden nieuwe borden nageleefd worden? Zal er gehandhaafd worden? • <u>Jagerslann GOW30</u> (Sluip)verkeer zal alleen maar gestimuleerd worden op een bredere weg, met alle gevolgen van dien (geluidoverlast, luchtvervuiling). Wordt er rekening gehouden met het Natura 2000 gebied? Zal er gehandhaafd worden? • <u>Jagerslaan</u> Principeprofiel 18A Jagerslaan (Noord): Op de schets “bestaande situatie” is geen ruiterpad te zien. Toch ligt er nu één langs Jagerslaan Noord met een heg aan beide kanten. Op de schets “nieuwe situatie”, staat evenzo geen ruiterpad afgebeeld. Alleen één van de heggen, die zich nu langs het huidige ruiterpad bevindt, lijkt in stand gehouden te worden, maar smaller volgens de tekening. Wordt het ruiterpad opgeheven? • <u>Jagerslaan</u> Bestaande situatie Jagerslaan (midden), principeprofiel 18B, afgebeeld met een voetpad. Echter is er geen voetpad nu daar! Wel is er een ruiterpad en die lijkt daar ook te zijn vergeten, zowel op de schets “oude” als op de schets “nieuwe situatie” (principeprofiel 18B). Wordt het ruiterpad opgeheven? • Dito boven voor Jagerslaan (zuid), principeprofiel 18C.	hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Voordat handhaving op snelheid plaats kan vinden is het noodzakelijk om een weg conform de richtlijnen in te richten. Dit zorgt voor een herkenbare inrichting waardoor weggebruikers weten welk gedrag van hen verwacht wordt. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van het CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50) Daarom is in het wegencategoriseringsplan een voorstel opgenomen met welke inrichting van de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op het aspect geluid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30 die voldoet aan de wettelijke eisen met betrekking tot geluid. Bij principeprofiel 17A is in de huidige situatie geen ruiterpad meegenomen. Dit is inderdaad onjuist. Op dit moment is hier ook een ruiterpad aanwezig. Bij het ontwerp als gevolg van een eventuele herinrichting zal dit worden meegenomen. Aanpassingen aan het principeprofiel zijn niet noodzakelijk. In principeprofiel 17B is het ruiterpad wel meegenomen in de huidige en toekomstige situatie. Bij het weggedeelte waar principeprofiel 17C is gemaakt wisselt het regelmatig of er een ruiterpad is of dat ruiters gebruik moeten maken van het fietspad. Zoals gezegd wordt bij een nieuwe weginrichting het ruiterpad meegenomen in de afwegingen.	
26	Dank u wel voor de geboden mogelijkheid een visie indienen op uw recente wegencategoriseringsplan. Ik heb het hele plan met interesse en aandacht bestudeerd. Mijn visie is dat de maximumsnelheid in de hele gemeente op 30 km/h dient te worden geplaatst. En mijn visie is ook dat de Jagerslaan Niet moet worden door ontwikkeld worden tot een doorgaande route. Tenslotte Merk ik op ten aanzien van paragraaf 4.1 dat in het fietsnetwerk ontbreekt de Schouwweg Noord. Deze weg is namelijk een verbindingsstuk Tussen het zuiden en het noorden van ons dorp . Het is een van de drie hoofdaders Die men kan nemen op de fiets. Elk van die hoofdaders heeft zijn eigen rol, en plussen en minnen . U hoeft maar een paar uur op het fietspad aan het Schouwweg Noord te gaan staan en de fietsers aan te houden en te vragen Waar ze vandaan komen waar ze heen gaan, hoe vaak et cetera en hoe belangrijk dit fietspad voor hen is om een bevestiging hiervan te ontvangen. Ik verzoek u derhalve dit traject op te nemen in uw netwerk. Ik	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	vermoed dat opname in dit netwerk onder meer leidt tot regelmatige onderhoud en dergelijke.	Het fietsnetwerk in paragraaf 4.1 is niet een overzicht van alle fietspaden in de gemeente Wassenaar, maar van de hoofdfietsroutes die we hebben vastgesteld met de Fietsersbond.	
27	en de Backershagenlaan is het vooral verkeer dat de drukke N44 succesvol probeert te ontwijken. Het ontwerp-wegencategoriseringsplan dat nu voorligt is een plan waar de nodige verkeerde aannames in zitten en waar leefbaarheid en veiligheid een rekbaar begrip zijn geworden. Helaas zijn wij als buurt niet betrokken bij de totstandkoming van dit plan en zijn de ervaringen van de buurt er niet in meegenomen. In heel veel gemeentes wordt nu 30 km/u ingevoerd omdat deze tegemoetkomen aan de belangen van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. En dit geldt ook voor de ontsluitingswegen want juist daarvoor is GOW 30 ontwikkeld! Wat schetst nu onze verbazing en grote teleurstelling, Wassenaar kiest ervoor om juist de doorgaande wegen drukker te maken en 50km/u te laten. De argumenten hiervoor zijn op zijn zachtst gezegd discutabel en ook niet volledig. De argumenten zijn ook eenvoudig te weerleggen als ook hier voor de Leefbaarheid en Veiligheid zou worden gekozen voor deze doorgaande wegen en niet voor het handhaven en stimuleren van het (zware en sluip) verkeer. In het wegcategoriseringsplan missen wij een aantal zaken: • De uitkomsten van de onderzoeken die Veilig Verkeer Nederland heeft gedaan op verzoek van de Buurtvereniging naar de situatie van de Backershagenlaan zijn niet meegenomen door Royal Haskoning. VVN acht de BHlaan ongeschikt voor 50 km/u • Het feit dat alle navigatie-apps (Google voorop, maar ook vele andere) file vermijdingsroutes adviseren op basis van de ter plaatse toegestane maximum snelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben op de Backershagenlaan als de Jagerslaan 30 wordt en Backershagenlaan 50. De Buurtvereniging heeft zich ten tijde van Keer Verkeer Wassenaar, in de periode 2018-2022 in veel gremia (wethouder, raad) uitgesproken om Jagerslaan en Backershagenlaan gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen. Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30 en Backershagenlaan 50, komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan naar Backershagenlaan • Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijk politiek vraagt om 30 km in de bebouwde kom, waar Amsterdam de moed heeft om dit in te voeren, dat Wassenaar kiest voor grote delen 50km/u • In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn vele voorbeelden van andere Groene Oases (Bergen in Noord-Holland bijvoorbeeld, waar 30km de norm is) **Resumerend:** Wij roepen de besluitvormers in Wassenaar op om unaniem te kiezen voor Leefbaarheid en Veiligheid en om GOW30 in te voeren in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan als een GOW30 te categoriseren	Bij het opstellen van dit wegencategoriseringsplan is geen verdere bewonersparticipatie voorafgaand geweest. Wel is gesproken met organisaties zoals de Fietsersbond, hulpdiensten en de openbaar vervoersdiensten (Arriva en EBS). Verder is gebruik gemaakt van de informatie die is opgehaald tijdens de participatie van het realisatieplan en alle overige informatie die afgelopen jaren is gedeeld door de verschillende buurtverenigingen met de gemeente. Tot slot heeft onlangs het Burgerberaad plaats gevonden en zal ook deze input door het college en raad worden meegenomen in de besluitvorming. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. Wij verwachten als gevolg van het wegencategoriseringsplan geen grote verschuivingen in de verkeersstromen binnen Wassenaar. De snelheid wordt vooral verlaagd op wegen waar de gereden snelheid nu al lager ligt dan 50 km/u. In het geval van de Backershagenlaan en de Jagerslaan is de route tussen de Groot Haesebroekseweg en Van Zuylen van Nijeveltstraat korter via de Jagerslaan en zijn er minder kruispunten op de Jagerslaan. Daardoor is het verschil in reistijd zeer beperkt tussen beide routes en zal geen verschuiving van intensiteiten optreden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

28	**Wassenaar *auto te gast*** over categorisering en inrichting van wegen Hoe ingewikkeld kunnen we het maken in Wassenaar. De discussie over categorisering en daaruit voortvloeiende inrichting van wegen lijkt oeverloos want iedereen heeft er als weggebruiker verstand van en wil net iets anders. Als er geen duidelijke keuze wordt gemaakt dan blijft het voor Wassenaarders en voor auto-passanten verwarrend. Kostbare, niet wettelijk voorgeschreven aanpassingen van wegen zullen dat niet kunnen veranderen. *Voor de verkeersveiligheid in ons dorp is het belangrijk dat de vorm, functie en het gebruik van iedere weg met elkaar in overeenstemming zijn, waarbij de inrichting van de weg leidend is en niet de snelheid. In Wassenaar willen we de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid verder verbeteren. Wassenaar heeft een nieuw ontwerp-wegencategoriseringsplan opgesteld dat rekening houdt met de nieuwe landelijke richtlijnen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het college stelt de gemeenteraad voor om het ontwerp-wegencategoriseringsplan ter inzage te leggen voor inspraak.* *Kernboodschap Gemeente Wassenaar* De hoogste tijd voor één goede oplossing. 1. Wassenaar kiest voor *groen en veilig*. 2. Wassenaar kiest er *bewust* voor een gemeente te zijn waar binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur voor auto's geldt. 3. Auto's zijn welkom in ons dorp maar wel als *gast* (met respect voor alle andere weggebruikers). 4. Wassenaar kiest voor een *actieve promotie* van deze 'groen en veilig'- keuze. Deze keuze moet met *trots* worden gepresenteerd naar binnen (voorlichting aan inwoners) en naar buiten (auto-passanten bij het binnenrijden van de bebouwde kom). Alleen het vervangen van verkeersborden is onvoldoende om draagvlak te krijgen. Het is aan te raden bij het voorlichtingsproject gebruik te maken van deskundigen op dit gebied[1]. [1] Tabula Rasa (voorheen gevestigd in Den Haag, nu in Amsterdam) heeft veel ervaring met publieksvoorlichting waarbij verkeer en veiligheid vaak een belangrijke rol spelen. https://tabularasa.nl https://tabularasa.nl/werk https://tabularasa.nl/boek-overheids-communicatie	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

+ Inwoners realiseren zich onvoldoende hoeveel wegen in Wassenaar al 30 km zijn en moeten door voorlichting ervan worden overtuigd dat 30 km alleen maar voordelen heeft. Groen, duurzaam en veilig!

+ Hulpdiensten hebben moeite met 30 km maar dat is overdreven. Voor spoedeisende ritten met optische en geluidsignalen geldt een snelheidsontheffing. Als het verkeer maximaal 30 km/uur rijdt, kunnen hulpdiensten waarschijnlijk juist sneller passeren en de weg vrij maken indien nodig.

+ Ook de bedenkingen bij het openbaar vervoer zijn overdreven want het grootste deel van de ritten in het dorp bieden nu al nauwelijks ruimte voor grensoverschrijdend gedrag.

+ De kosten van de voorgestelde keuze zijn in vergelijking met andere opties laag en doelmatig.

+ Voor de keuze *auto te gast* bestaan geen wettelijke regels.

+ De *wegcategorisering* en de daaraan verbonden inrichting van de wegen hebben ook geen wettelijke status. Hij wordt vooral gebruikt bij het opstellen van wegontwerpen.

Sterkte en wijsheid!
Wassenaar, februari 2024

29	Graag maakt [redacted] gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het op 19 december 2023 door de Gemeenteraad voor inspraak vrijgegeven ontwerp Wegencategoriseringsplan. Wij doen de volgende aanbevelingen uitgaande van de centrale doelstellingen van onze Vereniging: leefbaarheid en woongenot. **1. Een gedegen onderzoek naar het uitbreiden van het aantal 30 km/u wegen.** Het College heeft ervoor gekozen om de beide assen voor het doorgaande verkeer in ons dorp te categoriseren als GOW-50 wegen. Daarmee wordt beoogd de doorstroming door Wassenaar in bepaalde 'banen' te leiden: een Noord-Zuid- en een Oost-Westas. Wij kunnen instemmen met de keuze voor deze doorstromingscorridors, waarbij we wel onderstrepen dat bestrijding van het sluipverkeer door maatregelen bij de toegangen naar onze gemeente essentieel is en een voortvarende aanpak van het College gewenst is. Het tegengaan van sluipverkeer maakt weliswaar geen onderdeel uit van het Wegencategoriseringsplan, maar de keuzes voor 50 km of 30 km hebben natuurlijk wel effect op het sluipverkeer. Met belangstelling hebben we de discussie gevolgd over het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u op bepaalde –sommigen bepleiten alle – wegen die onderdeel uitmaken van de beide assen. Daarbij gaat het erom hoe een optimale balans te vinden tussen leefbaarheid gevoegd bij veiligheid van niet-gemotoriseerd verkeer enerzijds en bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen en doorstroming van de hulpdiensten en het OV anderzijds. In dat verband brengen we in herinnering de Tweede Kamermotie over 30 km als norm, die impliceert dat uitgelegd moet worden waarom een weg 50 km blijft. We kregen sterk de indruk dat de argumenten pro en contra verlaging van de maximumsnelheid niet altijd feitelijk en niet altijd goed onderbouwd waren en ook niet in het juiste perspectief werden geplaatst van een gemiddelde snelheid overdag die, vanwege de drukte, toch al fors lager is dan 50 km/u. Wij bepleiten daarom een gedegen studie per doorgaande weg naar de positieve en negatieve gevolgen van het handhaven van een categorisering GOW50 ten opzichte van het overgaan naar GOW30 hetgeen in lijn met de Kamermotie het uitgangspunt zou moeten zijn. Daarbij zouden vier modellen kunnen worden uitgewerkt: • Ten eerste een algehele maximumsnelheid van 30 km/u op alle doorgaande wegen. • Ten tweede een maximumsnelheid van 50 km/u slechts nog op de van der Oudermeulenlaan, Wittenburgerweg, Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan. • Ten derde op de doorgaande routes alleen 30 km/u voor de Backershagenlaan, Prinsenweg, Van Oldenbarneveltweg en Lange Kerkdam. • En tot slot als vierde het voorstel van het college. Per model zouden de volgende effecten onderzocht moeten worden: de kosten, het sluipverkeer, de uitstoot van schadelijke stoffen voor met name de omwonenden en de natuur, de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen in het dorp voor onder meer de bewoners in de buitenwijken, de aanrijtijden voor de hulpdiensten, het busvervoer, de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Daarbij zouden idealiter ook de effecten van de Rijnlandroute en de eventuele sluipverkeerhinderende maatregelen aan de Katwijkseweg moeten worden betrokken. Alleen op basis van een dergelijke studie kan de gemeenteraad een keuze maken van het meest optimale model. **2. Een onderzoek naar het categoriseren van de Jagerslaan als ETW-30** De Jagerslaan is een wijkontsluitingsweg en nooit bedoeld om uit te groeien tot de drukke doorgaande weg die het nu is. Te veel Noord-Zuid doorgaand verkeer door ons dorp kiest ervoor om over deze smalle weg te rijden en vanwege de navigatiesystemen worden ook de argeloze campinggasten over dit weggetje geleid. Het vaststellen van de wegencategorisering is een mooi moment om hier wat aan te doen en de overlast voor de omwonenden van deze route weg te nemen. Het categoriseren van deze weg als een GOW-30 lijkt echter geen antwoord op genoemde ontwikkelingen en zorgen. We zullen niet ingaan op het geschetste inrichtingsvoorstel, leidend tot bomenkap en verwijderen van het fietspad, omdat we begrepen hebben dat dit slechts een voorbeeld is en nu niet het moment is om daar in een zienswijze aandacht aan te geven. Als we de focus leggen op de categorie die het College in gedachten heeft en dit leggen op de huidige praktijk dan bestaat de indruk dat naast de twee officiële doorgaande routes (de Noord-Zuid- en Oost-Westas) de Jagerslaan als derde doorgaande route geformaliseerd zal worden. Logisch vanuit doorstroming voor het sluipverkeer geredeneerd, want het levert tijdwinst op voor het sluipverkeer op de verbinding Katwijkseweg- N44/N440 als je door de Jagerslaan gaat in plaats van via de officiële assen voor doorgaand verkeer. Dat zelfde geldt voor het bestemmingsverkeer Duinrell komend vanuit de N44/N440. Zou daarom het minder aantrekkelijk maken van de Jagerslaan voor doorgaand verkeer misschien een ontmoedigende werking hebben op het sluipverkeer? • Het zijn deze zaken die onderzocht zouden moeten worden bij een categorisering als ETW-30; naast de effecten op de verkeersdrukte op andere doorgaande wegen, de gevolgen voor het Natura-2000 gebied dat de Jagerslaan begrenst en de veiligheid en het woongenot van de omwonenden. Ook om draagvlak te verkrijgen is het wenselijk	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De doelstelling van dit wegencategoriseringsplan is het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid op de wegen van Wassenaar. Hierbij is gekeken naar passende wegcategorieën voor de weg en de omliggende voorzieningen. Hierbij is er gekeken naar de concentratie van leefbaarheid in een gebied, de aanrijtijden voor hulpdiensten en het openbaar vervoer en de veiligheid. Verder	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

		verwachten wij dat de impact op het milieu met dit wegencategoriseringsplan klein, aangezien veel wegen dezelfde snelheid behouden. Eerder is door RHDHV een verkeersonderzoek gedaan in Wassenaar. Hieruit is gebleken dat de komst van de Rijnlandroute een verlichting biedt van de verkeersdruk in Wassenaar en op de N44. De Rijnlandroute zorgt namelijk voor en verschuiving van verkeer vanuit Wassenaar naar de N44 waardoor de druk op Wassenaarse wegen al enigszins afneemt. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	

30	om de gevolgen van een waardering van niet-bedoelde-doorgaande-weg naar ETW of GOW30 goed te onderzoeken. • Ons voorstel zou verder zijn om het onderzoek nog breder te maken door daarbij ook te betrekken de Schouwweg Noord en de gehele Storm van 's-Gravesandeweg. Als deze wegen ook ETW worden en bovendien het verkeer naar en van de ingangen van Duinrell via deze route ontmoedigd wordt, zal een geheel andere doorstroming ontstaan waarvan de effecten verreikend kunnen zijn. Pas als dit allemaal in kaart is gebracht, kan er een gedegen besluit worden genomen. Kort samengevat is onze conclusie duidelijk. Op beide controversiële dossiers is nog gedegen onderzoek nodig alvorens breed gedragen besluitvorming mogelijk is. Mede gelet op het feit dat de besluitvorming over de Wegencategorisering is uitgesteld vanwege het Burgerberaad, is er nu voldoende tijd om die onderzoeken te voltooien en in te brengen bij het Burgerberaad. Mocht u van mening zijn dat de door ons gewenste onderzoeken overbodig zijn, omdat deze informatie reeds beschikbaar is, dan zien [redacted] graag een duidelijk antwoord op de opgeworpen onderzoeksvragen. Wij, [redacted] willen graag onze bezwaren kenbaar maken tegen het recent gepubliceerde wegencategoriseringsplan waarin de Storm van 's Gravesandeweg en Jagerslaan zijn gecategoriseerd als een GOW30. Met onze zienswijze willen wij u ervan overtuigen dat een ETW30 voor de gehele Storm van 's-Gravesandeweg en Jagerslaan de leefbaarheid en veiligheid van deze buurt sterk ten goede komt, zonder dat de bereikbaarheid van verkeer met bestemming of origine Wassenaar verslechtert, omdat – naar verwachting – het doorgaande verkeer zal afnemen. Hieronder volgt de argumentatie voor deze zienswijze. In het nieuwe wegencategoriseringsplan heeft de gemeente Wassenaar ervoor gekozen een groot aantal van de WijkOntsluitingsWegen (WOW) uit het verkeersplan van 2016 om te zetten naar een GebiedsOntsluitingsWeg (GOW) met een max snelheid van 50 of 30km/uur. Wat gaat er mis in dit proces dat de keuze voor beide wegen op een GOW30 uitkomt: • De keuze hiervoor werd grotendeels bepaald door het gebruikte afwegingsmodel, waarin op de eerste plaats de Bereikbaarheid werd getoetst, in plaats van de Leefbaarheid en Verkeersveiligheid: beide voor de omwonenden van primair belang. • Een GebiedsOntsluitingsWeg is bedoeld om regio's met elkaar te verbinden en een ErfToegangsWeg is ervoor om verkeer uit de buurt af te handelen. De Storm (Noord) en Jagerslaan moeten geen regio's verbinden. Ze staan in het huidige wegennet van Wassenaar ook niet aangemerkt als doorgaande wegen en de gemeente Wassenaar zegt zelf geen nieuwe doorgaande verbinding hiermee te willen creëren. • Een GOW heeft volgens de richtlijnen een minimale wegbreedte van 5 meter 80. De Jagerslaan is op veel plaatsen nog geen 5 meter breed. Verbreding zal een aanzuigende werking op verkeer hebben. Ook op vrachtverkeer, want dat mag dan juist wél over de Jagerslaan gaan rijden en moet over een GOW elkaar kunnen passeren. • De gemeente denkt dat snelheidsreductie naar 30 km/uur (is nu 50 km/uur) voldoende impact zal hebben op reductie van het sluipverkeer. Als dit gepaard gaat met verbreding van wegen en het niet handhaven van de snelheid, dan zal juist toename van dit verkeer het gevolg zijn. Het invoeren van een ETW30 draagt sterk bij aan de reductie van sluipverkeer, tegelijkertijd moeten echter ook andere maatregelen – zoals doseren van de	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De Storm van 's-Gravesandeweg noord is onderdeel van de route om Duinrell te ontsluiten. Daarom rijdt er ook een bus via het noordelijkste deel van de straat. Door de aanwezigheid van de bus en de functie in het ontsluiten van Duinrell past de functie van erftoegangsweg niet bij deze weg. De hoofdfunctie van de Van Zuylen van Nijeveltstraat is ontsluiten. Over deze weg gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtverkeer en fietsers. De weg heeft momenteel een goed profiel voor een GOW50 weg volgens de CROW-richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te classificeren. De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldebarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

		aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De Lange Kerkdam heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed. De huidige inrichting van de Deijlerweg voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de rijrichtingen zijn gescheiden en de oversteken voor fietsers en voetgangers zijn geconcentreerd. Daarom is de Deijlerweg gecategoriseerd als GOW50. Langs de Katwijkseweg zijn geen woningen of voorzieningen aanwezig die een verblijfsfunctie hebben. Dergelijke voorzieningen zijn wenselijk om een weg geloofwaardig als GOW30 in te kunnen richten. Gezien het ontbreken van een verblijfsfunctie, de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad en de hoeveelheid verkeer op de weg is de functie van GOW50 het meest passend voor de Katwijkseweg.	

31	toegangsroutes van Wassenaar – worden genomen om het traject nog onaantrekkelijker te maken voor sluipverkeer. Wij pleiten ervoor dat de Storm van 's-Gravesandeweg en de Jagerslaan in hun geheel tot ETW30 worden gecategoriseerd met bijvoorbeeld voorzieningen die tegemoetkomend verkeer om de ongeveer 200 meter moeten laten wachten, zoals slingerremmers of andere obstakels. De hulpdiensten zullen hiervan minder hinder ondervinden dan van verkeersdrempels. Wij voorzien ook een betere oversteekplaats ter hoogte van de entree van Natura 2000 gebied de Hertenkamp. Ook dit remt het verkeer. Het bestaande fietspad langs de Jagerslaan zal moeten worden uitgebreid met een voetpad, zodat voetgangers niet langer over het fietspad hoeven te lopen. Om het verkeer met bestemming Duinrell (incl. de brede caravans) te ontmoedigen de route over de Jagerslaan te nemen, moet de ingang van Duinrell zo worden aangepast dat verkeer niet meer linksaf vanaf de Storm van 's-Gravesandeweg, Duinrell kan binnenrijden en alleen richting de Van Zuylen Van Nijeveltsstraat, Duinrell kan verlaten. Dit moet met bebording reeds buiten Wassenaar duidelijk worden aangegeven. **Conclusie** Al sinds de jaren 70, toen de Jagerslaan werd doorgetrokken, ter ontlasting van het sluipverkeer over de Schouwweg, heeft de gemeente geen enkele moeite gedaan om doorgaand verkeer over de Jagerslaan (en daardoor ook over de Storm van 's Gravesandeweg) te ontmoedigen. Deze wegen waren echter nooit bedoeld als doorgaande weg. Resultaat: er rijden nu doordeweeks zo'n 8.000 voertuigen per etmaal, die 1 op de 3(!!!) harder dan 50 km/uur over de Jagerslaan rijden, zoals uit snelheidsanalyses (2023) is gebleken. De gemeente móet een veiliger en leefbaarder oplossing bieden. De Schouwweg Noord en Storm Zuid hoeven niet te vrezen voor extra verkeer: deze wegen zijn/worden al ingericht als ETW30. Door onder meer de snelheid op de van Zuylen van Nijeveltstraat, de Prinsenweg en Backershagenlaan, alsmede die op de Lange Kerkdam en Deijlerweg naar 30 km (GOW) terug te brengen, wordt het voor het sluipverkeer minder aantrekkelijk om een route door Wassenaar te kiezen. Gezien de huidige breedte van de Katwijkseweg vanaf de rotonde bij cafetaria de Klip tot aan de Van Zuylen, zou een GOW30 in plaats van een GOW50 in overweging genomen moeten worden. De [redacted], waar de Storm van 's-Gravesandeweg en Jagerslaan Noord deel van uitmaken, wil dit graag via deze zienswijze onder de aandacht brengen van de gemeenteraadsleden en het college. Wij verzoeken de gemeente onze zienswijze in overweging te nemen bij de definitieve vaststelling van het wegencategoriseringsplan. Wassenaar en in het bijzonder de daarvoor ongeschikte Jagerslaan worden al jaren geconfronteerd met toenemend sluipverkeer. Het sluipverkeer is een langdurige zorg voor de Wassenaarse bevolking; in het specifieke geval van de Jagerslaan leidt het sluipverkeer tot verkeersoverlast, uitstoot van schadelijke gassen, vele onveilige situaties, ook bij uitritten, oversteekplaatsen, kruispunten en dichtbij aan de straat gelegen woningen, filevorming, lawaai van voorbij denderende auto's etc. Ter beperking van al deze nadelige effecten is het mijn advies om, ook in het belang van heel Wassenaar, de Jagerslaan niet een GOW30 te maken (zoals in het Wegencategoriseringsplan voorgesteld), maar een ETW30. <u>De argumenten voor ETW30 en tegen GOW30</u> 1. Een ETW30 voorkomt definitief de mogelijkheid van wegverbreding en van de kap van 50 bomen, terwijl bij een GOW30 wegverbreding van min. 5,80 meter en bomenkap mogelijk blijven; een ETW30 zorgt dus voor een zeker behoud van onze natuur! En geen onzekerheid meer hierover. 2. Bij een ETW30 is de Jagerslaan geen voorrangsweg (auto's moeten rekening houden met van rechts komend verkeer, hetgeen hun snelheid dempt), terwijl bij een GOW30 de Jagerslaan een voorrangsweg blijft en het verkeer stevig kan doorrijden, de politie handhaaft niet. Een GOW30 faciliteert zo het sluipverkeer, niet doen!		In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	3. Een ETW30 zorgt voor veilige oversteekplaatsen voor voetgangers bij de Hertenkamp, verderop voor de ruiters, voor een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers van en naar de Hazelaan, alsmede voor de bewoners/scholieren van direct aan de weg gelegen huizen. Een GOW30 met doorstromend verkeer leidt tot meer onveiligheid. 4. Veilig Verkeer Nederland adviseert ETW30 voor de Jagerslaan. 5. Een ETW30 zorgt voor minder verkeer en minder stikstofuitstoot, hetgeen noodzakelijk is voor het naast gelegen Natura2000 gebied, tevens waterwingebied. 6. Bij een ETW30 kunnen de hulpdiensten prima doorstromen, daarvan zijn genoeg voorbeelden in Nederland te vinden. 7. Bestaande fietspaden mogen behouden blijven, het fietspad op de Jagerslaan dus ook (geen fietsers op de weg!). Conclusie: stop het sluipverkeer, voorkom voor altijd verbreding en bomenkap, de enige manier om dat te bereiken is de Jagerslaan te categoriseren als erftoegangsweg/ ETW30. Gemeente: laat a.u.b. zien dat u luistert naar uw Wassenaarse inwoners!		
32	Wonende aan de Prinsenweg willen we graag onze zienswijze op het wegencategoriseringsplan van Wassenaar met u delen. Wij zijn voorstander van het invoeren van 30km in de bebouwde kom. Aangezien het hoog aantal ongelukken in Wassenaar (landelijk op de 2de plaats, zie onderstaande foto), het sluipverkeer en de geluidsoverlast is 30km de beste optie voor de inwoners van Wassenaar. In de 10 jaar dat we aan de Prinsenweg wonen, hebben we veel ongelukken op de rotonde zien gebeuren, staat het verkeer vaak vast zowel op de Lange Kerkdam als op de Prinsenweg, vooral ‘s ochtends, en zien we veel automobilisten die flink optrekken nadat ze de rotonde’s gepasseerd zijn. Zodra het druk is op de N44, slipt Wassenaar dicht. Met 30km in de bebouwde kom is het voor het sluipverkeer niet meer aantrekkelijk om door Wassenaar te rijden. Argumenten wat betreft het openbaar vervoer en hun dienstregeling, deze zouden kunnen worden opgelost door goed te kijken naar de bestaande bushaltes, waarvan er sommige wel erg dicht bij elkaar gelegen zijn. Wassenaar is een prachtig dorp om te wonen, om dit voor iedereen leefbaar te houden, is het van groot belang om op alle wegen in de bebouwde kom 30km in te voeren. De zo mooi genoemde gebiedsontsluitingswegen, zijn ook gewoon wegen waar gezinnen wonen, als hier wel 50km per uur gereden mag worden, krijgen deze wegen nog meer verkeer te verwerken. Nog meer fijnstof, stank en lawaai. Bijvoorbeeld het sluipverkeer dat nu via de Katwijkseweg komt, rijdt vaak via de Van Duivenvoordelaan en de Wiegmanlaan, worden deze straten 30km per uur zones, gaat het sluipverkeer nog meer gebruik maken van de Van Zuylen van Nijeveltstraat.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldebarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Bij het openbaar vervoer wordt een afweging gemaakt tussen een goede toegankelijkheid (bijvoorbeeld door te zorgen voor een halte binnen 400 meter van elke woning) en de bereikbaarheid/ reistijd van een buslijn. Het opheffen van bushaltes kan de reistijd op een buslijn verbeteren, maar kan ook zorgen voor een minder goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De wijze	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	In Amsterdam hebben ze de 30km ingevoerd zonder aanpassingen aan de bestaande wegen. Dit zou voor Wassenaar, ook financieel, de beste keuze zijn.	waarop het OV wordt meegenomen in het afweegkader kan mogelijk ook nog op een andere wijze worden vormgegeven.	
33	In het kader van de voorgenomen behandeling van het Wegencategoriseringsplan 2023 doen wij u hierbij onze zienswijze toekomen. Tot de grote verbazing van vele bewoners aan de Lange Kerkdam hebben wij kennis genomen van het recente Wegencategoriseringsplan 2023. Wij hebben helaas moeten constateren dat in dit voorstel de Lange Kerkdam een 'GOW50' beoordeling heeft gekregen in plaats van de door velen gewenste GOW30. Het RoyalHaskoningDHV (hierna: DHV) rapport van 27 februari 2023 spreekt zich duidelijk en beargumenteerd uit voor de Lange Kerkdam als een GOW30. Graag ontvangen wij van u een nadere toelichting en de onderbouwing van de gewijzigde opstelling van DHV. **Veiligheid** Eerdere studies met betrekking tot de verkeersveiligheid geven aan dat een snelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom, veel veiliger is voor alle weggebruikers en dat onverhoopte ongelukken veel minder ernstig letsel zullen veroorzaken bij de slachtoffers. De aanwezigheid van gescheiden fiets- en voetpaden op de Lange Kerkdam kan bovendien worden gezien als een toename van de verkeersveiligheid omdat de LK altijd druk zal blijven: het blijft immers een Gebieds Ontsluitings Weg! De hulpdiensten hoeven niets te vrezen, immers de weg verandert niet voor (het gebruik door) de hulpdiensten. **Snellere en betere bereikbaarheid met 50 km per uur?** Een proef op de som: Een rit van 'de Klip' via de Van Zuylen van Neijveltstraat en de Lange Kerkdam naar het kruispunt Den Deyl. Tijdstip 's avonds 20.00 uur, geen noemenswaardig verkeer. Met snelheidsbegrenzer op 30 km per verloren wij slechts afstand op een voorganger tussen de verkeerslichten waarna we steeds voor hetzelfde verkeerslicht weer aangesloten stonden. Vanaf de rotonde Van Oldenbarneveltweg/Lange Kerkdam verloren we afstand tot het kruispunt Den Deyl. De 'winst' van de voorganger bedroeg 300 meter. Ook overdag is de drukte zodanig dat er hoe genaamd geen tijdwinst is te boeken met 50 km per uur, hoewel velen dit toch proberen (het mag immers) blijft het uiteindelijk zonder succes maar er ontstaan daardoor wel vele onnodig onveilige situaties! **Drukte en sluipverkeer?** Vanuit Katwijk naar Den Haag stuurt Google Maps het verkeer bij een probleem op de A44, via de Katwijkseweg binnendoor via de Kokshoornlaan en de Van Duivenvoordenlaan, Wiegmanweg naar de Van Oldenbarneveltweg en de Lange Kerkdam naar Den Deyl en verder. Als de Wassenaarse wegen op 30 km per uur staan, gaat google Maps (en andere routebegeleidingssystemen) het verkeer via de N206 in plaats van via de N441 leiden en niet dwars door ons dorp. Het kan dus niet anders zijn dat er wel degelijk veel sluipverkeer onnodig gebruik maakt van de Wassenaarse wegen door het dorp. Het is dan ons inziens ook niet uitgesloten dat een terugdringing van het aantal auto's ook nog tot de mogelijkheden gaat behoren (zie ook DHV rapport 27 februari 2023, pagina 20 en 21). **Handhaving**	De Lange Kerkdam heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Er wordt vaak gewezen op (het gebrek aan) de handhaving van de maximum snelheden en dat handhaving op een maximum van 30 km per uur (nog) niet tot de mogelijkheden behoort. Toch zijn er meer en meer steden die overgaan tot 'maximum 30 km' gebieden. Het komt ons voor dat het plaatsen van waarschuwingsborden wel degelijk invloed zal hebben op het verkeersgedrag van automobilisten. **Conclusie** De verkeersveiligheid is ermee gediend dat de maximum snelheid op de Lange Kerkdam (en de rest van Wassenaar), overeenkomstig het advies van DHV van 27 februari 2023, wordt terug gebracht naar 30 km per uur. Het invoeren van deze maximum snelheid zal op generlei wijze een negatieve impact hebben op de bereikbaarheid van Wassenaar en zal een zeer positieve bijdrage leveren aan de veiligheid en leefbaarheid van ons dorp! Wij stellen dan ook voor om de Lange Kerkdam als een GOW30 in het Wegencategoriseringsplan op te nemen.		
34	Staat u mij toe gelet op de omvang en ernst van de impact van het WCP project op onze buurt en haar bewoners , onze zienswijze vooraf te laten gaan van enige kritische opmerkingen. Wij doen dat met de veronderstelling dat u het maatschappelijke- en veiligheidsbelang van de inwoners van Wassenaar in al uw dagelijkse beslissingen voorop plaatst. Al tientallen jaren is de buurtvereniging Backershagen actief om het vele sluipverkeer (8000 motorvoertuigen per etmaal)tegen te gaan en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Veel van onze buurtbewoners ervaren het nu voorliggende plan als een bevestiging van hun gevoel ,niet serieus worden genomen door de "eigen" Wassenaarse bestuurders . Men ervaart daarbij dat er in Wassenaar de afstand van bestuur tot burger als groot ervaren is geworden , dat er veel meer geluisterd moet worden naar de burgers in ons dorp en buurtwijken ,ook met de inzet van burgerberaden is geen verbetering. Wij pleiten daarom voor gesprekken met direct betrokkenen van de buurtverenigingen te organiseren . Ondanks de vele plannen die er door de gemeente zijn gepresenteerd , is de overlast van het fors toegenomen sluipverkeer dat een grote impact heeft voor een veiliger Backersh.ln. Het ontwerp-WCP dat nu voor ligt ,kenmerkt zich door de nodige verkeerde aannames waarbij met de veiligheid en leefbaarheid niet serieus worden genomen. Het is onacceptabel dat wij als buurt er niet meer bij betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van dit plan, en dat de aanwezige expertise in de buurt niet is meegenomen. In heel veel gemeentes word nu 30km. ingevoerd ,om bewoners tegemoetkomen in het belang van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. Zijn daarom erg teleurgesteld van de aanbeveling het rapport advies van Royal Haskoning de BH.ln. 50km. te laten , er word niet naar leefbaarheid gekeken ,luchtverontreiniging ,co2 uitstoot en de vele onveilige situaties zoals uitrijden van de aanwonenden , dat men bij het uitrijden eerst over voetgangers en fietspaden moet rijden om vervolgens de weg op te rijden , met alle snelheids overtredingen van	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	60/70km. de weg op proberen te rijden is verschrikkelijk gevaarlijk ! het is regelmatig in de Russische roulette zone , (na het deel van School zone 30.km)met de hoge snelheid van automobilisten een levens gevaarlijke weg is geworden , men heeft door de snelheid die gereden word geen inschatting hoe je veilig de weg op kan rijden , baart velen van ons grote zorgen ! Wij vragen u ook om veiliger oversteek plaatsen op de BH.ln , Zelf steek ik over naar het Backershagen bos met kleinkinderen , zelfs dat is een probleem op de Papegaaienln. verkeer rijd te hard en laten je gerust 10min. bij de zebra wachten tot er eindelijk iemand stopt (deze oversteekplaats is erg gevaarlijk) Pleit voor zebrapad ter hoogte van Karel Doormln.BHLn. met stoplicht! Ook bij hoek Admir.Helfrichln/Backershagenln. voor de overstekende leerlingen die naar sportveld en bus haltes gaan. Zo ook het invoegen vanuit de Adm.Helfr.ln en de Karel Doorm.ln. is door de toenemende stroom van sluipverkeer, bussen ,zwaar vracht verkeer dat op de BH.ln rijd een crime! Het blijkt dat alle navigatie-apps file vermijdingsroutes adviseren op basis van ter plaatse toegestane maximumsnelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben, zowel op de BH.ln en Jagersln. Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijke politiek vraagt om 30km. in de bebouwde kom, waar A'dam de moed heeft om dit in te voeren, en dat Wassenaar kiest voor bepaalde delen 50km/u. Dit oa is wederom slecht nieuws voor de leefbaarheid en veiligheid in Wassenaar , 4 jaar geleden stond Wassenaar bij de top 10 van NL nu op plaats 28-30 ! De Buurtvereniging heeft zich ten tijde van 'Keer Verkeer Wassenaar', in de periode 2018-2022 de Wethouder & Raad uitgesproken on Jagerslaan & Backershagenlaan Gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen . Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30km. en Backershagenln. 50km.,komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan Naar Backershagenln.! Wassenaar verpaupert, op veel fronten schiet de gemeente de laatste jaren te kort! In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn voorbeelden van andere Groene Oases(Bergen NH- Oisterwijk NB bijvoorbeeld, waar 30km. de norm is ! Wij hopen niet alleen een 'bewijs van ontvangst van dit schrijven' te ontvangen , maar ook een gedegen inhoudelijke reactie op onze argumenten. De Buurtvereniging Backershagen gaat ervan uit dat de besluitvormers in Wassenaar massaal zullen kiezen voor , Leefbaarheid & Veiligheid en om GOW30 in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan als een GOW30 te categoriseren. Voor meer veiligheid van schoolgaande jeugd , kwetsbare ouderen , overstekers , fietsers!!	en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. In het kader van het realisatieplan is onlangs het kruispunt Backershagenlaan – Papegaaienlaan voorzien van een veiligere oversteek voor voetgangers. We hebben met deze nieuwe inrichting de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbeterd. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	

	Uiteindelijk gaat het om een klein stuk BHln. slechts 7 /8 huizen in lengte. Verwarrend is ook de diverse snelheden 30-50-30 in een korte 'Schoolstraat "met nu 1000 leerlingen word meer nadat de nieuwbouw gereed is).		
35	Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanpassing van de Rozenweg zoals voorgesteld in het wegencategoriseringsplan Wassenaar. Hierin wordt gesteld dat de rozenweg onder de categorie GOW50 moet vallen. Hiervoor zou dan de weg vrijliggende fietspaden moeten hebben. Waardoor de 5, volgens mij richting de 100 jaar gaande, bomen zouden moeten worden gekapt om ruimte voor het fietspad te creëren. Op de Rozenweg staat dagelijks regelmatig een file ook is de kans dat hier een normale autobestuurder de 50km gaat halen op deze weg van maximaal 65 meter, volgens mij nagenoeg nihil. Daarnaast gebeuren er momteel regelmatig aanrijdingen of bijna aanrijdingen met de fietser op het fietspad van de aanliggende rotonde. Het upgraden van de Rozenweg naar GOW50 zal dit alleen maar nog meer uitnodigen dat men met hoge snelheid van de A/N44 de Rozenweg in schiet en men flink op de rem moet bij de rotonde. Ik hoop dat u uw zienswijze zal heroverwegen tot een beter alternatief.	Gezien de belangrijke verkeersfunctie die de Rozenweg heeft en het ontbreken van een hoge concentratie leefbaarheid is ervoor gekozen om deze weg te categoriseren als GOW50. Bij de uitwerking van een nieuwe inrichting voor de Rozenweg zal onderzocht worden wat de meest passende inrichting is waarmee huidige knelpunten opgelost kunnen worden, voldaan wordt aan de inrichtingskenmerken en welke impact op groen dit heeft. Mogelijk is een inrichting mogelijk zonder direct de bomen te hoeven kappen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
36	De Jagerslaan moet gecategoriseerd worden als een ETW30 (niet GOW30). De inhoud van mijn zienswijze: 1. Enkele verkeerde aannames, die we eerst recht moeten zetten 2. De argumenten voor ETW30 (en daarmee tegen GOW30) 3. Conclusie en vraag 1) <u>Enkele verkeerde aannames, die we eerst recht moeten zetten</u> **a) Het doel van het wegencategoriseringsplan: "de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Wassenaar verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft".** In het geval van de Jagerslaan is dit niet realistisch, want bereikbaarheid gaat gepaard met (veel) sluipverkeer en het sluipverkeer gaat ten koste van de veiligheid en de leefbaarheid. Wanneer je veiligheid en leefbaarheid wil verbeteren kan dit alleen maar wanneer je de doorstroming (die gepaard gaat met sluipverkeer) tegengaat. Het sluipverkeer over de Jagerslaan is ongewenst. **b) Stelling: "het wegencategoriseringsplan is er niet voor om het sluipverkeer op te lossen of tegen te gaan".** Dit klopt niet: het doel van de categoriebepaling is het verbeteren van veiligheid en leefbaarheid, maar het sluipverkeer gaat juist ten koste gaat van die veiligheid en leefbaarheid. De wijziging naar een straatcategorie, waarmee veiligheid en leefbaarheid verbeterd worden, kan tegelijk helpen sluipverkeer tegen te gaan. **c) Stelling: "dit plan is een samenhangend geheel, verandert er een aspect, dan verandert alles in het plan" .** Dit klopt niet, want maak je bijv. de Jagerslaan ETW30 i.p.v. GOW30, dan blijft 30 km de maximum snelheid, alleen bij ETW30 is er meer nadruk op veiligheid en leefbaarheid. **d) Stelling: "minder verkeer op de Jagerslaan leidt tot meer verkeer op de Prinsenweg (waterbed-effect).**	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De keuze voor de wegcategorisering per weg is gedaan aan de hand van het afweegschema. Het aanpassen van het schema heeft tot gevolg dat de wegcategorisering voor meerdere wegen wijzigt. Op dit moment zien wij geen aanleiding om het schema aan te passen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Dit is niet juist, uit het Kentekenonderzoek (Royal Haskoning, jan. ’23) blijkt dat er (vrijwel) geen waterbed effect is tussen de Jagerslaan en de Backershagenlaan/Prinsenweg. **e) Een ETW30 is slecht voor de ondernemers, want dan kunnen ze niet door rijden.** Vraag: zijn de Wassenaarse inwoners er voor de ondernemers of zijn de ondernemers er voor de Wassenaarders? Veiligheid en leefbaarheid zijn hier doorslaggevend, ETW30 dus, ondernemers zijn innovatief en zullen zeker, indien nodig, alternatieven weten te bedenken. Bovendien wordt de bereikbaarheid voor de ondernemers juist beter, als je het ongewenst verkeer door Wassenaar sterk reduceert. **f) Het gaat maar om 50 woningen op de Jagerslaan.** Het sluipverkeer houdt heel Wassenaar bezig en het is dus niet een probleem van 1 enkele straat. De Jagerslaan is onderdeel van de meest gebruikte sluiproute in Wassenaar. **g) De hulpdiensten kunnen bij ETW30 niet doorstromen.** Dit is niet juist, in Nederland zijn er genoeg voorbeelden van een ETW30 waar hulpdiensten prima kunnen doorstromen. 2) <u>De argumenten voor ETW30 (en daarmee tegen GOW30)</u> **a) Bomenkap en natuur.** Een ETW30 voorkomt definitief de mogelijkheid van bomenkap en wegverbreding, terwijl bij een GOW30 de kap van 50 bomen en wegverbreding van min. 5,80 meter mogelijk blijven; een ETW30 zorgt dus voor een zeker behoud van de bomen en onze natuur! Geen onzekerheid meer hierover. Een ETW30 zorgt voor minder verkeer en minder stikstofuitstoot, hetgeen noodzakelijk is voor het naast gelegen Natura2000 gebied, tevens waterwingebied. **b) Sluipverkeer** Bij een ETW30 is de Jagerslaan geen voorrangsweg (auto’s moeten rekening houden met van rechts komend verkeer, hetgeen hun snelheid dempt), terwijl bij een GOW30 de Jagerslaan een voorrangsweg blijft en het verkeer stevig kan doorrijden, de politie handhaaft niet. Bij een GOW30 blijven we opgezadeld met sluipverkeer, niet doen! Een ETW30 past bij het karakter en de draagkracht van de Jagerslaan, want de Jagerslaan is naar haar aard géén doorgaande weg, terwijl een GOW30 de Jagerslaan tot een doorgaande weg maakt of uiteindelijk zal maken. **c) Veiligheid** Een ETW30 zorgt voor veilige oversteekplaatsen voor voetgangers bij de Hertenkamp, verderop voor de ruiters, voor een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers van en naar de Hazelaan, alsmede voor de bewoners/scholieren van direct aan de weg gelegen huizen. Een GOW30 met doorstromend verkeer op een voorrangsweg leidt tot meer onveiligheid. Veilig Verkeer Nederland adviseert ETW30 voor de Jagerslaan (zie brief VVN dd 25-10-23).	In het kentekenonderzoek is feitelijk in beeld gebracht in hoeverre er sprake is van doorgaand verkeer en via welke route dit doorgaande verkeer rijdt. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het meeste doorgaand verkeer tussen de Wittenburgerweg en Katwijkseweg in de huidige situatie via de Jagerslaan rijdt. Als de route via de Jagerslaan minder aantrekkelijk wordt dan kan dit verkeer een alternatieve route zoeken via de Backershagenlaan/ Prinsenweg of de N44. De aanname dat een ETW30 slecht is voor ondernemers is geen aanname geweest die is gebruikt bij het opstellen van het wegencategoriseringsplan. Er zijn inderdaad plekken waar hulpdiensten kunnen doorstromen op een ETW30. Echter wordt er bij een ETW30 ook een bepaald inrichtingsprofiel van de weg gehanteerd. De snelheidsremmende maatregelen en gelijkwaardige kruispunten maken ETW30 niet geschikt voor hulpdiensten als hoofdroute. Op hogere snelheid door kunnen rijden is noodzakelijk om de wettelijke aanrijtijden te kunnen halen. Een GOW30 of GOW50 is daarmee geschikter voor de aanrijroutes. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een principeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden. Voor het tegengaan van sluipverkeer lopen momenteel andere onderzoeken in de gemeente Wassenaar. Deze onderzoeken zijn geen kader van dit wegencategoriseringsplan. In dit wegencategoriseringsplan is gefocust op de veiligheid en leefbaarheid van Wassenaar. In het wegencategoriseringsplan is een analyse gemaakt van de meest passende functie en inrichting (op hoofdlijnen) van de belangrijkste wegen in Wassenaar. Daarbij is geen analyse gedaan naar mogelijke maatregelen bij	

	d) <u>Overig</u> Momenteel is de Jagerslaan een zogeheten wijkontsluitingsweg, een GOW30 is een (ongewenste) opwaardering van de Jagerslaan als doorgaande weg, een ETW30 voorkomt dat. Jagerslaan, Schouwweg, Buurtweg zijn vergelijkbare wegen: monumentale, landelijke lanen, omringd door groen/ bomen én woningen, smal waardoor ze zich niet lenen voor hard rijden. Toch worden deze wegen nu ongelijk behandeld: Schouwweg en Buurtweg zijn erftoegangswegen (ETW30), Jagerslaan zou dan ontsluitingsweg, GOW30, worden. Iedere facilitering dan wel bevordering van doorstroming (de zogeheten "bereikbaarheid") gaat gepaard met sluipverkeer en dat is een neveneffect dat niet op de koop toe genomen kan worden! 3) <u>Conclusie en vraag</u> Mijn conclusie is: de Jagerslaan moet gecategoriseerd worden als erftoegangsweg/ ETW30 en mijn vraag hierbij is: *<u>Zijn er voor de Jagerslaan argumenten voor GOW30, die zwaarder wegen dan de hier boven voor ETW30 omschreven argumenten en zo ja, welke zijn deze argumenten?</u>*	voetgangersoversteekplaatsen. Dit zal verder worden uitgewerkt als een herinrichting van de weg wordt uitgewerkt.	
37	Hierbij stuur ik u mijn zienswijze m.b.t. het wegencategoriseringsplan. Het is wat uitgebreider met het oog op de volgende stap: het burgerberaad. Ik weet nog niet hoe de deelnemers van de burgerberaad geselecteerd zullen worden, maar ik ben in principe bereid om daaraan mee te werken. In een heel ver verleden ben ik nog afgestudeerd in verkeer en wegenbouw….. Deze "zienswijze" is wat uitgebreider met het oog op het "Burgerberaad" in de volgend fase 1. Algemeen a. Het is natuurlijk goed om de Wassenaarse wegen in te delen in een van de categorieën die gedefinieerd zijn door het CROW (Centrum voor regelgeving en Onderzoek in de grond- water- en wegenbouw, en de verkeerstechniek), omdat deze categorieën als standaard erkend worden door alle adviesbureaus, aannemers etc. Je kunt dit aanpakken als een puur administratieve actie door de bestaande categorie van alle wegen te vervangen door de vergelijkbare CROW categorie. Maar het is natuurlijk verstandiger om te kijken hoe het verkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen, en de categorie van wegen daaraan aan te passen. De eerste stap in dat proces is om te inventariseren welke veranderingen er zullen optreden in het wegennet en de verkeersdruk direct buiten de gemeente als gevolg van acties van aanliggende gemeenten of andere overheden. De volgende stap is om het gemeentelijk verkeersbeleid vast te stellen. Wil men bijvoorbeeld sluipverkeer tegen gaan? Wil men een rondweg om het verkeer in het centrum te verminderen? Vervolgens maakt men een "proef-categoriseringsplan" en inventariseert hoe wegen als gevolg daarvan aangepast moeten worden, en wat de consequenties daarvan zijn qua kosten, gevolgen voor aanwonenden, de groenvoorziening etc. Als blijkt dat er duidelijke pijnpunten zijn wordt het "proef-categoriseringsplan" aangepast, en vervolgens verkeerskundig doorgerekend. Als dan blijkt dat de verkeerskundige uitkomsten niet stroken met het	De kaders voor het opstellen van het wegencategoriseringsplan zijn de beleidsdoelen voor mobiliteit in Wassenaar die zijn vastgesteld in het Verkeersplan Wassenaar 2016. Vervolgens zijn voor het categoriseren van de verschillende wegen de kaders van het CROW toegepast. Zo is onder andere gekeken naar de inrichtingsprofielen, kenmerken en de afwegingskaders van het CROW. Bij het afwegingkader is gekeken naar het totale verkeersnetwerk van Wassenaar en hoe de wegen daarop aansluiten. Daarbij zijn bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid meegenomen als kaders. Naast het opstellen van het wegencategoriseringsplan is de gemeente Wassenaar ook met andere onderzoeken bezig, zoals het tegen gaan van sluipverkeer in de gemeente. Ook zijn eerdere verkeersonderzoeken die ten grondslag gebruik worden bij dit wegencategoriseringsplan. Bijvoorbeeld het verkeersonderzoek Wassenaar waarin het effect van de openstelling van de Rijnlandroute op de hoeveelheid verkeer op de Wassenaarse wegen in beeld is gebracht.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

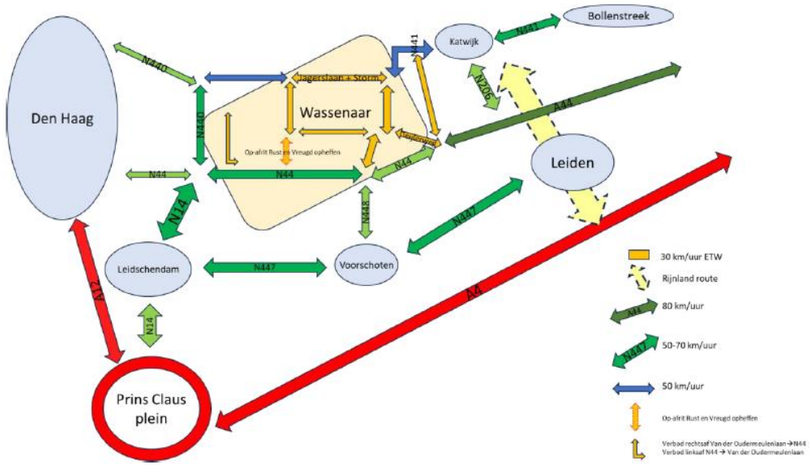
	gemeentelijke verkeersbeleid, of resulteren in onacceptabele consequenties (kosten, omwonenden, milieu etc.) begint de cyclus opnieuw, totdat een acceptabel plan is ontwikkeld. Meestal zijn er een paar iteraties nodig voordat men een goed eindresultaat heeft bereikt. Elk van die stappen in het proces zijn belangrijk. Het heeft geen zin om een categoriseringsplan te ontwikkelen als er net buiten de gemeente een nieuwe wijk wordt gebouwd, of een belangrijke nieuwe weg wordt aangelegd en het onzeker is wat de effecten daarvan zullen zijn op de verkeersbelasting op het wegennet in de gemeente. Het is ook vrij zinloos om een categoriseringsplan te maken als er geen duidelijk en politiek geaccordeerd gemeentelijk verkeersbeleid is. Het is gevaarlijk als men middels het categoriseringsplan doelen wil bereiken die niet in het geaccordeerde beleid zijn opgenomen, omdat het dan heel moeilijk kan worden de resultaten van dat plan te verdedigen. b. Een paar opmerkingen bij het afwaarderen van wegen: i. Het afwaarderen van wegen lijkt relatief eenvoudig: je zet gewoon verkeersborden neer, en alleen als dat nodig is pas je het wegprofiel pas aan als die weg aan de beurt is voor groot onderhoud. ii. De meeste omwonenden zullen blij zijn met het afwaarderen van “hun” weg. Door minder verkeer, en vooral door minder zwaar verkeer wordt het veiliger, en zal de waarde van hun woningen toenemen. Misschien komt er zelfs wel meer ruimte voor vergroening. iii. Wees voorzichtig met het aanpassen van het wegprofiel van doorgaande wegen met 50 km/u naar het wegprofiel van categorie GOW/30 door bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden te vervangen door fietsstroken op de weg. Dat kost niet alleen (veel) geld, maar het is ook duidelijk onveiliger, en als er ongelukken gebeuren (speciaal met kinderen) kan dat grote politieke en juridische consequenties hebben. Het is mijns inziens onethisch om fietsers een fietsstrook op de rijweg op te sturen om gemotoriseerd verkeer daardoor te dwingen tot een lagere snelheid. Daar zijn veel betere methoden voor bij het herinrichten van die wegen (zie bijv. de Leidseweg in Voorschoten). Dit is des te belangrijker omdat het “fietsverkeer” nu razendsnel aan het veranderen is door nieuwe typen voertuigen, met steeds hogere snelheden en snelheidsverschillen. Ook het CROW zelf waarschuwt dat het nog weinig ervaring heeft met wegen in de GOW30 categorie. c. Opmerkingen bij het “opwaarderen” van wegen. i. De meeste omwonenden zullen niet blij zijn met het opwaarderen van “hun” weg, want dat resulteert in meer verkeer, (en vooral meer zwaar verkeer), meer veiligheidsproblemen, mogelijk minder bomen en groen, en een lagere waarde van hun woningen. (Misschien zullen zij daarom planschade claimen (Vanaf 1 januari 2024 “nadeelcompensatie” genoemd in de nieuwe “Omgevingswet”). Daarom is het essentieel dat de redenen voor dat opwaarderen absoluut solide zijn en gebaseerd zijn op een grondige analyse van huidige en toekomstige verkeerspatronen, consequenties voor omwonenden, gevolgen voor verkeersveiligheid en groene omgeving etc. Met die informatie is het dan zaak om d.m.v. inspraak en overleg de omwonenden te overtuigen van de redelijkheid en zelfs noodzaak van de opwaardering. ii. Het is belangrijk dat de weg pas feitelijk ingedeeld wordt in zijn nieuwe categorie als alle noodzakelijke aanpassingen uitgevoerd zijn. Navigatiesoftware zal immers meer verkeer, en vooral meer zwaar verkeer over de opgewaardeerde weg sturen zodra zijn nieuwe categorie is gepubliceerd, en dus mogelijk voordat de noodzakelijke aanpassingen klaar zijn. 2. Specifieke aspecten van het voorgestelde categoriseringsplan a. De gemeente Wassenaar heeft een “wegencategoriseringsplan” laten maken door RHK.	Wij vinden het van belang dat de vormgeving van de weg past bij de functie en toegestane snelheid op de weg. Als alleen een bord wordt geplaatst met een lagere snelheid, dan herkennen weggebruikers niet welk gedrag van hen verwacht wordt. Om te zorgen voor herkenbaar ingerichte wegen worden ook landelijke ontwikkelingen rond GOW30 gevolgd. Voor de handhaving is het namelijk belangrijk dat wegprofielen overeenkomen met de richtlijnen vanuit het CROW. Bij een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Dit kunnen volgens de handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 zowel voldoende brede fietsstroken zijn als reeds aanwezige vrij liggende fietspaden. Wij streven ernaar zo veel mogelijk vrij liggende fietspaden in de huidige vorm te laten. Binnen het wegencategoriseringsplan worden geen wegen opgewaardeerd. Wel wordt functie, vorm en gebruik met elkaar in overeenstemming gebracht door de weg opnieuw te categoriseren. Bij de uitwerking van een nieuwe inrichting voor de wegen zal onderzocht worden wat de meest passende inrichting is waarmee huidige knelpunten opgelost kunnen worden, voldaan wordt aan de inrichtingskenmerken en welke impact op groen dit heeft.	

	b. Dit moment is opvallend omdat er behoorlijk wat onzekerheden zijn m.b.t. de verkeersbelasting op het Wassenaarse wegennet: i. De Rijnland route wordt in 2024 geopend ii. De komende jaren wordt er een geheel nieuwe stadwijk van 6500 huizen gebouwd: er is wel beloofd dat het bijbehorende doorgaande verkeer niet Wassenaar zal belasten, maar dat is uiterst onzeker. iii. Er is nu (te) veel sluipverkeer door Wassenaar, en het beleid van de gemeente is om dat te beperken. De wethouder zegt hiervoor op vrij korte termijn goede mogelijkheden te zien, bijvoorbeeld middels een doseerinstallatie, en medewerking van de provincie m.b.t. het beheersen van het verkeer op de Katwijkseweg. Dat betekent dat de toekomstige verkeersbelasting nogal onzeker is. De gevolgen van de bouw van de nieuwe stadswijk zullen voorlopig nog uitblijven, maar in de loop van 2024 zullen de gevolgen van het openen van de Rijnland route en de maatregelen tegen het sluipverkeer duidelijk worden. Voor de meeste woonstraten maakt dat weinig verschil, maar voor een paar specifieke wegen is dat cruciaal, dus waarom niet even wachten met het categoriseren van die wegen? c. Opvallend is dat in de opdracht aan RHK wel het streven vermeld wordt om op meer wegen een maximum snelheid van 30 km/u in te voeren maar het verkeersbeleid van de gemeente (“sluipverkeer terugdringen”) niet vermeld wordt. Waarom niet? d. Het is ook opvallend dat RHK niet de door CROW ontwikkelde procedure voor het toekennen van CROW categorieën van wegen heeft gevolgd, maar een eigen procedure heeft gebruikt die een belangrijke, maar niet veel tijd kostende eerste stap weglaat. Waarom? Die eerste stap is voor bijna alle wegen niet relevant , maar voor een paar wegen cruciaal! e. Voor verreweg de meeste woonstraten betekent dit alleen maar een nieuwe naam voor essentieel dezelfde categorie. Maar voor een aantal doorgaande wegen woedt er nu een discussie of die wegen in plaats van in een 50 km/u categorie voortaan moeten worden ingedeeld in een 30 km/u categorie. Dat is in feite een kwestie die vóór het maken van het categoriseringsplan al beslist had moeten zijn en in het gemeentebeleid en in de opdracht aan RHK opgenomen. f. Maar de betreffende wethouder heeft gesteld dat er eigenlijk geen wijzigingen dat categorisingsplan mogelijk zijn, omdat elke wijziging “het hele kaartenhuis kan doen instorten”. Dat is natuurlijk onzin, en waarschijnlijk vooral gezegd om wijzigingen zoveel mogelijk te voorkomen. In de loop der jaren heeft het verkeer een patroon ontwikkeld door het netwerk van straten en wegen, en als een straat of weg veranderd wordt ontwikkelt zich vanzelf een nieuw verkeerspatroon. Als er iets verandert in een woonstraat zijn de veranderingen in het verkeerspatroon waarschijnlijk niet eens merkbaar, bij veranderingen in een doorgaande hoofdweg moeten de veranderingen in het verkeerspatroon wel goed doorgerekend worden. g. Het is opvallend dat het categoriseringsplan ter goedkeuring is voorgelegd aan de gemeenteraad zonder dat er overleg is geweest met belanghebbenden, en zonder dat er ook maar gekeken is naar de consequenties in termen van kosten, milieu, gevolgen voor omwonenden etc. De gemeenteraad wordt daarom in feite gevraagd een blanco cheque te tekenen. Voor zover bekend komt er voor het “burgerberaad” niet meer concrete informatie beschikbaar. 3. Twee specifieke wegen eruit gelicht a. De Schouwweg is buiten het categoriseringsplan gehouden, naar zeggen omdat er heel oude beloften waren gedaan aan de omwonenden, en ook door goed georganiseerde druk van die omwonenden. Los van alle andere (verkeerskundige) overwegingen is helemaal apart van het categorisingsplan besloten dat de Schouwweg de categorie ETW30 krijgt.	In het Verkeersonderzoek Wassenaar dat is uitgevoerd door RHDHV is geconstateerd dat de komst van de Rijnlandroute een verlichting biedt van de verkeersdruk in Wassenaar en op de N44. Dit zorgt voor en verschuiving van verkeer vanuit Wassenaar naar de N44 waardoor de druk op Wassenaarse wegen afneemt. Voor het categoriseren van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld. Aan de hand van dit afwegingskader (opgesteld vanuit het afwegingskader van de CROW en aangescherpt naar de Wassenaarse situatie) is bij de verschillende wegen gekeken naar het netwerk waar deze inzit. Het verlagen van de snelheid kan namelijk impact hebben op de wettelijke aanrijtijden van de hulpdiensten en de rijtijden van het OV (welke weer impact heeft op de personele inzet). Met deze afwegingen is er gekeken om zo veel mogelijk wegen zo te categoriseren zodat de veiligheid en leefbaarheid in Wassenaar vergroot wordt. De mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze, de beantwoording ervan en het Burgerberaad laten naar ons idee zien dat heroverwegingen en aanpassingen als gevolg van participatie tot de mogelijkheden behoort.	

	i. Het zal duidelijk zijn dat als men een optimaal verkeerspatroon wil krijgen je meer patronen moet doorrekenen waaruit dan blijkt welke rol elke weg in dat verkeerspatroon vervult. De verkeersbelasting van het Wassenaarse wegennet is echt wel zodanig veranderd dat heel oude toezeggingen niet (meer) zonder meer verdedigbaar zijn, zeker omdat er verkeerskundig kruisverbanden zijn tussen de Schouwweg, de Jagerslaan en de Prinsenweg. ii. Daarnaast is aangekondigd dat het huidige vrij liggende fietspad verwijderd wordt en vervangen door fietsstroken op de weg zelf. Behalve dat dit veel geld kost en mogelijk problemen oplevert met sommige particuliere eigenaren van die strook resulteert dat in grotere onveiligheid voor de fietsers, veelal jonge scholieren. Gevraagd naar de reden waarom bevestigde een inspreekster van de Schouwweg dat de omwonenden dit nodig vinden om ervoor te zorgen dat het verkeer zich zou houden aan de 30 km/u snelheid. Dit is natuurlijk schandalig, veiligheid van fietsers (veel kinderen) opofferen (en veel geld) om omdat je een lagere snelheid in je straat wilt afdwingen! Ook het CROW zelf waarschuwt dat er nog weinig ervaring is met het gekozen wegprofiel gezien de grote en snelle veranderingen van het “fietsverkeer”. b. De Jagerslaan i. De Jagerslaan bestaat uit drie secties, noord met woningen aan de weg, middensectie grenzend aan een natuurgebied, en zuidsectie als een vrij smalle weg omzoomd door prachtige oude bomen en groen. ii. Het merendeel van het verkeer op de Jagerslaan bestaat uit sluipverkeer: in de ochtendspits richting zuid, in de namiddag richting noord. De smalle Jagerslaan zuid is een flessenhals en vereist voorzichtigheid en beperkte snelheid, maar niet zodanig dat er lange files ontstaan. iii. De toekomstige ontwikkeling van het verkeer op de Jagerslaan is heel onzeker door het gemeentebeleid om sluipverkeer tegen te gaan, de opening van de Rijnland route Daarom is de verwachting dat op korte termijn het verkeer eerder zal afnemen dan toenemen. Daarom rijst de vraag waarom men nu de Jagerslaan wil opwaarderen tot een GOW30 categorie. Alleen al deze opwaardering zal ertoe leiden dat navigatiesoftware meer verkeer, en vooral meer zwaar verkeer over de Jagerslaan zal sturen. iv. Als de Jagerslaan als GOW30 wordt gecategoriseerd zou de Jagerslaan zuid volgens het CROW moeten worden aangepast. Dat zou een markant dorpsgezicht vernietigen, en grote gevolgen hebben voor de omwonenden, de veiligheid van het fietsverkeer, het milieu (meer dan honderd oude boom te kappen etc.), etc. Bovendien moeten de Jagerslaan midden en noord dan ook vrij rigoureus aangepast worden omdat daar dan natuurlijk het huidige tweerichtings fietspad vervangen moet worden door een fietspad of fietsstrook aan beide zijden. Er is even gesuggereerd om de Jagerslaan wel als GOW30 te categoriseren, maar niet de door CROW daarvoor aanbevolen aanpassingen uit te voeren, maar dat is natuurlijk onzinnig: waarom zou je meer verkeer naar de Jagerslaan dirigeren die dan later de aanpassingen alsnog nodig maken? (Misschien is het politiek gezien een dergelijk tweetraps beslissingsproces wel gemakkelijker te verkopen…) v. Zoals eerder gemeld heeft RHK de eerste stap van de standaardprocedure van CROW overgeslagen. Het CROW beschouwt een dubbelfunctie van zowel woonstraat als doorgaande weg als ongewenst als die weg daar niet voor is ingericht.In die eerste stap beveelt het CRO aan om die functies dan te splitsen door waar mogelijk het doorgaande verkeer om te leiden via wegen die daar wel voor zijn ingericht. Dat is bij de Jagerslaan dus goed mogelijk omdat het traject Storm-Jagerslaan begint en eindigt bij doorgaande wegen. vi. Bij de voorgestelde categorisering van de Jagerslaan zijn zoveel vragen en punten van kritiek te plaatsen (gemeentebeleid, verkeersbelasting, inventarisatie van kosten en	Bij het opstellen van dit wegencategoriseringsplan is geen verdere bewonersparticipatie voorafgaand geweest. Wel is gesproken met organisaties zoals de Fietsersbond, hulpdiensten en de openbaar vervoersdiensten (Arriva en EBS). Verder is gebruik gemaakt van de informatie die is opgehaald tijdens de participatie van het realisatieplan en alle overige informatie die afgelopen jaren is gedeeld door de verschillende buurtverenigingen met de gemeente. Tot slot heeft onlangs het Burgerberaad plaats gevonden en zal ook deze input door het college en raad worden meegenomen in de besluitvorming. In het Verkeersplan 2016 is de Schouwweg reeds gecategoriseerd als ETW30. Uit de analyse voorafgaand aan het Wegencategoriseringsplan is gebleken dat de functie van de ETW30-wegen passend is, maar bleek ook dat de inrichting nog niet altijd voldoet aan de inrichtingskenmerken. Daarom wordt de Schouwweg in 2024 heringericht. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	

	consequenties, aantasting van dorpsgezicht, overleg met aanwonenden, procedure) dat de vraag opkomt of dit wel toeval is of dat er hier sprake is van een ander (nog) niet publiek uitgesproken doel, zoals bijvoorbeeld het vormen van een ringweg. 4. Aanbevelingen a. Aanbevolen wordt om het wegencategoriseringsplan te accepteren voor alle wegen die in essentieel dezelfde categorie blijven en niet aangepast hoeven te worden. Voor die wegen die opgewaardeerd worden en/of aangepast moeten worden op basis van dit categoriseringsplan wordt de categorisering per weg nader bekeken in termen van: i. Is de verkeersbelasting incl. de effecten van de Rijnlandroute en de maatregelen tot beperking van het sluipverkeer echt duidelijk? ii. Is de juiste CROW procedure gevolgd iii. Is er een goede inventarisatie gemaakt van de consequenties in termen van kosten, het milieu/groen, gevolgen voor de omwonenden en veiligheid iv. Wanneer zouden de betreffende werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden bijvoorbeeld in verband met het regulier onderhoud? v. Is m.b.t. al deze aspecten goed overleg gevoerd met de aanwonenden? b. De verwachting is dat met dergelijke objectieve informatie de categorisering incl. de aanpassing van deze wegen goed te verdedigen zal zijn. Pas na voltooiing van de benodigde werkzaamheden wordt dan de beoogde categorie feitelijk aan iedere weg toegekend.	Op het moment dat de wegen die anders ingericht moeten worden in aanmerking komen voor groot onderhoud kan een nieuw ontwerp (indien nodig) worden uitgewerkt door de gemeente. Vervolgens zouden de werkzaamheden kunnen starten.	

38	uit te voeren, maar dat is natuurlijk onzinnig: waarom zou je meer verkeer naar de Jagerslaan dirigeren die dan later de aanpassingen alsnog nodig maken? (Misschien is het politiek gezien een dergelijk tweetraps beslissingsproces wel gemakkelijker te verkopen…) v. Zoals eerder gemeld heeft RHK de eerste stap van de standaardprocedure van CROW overgeslagen. Het CROW beschouwt een dubbelfunctie van zowel woonstraat als doorgaande weg als ongewenst als die weg daar niet voor is ingericht.In die eerste stap beveelt het CRO aan om die functies dan te splitsen door waar mogelijk het doorgaande verkeer om te leiden via wegen die daar wel voor zijn ingericht. Dat is bij de Jagerslaan dus goed mogelijk omdat het traject Storm-Jagerslaan begint en eindigt bij doorgaande wegen. vi. Bij de voorgestelde categorisering van de Jagerslaan zijn zoveel vragen en punten van kritiek te plaatsen (gemeentebeleid, verkeersbelasting, inventarisatie van kosten en consequenties, aantasting van dorpsgezicht, overleg met aanwonenden, procedure) dat de vraag opkomt of dit wel toeval is of dat er hier sprake is van een ander (nog) niet publiek uitgesproken doel, zoals bijvoorbeeld het vormen van een ringweg. 4. Aanbevelingen a. Aanbevolen wordt om het wegencategoriseringsplan te accepteren voor alle wegen die in essentieel dezelfde categorie blijven en niet aangepast hoeven te worden. Voor die wegen die opgewaardeerd worden en/of aangepast moeten worden op basis van dit categoriseringsplan wordt de categorisering per weg nader bekeken in termen van: i. Is de verkeersbelasting incl. de effecten van de Rijnlandroute en de maatregelen tot beperking van het sluipverkeer echt duidelijk? ii. Is de juiste CROW procedure gevolgd iii. Is er een goede inventarisatie gemaakt van de consequenties in termen van kosten, het milieu/groen, gevolgen voor de omwonenden en veiligheid iv. Wanneer zouden de betreffende werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden bijvoorbeeld in verband met het regulier onderhoud? v. Is m.b.t. al deze aspecten goed overleg gevoerd met de aanwonenden? b. De verwachting is dat met dergelijke objectieve informatie de categorisering incl. de aanpassing van deze wegen goed te verdedigen zal zijn. Pas na voltooiing van de benodigde werkzaamheden wordt dan de beoogde categorie feitelijk aan iedere weg toegekend.	De gemeente Wassenaar monitort op dit moment de verkeersafwikkeling als gevolg van de opening van de Rijnlandroute. Dat onderzoek is daarmee geen kader voor dit wegencategoriseringsplan. Voor de bepaling van de categorisering van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld, dat past bij de beleidsdoelstellingen van Wassenaar voor mobiliteit. Met het afwegingskader is gekeken hoe de veiligheid en leefbaarheid goed op elkaar worden afgestemd terwijl de bereikbaarheid van Wassenaar op orde blijft. Hierbij is dus integraal naar die opgave gekeken. Zo zijn de (verkeers)netwerken in kaart gebracht evenals de verkeersstromen en de aanrijroutes zijn van hulpdiensten en/of het openbaar vervoer.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
38	Hierbij onze kijk op het voorliggende wegencategoriseringsplan van de gemeente Wassenaar. Graag zouden we betrokken willen worden bij het nader toelichten van onze adviezen tijdens de periode van het Burger Beraad later dit jaar. Wij zijn van mening dat wij als stichting juist onafhankelijk staan van de individuele buurten, hoewel we uiteraard veel contact onderhouden met buurten. Vooral de buurten die aan een drukke weg gelegen zijn. Wij zien ook nieuwe initiatieven die steeds meer aandacht hebben voor het behoud van cultuurhistorie en de kenmerken en waarden die Wassenaar zo uniek en bijzonder maakt. Dergelijke initiatieven worden van harte aangemoedigd en denken we graag mee met de gemeente. De [redacted] dient hierbij een zienswijze in op het voorgestelde wegencategoriseringsplan, zoals thans ter inzage ligt. [redacted] **uitgangspunten**		



Uitgangspunten bij deze schets:
Punt 1: de hoofdroute voor het verkeer tussen Amsterdam en Den Haag is de A4
Punt 2: de alternatieve route is de A44 – N44
Punt 3: de routes over de provinciale wegen zoals de N447, N441 en de N206 zijn bedoeld voor regionaal verkeer. Voor de N447 is dat tussen Leiden – Voorschoten – Leidschendam
Punt 4: regionaal verkeer uit de Bollenstreek moet gebruik maken van de provinciale wegen en/of de A-wegen, vandaar de aanleg en openstelling binnenkort van de Rijnlandroute.
Punt 5: voornamelijk bestemmingsverkeer zou door Wassenaar moeten rijden.

Wegencategorisering
Ons uitgangspunt: De Wegbeheerder (de gemeente) kijkt niet alleen naar de lokale situatie, maar ook naar de regionale verkeerssituatie zoals hierboven geschetst. Over welke wegen moet het regionale en interregionale verkeer afgehandeld worden? Hoe wordt het lokale verkeer op een veilige wijze door de gemeente geleid? Is sluipverkeer te ontmoedigen?
De wegbeheerder heeft als taak om de verkeersstromen goed te faciliteren door haar gemeente, de wegencategorisering is daarbij een belangrijk instrument. Om tot een juiste categorisering te komen, dient zij rekening houden met de CROW richtlijnen. Deze nationale richtlijnen worden door elke wegbeheerder (gemeente) toegepast op haar eigen wegennet. Bijzonder is vast te stellen dat de gemeente Wassenaar de kernwaarde bereikbaarheid een hogere prioriteit geeft dan leefbaarheid. De gebruikelijke volgorde voor het vaststellen van de categorisering is 1. veiligheid, 2. leefbaarheid en als derde bereikbaarheid. Onze gemeente wijkt hier af en dat heeft bij het categoriseren verstrekkende gevolgen.
Na het vaststellen van de uitgangspunten, kan de gemeente volgens de CROW richtlijnen alle wegen een classificatie geven. Binnen de bebouwde kom zijn dat de classificaties: GOW 50, GOW30 of ETW30.
Het vaststellen van de uitgangspunten zoals hierboven beschreven, levert direct een besluitvorming op hoe de gemeente binnen haar gebied verkeersstromen van buiten wenst te accommoderen. Zodra bereikbaarheid als kernwaarde belangrijker dan leefbaarheid wordt, zal een gemeente eerder genegen zijn ‘ongewenst verkeer’ te

Het is afhankelijk van de beleidsambities welke kernwaarde welke prioriteit krijgt. In het afweegschema staat bereikbaarheid bovenaan om te zorgen dat netwerken voor verschillende doelgroepen (zoals openbaar vervoer, hulpdiensten en vrachtverkeer) goed kunnen blijven functioneren. Maar als de veiligheid op een weg niet voldoet, wordt volgens het afweegschema wel gekeken welke aanpassingen noodzakelijk zijn.

Voor de bepaling van de categorisering van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader gebruikt, dat mede gebaseerd is op het afwegingskader van het CROW om te beoordelen of GOW30 een passende inrichting is voor een weg.

	faciliteren binnen de gemeentegrenzen. Hetgeen als gevolg kan hebben dat je bestaande wegen moet aanpassen, verbreden. De leefbaarheid en aandacht voor de inwoner komt hiermee direct sterk onder druk. Zeker zodra wegverbreding niet alleen gepaard gaat met een aanzuigend effect op ongewenst verkeer, maar ook met bomenkap. Bij het huidige plan wegencategorisering zijn er van de 27 beoordeelde wegen door de gemeente met haar adviseur RHK 15 wijkontsluitingswegen (deze categorie komt bij de nieuwe CROW richtlijnen te vervallen) omgezet. Daarvan zijn er 14 gebiedsontsluitingswegen (GOW) geworden, ofwel 'doorgaande wegen'. 1 weg is Erftoegangsweg 30 en van de 14 GOW's zijn er 9 GOW30 en 5 GOW50. Van de 12 wegen die al GOW50 nu zijn, zijn ze allen GOW 50 gebleven. Het is duidelijk dat met dit voorliggend plan Wassenaar heeft gekozen om bereikbaarheid op de eerste plaats te zetten, ten koste van veiligheid en bereikbaarheid. Hoe zou het wegencategoriseringsplan er dan wel uit moeten zien?		
	Ons eerste advies : Pas de visie aan naar veiligheid en leefbaarheid op de eerste plaats, dan pas bereikbaarheid. Daarbij nog een belangrijke aantekening. Zodra ongewenst verkeer niet meer door Wassenaar stroomt, zal de bereikbaarheid voor verkeer dat wel bestemming Wassenaar heeft en voor haar eigen inwoners die aan het verkeer deelnemen, een stuk plezieriger worden. Een visie met prioriteit veiligheid en leefbaarheid boven bereikbaarheid, hetgeen het behoud van het groene karakter van ons dorp ook nog eens waarborgt, moet regionaal continue worden duidelijk gemaakt.	Bij het opstellen van het wegencategoriseringsplan is rekening gehouden met gewenste routes voor diverse modaliteiten. Zo zijn de hoofdwegen bepaald en is gekken naar de haalbaarheid van de diverse wegencategorisering.	
	Ons tweede advies : Neem en adviseer ook regionaal maatregelen waarbij de impact zal zijn dat ongewenst verkeer ontmoedigd wordt door onze gemeente te rijden. Dat kan al door het weren aan de grenzen van de gemeente, maar er kunnen in de regio ook al maatregelen worden getroffen, waardoor ongewenst verkeer blijft op de provinciale en rijkswegen (zie plaatje). De gemeente is in diverse regionale verkeersgremia betrokken en moet heel duidelijk haar stem laten horen daar ten aanzien van haar visie op ongewenst cq sluipverkeer. Hoe kan men dit bereiken? Het niet meer willen faciliteren van dit ongewenst verkeer levert direct extra druk op in de regio (MRDH, Holland Rijnland, gemeente Katwijk) en nationaal (het ministerie van Verkeer) om deze problemen daar op te lossen waar het hoort. Enkele voorbeelden: • Allereerst moet er ruimte komen op de A44 en N44. Bij het knooppunt Burgerveen (splitsing A4/A44) moet de voorkeursroute voor doorgaand verkeer voor Den Haag de A4 worden, door bv de A44 vanaf Burgerveen de max snelheid te verlagen naar 80 km (of 70 km?). Ook de reden dat te veel verkeer de A44 kiest boven de A4 moet onderzocht en aangepakt worden. • We geven de suggestie de A44 vanaf Warmond of Leiden (richting Den Haag) af te waarderen naar 70 km. Dit ontmoedigt verkeer vanuit Burgerveen waardoor verkeer uit de Bollenstreek en Katwijk eerder kiest om via de N44 naar Den Haag te rijden of te kiezen voor de Rijnlandroute. Zodra de automobilist begrijpt dat een route over de N44 sneller is dan door Wassenaar, zal de stroom van sluipverkeer afnemen. • De N44 zelf zou bij het Rozenplein een ongelijkvloerse kruising moeten krijgen die tot voorbij de Lange Kerkdam wordt uitgevoerd. Vervolgens zal eveneens verderop bij de aansluiting naar de Sijtwende tunnel en Landscheidingsweg een betere afvloeiing van verkeer moeten worden geconstrueerd. Een ongelijkvloerse kruising daar lijkt een goede optie en kan onderzocht worden. De MRDH heeft al eerder door Arcadis	In het wegencategoriseringsplan is integraal gekeken naar de wegen die in beheer zijn van de gemeente Wassenaar. De gemeente is geen wegbeheerder van de N-wegen bij Wassenaar, daarom gaat de gemeente niet over bijvoorbeeld de toegestane snelheid op deze weg. RHDHV heeft eerder een verkeersonderzoek gedaan voor de gemeente Wassenaar. Uit dit onderzoek is gebleken dat met de komst van de Rijnlandroute het sluipverkeer zal afnemen door Wassenaar heen.	

	(december 2021) een N44 onderzoek laten uitvoeren. Arcadis zou een nader onderzoek kunnen uitvoeren. • De N441 van Katwijk naar Wassenaar dient ook afgewaardeerd te worden naar 50 km/uur. Zodra de N441 in de buurt van Wassenaar geen provinciale weg meer is, kan de gemeente op deze weg ook snelheidsbeperkende maatregelen invoeren. Ons derde advies: De wegen binnen de gemeente Wassenaar zouden in principe 30 km per uur moeten zijn in lijn met de landelijke tendens. Dit levert uiteraard tegelijk met onze eerdere adviezen een ontmoediging op voor sluipverkeer om door Wassenaar te rijden, en tegelijk levert het de uitwerking van advies 1 ten aanzien van prioriteit op veiligheid en leefbaarheid voor haar inwoners. Hoe in te voeren? • Wegen onderdeel van het hoofdwegennet Wassenaar mét OV, kunnen géén ETW30 worden. • Gezien de ligging en de connectie van Wassenaar Zuid met het centrum van Wassenaar zouden De Wittenburgerweg, de Groot Haesebroekseweg, **GOW50** kunnen worden. • De Van Zuylen van Nijeveltstraat, Deijlerweg, Rozenweg, Lange Kerkdam, Prinsenweg, Backershagenlaan, Papegaaienlaan zouden **GOW30** moeten worden om de uniformiteit van snelheden in Wassenaar kracht bij te zetten en doorgaand verkeer te ontmoedigen. • De Katwijkseweg vanaf de kruising met de Storm tot aan de rotonde bij de Klip zou naar **GOW30** afgewaardeerd moeten worden, aangezien deze weg te smal is om 2 brede voertuigen veilig langs elkaar te laten rijden (dit deel heet niet voor niets het bomenlaantje). • Om sluipverkeer verder te ontmoedigen moet de Storm van ’s-Gravesandeweg en de Jagerslaan in zijn geheel een **ETW30** worden, waarbij snelheidsbeperking met name op de Jagerslaan ter hoogte van natuurgebied de Hertenkamp afgedwongen moet worden met slingerremmers en obstakels, zodat verkeer om beurten op elkaar moet wachten. De snelheid van 30 wordt daardoor realistisch op dit deel, waar doorgaans erg hard wordt gereden. • Voor de Jagerslaan is ons advies geen fietsers op de rijbaan te faciliteren, daar deze weg onvoldoende is verlicht en de gemeente geen snelheids- handhaving garandeert. Gezien het feit dat de Jagerslaan voor het bestemmingsverkeer komende uit Wassenaar Zuid een belangrijke verbinding is, zal deze weg relatief veel autoverkeer blijven houden, waardoor fietsers erg kwetsbaar worden als zij ook van de rijbaan gebruik moeten maken.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. In de wegencategorisering is rekening gehouden met het doorstromen van het openbaar vervoer. Daardoor zijn de wegen die gebruikt worden door het openbaar vervoer niet geclassificeerd als ETW30. U geeft in uw zienswijze aan dat de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg een GOW50 kunnen worden. Dit voorstel staat ook opgenomen in het wegencategoriseringsplan. De hoofdfunctie van de Van Zuylen van Nijeveltstraat en de Papegaaienlaan is ontsluiten. Over deze wegen gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtverkeer en fietsers. De wegen hebben momenteel een geschikt profiel voor een GOW50 weg volgens de CROW-richtlijnen. Hierom is gekozen deze weg te classificeren als GOW50. De huidige inrichting van de Deijlerweg voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de rijrichtingen zijn gescheiden en de oversteken voor fietsers en voetgangers zijn geconcentreerd. Daarom is de Deijlerweg gecategoriseerd als GOW50. Gezien de belangrijke verkeersfunctie die de Rozenweg heeft en het ontbreken van een hoge concentratie leefbaarheid is ervoor gekozen om deze weg te categoriseren als GOW50. De Lange Kerkdam, Prinsenweg en Backershagenlaan hebben binnen het verkeersnetwerk belangrijke functies om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee hebben deze straten een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50 (m.u.v. de Prinsenweg): er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd. Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering. Langs de Katwijkseweg zijn geen woningen of voorzieningen aanwezig die een verblijfsfunctie hebben. Dergelijke voorzieningen zijn wenselijk om een weg	

		geloofwaardig als GOW30 in te kunnen richten. Gezien het ontbreken van een verblijfsfunctie, de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad en de hoeveelheid verkeer op de weg is de functie van GOW50 het meest passend voor de Katwijkseweg. De Storm van 's-Gravesandeweg noord is onderdeel van de route om Duinrell te ontsluiten. Daarom rijdt er ook een bus via het noordelijkste deel van de straat. Door de aanwezigheid van de bus en de functie in het ontsluiten van Duinrell past de functie van erftoegangsweg niet bij deze weg. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30.	
39	Graag reageer ik op het ontwerp-wegencategoriseringsplan, vrijgegeven voor inspraak. Ik ben een bewoner van Wassenaar-midden sinds meer dan 25 jaar. Dagelijks die ik het woon/werk verkeer en binnen verplaatsing binnen het dorp vrijwel uitsluitend per fiets. Goed voor mijzelf, voor de omgeving en voor het milieu. Ik ben dan ook zeer goed op de hoogte van de problemen waar Wassenaar op het gebied van verkeer mee te maken heeft, m.n. ook met betrekking tot fietsveiligheid en fietscomfort. Ik verbaas me al jaren hoe het gemeentebestuur omgaat met de verkeersdruk in dit dorp. Wassenaar is een (uniek) woondorp en heeft verder alleen zeer belangrijke regionale recreatieve functies door de groene omgeving met parken (die helaas nog doorkruist wordt door de N44), duinen en weilanden. Wassenaar ligt echter tussen twee grote randstedelijke gebieden: de snel groeiende bollenstreek en Leiden en de regio Den Haag. Een groene oase die in werkelijkheid is verworden tot een groene facade. De belangen zijn duidelijk; Veilig verkeer voor de bewoners van Wassenaar maar ook voor de (duurzame) recreanten. Met het oog op gezondheid van de bewoners moet wandelen en fietsen worden gefaciliteerd in een schone, veilige en groene omgeving.		Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Dat is primair gezondheid preventiebeleid waar onze (lokale) overheid zich maximaal voor dient in te zetten. Er zal een enorme druk blijven op het verkeer in Wassenaar door de drang tot verplaatsing tussen Den Haag en bollenstreek/Leiden per auto. Ook indien de nieuwe Rijnlandroute eindelijk wordt geopend. Huidige Doelstelling in het wegencategoriseringsplan: 1.1 Om de veiligheid te vergroten 30 km/uur de norm. Echter om de veiligheid te vergroten dient vooral het overvloedig en onnodig sluipverkeer volledig te worden geweerd. Immers dit verkeer heeft per definitie geen enkele relatie met Wassenaar en vergroot in hoge mate de onveiligheid van met name langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Dit sluipverkeer behoort slechts thuis op de N44. 1.2 Het huidige wegencategoriseringsplan geeft inzicht in de functie en snelheid van de diverse wegen in Wassenaar. Dit plan geeft geen enkel inzicht in de werkelijke functie en de in de praktijk gereden snelheden: • WOG 50 wegen zullen zonder verdere inrichtingsmaatregelen zeer veel sluipverkeer blijven aantrekken, met snelheden die vaak de 50 km/uur te boven gaan. • Op WOG 30 wegen is het een illusie om te denken dat het sluipverkeer afneemt indien zij verbreed worden t.o.v. de huidige situatie en de politie op voorhand laat weten geen enkele snelheidscontrole te zullen uitvoeren. De fietsers, die deze categorie wegen gaan delen met het sluipverkeer, en de natuur die moet wijken voor asfalt zullen hier de dupe van zijn. Er zullen bijna zeker (dodelijke) slachtoffers gaan vallen. Het wegencategoriseringsplan dient andere doelstellingen te krijgen: 1/ Hoe kan het wegennet in Wassenaar veiliger worden door het sluipverkeer te laten verdwijnen op de 3 assen: 3e baan N44 vanuit Katwijk: Kokshoornlaan-van Cranenburglaan- van Duivenvoordenlaan-Prinsenweg- Backershagenlaan-Rust en Vreugd of Groot Haesebroekse weg. 3e baan N44 vanuit Leiden: Parallelbaan west-Ammonslaantje-Deijlerweg-Prinsenweg-Backershagenlaan-Rust en Vreugd of Groot Haesebroekse weg. 4e baan N44: Katwijkseweg-Storm van ’s Gravesande weg-Jagerslaan-Groot Haesebroekseweg. 2/ Hoe kan het wegennet in Wassenaar bijdragen aan milieuvriendelijk en duurzaam en vooral ook veilig transport tussen de bollenstreek en de regio Den Haag en zorgen voor het waarmaken van haar recreatieve functies?	De gemeente Wassenaar monitort op dit moment de verkeersafwikkeling als gevolg van de opening van de Rijnlandroute. Dat onderzoek is daarmee geen kader voor dit wegencategoriseringsplan. Voor de bepaling van de categorisering van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld, dat past bij de beleidsdoelstellingen van Wassenaar voor mobiliteit. Met het afwegingskader is gekeken hoe de veiligheid en leefbaarheid goed op elkaar worden afgestemd terwijl de bereikbaarheid van Wassenaar op orde blijft. Hierbij is dus integraal naar die opgave gekeken. Zo zijn de (verkeers)netwerken in kaart gebracht evenals de verkeersstromen en de aanrijroutes zijn van hulpdiensten en/of het openbaar vervoer. Met dit wegencategoriseringsplan zijn verschillende wegen in de gemeente Wassenaar opnieuw beoordeeld in verschillende wegcategorieën. Hierbij is het van belang dat de weg volgens de CROW-richtlijnen wordt ingericht. Dit is namelijk voor de politie een eis om de snelheid te kunnen handhaven. Het inrichtingsprofiel van GOW30 moet nog landelijk vastgesteld worden. Bij het nemen van snelheid remmende maatregelen zal zo veel als mogelijk rekening worden gehouden met het comfort voor fietsers. De exacte manier van handhaving van de snelheid in Wassenaar is geen kader in dit wegencategoriseringsplan, maar onderdeel van het handhavingsbeleid. Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer.	

	• Al het doorgaande autoverkeer alleen over de N44. • Verbeteren van de (snel)fietsverbindingen via bovengenoemde assen ipv het auto-sluipverkeer. • De Via 44 niet direct langs de N44 omdat het zeer ongezond is voor deze sportieve fietsers om de sterk vervuilde lucht hier diep in te ademen. • Verbeteren van de (uitsluitend elektrische) OV verbindingen over de bovengenoemde assen maar wel met 30 km/uur. Voorwaarde; al het huidige en toekomstige auto sluipverkeer (enorme groei woningbouw Valkenburg en bollenstreek) komt Wassenaar niet meer in. Eenvoudig te nemen maatregelen: In het verleden zijn in Wassenaar dorp bijna alle verkeerslichten op belangrijke kruispunten vervangen door rotondes. Daardoor kun je ons dorp over bovengenoemde assen vrijwel zonder stoplichten doorkomen. Bovendien heeft het sluipverkeer dat altijd de grootste stroom vormt altijd voorrang op de andere gebruikers van de rotondes. De doorstroming over de assen is dus bijna altijd sneller dan de route via de N44 met maar liefst 4 stoplichten en bijbehorende files. Zelfs bij (echt) 30 km/uur zal de route via stoplichtvrij Wassenaar, juist in de spits, vaak sneller zijn. Om de sluiproutes definitief onaantrekkelijk te maken voor autoverkeer zal men dus forse maatregelen moeten nemen in en rond Wassenaar. Alleen het herbenoemen van wegencategorieen is niet voldoende, zeker niet als vervolgens de snelheden die daarbij horen niet kunnen worden gehandhaafd. 1/ Sluipverkeer beperkende maatregelen bij de ingang van de assen: Noord-Zuid: 4e baan N44 vanuit Katwijk: • Handhaven instroombeperking stoplicht op de Katwijkseweg, hoek Storm. • Een extra stoplicht met instroombeperking in plaats van rotonde Kokshoorn op de Katwijkse weg. Alternatief; instroombeperkend stoplicht op Kokshoornlaan voor de Oostdorperweg. 3e baan N44 vanuit Leiden: • Afsluiten van het stukje Ammonslaan tussen parallelweg west en Via 44 fietspad en dit stukje weg alleen openstellen voor de bus. • Alternatief; afsluiten parallelweg ter hoogte van Maaldrift en alleen bus doorlaten. En nieuwe op/afrit ter hoogte van Maaldrift voor regio Leiden Zuid en Maaldrift en het mobilisatie terrein dat weer volop verkeer zal gaan aantrekken. Zuid-Noord:		

	Voor Zuid-Noord: stoplicht met instroombeperking Wittenburgerweg, van Oudermeulenlaan en Houtlaan in de avondspits. Handhaven snelheid op Wittenburgerweg. 2/ alle 50km/uur wegen dienen te worden omgezet in 30 km/uur wegen: • Vrachtverkeer rijdt nu al geen 50 km/uur op de wegen in Wassenaar door hun omvang op de nauwe, gelukkig vaak nog groene lanen. • De hulpdiensten hebben geen bezwaar mits de drempels niet al te hoog, er stoplichten zijn waarbij ze voor hen op groen gaan en er niet te veel voorrangsituaties zijn op de 3 assen. • De buslijnen leveren in theorie iets in tijd in maar vooral in de spits zullen ze door ontbrekend sluipverkeer erop vooruit kunnen gaan. En wellicht zijn er ook kansen voor gebruik van de Jagerslaan. 3/ De uitdaging is om 30 km/uur te handhaven zonder ondersteuning van de politie. In de huidige tijd met eenvoudige digitale middelen om snelheid te meten en boetes geautomatiseerd uit te delen moet dit toch niet moeilijk zijn. In de kleine wegen binnen wijken; goede, maar vooral ook fietsvriendelijke drempels. 4/ Afsluiten van de Jagerslaan en alleen openstellen voor de (snel)bus. Fietsers apart. Indien bovengenoemde maatregelen worden uitgevoerd dan is kunnen de doelstellingen worden gehaald: De veiligheid voor alle inwoners wordt vergroot. Het gehele dorp wordt meer leefbaar, en schoner. Wassenaar vormt een perfecte, duurzame route voor schoon woon/werk en recreatief fietsverkeer en schoon OV en het is een plezier om er te recreëren. Mocht het het huidige plan toch leidend blijven dan zijn er 3 zaken die absoluut anders moeten: 1/ Het Jagerslaantje moet niet worden verbreed en niet gecombineerd worden met fietsers. Fietsers zijn dan vogelvrij. Alleen verbreden zal nog meer doorgaand verkeer aantrekken ook bij zogenaamd 30 km/ uur dat op geen enkele manier gehandhaafd zal worden. Nu beperkt de breedte de snelheid nog. Er staan ook monumentale bomen waarvan er al te veel zijn gesloopt in de afgelopen jaren. 2/ De Prinsenweg/Backershagenlaan heeft gezien de aanwezigheid van een zeer grote middelbare school, en woningen met uitrit op deze weg recht op maatregelen die de scholieren en bewoners veiligheid bieden bij toegang tot de weg en bij het oversteken van de weg. Bij vasthouden 50km/uur: meer 50 km drempels en voldoende oversteekplaatsen met stoplichtondersteuning: thv de Zanderijlaan, Helfrichlaan, SbN Doormanlaan, Schouwweg/Papegaaienlaan. Ook voor de Groot Haesebroekseweg zouden bij 50 km/ uur extra interactieve stoplichten moeten komen voor m.n. fietsers en langzaam verkeer thv Jagerslaan, Kievitslaan, Koninginneweg.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De drie hulpdiensten hebben aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/u, beperkt lijken mits er 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; • Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming. De concessiehouders hebben aangegeven dat zij geen voorstanders zijn van 30 km/u in de gehele bebouwde kom van Wassenaar. Zo worden de reistijden langer en is er meer personeel en materieel nodig waar momenteel geen ruimte voor is. Wel zien EBS en Arriva mogelijkheden voor een verlaging van de snelheid naar 30 km/u op bepaalde plekken in Wassenaar. Deze plekken zijn meegenomen in de wegencategorisering. Bij eventuele aanpassingen in het concept wegencategoriseringsplan die van invloed zijn op de wegen waar het OV gebruik van maakt zullen we hier opnieuw over afstemming zoeken met de bedrijven. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30	

	Bij het veel betere, echter gehandhaafde, 30 km/uur zouden op deze wegen bovengenoemde veiligheidsvoorzieningen kunnen worden verminderd tot zebra paden. 3/ Fietsers hebben de voorkeur voor een drempelloze route; de drempels zijn er ook niet voor hen omdat zij zelden boven de 30 km/uur rijden. Zij hebben er wel veel last van omdat zij zonder vering vaak met boodschappen of kinderen (bakfiets etc) de onnodige drempels moeten nemen met schade en/of valrisico. De drempels, die naast andere maatregelen, erg nodig zijn om auto's te dwingen tot handhaven van 30 km moeten aan beide zijden een fietsstrook hebben zonder drempel zodat fietsers langs de drempel kunnen fietsen. Daarnaast dient de fietsstrook op de 30 km weg glad te zijn en dus te bestaan uit asfalt of ten minste stoeptegels. Het midden kan bestaan uit straatstenen. Zonder drempels is een 30 km weg met fietsers gecombineerd met auto's een groot risico voor de fietser omdat de snelheid van de auto's altijd ruim boven de 30 km/uur zal liggen. PM: De gemeente dient de nieuwe plannen van defensie om van het mobilisatieterrein "maaldrift" aan te grijpen (zeer veel extra autobewegingen) om de ingang van dit terrein te verplaatsen naar het bedrijventerrein Maaldrift en een aparte op/afrit te maken voor Maaldrift en Leiden Zuid naar de N44. Vervolgens kan de parallelweg tussen Maaldrift en Wassenaar worden afgesloten voor doorgaand (sluip)verkeer; alleen busbaan.	toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldebarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Met dit wegencategoriseringsplan is het fietsnetwerk in kaart gebracht, samen met de Fietsersbond Wassenaar, zodat bij de (her)inrichting van wegen ook de juiste aandacht is voor de inrichting van de fietsroutes. Met deze inrichting van de fietsroutes kan de verkeersveiligheid voor fietsers verbeterd worden. Bij het nemen van snelheid remmende maatregelen zal zo veel als mogelijk rekening worden gehouden met het comfort voor fietsers.	
40	Op 19 december 2023 heeft de gemeente Wassenaar bekend gemaakt ontwerp-Wegencategoriseringsplan in de gemeenteraad is vrijgegeven voor inspraak en dat het voorontwerp hiervoor van 15 januari 2024 tot 26 februari 2024 ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze termijn kunnen schriftelijke reacties bij u worden ingediend. Van deze mogelijkheid maak ik graag gebruik. Ik wil graag vooropstellen dat ik de wijze waarop uw gemeente de communicatie rondom de besluitvorming heeft ingericht op prijs stel. Mijn zienswijze heeft specifiek betrekking op de Wiegmanweg. Ik zie in het Ontwerp-Wegencategoriseringsplan dat de Wiegmanweg zal worden gecategoriseerd als een gebiedsontstluitendeweg 30.	De Wiegmanweg is in het Wegencategoriseringsplan Wassenaar gecategoriseerd als GOW30. Op het moment dat deze straat wordt heringericht, kan onderzocht worden of het wenselijk is om een extra voetgangersoversteekplaats te realiseren.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Het afwegingskader, zoals opgenomen in figuur 17 van het rapport van Royal Haskoning DHV, doet wat mij betreft recht aan de veiligheid van de (soms ook zwakkere) verkeersdeelnemers die van de Wiegmanweggebruik maken. Denk hierbij aan scholieren op de fiets, jonge kinderen (vaak alleen) te voet naar de basisscholen en ouderen. De Wiegmanweg en de daarop uitkomende straten kennen een dichte mate van bebouwing. Dat uit de afweging volgt dat gezien de “hoge concentratie leefbaarheid” sprake is van een gebiedsontstluitendeweg 30 onderschrijf ik. Dit baseer ik op het volgende: - Eén gedeelte van de Wiegmanweg sluit direct aan op het winkelgebied van het Stadhoudersplein waardoor nagenoeg direct aan de Wiegmanweg een aantal winkels en kleine horecagelegenheden (denk aan de vis-winkel, maar ook de vaste plek voor de ambulante voedselkramen (saté, loempia) gelegen zijn. Ook hierdoor is de categorisering als gebiedsontsluitende weg 30 als passend te bestempelen. - Hierbij vestig ik graag uw aandacht op het feit dat de weg ook intensief gebruikt wordt door fietsende scholieren en fietsers naar de winkels op het Stadhoudersplein. - De mate van intensiteit van de bewoning en daarmee van groei van het aantal verkeersdeelnemers is door de gebiedsontwikkeling van de Havenkade enkel toegenomen. Ik zou zelfs uw Raad als overweging willen meegeven dat de Wiegmanweg vraagt om een extra voetgangersoversteekplaats halverwege de Wiegmanweg. Dit komt doordat er enerzijds veel noord-zuid verkeer is (van de noordelijk wijken en het Stadhoudersplein enerzijds naar het centrum, scholen en uitvalswegen anderzijds), maar ook veel west-oost bewegingen zijn waar te nemen. Er is op de Wiegmanweg echter slechts één voetgangersoversteekplaats, namelijk helemaal ter hoogte van de rotonde die de Van Zuijlen Van Nijeveltstraat kruist. De verkeersdeelnemers hebben in de praktijk echter al vaak op een ander moment de behoefte om over te steken bemerk ik. De verkeersdeelnemers hebben daarom in mijn ogen behoefte aan een extra – veilige – oversteekplaats. Deze kan in mijn ogen makkelijk gerealiseerd worden en past – zeker met de recente gebiedsontwikkeling van de Havenkade en de viskraam goed in het gebied. CONCLUSIE Gelet op het voorgaande verzoek ik uw Raad tot vaststelling van de Wiegmanweg als Gebiedsontsluitende weg, conform het Wegencategoriseringsplan, met toevoeging van een extra voetgangersoversteekplaats halverwege de Wiegmanweg op het moment van uitvoering.		
41	U bent conform artikel 3.4 lid 3 van de Verordening Inwonerparticipatie Wassenaar 2021 belast met de uitvoering van de inspraakprocedure over het wegencategoriseringsplan waartoe de gemeenteraad heeft besloten in haar vergadering van 19 december 2023. Hierbij stuur ik u mijn zienswijze. Ondergetekende is ingezetene van Wassenaar en weggebruiker, als automobilist, fietser en voetganger, en dus belanghebbende. In het algemeen merk ik op dat de weginrichtingen voor de verschillende GOW50 en GOW30 wegen niet goed gemotiveerd zijn. Verkeersintensiteiten niet beschouwd Het ligt voor de hand dat de inrichting van een weg aangepast moet zijn aan de verkeersintensiteit, aan een- of tweerichtingsverkeer, en aan het soort verkeer (OV, vrachtwagens, personenauto’s) op die weg. Dit geldt met name voor GOW30 wegen,	In 2022 is door Royal HaskoningDHV een verkeersonderzoek gedaan naar het wegennet van Wassenaar. Hierbij is er uitvoerig gekeken naar de	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	omdat daar de breedte van de middenrijloper c.q. rijbaan kan variëren van 2,2 meter tot 6 meter, en men kan kiezen tussen fietsstroken en vrijliggende fietspaden. Hoe intenser het verkeer hoe wenselijker een vrijliggend fietspad is in plaats van fietsstroken. In het rapport van RHDHV1 dat een bijlage is bij het raadsbesluit staan op meerdere plaatsen de woorden (verkeers)intensiteit en (verkeers)samenstelling. Bijvoorbeeld, op pagina 14 (tabel 3-1) staat dat bij circa 5000 à 8000 pae2 per etmaal een GOW30 hoort. Het raadsbesluit dat nu voor inspraak vrijgegeven is, vermeldt nergens in de bijlage 4 waarin de categoriseringen en de bijbehorende weginrichtingen zijn uitgewerkt, hoe hoog de huidige of verwachte voertuigintensiteiten zijn, noch dat die intensiteiten zijn meegenomen in de voorstellen. Nu heb ik als gewone burger helaas ook geen gegevens over de verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling op de Wassenaarse wegen, maar de gemeente en RHDHV zouden die gegevens wel moeten hebben, gezien alle onderzoeken naar sluipverkeer en verkeerstellingen van de laatste jaren. Ik weet wel uit ervaring dat sommige wegen die nu als GOW30 worden geklasseerd (bijvoorbeeld de Jagerslaan) drukker zijn dan andere (bijvoorbeeld de Schouwweg3). Liever vrijliggende fietspaden in plaats van fietsstroken In het raadsvoorstel (pagina 4) staat: *Zo horen vrij liggende fietspaden voortaan bij een GOW50 en in principe fietsstroken bij een GOW30. Bestaande vrij liggende fietspaden kunnen in een GOW30 behouden blijven.* Maar in het rapport van RHDHV wordt voor bijna alle GOW30 wegen waarbij al een vrijliggend fietspad of een ventweg aanwezig is, gekozen voor fietsstroken op de rijbaan in combinatie met een smalle rijloper. Daardoor zullen auto's, vrachtauto's en bussen regelmatig op de fietsstroken terechtkomen – zeker als zij moeten uitwijken voor tegenliggers. De CROW4 en de Fietsersbond5 pleiten echter voor vrijliggende fietspaden, zeker als die al aanwezig zijn. Kennelijk meent men dat fietsers op de rijbaan een verkeers-remmende werking op het autoverkeer hebben waardoor de snelheid daalt. (Waarom dan ook niet voetgangers op de rijbaan toelaten?!) Die remmende werking zal in het algemeen wel waar zijn maar men schept ook een risico op aanrijdingen met fietsers (denk aan slingerende schoolkinderen die met 2 of meer naast elkaar rijden). Het maakt trouwens weinig uit of men als fietser wordt aangereden door een auto met 50, 30 of 10 km per uur: in alle gevallen ernstig letsel. Daarom liever geen fietsstroken. Men kan de snelheid ook beperken door andere maatregelen dan fietsstroken. Denk aan drempels, chicanes, wegversmallingen etc. Ook kan men hobbels zo maken dat bussen er geen last van hebben maar minder brede auto's wel. Voorbeelden van verkeerde inrichtingsvoorstellen Hierna geef ik enige voorbeelden hoe de voorstellen in bijlage 4 (pagina 46 e.v.) van het Wegencategoriseringsplan kunnen worden verbeterd. Om niet in herhaling te vallen bespreek ik niet alle voorstellen. #25 – Van der Oudermeulenlaan. Waarom stelt men fietsstroken voor terwijl een vrijliggend fietspad de norm is voor een GOW50 volgens CROW-richtlijnen? Ik betwist de opmerking "Door de bomen in het groen ontbreekt hier de ruimte om een veilige GOW50 inrichting te maken (met fietsstroken)". Men erkent dus al dat een rijbaan met fietsstroken geen veilige inrichting is voor een GOW50! Het is goed mogelijk fiets- en voetpaden te maken tussen de bomen en de erfgrenzen van de woningen. Daar is nu ongeveer 4 meter ruimte, waar nu voetpad en gras ligt. #7 – Starrenburglaan. Waarom hier fietsstroken houden op deze drukke weg waarover ook lijnbussen en vrachtauto's rijden? Ik stel voor fietsers over de ventweg (categorie	verkeersintensiteiten van de wegen aan de hand van een kenteken onderzoek. De resultaten van dat onderzoek zijn de grondslag van de verkeersintensiteiten die gebruikt zijn bij dit wegencategoriseringsplan. In het wegencategoriseringsplan is de veiligheid van fietsers meegenomen in het afwegingskader. Het uitgangspunt is dat bij GOW50 wegen vrijliggende fietspaden komen en bij GOW30 minstens een fietsstrook op de weg. Echter willen we vrijliggende fietspaden niet zomaar opheffen. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan zijn mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om een weg opnieuw in te richten zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting. Naast het afwegingsschema zijn de verschillende wegen getoetst aan de hand van de inrichtingskaders van het CROW voor GOW50, GOW30 en ETW30. Zo is er gekeken naar de breedte van de rijbaan, de voorzieningen voor fietsers, parkeren en oversteekbaarheid. Ook is er gekeken naar de aanwezigheid van voorzieningen bij GOW30 wegen. De reactie op uw voorbeelden zijn hieronder te lezen:	

	ETW30) te geleiden, fietsers te verbieden op de hoofdrijbaan en die een breedte 6,5 m te geven. Conform de paragraaf “minimale breedte bij ov-routes” op pagina 18 van de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30. #9 – Ter Weerlaan. Ten eerste is de voorgestelde rijloper van 2,50 meter breed te smal voor de lijnbussen die hier rijden. Volgens CROW publicatie 224 moet de breedte van een rijloper busstrook minimaal 3,10 meter zijn. Dat betekent dat de bussen constant over de fietsstroken zullen rijden wat de veiligheid niet verhoogt. Ten tweede, waarom hier een fietsstrook in noordelijke richting houden op deze weg terwijl er al een ventweg is? Ik stel voor fietsers over de ventweg (categorie ETW30) te geleiden, fietsers te verbieden op de hoofdrijbaan en die een breedte van 6,5 m te geven. Conform de paragraaf “minimale breedte bij ov-routes” op pagina 18 van de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30. Eventueel kan men ook een vrijliggend fietspad aanleggen in de nu groene middenberm. #8 – Van Cranenburchlaan. Waarom hier een fietsstrook in zuidelijke richting houden op deze weg waarover veel auto’s en vrachtauto’s rijden, bijv. naar het Avalex terrein aan de Hogeboomseweg? Er ligt al een vrijliggend fietspad in noordelijke richting. Kan men niet dat fietspad verbreden en tweerichtingsverkeer maken? NB - Als men wil voorkomen dat de bewoners van de Van Cranenburchlaan moeten oversteken om naar/van het fietspad te komen, dan kan men het dubbele fietspad aan de huizenkant van de laan aanleggen, en de parkeerplaatsen anders aanleggen (vgl. voorstel Prinsenweg GOW50 waar men de parkeerplaatsen omdraait met de fietsstrook). #17B en #17C – Jagerslaan midden en zuid. Men heeft gekozen voor het opheffen van het fietspad: “*Door keuze voor GOW30 zijn fietspaden niet noodzakelijk en is er gekozen voor fietsstroken.*” Dit is vreemde logica want ook bij GOW30 zijn fietspaden mogelijk: In de CROW Handreiking4 staan op pagina 17 en 18 drie opties voor GOW30 wegen. 1. GOW30 met fietsstroken (1,7-2,2 m) met een smalle middenrijloper (2,2-3,8 m) voor autoverkeer in twee richtingen; 2. GOW30 met fietsstroken (1,7-2,25 m) met een brede middenrijloper (4,8-6 m) voor autoverkeer in twee richtingen; 3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen. RHDHV kiest voor optie 1. De Handreiking zegt over optie 1: *In dit profiel is nauwelijks nog sprake van een scheiding tussen fietsers en motorvoertuigen. Afhankelijk van het aantal tegenliggers maken automobilisten veelvuldig gebruik van de fietsstrook. De fietsstrook is vooral bedoeld om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en het gewenste inhaalgedrag van automobilisten te faciliteren. De bijbehorende maximumsnelheid is 30 km/h en de maximale voertuig-intensiteit 6.000 motorvoertuigen per etmaal.* Op grond van de verkeersintensiteit van 8000 6 kan men niet kiezen voor dit profiel en behoort men te gaan voor de tweede of derde mogelijkheid. De tweede, met een middenrijloper van 480-600 cm is vooral bedoeld voor wegen met (veel) bussen en vrachtwagens. Blijft optie 3: “GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen”. De Handreiking zegt hierover: *Dit profiel wordt gekenmerkt door vrijliggende fietspaden en een rijbaan van minimaal 5,80 meter breed, zonder asmarkering en voor motorvoertuigen in twee richtingen. De rijbaan is breed genoeg voor twee personenauto’s uit tegenovergestelde richting, die elkaar met gematigde snelheid kunnen passeren.* Ook deze optie is niet goed mogelijk daar de huidige rijbaan 4,30 resp. 4,65 m breed is en moeilijk uit te breiden. Daarom pleit ik voor een mengvorm van opties 1 en 3: het dubbele fietspad te handhaven en eventueel te verbreden (wat kan ten koste van de breedte van de rijbaan), de rijbaan niet te verbreden en in de rijbaan snelheids-remmende maatregelen te nemen.	#25 - In het voorstel in bijlage 3 is gekozen voor een bredere rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer en een breder aanliggend fietspad. Daarmee wordt de inrichting van de straat veiliger voor fietsers. Het realiseren van vrijliggende fietspaden langs deze weg vraagt om een grootschalige herinrichting. Bij een nadere uitwerking van de weg zal uw suggestie worden onderzocht. - #7 - Door het verbreden van de fietsstroken krijgt de Starrenburglaan een andere uitstraling dan in de huidige situatie. Het blijft mogelijk voor fietsers om via de ventweg te rijden, maar dat is een minder directe route. Bij een nadere uitwerking van de weg zal uw suggestie worden onderzocht. - #9 - Bussen zullen inderdaad over de fietsstroken rijden. Het herinrichten van deze straat zorgt ervoor dat de weg een andere uitstraling krijgt, waarbij de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaaggaat. Fietsers hebben de keuze om via de fietsstroken te rijden of via de ventweg. De route via de ventweg is minder direct voor fietsers. Het verminderen van groen om een vrijliggend fietspad te kunnen realiseren is niet noodzakelijk. Bij een nadere uitwerking van de weg zal uw suggestie worden onderzocht. - #8 - De Van Cranenburchlaan is geen onderdeel van het fietsnetwerk Wassenaar. Daarom is er in het voorgestelde profiel voor gekozen om een voorziening met fietsstroken op de rijbaan te realiseren. De grootste fietsstromen binnen Wassenaar gaan namelijk via andere routes. Het realiseren van een vrijliggend fietspad is niet goed inpasbaar bij deze weg. Bij een nadere uitwerking van de weg zal uw suggestie worden onderzocht. - #17B en #17C - Als er momenteel een vrijliggend fietspad ligt langs een weg die als GOW30 wordt gecategoriseerd dan is het inderdaad mogelijk om dit fietspad te behouden. In het voorstel in bijlage 3 gekozen om een voetpad te realiseren op het huidige fietspad, maar er zijn ook inrichtingsvarianten denkbaar met vrijliggend fietspad. Als het fietspad behouden wordt, dan is een voetpad niet goed inpasbaar of gaat dit ten koste van groen. Bij een nadere uitwerking van de weg zal uw suggestie worden onderzocht. Zoals eerder aangegeven zijn in de bijlagen mogelijkheden weergegeven voor de herinrichting van wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op	

	1 Wegencategoriseringsplan Wassenaar - Verkeersonderzoek, Royal HaskoningDHV, 21 (!) december 2023 2 Pae = personenautoequivalent. Een personenauto heeft volgens Wegenwiki.nl een pae van 1, een vrachtwagen telt voor 1,5 pae, een gelede vrachtauto voor 2,3 en een bus voor 2,0. 8000 Pae/etmaal is gemiddeld 333 auto's per uur ofwel 5 à 6 per minuut; 's nachts zal dit veel minder zijn en overdag veel meer. Daarom moet men liever kijken naar de piek pae's in een bepaalde periode. 3 Dat de Schouwweg ontbreekt in dit rapport/raadsbesluit, is een manco. Waarom die het onderwerp moest zijn van een eerder, apart raadsbesluit is onbegrijpelijk. Als men de Schouwweg met dezelfde methodiek categoriseert als de wegen in het onderhavige rapport, dan is die een GOW30. Dat betekent dat het vrijliggende fietspad behouden kan blijven en dat parkeerplaatsen niet tegen fietsstroken aangelegd worden. 4 Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW, Eindrapport mei 2023, pagina 17-18 5 https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/fietspaden/ Zonder die gegevens kan men niet concluderen dat een bepaalde weg een ETW30, GOW30 of GOW50 moet zijn. Daarom is bijlage 4 waarin de categorisering en inrichtingen worden voorgesteld, niet goed onderbouwd. 6 https://www.ad.nl/wassenaar/lommerrijke-laan-in-villadorp-zucht-onder-8000-autos-per-dag-en-nu-gaan-ze-hem-nog-verbreden-ook~af999f47/.	aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om een weg opnieuw in te richten zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting.	
42	verbreden-ook~af999f47/. Namens [redacted] treft u hierbij ons commentaar aan op het wegcategoriseringsplan 2023. U kunt deze brief beschouwen als zienswijze op het voorliggende plan. Deze brief bevat echter ook zaken die dit wegcategoriseringsplan ontstijgen en in een breder verband dienen te worden bezien en besproken. Graag zien wij dan ook dat we met de verantwoordelijk wethouder hierover een gesprek kunnen hebben om na te gaan welke zaken separaat kunnen worden geïmplementeerd. De inhoud van deze brief zal daarbij als leidraad fungeren. Een uitnodiging hiervoor zien wij graag tegemoet. Algemeen Hierbij treft u het commentaar aan van [redacted]. Hoewel deze vereniging zich primair richt op een deel van Wassenaar vinden wij het in dit kader van belang om zaken in een breder perspectief te bezien. Het voorstel betreft immers de gehele gemeente. Wij geven dus ook commentaar en/of aanbevelingen voor zaken die buiten het gebied van onze wijk liggen. Verkeersplan 2016 Het verkeersplan 2016 had als doelstelling, geformuleerd in paragraaf 1.2, het verhogen van de verkeersveiligheid. Daarbij werd de stap gemaakt om nagenoeg alle wegen die niet waren ingekleurd tot 30 km/u weg aan te merken. Een zeer beperkt aantal wegen werd toen aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg. Het overgrote deel van de wegen is dus aangemerkt als 30 km/u weg. Alleen de niet-30 km/u wegen zijn in het nieuwe wegcategoriseringsplan beoordeeld. Gesteld wordt dat de indeling van de overige wegen met de huidige 30 km/u toewijzing nog steeds voldoet. In dit uitgangspunt kunnen wij ons volledig vinden. Status CROW en Duurzaam Veilig In paragraaf 3 van het wegcategoriseringsplan 2023 wordt gesproken over "inrichtingseisen" uit Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig en/of CROW leggen echter geen eisen op. Niets van hetgeen Duurzaam Veilig en/of CROW hebben gepubliceerd is in wetgeving en/of verplichtende voorschriften opgenomen. Dat wordt zelfs bevestigd in paragraaf 3.1 "…de inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen….". Er worden dus geen eisen opgelegd. Het vervolgens in paragraaf 3.1 verwijzen naar "minimale eisen" waar een weginrichting aan zou moeten voldoen is dus niet correct. Nogmaals, er zijn geen "eisen", alleen aanbevelingen. Het staat een gemeente vrij om de aanbevelingen van het CROW en/of Duurzaam Veilig te volgen of niet. Er wordt bijvoorbeeld qua inrichting van een weg niets verplichtend opgelegd middels een wegcategorisering. Wij kunnen ons dus niet vinden in de automatische koppeling van wegcategorisering en weginrichting. Op diverse plaatsen is	Bij dit wegencategoriseringsplan zijn de huidige erftoegangswegen (30 km/u) inderdaad niet opnieuw beoordeeld volgens een afweegschema, omdat is geconstateerd dat de functie van de huidige erftoegangswegen voldoet. U benoemt terecht dat er in het wegencategoriseringsplan wordt gesproken over 'inrichtingseisen'. Het klopt inderdaad dat het CROW en Duurzaam Veilig werken met ontwerprichtlijnen en dat deze niet wettelijk verplicht zijn. Wel is het voor de handhaving van snelheden door de politie van belang dat wegen correct zijn ingericht volgens het CROW. Ook is uit jurisprudentie gebleken dat het voldoen aan de ontwerprichtlijnen voor gemeenten van belang is om aan te tonen dat de weg correct en veilig is ingericht. Voor de politie is het wel een eis	Naar aanleiding van deze zienswijze zullen de woorden 'inrichtingseisen' aangepast worden naar 'ontwerprichtlijnen'.

	m.b.t. weginrichting maatwerk nodig en zijn afwijkingen van de CROW voorkeursprofielen absoluut noodzakelijk. Algemene veiligheid In beginsel kan worden gesteld dat de algemene veiligheid steeds beter wordt ingevuld naarmate de snelheid van het verkeer lager ligt. De impact van bijvoorbeeld een incident bij een snelheid van 50 km/u ligt immers over het algemeen veel hoger dan die van een incident dat optreedt bij 30 km/u. Ook zijn de remwegen bij lagere snelheden aanzienlijk korter dan bij hogere snelheden, waardoor de kans op incidenten afneemt. Al met al leidt een lagere snelheid dus tot meer verkeersveiligheid. Dit is een stelling die door deskundigen wordt bevestigd. Bij een streven naar een zo groot mogelijke verkeersveiligheid - zoals Wassenaar wenst - horen dus zo laag mogelijke snelheden. Ontwikkelingen buiten Wassenaar Het invoeren van 30 km/u gebieden vindt op steeds grotere schaal plaats. Vele gemeenten voeren 30 km/u gebieden op grote schaal in. Niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid en duurzaamheid wordt daarmee (vaak aanzienlijk) verbeterd. Een recent voorbeeld is de invoering van 30 km/u in het gehele centrum van Amsterdam. Uit documentatie van de gemeente Amsterdam blijkt dat deze invoering kon plaatsvinden zonder verdere aanpassing van wegen. Bovendien kunnen openbaar vervoer en hulpdiensten hun taken blijven uitvoeren binnen de gestelde eisen en aanrijtijden. Een organisatie als Veilig Verkeer Nederland - een autoriteit op het gebied van verkeersveiligheid – roept gemeenten dan ook op om 30 km/u als norm te hanteren voor de maximum snelheid. Daarbij bleek uit hun onderzoek dat, ondanks het feit dat de politie nog geen wettelijk kader heeft om goed te kunnen handhaven, 67% van de Nederlanders aangeeft zich aan een snelheid van 30 km/u te willen houden. Juist vanwege de vergroting van de verkeersveiligheid. Sluipverkeer Wassenaar heeft in hoge mate last van sluipverkeer. Er gaat veel verkeer vanuit de regio Katwijk naar Den Haag. Veel van dit verkeer gaat via de Jagerslaan. Ook via de parallelweg langs de A44 komt veel sluipverkeer uit de regio Leiden hetgeen elke dag weer bijdraagt aan de file-problemen bij het Rozenplein. Met de voorgenomen maatregelen uit het wegcatagoriseringsplan wordt het sluipverkeer niet aangepakt. Integendeel zelfs, het wordt bij sommige wegen zelfs gefaciliteerd door een bredere weginrichting. Het faciliteren van sluipverkeer door wegverbreding dient niet plaats te vinden. Sluipverkeer dient juist actief ontmoedigd te worden. Er wordt al vele jaren gepraat over doseerinstallaties aan de noordkant van Wassenaar maar enige vooruitgang en daadkracht valt niet te bespeuren. Wij pleiten er voor om doseerinstallaties te plaatsen aan de noordkant van Wassenaar. Zowel aan de zijde van Katwijk, als op de parallelweg van de A44. Zolang daar nog geen invulling aan is gegeven dienen de betreffende wegen ten minste tot 30 km/u te worden afgewaardeerd om daarmee de aantrekkelijkheid van de sluiproute verminderen. 30 km/u in Wassenaar	dat de weg voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Als hier niet aan wordt voldaan volgt een negatief advies bij het instellen van de benodigde verkeersbesluiten. Aangezien richtlijnen een betere, en correcte term is dan eisen zullen wij deze aanpassing doorvoeren in het wegencategoriseringsplan. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De gemeente Wassenaar monitort op dit moment de verkeersafwikkeling als gevolg van de opening van de Rijnlandroute. Dat onderzoek is daarmee geen kader voor dit wegencategoriseringsplan. Voor de bepaling van de categorisering van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld, dat past bij de beleidsdoelstellingen van Wassenaar voor mobiliteit. Met het afwegingskader is gekeken hoe de veiligheid en leefbaarheid goed op elkaar worden afgestemd terwijl de bereikbaarheid van Wassenaar op orde blijft. Hierbij is dus integraal naar die opgave gekeken. Zo zijn de (verkeers)netwerken in kaart gebracht evenals de verkeersstromen en de aanrijroutes zijn van hulpdiensten en/of het openbaar vervoer.	

	In het licht van de landelijke ontwikkelingen is het op zijn minst verwonderlijk dat in Wassenaar niet wordt gekozen voor een volledige invoering van 30 km/u in de gehele gemeente (een uitzondering zou kunnen gelden voor de Wittenburgerweg, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan) Als in een stad als Amsterdam 30 km/u kan worden ingevoerd in het gehele (drukke) centrum dan zijn er niet goed argumenten te verzinnen waarom dit in Wassenaar ook niet zou kunnen. Eigenlijk worden die argumenten in het wegcatagoriseringsplan ook niet goed aangegeven. Het concept-wegcategoriseringsplan van voormalig wethouder van Sloten biedt voldoende aanknopingspunten en argumentatie om 30 km/u in geheel Wassenaar in te voeren. Geconcludeerd kan worden dat het aanwijzen/behouden van een aantal wegen als 50 km/u weg slechts voortkomt uit een politieke keuze / aansturing van Royal Haskoning in plaats van een echte focus op de verkeersveiligheid in Wassenaar. Wij pleiten er dan ook voor om de verkeersveiligheid ECHT voorop te stellen en in principe de gehele gemeente Wassenaar tot 30 km/u zone te maken. (een uitzondering zou kunnen gelden voor de Wittenburgerweg, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan) Rozenplein Een van de grootste verkeersknelpunten in Wassenaar is het Rozenplein. Nagenoeg iedere dag staan daar (soms heel) lange files om richting A44/N44 te kunnen gaan. Uit diverse verkeersonderzoeken is duidelijk geworden dat door het nog steeds toenemende verkeersaanbod het probleem daar eigenlijk niet fundamenteel kan worden opgelost. De beschikbare opstelruimte voor verkeer naar de A44/N44 is daar nu eenmaal te beperkt. Bovendien wordt, ondanks de opening van de Rijnland Route, op basis van een vorig rapport van Royal Haskoning op termijn een toename van het verkeer verwacht. Een fundamentele oplossing voor het Rozenplein zou slechts worden gevonden door: 1) Ongelijkvloerse inrichting van de kruising met de A44/N44 2) Opheffen van de huidige kruising en volledige verplaatsing richting Ammonslaantje Ad 1) aangezien dit investeringen vergt van Rijks- en Provinciale overheid is de kans op uitvoering hiervan, zeker gezien de aanleg van de Rijnland Route, gering. Ad 2) Rijkswaterstaat heeft eerder al aangegeven geen extra kruising op de A44/N44 te accepteren i.v.m. doorstroming. Het verplaatsen van de kruising is echter wel bespreekbaar. We moeten reëel zijn. Beide oplossingen zullen nog geruime tijd op zich laten wachten. Dat ontslaat de gemeente Wassenaar echter niet van de plicht om toch na te gaan hoe met maatregelen de file-problematiek kan worden verlicht. Een 100% oplossing zal er nooit op die plek komen, maar helemaal niets doen, zoals nu al jaren gebeurt, is ongewenst. Er zijn immers mogelijkheden toch iets aan de problematiek te doen. Mogelijke oplossingen Rozenplein/Rozenweg Zoals reeds werd aangegeven is het gebrek aan opstelruimte het grote probleem voor de Rozenweg/Rozenplein. Er is slechts een beperkte opstelruimte op de Rozenweg. Deze opstelruimte kan bij groen-licht in één keer “leeglopen”. Echter, verkeer opgesteld op het Rozenplein, de Anemonenweg en de Deijlerweg dient op het Rozenplein eventuele fietsers voorrang te verlenen, waardoor vaak het groene licht op de Rozenweg wordt “gemist”.	Dank voor uw suggesties voor het verbeteren van het Rozenplein. Het is bekend dat in de huidige situatie knelpunten aanwezig zijn in de bereikbaarheid. Uit integraal onderzoek zal moeten blijken welke aanpassingen het meeste effect hebben om huidige knelpunten op te lossen. In het Wegencategoriseringsplan is niet onderzocht hoe het Rozenplein aangepast kan worden. De gemeente Wassenaar werkt samen met Rijkswaterstaat aan het verbeteren van de verkeersafwikkeling op het Rozenplein door intelligente verkeerslichten te plaatsen. Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer.	

	De groen-tijden voor de Rozenweg zijn relatief beperkt. De doorstroming op de A44/N44 dient immers niet te veel te worden belemmerd, vindt Rijkswaterstaat. Het zo optimaal benutten van de Rozenweg- groentijd is dus van groot belang om de filedruk rond het Rozenplein te verminderen. Geconstateerd kan worden dat van optimaal gebruik van de groentijd geen sprake is. Eind vorig jaar zijn de groentijden van de verkeerinstallatie enigszins aangepast. Tot een echte verbetering van de situatie heeft dat echter niet geleid. Het niet-optimaal gebruik van de groentijd Rozenweg komt door de navolgende oorzaken: 1) Te breed voetgangerseiland Rozenweg Aan de zijde van het Rozenplein ligt er een verhoogd voetgangerseiland tussen de beide rijbanen. Als er aan het eind van de rechterrijstrook een wat bredere auto of vrachtauto staat wordt de toegang tot de linkerrijstrook geblokkeerd. Bijna 50% van de beschikbare opstelruimte wordt dan niet benut, omdat de drempel het onmogelijk maakt om de wat bredere auto heen te rijden. Dit gebeurt met vrij grote regelmaat. Oplossing: verwijder de drempel en trek de zebra in één keer door OF verwijder de drempel en schilder een “drempel” op het wegdek. 2) Blokkering door fietsers Fietsers hebben voorrang op de rotonde Rozenplein. In de morgen komen er honderden fietsers langs, op weg naar o.a. de het Adelbert College en ASH. Deze fietsers blokkeren vaak de toegang tot de Rozenweg langdurig, door de colonnes waarin zij rijden of de hoge frequentie waarin zij langskomen. Oplossing: schaf de voorrangsituatie voor fietsers op het Rozenplein af. Dit is “tegendraads” aan het beleid om rotondes binnen de bebouwde kom voor fietsers voorrang te geven, maar nood breekt wetten. Met een paar verplaatsingen van borden en schilderen van haaientanden is dit voor iedereen zeer duidelijk en opgelost. 3) Hoge snelheid e-bikes E-bikes komen met hoge snelheid op het Rozenplein afgestormd, een ander woord is er niet voor. Dit leidt met grote regelmaat tot net-geen-ongelukken omdat auto’s die de Rozenweg opdraaien ze pas te laat zien aankomen. De e-bikes hebben voorrang en nemen die ook, no-matter-what. Oplossing: voer 2) in, opheffen van de voorrang voor fietsers. Additioneel; leg hobbelkeien of andere snelheidsremmers in het fietspad vóór het Rozenplein. 4) Verlengen groentijd Rozenweg De kruising Rozenweg/A44/N44 heeft diverse kruisingen, o.a. van de parallelweg. Ook de parallelweg krijgt nu groen. Vaak betreft het hier het sluipverkeer komend uit de richting Leiden. Oplossing: In een eerder onderzoek van Royal Haskoning werd als mogelijke oplossing aangegeven de parallelweg af te sluiten voor verkeer in de richting A44/N44. De afgaande richting bleef open. De groentijd van de parallelweg kan dan ter beschikking komen aan de groentijd van de Rozenweg, hetgeen de doorstroming bevordert. Er was afgesproken een proefneming te houden om de effecten te bezien. Hiervan is nooit meer wat vernomen. Uitvoeren van deze proef is echter gewenst.		

	Daarnaast zal het sluipverkeer afnemen als zowel de parallelweg van de A44/N44 als de Deijlerweg en Ammonslaantje worden afgewaardeerd naar 30km/uur. Hoewel ze afzonderlijk kunnen worden ingevoerd heeft het de voorkeur om boven genoemde oplossingen integraal in te voeren. Het zal de filedruk op de wegen naar het Rozenplein zeker verminderen. Een mogelijk alternatief voor de fiets/auto conflicten op de rotonde wordt geboden als de Rozenweg volledig als CROW 50, dus met aan beide zijden fietspaden, is ingericht. De huidige fietsoversteek Rozenplein/Rozenweg kan dan volledig komen te vervallen. Fietsers kunnen naar de kop van de Rozenweg worden geleid, met de stoplichten worden geregeld om via de andere zijde van de Rozenweg middels het nieuw aangelegde fietspad weer bij de rotonde te komen. Dit vergt een geringe uitbreiding van de VRI. Door ook de zebra te verleggen en bijvoorbeeld door een hekwerk o.i.d. het fysiek onmogelijk te maken om alsnog op de “oude” locatie over te steken wordt een zeer veilige oplossing voor het huidige doorstromingsprobleem gecreëerd. Ontlasten Narcislaan/Gladiolusstraat Bij file op de Deijlerweg zoekt het verkeer andere wegen. Een bekende sluiproute is de Narcislaan/Gladiolusstraat. In de morgen is er veel drukte met kinderen bij de St. Jan Baptistschool. Hier komt het sluipverkeer door de Narcislaan, richting dorp, nog eens bij. Het vele verkeer in deze smalle straat, gekoppeld aan moeders die kun kinderen uit de auto halen en/of naar school brengen leidt met enige regelmaat tot onveilige situaties. De Narcislaan is de enige weg die dit deel van Deijleroord ontsluit van/naar de Deijlerweg. De Seringenlaan loopt hieraan vrijwel parallel, maar is afgesloten bij de “aankoppeling” naar de Deijlerweg. Het afsluiten van de Seringenlaan heeft een historische achtergrond. Toen in 1990 de huizen lans de Seringenlaan werden gebouwd ging een van de toenmalige wethouders daar wonen. Die wethouder wilde geen verkeer voor zijn deur en regelde dat de straat werd afgesloten. Nergens in Wassenaar zie je een dergelijke constructie. Oplossing; sluit de Seringenlaan aan op de Deijlerweg. De achterliggende wijk wordt beter ontsloten en verkeer wordt beter verdeeld tussen Narcislaan en Seringenlaan. Tevens wordt de verkeersveiligheid rond de St Jan Baptistschool verbeterd. Jagerslaan Met enige verbazing hebben we kennis genomen van het feit dat wordt voorgesteld de Jagerslaan te verbreden. De Jagerslaan is één van de wegen die op dit moment wordt “geteisterd” door een grote hoeveelheid sluipverkeer. Juist op deze weg zou je in het kader van verhogen van de veiligheid en leefbaarheid verkeer remmende maatregelen verwachten. Geen maatregelen als een wegverbreding die het verkeer juist faciliteren. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in het voorgestelde wegprofiel. Ons inziens dient de Jagerslaan te blijven zoals hij nu is, wat de voorgestelde categorisering ook moge zijn. Fietspad Schouwweg Over het vrij liggende fietspad langs de Schouwweg Noord is reeds veel te doen geweest. Wij steunen de omwonenden die pleiten voor het behoud van het fietspad. Een vrij liggend fietspad is immers de meest veilige oplossing voor fietsers. Bovendien wordt zowel in het verkeersplan 2016 als in het huidige coalitieakkoord nadrukkelijk aangegeven dat vrij liggende fietspaden worden behouden.	Uit de analyse voor het wegencategoriseringsplan is gebleken dat huidige ETW30-wegen (zoals de Narcislaan en Gladiolusstraat) goed functioneren.	

	Ons inziens kan het niet zo zijn dat de lobby van een aantal omwonenden voor extra/betere parkeerplaatsen zal gaan leiden tot een afname van de veiligheid van fietsers. Aansluiting Maaldrift op A44 Rijkswaterstaat heeft eerder al aangegeven geen extra kruising op de A44/N44 te accepteren i.v.m. doorstroming. Het verplaatsen van de kruising is echter wel bespreekbaar. Wassenaar heeft het plan om bij Maaldrift een eenzijdige op-/afrit te maken op de A44. Het is van belang de locatie van deze op-/afrit dusdanig te kiezen dat dit een toekomstige verplaatsing van de kruising Rozenweg/A44,N44 in een later stadium alsnog mogelijk maakt. Starrenburglaan De Starrenburglaan bestaat uit een hoofdrijbaan en parallelweg. Daartussen ligt een ruime groenstrook. Tevens is er vrij veel ruimte rond de St. Jozefschool. Momenteel speelt de locatie voor een nieuwe gecombineerde school, St. Jozefschool en St. Jan Baptistschool. Hoewel er een voorkeurlocatie is, is het gewenst om bij de St. Jozefschool de nieuwe school te realiseren. Door de parallelweg en hoofdrijbaan van de Starrenburg vanaf de Donker Curtiusstraat samen te nemen en de weg te leggen langs de flats komt er veel ruimte beschikbaar. Dit gevoegd bij de reeds aanwezige ruimte rond de St. Jozefschool geeft voldoende mogelijkheden om hier de combinatieschool te realiseren. De Starrenburglaan wordt dan ingericht als 30 km/u weg. Deze variant heeft voor ons een duidelijke voorkeur. Het veel gebruikte park bij de voetbalkooi blijft gespaard en eventueel kan (een deel van) de bestaande St. Jozefschool worden geïntegreerd in de nieuwbouw, hetgeen kostenbesparend zou kunnen zijn.	Daarom is het niet noodzakelijk om de Seringenlaan aan te sluiten op de Deijlerweg. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30. De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om het fietspad langs de Schouwweg te vervangen door een halfverhardingspad. Daarmee blijft er een alternatief voor kwetsbare verkeersdeelnemers naast de rijbaan. Dank voor het benoemen van dit aandachtspunt.	

		Dank voor uw suggestie voor een nieuwe gecombineerde school in Wassenaar. De meest passende oplossing voor een nieuwe school vinden is geen onderdeel van het wegencategoriseringsplan. Als de Starrenburglaan wordt verlegd naar de parallelweg dan zal meer verkeer dichterbij woningen rijden. Onderzocht moet worden of dit geen knelpunten qua verkeersgeluid oplevert. Daarnaast moet worden onderzocht hoe de verlegde Starrenburglaan veilig aangesloten kan worden op de rotonde met de Van Cranenburchlaan.	
43	Onder verwijzing naar het (geamendeerde) besluit van de gemeenteraad van Wassenaar van 19 december 2023 met kenmerk Z/22/072047/368973 (het "Raadsbesluit"), maak ik graag gebruik van het recht van inspraak en stuur ik u hierbij graag mijn zienswijze toe t.a.v. het ontwerpwegencategoriseringsplan 2023 voor de gemeente Wassenaar (hierna: "het Ontwerp"). 1. Introductie en opzet van deze zienswijze Mijn naam is XX en ik woon nu bijna 3 jaar samen met mijn vrouw en onze 2 dochters aan de Stoeplaan in Wassenaar, een van de 27 wegen die in het Ontwerp opnieuw beoordeeld worden. Onze kinderen gaan dagelijks met de fiets van en naar de Bloemcampschool. Ik maak voorts deel uit van een groep ouders met kinderen op de Bloemcampschool of de Kievietschool die op vrijwillige basis op elke schooldag in de ochtend een 'klaar-over post' verzorgen op de Stoeplaan ter hoogte van de kruising met de Laan de Goede Herder. Op basis hiervan, ervaar ik op dagelijkse basis de verkeerssituatie op en rondom de Stoeplaan en de gevolgen daarvan voor de veiligheid en leefbaarheid van de buurtbewoners en de voetgangers en fietsers die gebruik maken van de Stoeplaan, onder wie veel schoolgaande kinderen. In deze zienswijze deel ik graag met u mijn ervaringen in dat kader en de gevolgen die dat naar mijn mening zou moeten hebben voor de categorisering van de Stoeplaan. Ik deel echter eerst graag enkele algemene observaties t.a.v. het Ontwerp en de totstandkoming daarvan. Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie en ik verzoek de gemeente om daar dienovereenkomstig mee om te gaan. Ik begrijp dat de gemeente voornemens is om de zienswijzen (deels) openbaar te maken en ter beschikking te stellen aan de deelnemers van het burgerberaad. Ik verzoek de gemeente alvorens daartoe over te gaan, eerst in overleg te treden met mij over het identificeren van de persoonlijke en vertrouwelijke informatie uit deze zienswijze en die gedeelten van de zienswijze niet openbaar te maken. 2. Algemene observaties t.a.v. (de totstandkoming van) het Ontwerp. Allereest wil ik mijn dank uitspreken dat de gemeente Wassenaar veel tijd en capaciteit beschikbaar maakt voor het opstellen en bespreken van een gedetailleerd wegencategoriseringsplan en daarbij ook advies inwint van een professionele externe consultant (te weten Royal Haskoning DHV; hierna "DHV") en, misschien nog wel het belangrijkst, het voornemen heeft om daadwerkelijk en op korte termijn de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Wassenaar te verbeteren. Met veel belangstelling heb ik de diverse vergaderingen over dit onderwerp in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving (digitaal) gevolgd.		Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Niettemin blijf ik met een aantal vragen zitten en heb ik ook een aantal opmerkingen t.a.v. de conclusies en aannames die in het Ontwerp worden gemaakt. Deze vragen en opmerkingen zal ik hieronder puntsgewijs behandelen. a. Opdrachtverstrekking aan DHV Uit het Ontwerp blijkt niet wat de opdrachtverstrekking aan DHV is geweest. In het bijbehorende raadsvoorstel staat alleen het volgende: “[s]tel een nieuw wegencategoriseringsplan voor Wassenaar op dat past bij de actuele ontwikkelingen. Wegen die reeds zijn getypeerd als ETW30 blijven ongewijzigd.1” Dat is wel heel summier en maakt niet inzichtelijk welke uitgangspunten leidend zijn geweest bij het opstellen van het Ontwerp. Het lijkt mij aannemelijk dat er meer gedetailleerde afspraken zijn gemaakt met DHV over het opstellen van het Ontwerp en met het oog op volledige transparantie van dit proces lijkt het mij wenselijk om die openbaar te maken. Zo lijkt het mij bijvoorbeeld relevant om te begrijpen welke rol de afspraken t.a.v. verkeer uit het coalitieakkoord (zie ook paragraaf 2.b hieronder) hebben gespeeld bij de opdrachtverstrekking aan DHV en de door DHV uitgevoerde analyses en werkzaamheden. Ik zou daarom de gemeente willen vragen om meer details t.a.v. de opdrachtverstrekking aan DHV openbaar te maken, zodat alle belanghebbenden bij het Ontwerp daar kennis van kunnen nemen.	De opdracht voor het opstellen van dit wegencategoriseringsplan komt voort uit eerdere verkeersstudies die Royal HaskoningDHV, in 2016 en 2022, heeft uitgevoerd voor de gemeente Wassenaar. De volgende opdracht is hierbij aan Royal HaskoningDHV gegeven: “Stel een nieuw wegencategoriseringsplan op dat past bij de actuele ontwikkelingen. Wegen die reeds zijn getypeerd als ETW30 blijven ongewijzigd.”. Daarmee heeft Royal HaskoningDHV eerst een analyse uitgevoerd over het verkeersplan 2016, vervolgens zijn de netwerken, richtlijnen en stakeholders, zoals het OV en hulpdiensten, geïnventariseerd. Aan de hand daarvan is het afwegingsschema opgesteld voor Wassenaar en zijn de wegen gecategoriseerd.	
	b. Invloed van de in het coalitieakkoord gemaakte afspraken op het Ontwerp In het coalitieakkoord “Samen voor Wassenaar; koersvast, open en betrokken” staat in de verkeersparagraaf het volgende: “Een aantal gebiedsontsluitende wegen (bijvoorbeeld Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg tot aan de Papegaaienlaan, de Wittenburgerweg) blijft 50 km/u; hier kan het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) doorstromen zonder dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.” Dit coalitieakkoord is op 11 maart 2023 gepubliceerd en derhalve ruim voordat het Ontwerp voor het eerst werd gepubliceerd in november 2023. Uit het coalitieakkoord blijkt nergens op basis waarvan de vrij stellige aanname wordt gedaan dat het behouden van 50 km/u op de genoemde wegen zou kunnen “zonder dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.” Mijn vraag is derhalve op basis waarvan deze aanname is gedaan. Voorts zou ik graag vernemen hoe deze afspraak uit het coalitieakkoord zich verhoudt tot de nadien uitgevoerde werkzaamheden door DHV t.a.v. de categorisering van de betreffende wegen en of daarbij de ruimte is geboden aan DHV om van deze afspraak uit het coalitieakkoord af te wijken indien daartoe aanleiding zou bestaan. Daaraan zou ik nog willen toevoegen dat, ook zonder me nog verdiept te hebben in de technische details en richtlijnen t.a.v. wegencategorisering (waarover hieronder in paragraaf 3 meer), ik als bewoner van de Stoeplaan, vrijwilliger van de ‘klaar-over’ post op de Stoeplaan en veelvuldig verkeersdeelnemer op de Stoeplaan (waaronder vaak per fiets), deze stelling niet snel zou maken en eerder van het tegenovergestelde zou uitgaan als basisaanname, namelijk dat de huidige verkeerssituatie (d.w.z. 50km/u) op de Stoeplaan grote negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tot slot, is het in dit kader ook relevant om te benadrukken dat de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden niet per definitie betekent dat de weg daarmee voldoende veilig	Het wegencategoriseringsplan is door RHDHV opgesteld als onafhankelijk plan. De teksten uit het coalitieakkoord hebben geen invloed op het voorstel van RHDHV voor de beoogde wegencategorisering. Het college van de gemeente Wassenaar heeft vervolgens besloten of zij het voorstel van RHDHV overnemen. Zoals te lezen in paragraaf 5.5 is alleen de wegcategorisering op de Storm van ’s Gravesandeweg (wegvak 16A) bijgesteld van GOW50 naar GOW30. De overige voorstellen van RHDHV zijn ongewijzigd overgenomen De wegen die herinrichting nodig hebben zullen worden aangepakt bij groot onderhoud en daar worden de ontwerprichtlijnen van het CROW gebruikt. De schoolzones hebben geen impact op de wegencategorisering, maar wij hebben wel de aanwezigheid van scholen meegenomen in het afwegingskader.	

	is om als GOW50 te worden gecategoriseerd. In het coalitieakkoord en tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023, wordt namelijk de suggestie gewekt dat zolang er vrijliggende fietspaden zijn, wegen kunnen worden gecategoriseerd als GOW50 “zonder gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid”. Zoals hieronder in paragraaf 3 nader zal worden toegelicht bestaan er grote onderlinge verschillen tussen de diverse typen van vrijliggende fietspaden en dient de veiligheid daarvan in samenhang met andere aspecten te worden beschouwd, zoals bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer versus tweerichtingsverkeer, breedte van het fietspad, breedte van de berm tussen autorijbaan en fietspad, obstakelvrije en vergevingsgezinde berm en bufferzone etc. c. Waarom wordt het (tegengaan van) sluipverkeer niet meegenomen in het Ontwerp? In het Ontwerp wordt niet ingegaan op (het tegengaan van) sluipverkeer door Wassenaar, ook wel onbedoeld of ongewenst verkeer genoemd. Er wordt niet toegelicht in het Ontwerp waarom dat zo is. Uit de debatten in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving leidt ik af dat ervoor gekozen is om dit separaat te behandelen. Op de website van de gemeente wordt hierover in de sectie “veelgestelde vragen” het volgende vermeld: “Het Wegencategoriseringsplan is niet bedoeld voor het oplossen ongewenst doorgaand verkeer, maar dient als richtlijn bij herinrichtingsprocessen van wegen. De invloed van de maximum snelheid op de wegen is op bestaande verkeersstromen beperkt. Het ongewenst doorgaand verkeer door Wassenaar wordt veroorzaakt door langere reistijden en reisafstand via A44/N44. Het probleem wordt niet opgelost met meer 30 km/u wegen." Deze stelling wordt niet verder toegelicht of onderbouwd en ook in het Ontwerp zelf wordt in het geheel geen aandacht besteed aan de problematiek omtrent sluipverkeer. Aangezien de opdrachtverstrekking aan DHV niet openbaar is gemaakt, kan het niet door mij met zekerheid worden vastgesteld, maar het lijkt er dus sterk op dat het onderzoek door DHV t.a.v. het Ontwerp geen rekening heeft gehouden met de (positieve) effecten van het verlagen van de maximum snelheid van 50km/u naar 30km/u op het verminderen van het sluipverkeer en daarmee automatisch het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, alsmede het verbeteren van de doorstroming (met name in de spitswanneer de meeste Wassenaarders zich verplaatsen). Mijn persoonlijke verwachting op basis van mijn dagelijkse waarnemingen van de verkeerssituatie in Wassenaar is dat het verlagen van de maximum snelheid waarschijnlijk niet het sluipverkeer volledig zal voorkomen, maar het lijkt mij aannemelijk dat het in ieder geval het sluipverkeer zal verminderen, omdat de (sluip)route door Wassenaar simpelweg langer zal duren en daardoor minder aantrekkelijk zal worden voor het verkeer dat minder goed doorstroomt op de A44/N44 en daarom wellicht eerder ervoor zal kiezen om toch maar op de A44/N44 te blijven (zeker als 30km/u voor heel Wassenaar zou gelden binnen de bebouwde kom). Het is aannemelijk dat ook de routeplanners een alternatieve (sluip)route door Wassenaar minder snel zullen voorstellen als snellere optie indien er meer 30km/u wegen zouden zijn in Wassenaar. Hoe dan ook, het lijkt mij tenminste het onderzoeken waard. Bovendien lijkt de gemeente zich ook zelf wel degelijk te realiseren dat wegencategorisering en het (tegengaan van) sluipverkeer met elkaar verband houden. In de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023 werd	Verder is in het wegencategoriseringsplan de veiligheid van fietsers meegenomen in het afwegingskader. Het uitgangspunt is dat bij GOW50 wegen vrijliggende fietspaden komen en bij GOW30 minstens een fietsstrook op de weg. Echter willen we vrijliggende fietspaden niet zomaar opheffen. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan zijn mogelijkheid weergegeven voor herinrichting van wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om een weg opnieuw in te richten zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting. Naast het afwegingsschema zijn de verschillende wegen getoetst aan de hand van de inrichtingskaders van het CROW voor GOW50, GOW30 en ETW30. Zo is er gekeken naar de breedte van de rijbaan, de voorzieningen voor fietsers, parkeren en oversteekbaarheid. Ook is er gekeken naar de aanwezigheid van voorzieningen bij GOW30 wegen. De gemeente Wassenaar monitort op dit moment de verkeersafwikkeling als gevolg van de opening van de Rijnlandroute. Dat onderzoek is daarmee geen kader voor dit wegencategoriseringsplan. Voor de bepaling van de categorisering van de wegen in Wassenaar is een afwegingskader opgesteld, dat past bij de beleidsdoelstellingen van Wassenaar voor mobiliteit. Met het afwegingskader is gekeken hoe de veiligheid en leefbaarheid goed op elkaar worden afgestemd terwijl de bereikbaarheid van Wassenaar op orde blijft. Hierbij is dus integraal naar die opgave gekeken. Zo zijn de (verkeers)netwerken in kaart gebracht evenals de verkeersstromen en de aanrijroutes zijn van hulpdiensten en/of het openbaar vervoer. In het wegencategoriseringsplan wordt niet voorzien in eventuele maatregelen in relatie tot sluipverkeer. Dit plan is bedoeld om de structuur was Wassenaar vast te stellen en de wegen hierop in te richten.	

	namelijk veelvuldig over dit verband gesproken en werd o.a. door wethouder Koetsier zelf aangegeven dat door het verlagen van de snelheid aan de noordzijde van Wassenaar het sluipverkeer “aan de achterkant van Wassenaar” wordt tegengegaan. Als dit verband ook door de gemeente zelf wordt erkend, waarom is het dan niet meegenomen in de overwegingen bij het opstellen van het Ontwerp? En waarom wordt er dan niet ook gekeken naar het tegengaan van sluipverkeer d.m.v. wegencategorisering aan de zuidzijde van Wassenaar, waar ook veel sluipverkeer binnenkomt? Dat de problematiek omtrent sluipverkeer niet lijkt te zijn meegenomen in de overwegingen t.a.v. het Ontwerp verbaast te meer, omdat vrijwel alle politieke partijen in de gemeenteraad sluipverkeer aanmerken als een belangrijk, dan wel het belangrijkste thema voor wat betreft verkeer in Wassenaar. Hieronder ter illustratie een paar voorbeelden uit de lokale verkiezingsprogramma’s van enkele politieke partijen: VVD: “Bij aanpassingen van wegen zijn de hoofdoverwegingen: meer veiligheid voor al het verkeer en afname van onbedoeld verkeer.”3 Hart voor Wassenaar: noemt als 2e kernpunt van haar 12 kernpunten “Verkeer: Eindelijk werk maken van sluipverkeer en verkeersoverlast.”4 Lokaal Wassenaar: “Er is een toenemende verkeersdruk in onze gemeente en onderzocht moet worden of dit kan worden tegengegaan […]”. “Op diverse plaatsen willen we experimenten uitvoeren om de veiligheid te verhogen, de verkeersafwikkeling te verbeteren en ongewenst verkeer tegen te gaan […].”5 Op basis hiervan zou men verwachten dat de gemeenteraad iedere kans zou aangrijpen om de problematiek omtrent sluipverkeer aan te pakken en te verminderen. Het Ontwerp dat voor langere termijn zal gaan gelden, lijkt dan ook een aangewezen kans om in ieder geval te onderzoeken met behulp van de reeds ingeschakelde experts van DHV of een andere categorisering van de wegen binnen Wassenaar een (positieve) bijdrage kan leveren aan het tegengaan van het sluipverkeer. In dit kader wijs ik ook op de opmerking van OV uitvoerder EBS die in het Ontwerp een zelfde effect verwacht door in het kader van het verlagen van de snelheid naar 30km/u te stellen dat “[h]et optimaliseren van de doorstroming binnen Wassenaar een positief effect [kan] hebben op de beoogde rijtijden waardoor de impact op de rijtijden kan worden verminderd.”6 Met andere woorden, als er minder sluipverkeer is door o.a. meer 30km/u wegen, dan kan dat wel degelijk een positief effect hebben op de doorstroming van het verkeer dat wel een bestemming heeft in Wassenaar. Op grond van het bovenstaande, zou ik dan ook graag de gemeenteraad in overweging willen geven om dit onderzoek alsnog uit te (laten) voeren, bijvoorbeeld parallel aan het burgerberaad, zodat er geen tijdsverlies hoeft plaats te vinden en het Ontwerp (in aangepaste vorm) alsnog finaal kan worden vastgesteld in het najaar van 2024 en daarna de huidige verkeerssituatie en leefbaarheid in Wassenaar zo snel mogelijk verbeterd kan worden. d. Openbaar vervoer (EBS en Arriva) Op p. 18-19 van het Ontwerp wordt een analyse gepresenteerd van de gevolgen voor het openbaar vervoer in Wassenaar van het in heel Wassenaar verlagen van de maximum snelheid naar 30km/u. In tabel 4-1 van het Ontwerp worden de huidige werkelijke rijtijden van het OV rond 12:00 in de middag (dus buiten de spits) vergeleken met de beoogde rijtijden in het geval van 30km/u op basis van “een inschatting van EBS op basis van halteren, knelpunten in de doorstroming etc.”		

Uit het Ontwerp blijkt niet of deze inschatting van EBS eveneens uitgaat van de situatie om 12:00 uur in de middag of op een ander tijdstip op de dag of een gemiddelde over de hele dag. Voor een zuivere vergelijking dient uiteraard te worden uitgegaan van eveneens de situatie rond 12:00 uur, omdat de rijtijden uiteraard sterk toenemen op drukkere momenten door het vaker stoppen van de bus bij haltes, alsmede door meer (sluip)verkeer op de weg. Het verlagen van de snelheid op de wegen heeft uiteraard geen invloed op het aantal stops dat de bus maakt en ook niet op de locatie van de haltes, eventuele knelpunten in het verkeer etc. Het enige verschil is dus het verschil in maximum snelheid van de bus op het traject.
Als ik dan kijk naar de eerste twee deeltrajecten die beoordeeld worden in tabel 4-1 (te weten het deeltraject Wittenburgerweg-Stoeplaan en Stoeplaan Admiraal Helfrichlaan), dan kom ik uit op een significant kleinere toename van de rijtijd, als ik alleen de maximum snelheid van de bus wijzig van 50km/u naar 30km/u en alle overige omstandigheden gelijk houdt (dus het aantal stops, aantal passagiers dat in- en uitstapt, knelpunten etc.):

	A	B	C	D	E	F
	Afstand (meter)	Rijtijd 50km/u	Rijtijd 30km/u	Extra rijtijd (seconden)	Extra rijtijd volgens Ontwerp (seconden)	Verschil E minus D (seconden)
Wittenburgerweg – Stoeplaan	1277	91	153	62	77	15
Stoeplaan – Adm Helfrichlaan	3057	220	367	147	206	59
Totaal	4334	311	520	209	283	74

Volgens het Ontwerp zou de totale toename in reistijd op het deeltraject Wittenburgerweg-Admiraal Helfrichlaan dus 4:43 minuten zijn, terwijl dat volgens mijn berekeningen maar 3:29 minuten zou zijn, een verschil van 1:14 minuten oftewel ca. 25% minder dan volgens het Ontwerp. Bij deze berekeningen, wordt dan nog geen rekening gehouden met de ook door EBS gesignaleerde eventuele positieve effecten van 30km/u op de doorstroming waardoor de rijtijd juist kan afnemen t.o.v. 50km/u, met name tijdens de spitsmomenten wanneer de meeste Wassenaarders gebruik maken van het OV.
Kortom, naar mijn mening nemen de rijtijden van de bussen van EBS minder toe dan voorgesteld in het Ontwerp en geven ook de opmerkingen van EBS aangaande de eventuele positieve effecten op de doorstroming in het geval van 30km/u aanleiding om dit te onderzoeken in het kader van het Ontwerp (zie ook paragraaf 2.c hierboven).
Hetgeen hiervoor vermeld wordt t.a.v. de door EBS uitgevoerde OV diensten, geldt op vergelijkbare wijze voor de door Arriva uitgevoerde OV lijnen. In het Ontwerp wordt genoemd dat de extra rijtijd in Wassenaar indien alle wegen 30km/u zouden worden 3-4 minuten bedraagt volgens een inschatting van Arriva. Het is niet duidelijk op welk moment van de dag deze inschatting van Arriva betrekking heeft. Net als bij de EBS lijnen, heeft het moment van de dag uiteraard vrij grote invloed op de totale rijtijd door Wassenaar i.v.m. knelpunten en het aantal stops. Bij de vergelijking met de totale rijtijd wordt in het Ontwerp dan wel weer verduidelijkt om welk moment van de dag het gaat, namelijk om de rijtijd in de daluren (dus zonder knelpunten en met minder stops).
Bovendien wordt de vergelijking tussen de extra rijtijd in Wassenaar en de totale rijtijd van de betreffende Qliner niet gemaakt t.o.v. het volledige traject van deze OV verbinding, namelijk van Den Haag naar Sassenheim, maar slechts van een deel daarvan, namelijk van Den Haag naar Katwijk.

De concessiehouders hebben aangegeven dat zij geen voorstander zijn van een maximumsnelheid van 30 km/u in de gehele bebouwde kom. Zij hebben aangegeven dat bij een lagere maximumsnelheid de reistijden langer worden en er meer materieel en personeel nodig is om aan de huidige dienstregeling te kunnen voldoen. Daar hebben de concessiehouders momenteel geen ruimte voor. Wel zien EBS en Arriva mogelijkheden voor een verlaging van de snelheid op plekken waar de snelheid al lager dan 30 km/u ligt. Dit is dan ook meegenomen in de wegencategorisering.

Voor de bepaling van de impact op de rijtijden is geen vastgelegd maatgevend tijdstip. Voor dit plan is uitgegaan van een tijdstip op een doordeweekse dag in de middag buiten de spits. Hierbij is per traject tussen twee bushaltes op wegen die in beheer zijn van de gemeente Wassenaar gekeken naar het effect van een snelheidsverlaging op de reistijd van de bus. Hieruit bleek dat de extra reistijd op enkele trajecten beperkt is, waardoor een snelheidsverlaging mogelijk is.

	Waarom niet het volledige traject wordt meegenomen bij deze vergelijking wordt niet toegelicht in het Ontwerp. Volgens de dienstregeling van Arriva bedraagt de totale rijtijd van het volledige traject ca. 1:10 tot 1:20 uur, derhalve aanzienlijk meer dan de 31 minuten genoemd in het Ontwerp. De extra rijtijd is dus alleen al op basis hiervan niet 10% van de totale rijtijd zoals genoemd in het Ontwerp, maar minder dan 5%. En daarbij blijft het dus onduidelijk, net als bij de in het Ontwerp opgenomen analyse t.a.v. EBS, of de inschatting van de extra reistijd ook is gedaan voor ritten uitsluitend in de daluren en niet een gemiddelde over de hele dag of tijdens de spitstijden. Met het oog op een transparante en neutrale weergave van de situatie, zou het helpen als de gemeente bovenstaande punten inzichtelijk kan maken. Dat is extra van belang, omdat in het Ontwerp en de bijbehorende externe communicatie, alsmede tijdens de beraadslagingen in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving, door de gemeente vrij stellige kwalificaties worden verbonden aan de uitgevoerde analyses t.a.v. de OV diensten. Zo wordt op de webpagina van de gemeente t.a.v. het Ontwerp vermeld onder veelgestelde vragen dat “[w]anneer de bussen langzamer moeten gaan rijden, dit ten koste [gaat] van de kwaliteit van het openbaar vervoer.” Er wordt niet nader toegelicht wat hiermee wordt bedoeld en wat deze conclusie zou rechtvaardigen. EBS geeft in het Ontwerp aan dat er drie onderdelen van belang zijn (voor de kwaliteit van het OV), namelijk betrouwbaarheid, doorstroming en comfort. Aan het comfort verandert niets door een andere maximumsnelheid (mogelijk zou je kunnen stellen dat het toeneemt doordat het verkeer minder hard voorbij rijdt langs de haltes waar passagiers buiten wachten). Voor wat betreft betrouwbaarheid en doorstroming is het goed voorstelbaar dat die juist verbeteren t.o.v. de huidige situatie, omdat (zoals ook door EBS wordt aangegeven), het verlagen van de maximum snelheid de (sluip)route door Wassenaar minder aantrekkelijk wordt, waardoor er minder knelpunten ontstaan en daardoor de doorstroming en de betrouwbaarheid van het OV toenemen. Dit zou dan ten koste gaan van een beperkte toename van de rijtijd zoals hierboven genoemd, waarbij moet worden opgemerkt dat de positieve effecten van een verbeterde doorstroming als gevolg van minder (sluip)verkeer daarin nog niet verwerkt zijn. Een beter passende kwalificatie van de analyses t.a.v. het OV lijkt mij dan ook iets in de trant van ‘ondanks een beperkte toename van de rijtijden, is het goed denkbaar dat de betrouwbaarheid, doorstroming en het comfort van het OV zal toenemen’. Dit zou stelliger geformuleerd kunnen worden als het onderzoek van DHV zich ook had uitgestrekt tot het in kaart brengen van de positieve gevolgen van het verlagen van de maximumsnelheid op het terugdringen van het sluipverkeer en daarmee op het verbeteren van de doorstroming en het verminderen van het aantal knelpunten. Verder wordt in het Ontwerp zelf gesteld (zie p. 19): “In beginsel zijn EBS en Arriva geen voorstander van een totale verlaging van de snelheid in de gehele bebouwde kom. […] Een volledige invoering van 30 km/u kan zelfs negatieve gevolgen hebben voor het OV aanbod binnen Wassenaar.” Ook deze kwalificaties geven wat mij betreft een onvolledig beeld van de onderliggende analyses en feiten. Uit het Ontwerp blijkt namelijk dat de OV vervoerders 30km/u wegen wel degelijk prima kunnen accommoderen als deze wegen op de juiste manier worden ingericht (dus busvriendelijke’ snelheidsremmende maatregelen en voorrang op zijwegen). De kwalificatie “negatieve gevolgen voor het OV aanbod” is weinig specifiek en gaat niet in op de mogelijke positieve effecten van het verlagen van de maximum snelheid op volgens de OV uitvoerders belangrijkste thema’s betrouwbaarheid, doorstroming en comfort. e. Nood- en hulpdiensten		

	Net als bij de OV diensten, sluit de externe communicatie door de gemeente t.a.v. de nood- en hulpdiensten niet of niet volledig aan bij de onderliggende feiten en kan een verkeerd beeld ontstaan, zeker indien niet het volledige Ontwerp wordt gelezen, maar alleen de kortere berichten daarover van de gemeente. Een voorbeeld hiervan uit wederom het onderdeel veelgestelde vragen over het Ontwerp op de website van de gemeente: “De nood- en hulpdiensten moeten namelijk op tijd bij een incident aanwezig kunnen zijn. Wanneer we alle wegen 30 km/u maken halen de nood- en hulpdiensten de wettelijk aanrijtijden niet meer.” De conclusie in het Ontwerp t.a.v. de nood- en hulpdiensten vermeld echter iets heel anders: “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.” En als we nog in wat meer detail kijken naar de bevindingen in het Ontwerp t.a.v. politie, brandweer en ambulances dan kunnen we het volgende lezen, hetgeen toch echt iets anders aangeeft dan wat in de veelgestelde vragen sectie wordt genoemd op de website van de gemeente: Politie (gevestigd in Wassenaar) “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.” Brandweer (gevestigd in Wassenaar) “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 […].” Ambulances (de enige nood -en hulpdienst die van buiten Wassenaar moet komen) “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 rijttijd te verbeteren/gelijk te houden na een snelheidsverlaging […].” Kortom, volgens het Ontwerp heeft geen van de drie nood- en hulpdiensten aangegeven dat de wettelijke aanrijtijden niet gehaald kunnen worden als overal in Wassenaar de maximum snelheid naar 30km/u zou gaan. f. Vervolgstappen richting finaliseren en implementeren van het Ontwerp Dit brengt mij bij het volgende en tevens laatste algemene onderwerp voordat ik specifiek zal ingaan op de situatie op de Stoeplaan, namelijk de aangekondigde vervolgstappen om tot een definitief Ontwerp te komen dat kan worden goedgekeurd in de gemeenteraad en daarna zo snel mogelijk kan worden uitgevoerd. Volgens de website van de gemeente m.b.t. het Ontwerp, zal in de periode maart-april 2024 reacties worden verstuurd op de ontvangen zienswijzen en zullen die daarna aan het burgerberaad ter beschikking worden gesteld en zal in het najaar 2024 tot definitieve besluitvorming kunnen worden gekomen. Echter, volgens recente berichtgeving in De Wassenaarse Krant zal het nog tot begin 2025 duren voordat het burgerberaad kan worden afgerond en zal pas daarna een reactie op de zienswijzen geformuleerd worden.7 Dit zou zeer teleurstellend zijn en ik zou de gemeente willen vragen om in ieder geval wel vast te houden aan het reageren op de zienswijzen volgens de originele planning, te weten in de periode maart-april 2024. Temeer omdat de inwoners van Wassenaar en andere belanghebbenden nu worden gevraagd om binnen 6 weken een zienswijze in te dienen. Daarnaast zou ik de gemeente in overweging willen geven om ook de tijd van mei 2024 tot het finaliseren van het burgerberaad begin 2025 (een periode van dus bijna een jaar)	De drie hulpdiensten hebben aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/u, beperkt lijken mits er 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; • Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming. Deze voorwaarden zijn dan ook meegenomen in de categorisering van de wegen. Hierbij moet wel benoemd worden dat er meerdere aspecten zijn die mee wegen in de categorisering van de wegen in de gemeente Wassenaar. Zo is er integraal gekeken naar het wegennet in Wassenaar en zijn de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid meegenomen in de afwegingen.	

	zoveel mogelijk nuttig te gebruiken door (i) aanvullend onderzoek door DHV te laten uitvoeren t.a.v. de verwachte positieve effecten van het verlagen van de maximum snelheid op de doorstroming en het tegengaan van sluipverkeer (dit zou dan mogelijk ook nog kunnen worden 'meegenomen' als onderdeel van het burgerberaad) en (ii) alvast aan de slag te gaan met het opstellen van de uitvoeringsprogramma's, incl. de specifieke inrichting van de betreffende wegen en daarbij prioriteit te geven aan de wegen, waarvan op dit moment al duidelijk is dat er verkeersonveilige situaties bestaan, zoals bijvoorbeeld de Stoeplaan. T.a.v. het burgerberaad zou ik de gemeente willen vragen om ervoor te zorgen dat de deelnemers aan dit beraad komen te beschikken over de juiste feiten en analyses zonder dat daaraan door de gemeente al kwalificaties en conclusies worden verbonden, zoals bijvoorbeeld t.a.v. het OV en de nood- en hulpdiensten. In dit kader wijs ik ook nog op het volgende voorbeeld. Op de website van de gemeente wordt vermeld dat van de 27 wegen die beoordeeld zijn in het kader van het Ontwerp "er uiteindelijk twee wegen [overblijven] waar men 50 km/u mag rijden. De overige wegen worden in het nieuwe wegennetplan 30 km/u." 8 Dit is evident onjuist en zou een totaal verkeerd beeld kunnen doen ontstaan. Het gaat namelijk niet om 2 van de 27 wegen die 50km/u zouden blijven volgens het huidige Ontwerp, maar om maar liefst 17 van de 27 wegen die 50km/u zouden blijven (zie p. 32 van het Ontwerp). Het is inmiddels voor een ieder duidelijk dat het categoriseren van wegen een veelbesproken onderwerp is binnen de gemeente Wassenaar dat tot veel reacties van inwoners en andere belanghebbenden hee geleid. Het lijkt mij daarom vooral in zo'n situatie van groot belang dat juist de gemeente zeer zorgvuldig optreedt in de communicatie over dit onderwerp en daarbij een neutrale en objectieve berichtgeving zorgvuldig waarborgt. Tot slot van mijn algemene observaties, nog een opmerking t.a.v. het burgerberaad. Nadat ik mij verdiept heb in het Ontwerp is het mij duidelijk geworden dat dit een zeer technisch onderwerp betreft dat veel uiteenlopende aspecten beslaat (o.a. verkeersveiligheid, leefbaarheid, openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten), waarbij elk aspect verankerd is in een grote hoeveelheid regelgeving die op haar beurt ook weer zeer technisch van aard is. En dan heb ik me in hoofdzaak alleen nog maar gericht op de Stoeplaan. Het lijkt me dan ook nogal een omvangrijke en uitdagende taak voor willekeurige inwoners van Wassenaar om een weloverwogen beeld van al deze aspecten te ontwikkelen t.a.v. het volledige wegennetwerk van Wassenaar. Ik verwijs in dit verband ook naar het interview met mevrouw Messemaker in De Wassenaarse Krant van 26 januari 2024 die vergelijkbare zorgen uit op basis van de veelzijdigheid van de onderhavige kwestie en het hoge technische gehalte van ieder van die aspecten.9 Ik hoop ten slotte dat deze zienswijze aantoont dat het betrekken van de bewoners en andere direct betrokkenen die daadwerkelijk en op dagelijkse basis de verkeerssituatie ervaren op de wegen die onderdeel uitmaken van het Ontwerp, kan helpen om alle relevante aspecten in beeld te krijgen en op basis daarvan tot een weloverwogen oordeel te komen dat rekening houdt met alle specifieke omstandigheden van iedere individuele weg. In dat kader zou ik de gemeente willen vragen om de betrokkenheid van direct omwonenden en andere direct betrokkenen onderdeel te laten zijn van het burgerberaad of daarin op andere wijze te voorzien. 3. Opmerkingen t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan In het tweede deel van deze zienswijze zal ik ingaan op de specifieke (verkeer)situatie van de Stoeplaan en mijn observaties ten aanzien daarvan en de gevolgen daarvan voor de categorisering van de weg. Ik zal daarbij eerst een omschrijving geven van de Stoeplaan, de directe omgeving en de (diverse soorten) verkeersstromen over de		

	Stoeplaan. Daarna zal ik per verkeersonveilige situatie aangeven waar en op welke wijzen zich deze situaties voordoen op de Stoeplaan. Vervolgens zal ik aan de hand van de CROW inrichtingseisen en andere regelgeving t.a.v. verkeersveiligheid analyseren onder welke wegencategorie de Stoeplaan naar mijn mening valt en daarbij de vergelijking maken met de aannames en uitgangspunten t.a.v. de Stoeplaan in het Ontwerp. Daarna zal ik ingaan op andere relevante aspecten zoals OV verbindingen en nood- en hulpdiensten. a. Algemene omschrijving (verkeerssituatie) Stoeplaan De Stoeplaan is ca. 950 meter lang en loopt van de Van der Oudermeulenlaan tot aan de kruising met het Wilhelminaplein en is onderweg o.a. verbonden met de Wittenburgerweg. Langs vrijwel de gehele lengte van de weg staan, zoals bij wel meer wegen in Wassenaar, mooie oude bomen dicht langs de autorijbaan. Op dit relatief korte stuk van de zogenaamde noord-zuid hoofdroute (zie raadsvoorstel) bevinden zich twee (scherpe) bochten. Afgezien van de kruispunten aan beide einden van de weg, heeft de Stoeplaan kruispunten met maar liefst 9 andere wegen (te weten Konijnenlaan, Sophialaan, Schouwweg, Groen van Prinstererlaan, Acialaan, Wittenburgerweg, parallelbaan Wittenburgerweg, Laan de Goede Herder en Bloemcamplaan). Daarnaast zijn er nog de op- en afritten van bewoners aan beide zijden van de Stoeplaan. De Stoeplaan heeft een vrijliggend fietspad met voor het overgrote deel tweerichtingsverkeer. Tot slot is het t.a.v. de technische inrichting van de weg ook nog relevant om te vermelden dat op de Stoeplaan (nog) geen ‘stil’ asfalt is aangebracht. Hoewel er geen basisscholen direct aan de Stoeplaan liggen, liggen er wel twee basisscholen in de directe omgeving van de Stoeplaan, namelijk de Kievietschool (ca. 200 leerlingen) en de Bloemcampschool (ruim 400 leerlingen). Daarnaast huist er in het gebouw van de Kievietschool tevens een kinderdagverblijf en een buitenschoolse opvang, waarbij de buitenschoolse opvang dagelijkse vele kinderen van de Bloemcampschool met meerdere grote bakfietsen over de Stoeplaan naar de Kievietschool vervoerd. Aan de andere kant van de Stoeplaan bevinden zich peuterschool Beregoed en muziekschool Wassenaar. Tot slot is er ook nog een sportvereniging in de directe omgeving van de Stoeplaan, namelijk tennisvereniging Oud Wassenaar. Het moge duidelijk zijn uit het voorgaande dat al deze voorzieningen die voornamelijk gericht zijn op kinderen ertoe leiden dat veel kinderen zijn aangewezen op de Stoeplaan om van en naar deze bestemmingen te reizen, waaronder veelal per fiets. Daarbij komt dat de Stoeplaan kan worden beschouwd als een verbindingsweg tussen de woonwijken De Kieviet, Oud Wassenaar en Nieuw Wassenaar, met als gevolg veel verkeersbewegingen van kinderen die in deze wijken wonen. Tot slot mag in dit rijtje van relevante ‘voorzieningen’ de grote serviceflat Landgoed Stoephout niet ontbreken, dat rechtstreeks aan de Stoeplaan ligt. Voor de volledigheid heb ik e.e.a. ook aangeduid op het in Bijlage 1 bijgevoegde overzichtskaartje van de Stoeplaan. Door een deel van de Stoeplaan rijden EBS bussen 43 en 44 en er bevinden zich 3 haltes direct aan de Stoeplaan (2 in noordelijke richting en 1 in zuidelijke richting). Volgens het Ontwerp (zie afbeelding 12) maakt de Stoeplaan deel uit van het (gemeentelijke) fietsnetwerk. In het Ontwerp wordt tevens gesteld dat de Stoeplaan geen deel uitmaakt van het netwerk vrachtverkeer, maar hiervan is in de praktijk niet veel te merken. Er rijden namelijk dagelijks vele vrachtwagens door de Stoeplaan, alsmede veel groot en klein werkverkeer (d.w.z. grote bussen met aanhangers of opleggers, speciaal materiaal etc.). Verder kan in deze context het sluipverkeer niet onbenoemd blijven, want ook op de Stoeplaan zorgt dit voor overlast en verhoogt het de verkeersonveilige situaties. Op	Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Dit weggedeelte is ook onderdeel van het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk waardoor dit weggedeelte als GOW50 is gecategoriseerd. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en Van der Oudemeulenlaan voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50, maar er is ook geen sprake	

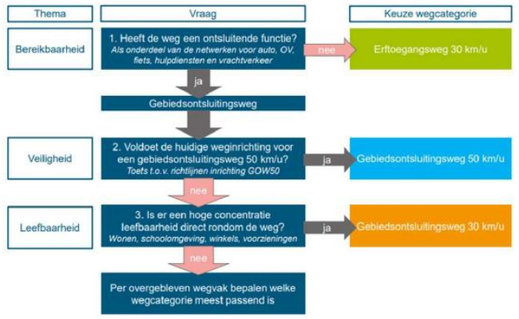
	werkdagen kun je de klok erop gelijk zetten dat zodra het verkeer vastloopt op de N44/A44, het sluipverkeer Wassenaar binnenkomt en daarbij ook vaak de Stoeplaan gebruikt. Aan de Stoeplaan is dat het meest zichtbaar door het sluipverkeer dat vanuit zuidelijke richting Wassenaar binnenrijdt in de hoop tijd te winnen t.o.v. de route over de N44/A44 (vooral in de ochtendspits als ook veel kinderen naar school fietsen). Dat sluipverkeer komt Wassenaar binnen via zowel de Wittenburgerweg alsook de Van der Oudermeulenlaan en rijdt vervolgens niet alleen rechtdoor over de Stoeplaan richting de Groot Haesebroekseweg, maar probeert ook vaak nog verder 'binnendoor' te rijden door op de Stoeplaan af te slaan naar de Schouwweg, Groen van Prinstererlaan en de Acialaan (en ook vice versa). Dit 'afslaande' verkeer vergroot de verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan, waarop ik hieronder in meer detail zal ingaan. b. Verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan Hieronder zal ik puntsgewijs de belangrijkste, vrijwel dagelijks waarneembare, verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan omschrijven. Voor de volledigheid en om dit nader visueel te illustreren, heb ik in Bijlage 2 een aantal foto's toegevoegd van een aantal van de betreffende locaties aan de Stoeplaan. > Onvoldoende ruimte tussen de autorijbaan en het fietspad met tweerichtingsverkeer met als gevolg een reëel risico op frontale botsingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers. Zoals ook genoemd in het Ontwerp, ligt er een vrijliggend fietspad aan de Stoeplaan. Een belangrijke nadere nuance wordt echter niet genoemd in het Ontwerp en ook niet meegenomen in de overwegingen t.a.v. de veiligheid op de Stoeplaan. Het gaat hier namelijk niet om vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de autorijbaan, maar om één vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de weg met tweerichtingsverkeer.10. In figuur 3 en figuur 4 van het Ontwerp wordt achtereenvolgens de ideale en de minimale inrichting van een GOW50 weg volgens de CROW-richtlijnen visueel weergegeven en op beide afbeeldingen wordt uitgegaan van fietspaden/fietsstroken aan weerszijden van de autoweg. Nergens in het Ontwerp wordt ingegaan op dit naar mijn mening cruciale verschil tussen enerzijds fietsvoorzieningen met eenrichtingsverkeer en fietsvoorzieningen met tweerichtingsverkeer anderzijds. Hieronder in paragraaf 3.c zal ik nader toelichten dat dit onderscheid ook vanuit de CROW richtlijnen en andere regelgeving t.a.v. verkeersveiligheid wel degelijk van groot belang is. Het tweerichtingsverkeer op het fietspad op de Stoeplaan heeft uiteraard tot gevolg dat het fietsverkeer frontaal het gemotoriseerde verkeer tegemoet rijdt en dat leidt tot gevaarlijke situaties in beide richtingen op het fietspad, maar in het bijzonder in zuidelijke richting fietsend, omdat het gemotoriseerde verkeer, waaronder dus bussen, vrachtwagens en groot werkverkeer, op de zeer beperkte afstand van minder dan 1 meter fietsers tegemoet rijdt. Zeker in de spits wanneer het extra druk is en zeker ook als het verkeer op de A44/N44 vastloopt en er veel (sluip)verkeer door de Stoeplaan rijdt, is het als fietser zeer intimiderend en geeft het een hoogst onveilig gevoel om daar te fietsen. In de winter wordt je als fietser bovendien haast verblind door de koplampen van de 'lange sliert' auto's. Dit alles geldt in nog grotere mate voor (kleine) kinderen die uiteraard veel lager bij de grond zitten op hun fiets en waardoor het op hen nog meer impact heeft. Deze verkeersonveilige situatie is ook al geruime tijd bekend bij de gemeente, zoals blijkt uit het fietsveiligheidsplan van 29 april 2021. Daarin wordt op p.19 t.a.v. de Stoeplaan vermeldt dat "het fietspad dicht tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer aan[ligt], waardoor dit een onprettig gevoel geeft aan fietsers. Dit komt ook terug in de	van een hoge concentratie leefbaarheid rondom dit weggedeelte. Voor dit gedeelte van de Stoeplaan stellen wij een vergelijkbare inrichting voor als in bijlage 3 is beschreven voor de Van der Oudemeulenlaan. Bij het beoordelen van de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar is gekeken naar de aanwezigheid van fietspaden. Voor het wegencategoriseringsplan is het daarbij niet relevant of er aan beide zijden van de weg een 1-richtingsfietspad ligt of aan een zijde van de weg een 2-richtingsfietspad. Wanneer wegen, die heringericht moeten worden, in aanmerking komen voor groot onderhoud wordt een nieuw ontwerp uitgewerkt door de gemeente en kunnen vervolgens de werkzaamheden starten. Hiervoor wordt nog een planning uitgewerkt. In de planning moet ook gekeken worden naar de bereikbaarheid in Wassenaar. We kunnen niet alle wegen in één keer aanpakken. Bij de planning moeten we wel benoemen dat het ook om een politieke afweging gaat. Als de gemeenteraad besluit dat een weg eerder heringericht moet worden, dan moet hier budget voor vrijgemaakt worden. Wel zullen wij bij een voorstel voor een nieuwe herinrichting gebruik maken van uw uitgebreide analyse van de Stoeplaan om tot een veilig ontwerp te komen.	

	digitale inventarisatie van het Verkeersonderzoek Wassenaar. In het Verkeersonderzoek Wassenaar wordt de Stoeplaan meegenomen in de schouw en bekeken of de gehele situatie (inclusief autorijbaan) verbeterd kan worden.” Tot op heden is er echter nog niks gedaan om de verkeersonveilige situatie te verbeteren, anders dan het plaatsen van een paar witte plastic paaltjes (overigens zonder reflectoren) ter hoogte van de boom die het fietspad splitst. Het is overigens evident dat dit niet alleen geldt voor de plek ter hoogte van de boom, maar net zo goed voor vrijwel de gehele Stoeplaan waar deze strook minder dan 1 meter breed is en bestaat uit een op gelijke hoogte gelegen stukje (meestal modderige) berm waar ook overduidelijk regelmatig door auto’s overheen wordt gereden. De witte paaltjes die langs de weg zijn geplaatst ter hoogte van de boom bieden uiteraard geen enkele daadwerkelijke bescherming in het geval een auto van de rijbaan afraakt en op het fietspad komt. Dat dit niet een puur theoretische situatie is, bewijst wel het feit dat meerdere van die witte paaltjes al kapot of plat zijn gereden (zie Bijlage 2). Daarnaast is mij bekend dat alleen al in het afgelopen jaar tot anderhalf jaar er meerdere ongelukken zijn geweest op de Stoeplaan, waarbij o.a. auto’s in aanraking zijn gekomen met een of meerdere van de vele dicht langs de weg gesitueerde bomen en van de autorijbaan zijn afgeraakt. Voor zover mij bekend, is bij in ieder geval een van die situaties een gemotoriseerd voertuig diagonaal over de autoweg én het fietspad geschoten en uiteindelijk tot stilstand gekomen tegen het hek van een van de woonhuizen langs de Stoeplaan. Voor zover mij bekend fietste er op dat moment gelukkig niemand op het fietspad, maar als dat wel het geval was geweest dan had dit heel anders kunnen aflopen. Ik heb geen toegang tot de volledige ongevallenhistorie op de Stoeplaan, maar weet wel dat er regelmatig ongelukken gebeuren en dat de meeste bomen aan de Stoeplaan ook tekenen vertonen van aanrijdingen met auto’s. Het lijkt mij dan ook helaas een kwestie van tijd voordat een dergelijke situatie zich opnieuw voordoet, waarbij het fietspad op de Stoeplaan ook nog eens nauwelijks mogelijkheden biedt om uit te wijken, voor zover daarvoor überhaupt nog een mogelijkheid bestaat bij gemotoriseerd verkeer dat met 50km/u van de autorijbaan afraakt. Zie ook Bijlage 3 met twee voorbeelden van recente ongevallen op de Stoeplaan ter nadere illustratie. Daarnaast hebben zich alleen al in de afgelopen twee jaar diverse ongevallen voorgedaan op de Stoeplaan ter hoogte van de kruising met de parallelbaan van de Wittenburgerweg, waarbij ook fietsers betrokken waren. > In- en uitvoegend gemotoriseerd verkeer vanuit de zijwegen en op- en afritten kan niet anders dan tijdelijk dwars op het fietspad s?l te staan alvorens in te voegen op de Stoeplaan. Een andere veelvoorkomende onveilige situatie op de Stoeplaan is dat auto’s noodgedwongen het fietspad deels of geheel blokkeren door er dwars op te rijden met als doel om voldoende zicht te hebben op het autoverkeer op de Stoeplaan om in te voegen vanuit de zijwegen en op- en afritten. Dit wordt nog eens extra bemoeilijkt door de vele bomen langs de Stoeplaan en de bochten in de weg. Zoals hierboven aangegeven is de berm tussen de autoweg en het fietspad zeer smal en is er derhalve onvoldoende ruimte voor auto’s om stil te staan tussen het fietspad en de autorijbaan. Dit zorgt voor een onveilige situatie vanuit meerdere perspectieven. Bovendien voldoet ook dit niet aan de inrichtingseisen t.a.v. verkeersveiligheid zoals ik hieronder in paragraaf 3.c nader zal toelichten. Enkele voorbeelden van onveilige situaties die zich voordoen als gevolg van deze situatie:		

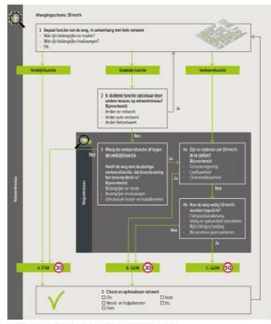
	- fietsers proberen soms met gevaar voor eigen leven om de auto's die het fietspad (soms langdurig) blokkeren heen te manoeuvreren en daarbij deels over de autorijbaan fietsen; - automobilisten die vanuit de zijwegen proberen in te voegen op de Stoeplaan zien regelmatig de fietsers op het fietspad niet of te laat aankomen en proberen dan op het laatste moment het fietspad weer vrij te maken door overhaast in te voegen of om door weer achteruit te rijden. Het moge duidelijk zijn dat ook dit voor onveilige situaties leidt voor zowel de fietsers als de automobilisten. > Meerdere gevaarlijke en onoverzichtelijke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers Afgezien van het oversteekpunt helemaal aan het einde van de Stoeplaan ter hoogte van de overgang in de Groot Haesebroekseweg, zijn de andere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk. Van noord naar zuid gaat het dan voornamelijk om de volgende punten (hierbij laat ik de oversteekplaatsen die niet aan een zijweg grenzen buiten beschouwing, zoals oversteekpunten vanuit woonhuizen, bushaltes en de serviceflat): 1) het oversteekpunt ter hoogte van de Sophialaan: dit oversteek punt ligt in een van de bochten van de Stoeplaan en is alleen daardoor al beperkt overzichtelijk. De onoverzichtelijkheid wordt nog verder verhoogd door de vele bomen langs weerszijden van de weg. Tot slot is hier zeer relevant dat het fietspad lager ligt dan de autorijbaan, waardoor het zicht van fietsers op het autoverkeer verder verminderd wordt en het bovendien extra lastig is om vanuit stilstand weg te fietsen en de weg over te steken. 2) het oversteekpunt ter hoogte van de (parallelbaan van de) Wittenburgerweg: dit oversteekpunt is bijzonder onoverzichtelijk en ook op dit punt hebben zich in het recente verleden diverse ongevallen voorgedaan en ook worden de verkeersborden op deze plek regelmatig geraakt dan wel volledig omver gereden door het gemotoriseerde verkeer. Dit is ook het punt waar de klaar-over post zich bevindt, die gebruik maakt van het zebrapad om de schoolgaande kinderen te helpen om veilig over te steken (fietsers stappen daar af om veiligheidsredenen). De onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties ontstaan op dit punt vooral doordat er vele verkeersstromen van zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers bij elkaar komen en vaak in- of uit moeten voegen vanaf/richting maar liefst 4 verschillende wegen, namelijk de Stoeplaan, Wittenburgerweg, parallelbaan Wittenburgerweg en de Laan de Goede Herder. Het is niet voor niks dat juist op dit punt een klaar-over post wordt verzorgd door ouders van kinderen die naar de Kievietschool en de Bloemcampschool gaan. Daarnaast speelt ook hier weer de ruimte tussen de autoweg en het fietspad een belangrijke rol. Op dit punt ontbreekt een tussenberm namelijk volledig en kunnen fietsers dus niet veilig stil staan tussen het fietspad en de autoweg voor of na het oversteken van de autoweg. Dit betekent in de praktijk dat fietsers alvorens over te steken dus niet alleen moeten kijken of het autoverkeer op de Stoeplaan vrij is om over te steken, maar ook of het fietspad vrij is om in of uit te voegen. In combinatie met alle verschillende verkeersstromen leidt dat regelmatig tot onveilige situaties en dus ook tot daadwerkelijke ongevallen. 3) het oversteekpunt ter hoogte van de Bloemcamplaan: dit punt ligt in een andere bocht van de Stoeplaan en is daardoor niet ideaal qua overzichtelijkheid. Wat hier wel helpt is de middengeleider, hoewel die onvoldoende breed is om veilig stil te staan, zeker bij verkeer dat daar met 50km/u passeert.		

	4) het oversteekpunt ter hoogte van de Van der Oudermeulenlaan: hier gaat het hoofdzakelijk om fietsverkeer dat vanaf de Bloemcamplaan de Stoeplaan/Van der Oudermeulenlaan wil oversteken richting Park Oud Wassenaar. Ook dit punt bevindt zich in een (scherpe) bocht en is hierdoor beperkt overzichtelijk. In dit kader wijs ik er voor de goede orde ook nog op dat veel van het fietsverkeer dat de Stoeplaan gebruikt, deze twee keer moet oversteken om van vertrekpunt op bestemming te komen. Dit komt doordat de meeste van de voorzieningen beschreven in paragraaf 3.a aan de westzijde van de Stoeplaan liggen, terwijl het fietspad aan de oostzijde van de Stoeplaan ligt. > Fietspad te smal, geen uitwijkmogelijkheden en te veel geluidsoverlast om veilig te kunnen fietsen met kinderen Het fietspad met tweerichtingsverkeer langs de Stoeplaan is in theorie ca. 2,4 meter breed, maar in de praktijk is het minder, omdat er vaak veel vuil vanaf de autoweg en de modderige tussenberm op het fietspad ligt en in het seizoen ook vaak veel blad. Daarbij komt dat er langs beide kanten van het fietspad nauwelijks uitwijkmogelijkheden zijn door bomen of het muurtje dat direct naast het fietspad staat langs een groot deel van de Stoeplaan. Ook hebben de meeste fietsers een 'natuurlijke neiging' om zoveel mogelijk aan de binnenkant van het fietspad te blijven om zodoende zoveel als mogelijk is uit de buurt te blijven van het gemotoriseerde verkeer. Zie ook Bijlage 2 in dit verband. In de praktijk komt het erop neer dat het onmogelijk is om met twee fietsers naast elkaar te rijden als er tegemoet komend verkeer is en dat derhalve de meeste mensen hier noodgedwongen achter elkaar moeten fietsen. Dat geldt dus ook voor ouders die met hun (jonge) kinderen van en naar school fietsen en die hun kinderen dus niet kunnen helpen door naast ze te fietsen. Dat is uiteraard een onwenselijke situatie, zeker gelet op de vele verkeersonveilige situaties die de kinderen op de Stoeplaan moeten passeren (zie hierboven). Daarbij komt ook nog dat in tegenstelling tot vele andere wegen binnen Wassenaar die te maken hebben met vergelijkbare verkeersintensiteiten, de autorijbaan van de Stoeplaan tot op heden nog niet is voorzien van zogenaamd 'stil asfalt'. Het asfalt aan de Stoeplaan dateert grotendeels van 2012 of nog ouder en dit veroorzaakt zeker op de drukke momenten bijzonder veel geluidsoverlast.11 In combinatie met de zeer beperkte ruimte tussen de autorijbaan en het fietspad, maakt dit het feitelijk onmogelijk om met jonge kinderen te communiceren die je als ouder per fiets van en naar school of een van de andere nabijgelegen (kinder)voorzieningen wilt begeleiden. Uiteraard geldt hetzelfde voor volwassenen die soms met elkaar moeten kunnen communiceren om onveilige situaties te vermijden op het smalle fietspad. c. CROW afwegingskader en andere relevante regelgeving t.a.v. het verkeersveilig inrichten van infrastructuur Inleiding In het Ontwerp wordt de Stoeplaan gecategoriseerd als GOW50 op basis van onderstaand afweegschema dat weliswaar gebaseerd is op CROW-richtlijnen, maar niet als zodanig in de CROW richtlijnen is opgenomen. Dit afweegschema lijkt dus door DHV en/of de gemeente zelf gecreëerd. Dit is opmerkelijk en wijkt af van het in de door CROW opgestelde Afwegingskader 30km/u (het "CROW Afwegingskader") wel als zodanig opgenomen afwegingskader dat eveneens hieronder is afgebeeld en dat ook terug te vinden is op p.12 van het Ontwerp.12 Uit het Ontwerp wordt niet duidelijk		

waarom niet wordt uitgegaan van het specifiek hiervoor opgestelde CROW Afwegingskader en ik zou de gemeente willen vragen om deze afwijking van de relevante richtlijnen nader toe te lichten.



Afweegschema Ontwerp



Afwegingskader CROW

In de begeleidende tekst op p.23 van het Ontwerp wordt hierbij vermeld dat “[z]odra een weg aan een wegcategorie is gekoppeld, is niet verder onderzocht hoe de weg scoort op de volgende vragen”. Dit is een belangrijk verschil met het CROW Afwegingskader op basis waarvan wel altijd alle vragen beantwoord moeten worden voordat een weg als GOW50 gecategoriseerd kan worden en dat daarbij eerst leefbaarheid wordt beoordeeld en daarna veiligheid, terwijl in het Ontwerp die toetsing in omgekeerde volgorde plaatsvindt. Niet duidelijk is waarom DHV en de gemeente hier expliciet van afwijken door wegen al definitief als GOW50 te categoriseren voordat alle vragen zijn beantwoord. Ook t.a.v. dit punt zou ik de gemeente willen vragen om een nadere toelichting.
Dit onderscheid tussen het in het Ontwerp toegepaste afwegingskader en het CROW Afwegingskader is o.a. relevant voor de Stoeplaan, omdat o.a. de Stoeplaan al in stap 2 van het in het Ontwerp toegepaste afweegschema definitief wordt gecategoriseerd als GOW50 en er dus niet naar de vraag uit stap 3 wordt gekeken, namelijk: “[i]s er een hoge concentratie leefbaarheid direct rondom de weg? Wonen, schoolomgeving, winkels, voorzieningen”. Deze toets maakt wel altijd deel uit van het CROW Afwegingskader alvorens een weg als GOW50 kan worden gecategoriseerd en is naar mijn mening dan ook ten onrechte niet meegewogen in het Ontwerp bij het categoriseren van o.a. de Stoeplaan. In het navolgende zal ik niettemin allereerst het afweegschema volgen uit het Ontwerp en daarna het CROW Afwegingskader bespreken. De relevante overwegingen in beide situaties zijn voor een groot deel vergelijkbaar en ook de conclusie is in beide gevallen uiteindelijk gelijk.

Afweegschema Ontwerp

Voor wat betreft de Stoeplaan is in het Ontwerp alleen getoetst op de inrichtingseisen voor GOW50 en dus niet tevens op leefbaarheid en de conclusie om de Stoeplaan als GOW50 te categoriseren wordt in essentie bepaald door de volgende summiere samenvatting in tabel 5-2 van het Ontwerp:

Straat		Huidig wegtype	2. Voldoet de huidige weginrichting voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u?				
			Inrichtingseisen GOW50	Huidige inrichting fiets	Parkeren	Oversteekbaarheid	Conclusie inrichting
24	Stoeplaan	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50

Laat ik beginnen door te stellen dat ik het ermee eens ben dat de Stoeplaan in hoofdzaak een gebiedsontsluitende weg is. Het is ook duidelijk dat er geen sprake is van parkeervoorzieningen langs de Stoeplaan. T.a.v. de in bovenstaande tabel genoemde aspecten “inrichtingseisen GOW50, de huidige inrichting fietspaden en oversteekbaarheid” kom ik echter tot een andere conclusie dan het Ontwerp.
Het is goed om erop te wijzen dat het al dan niet voldoen aan de inrichtingseisen GOW50 (ideaal profiel of minimaal profiel) uit de tabel hierboven mede wordt bepaald door de daarna genoemde aspecten, waaronder dus veilige fietsvoorzieningen en oversteekbaarheid. Ik zal die twee elementen hieronder bespreken.

> Een ‘voldoende veilige’ fietsinfrastructuur is niet mogelijk aan de Stoeplaan

Zoals hierboven in paragraaf 3.b ook is uiteengezet, is bij de Stoeplaan sprake van een vrijliggend fietspad met tweerichtingsverkeer. Dat is wezenlijk anders dan twee vrijliggende fietspaden aan weerszijde van de autorijbaan, waarnaar wordt verwezen in de CROW-richtlijnen t.a.v. GOW50 (zowel minimaal profiel als ideaal profiel). Zie in dit verband figuur 3 en figuur 4 van het Ontwerp. Bij tweerichtingsverkeer is er namelijk een aanzienlijk groter risico op frontale botsingen, waaronder frontale botsingen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.
De CROW richtlijnen bevatten ook richtlijnen t.a.v. de inrichting van een veilige fietsinfrastructuur en daarnaast zijn er andere publiekrechtelijke richtlijnen van toepassing. Deze richtlijnen worden echter niet behandeld in het Ontwerp en mij is onduidelijk waarom niet, vooral omdat het hier juist gaat om de veiligheid van fietsers te beoordelen én te borgen. Ik ben geen verkeersveiligheidsexpert, maar na wat onderzoek lijken mij tenminste de volgende overwegingen van groot belang bij het bepalen of wegen en de bijbehorende fietsvoorzieningen voldoende veilig zijn, zoals ook terug te vinden in door of namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgegeven publicaties (die voor een deel weer gebaseerd zijn op CROW richtlijnen).
Allereerst verwijs ik graag naar de volgende tabel uit de publicatie “Definitie van ‘voldoende veilige’ weg- en fietsinfrastructuur” van het Kennisnetwerk SPV, hetgeen een samenwerking is van CROW en SWOV in opdracht van het Ministerie van IenW:13

1.2 Conflicten tussen verkeersdeelnemers en veilige snelheden
Zowel op basis van botsproeven tussen voetgangers en motorvoertuigen als op basis van inzichten die zijn ontwikkeld in de Zweedse ‘Vision Zero’ (Tingvall & Haworth, 1999), zijn de volgende veilige snelheden bepaald:

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/uur)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto’s en onbeschermde verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto’s	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto’s	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Tabel 1.2 Veilige snelheden voor enkele conflicttypen (bron: Wegman & Aarts, 2005).

Zoals hierboven aangegeven zijn op de Stoeplaan conflicten tussen auto’s en onbeschermde verkeersdeelnemers (zoals fietsers) zeer wel mogelijk. Op basis van ook door het Ministerie van IenW onderschreven literatuur is in dat verband een snelheid van 30km/u veilig. In de basis is dus een snelheid van 30km/u gewenst op de Stoeplaan vanuit veiligheid.
Na dit algemene uitgangspunt verwijs ik hieronder graag naar de volgende meer gedetailleerde en technische voorschriften t.a.v. de inrichting van ‘voldoende veilige’

Bij het opstellen van het WCP Wassenaar zijn de CROW richtlijnen als basis gebruikt. Het afwegingskader van het CROW is als inspiratie gebruikt om een afweegschema op te stellen op basis van de beleidsuitgangspunten voor het WCP Wassenaar. In het afwegingskader van het CROW is namelijk minder duidelijk afgebakend hoe omgegaan moet worden met veiligheid en leefbaarheid. Door een eigen afwegingskader te ontwikkelen hebben deze thema’s een duidelijkere plek gekregen bij het maken van de afwegingen in het WCP.

fietsinfrastructuur, waaraan in het geval van de Stoeplaan niet (volledig) wordt voldaan en door de fysieke beperkingen ter plaatse in de praktijk ook niet kan worden voldaan.

Allereerst verwijs ik naar de volgende tabel uit een publicatie van wederom Kennisnetwerk SPV met technische voorschriften t.a.v. fietspaden, die gebaseerd zijn op CROW richtlijnen14:

Omschrijving	**Solitair fietspad (V2)**	**Solitair fiets-/bromfietspad (V3)**	**Vrijliggend fietspad (V16)**	**Vrijliggend fiets-/bromfietspad (V17)**
Geen obstakels	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.
Visuele geleiding (CROW, 2016, V2, V3, V6, V5, V16, V17; CROW, 2015)	• asmarkering bij tweerichtings-verkeer bij utilitaire paden • kantmarkering indien onverlicht	• asmarkering bij tweerichtings-verkeer bij utilitaire paden • kantmarkering: - buiten bebouwde kom altijd - binnen bebouwde kom indien onverlicht	• asmarkering bij tweerichtingsverkeer • kantmarkering: - op alle utilitaire fiets-paden buiten de bebouwde kom - als het fietspad langs een weg afbuigt (bij voorbeeld voor een abri of bij een kruispunt) - indien onverlicht	• asmarkering bij tweerichtingsverkeer • kantmarkering: - op alle utilitaire fiets-paden buiten de bebouwde kom - als het fietspad langs een weg afbuigt (bij voorbeeld voor een abri of bij een kruispunt) - indien onverlicht
Voldoende breedte verharding, incl. verharde bermstrook (CROW, 2016, V2, V3, V16, V17)	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fietsers/uur): minimumbreedte 0 – 50 - 1,5 m (1) 50 – 150 - 2,5 m1 150 – 350 - 3,5 m >350 - 4,5 m	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fietsers/uur): minimumbreedte 0 – 50 - 2,0 m 50 – 100 - 3,0 m 100 – 300 - 4,0 m >300 - 5,0 m	Spitsuurintensiteit in één richting (fietsers/uur) - minimumbreedte eenrichtingsfietspad 0 – 150 - 2,0 m 150 – 750 - 2,5-3,0 m >750 - 3,5-4,0 m - minimumbreedte tweerichtingsfietspad Spitsuurintensiteit (twee richtingen; fietsers/uur): 0 – 50 - 2,5 m 50 – 150 - 2,5-3,0 m 150 – 350 - 3,5-4,0 m >300 - 4,5 m	Spitsuurintensiteit in één richting (fietsers/uur) - minimumbreedte eenrichtingsfietspad 0 – 150 - 2,0 m 75 – 375 - 3,0 m >750 - 4,0 m - minimumbreedte tweerichtingsfietspad Spitsuurintensiteit (twee richtingen; fietsers/uur): 0 – 50 - 2,5 m 50 – 150 - 3,0 m 150 – 300 - 4,0 m >300 - 5,0 m

Omschrijving	**Solitair fietspad (V2)**	**Solitair fiets-/bromfietspad (V3)**	**Vrijliggend fietspad (V16)**	**Vrijliggend fiets-/bromfietspad (V17)**
Verharding vlak, heel en stroef (CROW, 2016, par. 8.2; Wijlhuizen et al., 2014)	Geen scheuren, gaten en hobbels met een grote kans voor fietsers om uit balans te raken en die fietsers over het algemeen proberen te ontwijken			
Vergevingsgezinde rand (CROW, 2019, par. 6.7; Wijlhuizen et al., 2014)	- bij voorkeur geen (en maximaal 2 cm) hoogteverschil rand fietspad en berm/trottoir - bij toepassing van een opsluitband of trottoirband, fietsvriendelijke toepassing gebruiken (V60) - bermverhardingsstrook (V64)			
Obstakelvrije berm (CROW, 2016, par. 7.1.6)	Minimaal 0,5 m obstakelvrije ruimte			

1. Tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm of trottoirband, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben

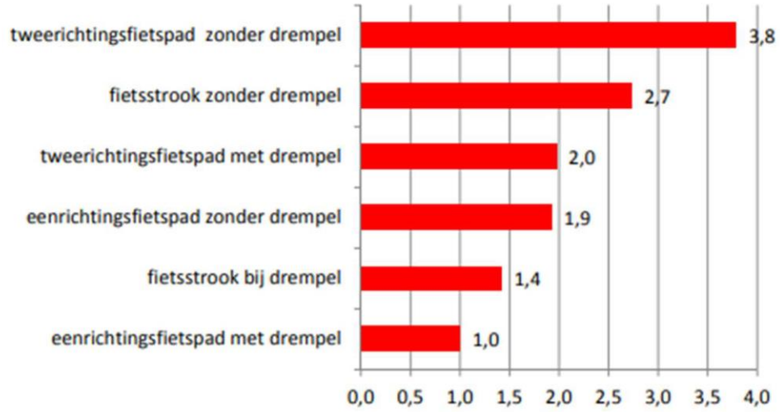
Uit bovenstaande tabel is de kolom “vrijliggend fietspad (V16)” van toepassing op de Stoeplaan. De breedte van het fietspad langs de Stoeplaan is voor een groot deel ca. 2,4 meter breed en voldoet daarmee net niet aan de minimumbreedte uitgaande van een spitsuurintensiteit van 0-50 fietsers/uur.
Ik heb dit niet geteld, maar het is mijn verwachting dat dit in de praktijk eerder 50-150 fietsers/uur zullen zijn tijdens de spits en het fietspad dus eigenlijk 2,5-3,0 meter breed dient te zijn. Wat naar mijn mening echter nog een belangrijkere afwijking is, is dat aan de Stoeplaan niet wordt voldaan aan een obstakelvrije berm van minimaal 0,5 meter en er dus ook geen uitwijkmogelijkheid is voor fietsers. Dit heb ik hierboven in paragraaf 3.b ook al nader omschreven.

Ook is van belang voor een veilige inrichting van (vrijliggende) fietspaden langs een (voorrangs)autorijbaan publicatie 19b van het CROW Fietsberaad15. Daarin wordt o.a. het volgende gesteld dat van belang is voor de Stoeplaan:

Ongevallen met fietsers die op en langs een voorrangsweg fietsen

Uit veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden op 2,00 tot 5,00 meter van de rijbaan. Aanbevolen wordt verder om in zijstraten een drempel of uitritconstructie toe te passen, aangezien dit leidt tot een lager risico voor fietsers.

Tweerichtingsfietspaden zijn onveiliger dan eenrichtingspaden. Dit vraagt om grote terughoudendheid bij de toepassing van dit soort paden. Kiest men voor een tweerichtingspad, dan is het van belang om de oversteekvoorzieningen bij zijwegen zo veilig mogelijk in te richten, onder meer met snelheidsremmers, het wegnemen van zichtbelemmeringen en toepassing van de juiste bebording en markering.



Afbeelding 3.6. Relatieve risico voor fietsers ten opzichte van een éénrichtingsfietspad voorzien van een drempel [27].

Uit deze publicatie van het CROW Fietsberaad blijkt overduidelijk dat tweerichtingsfietspaden onveiliger zijn dan eenrichtingspaden. Het verschil tussen een vrijliggend fietspad met eenrichtingsverkeer en een vrijliggend fietspad met tweerichtingsverkeer is dus wel degelijk relevant vanuit verkeersveiligheid en zou wat mij betreft dan dus ook moeten worden meegenomen in de overwegingen t.a.v. de categorisering van de betreffende wegen (autorijbaan), hetgeen niet is gebeurd in het Ontwerp.

Voorts blijkt uit deze publicatie dat op veruit het grootste deel van de Stoeplaan bij lange na niet voldaan kan worden aan de vereisten t.a.v. de minimumbreedte van de tussenberm tussen de autorijbaan en het fietspad. Vereist is een minimale breedte van 2 tot 5 meter, terwijl de tussenberm op het grootste deel van de Stoeplaan minder dan 1 meter breed is en het bovendien praktisch onmogelijk is die zodanig te verbreden dat wel wordt voldaan aan de betreffende richtlijnen. Daarbij komt dat de Stoeplaan relatief veel zijwegen heeft (namelijk 9 zijwegen op een totale lengte van 950 meter, waarbij de kruispunten aan beide uiteinden van de weg dan nog niet eens zijn meegeteld), die ook vanwege de beperkte ruimte niet optimaal veilig kunnen worden ingericht. Dit vormt dus een risico voor fietsers bij afslaand verkeer vanaf de Stoeplaan richting de zijwegen, maar ook bij invoegend verkeer vanuit de zijwegen richting de Stoeplaan (zie paragraaf 3.b voor een nadere omschrijving).

Kortom, de fietsvoorzieningen aan de Stoeplaan zijn niet ‘voldoende veilig’ in te richten volgens de geldende richtlijnen.

	> De oversteekbaarheid van de Stoeplaan is niet geconcentreerd/gebundeld, maar verspreid over tenminste 10 locaties over een weg van slechts 950 meter In het Ontwerp wordt ten aanzien van het aspect oversteekbaarheid het volgende van belang geacht (zie p.26): “[o]versteekbaarheid en de aanwezigheid van een middengeleider. Kan langzaam verkeer veilig en op een specifiek locatie veilig oversteken.” Aan de Stoeplaan bevindt zich alleen een middengeleider ter hoogte van de oversteekplaatsen ter hoogte van het Wilhelminaplein, de parallelbaan van de Wittenburgerweg en de Bloemcamplaan, hoewel bij die laatste twee er wel direct bij moet worden gezegd dat de middengeleider onvoldoende breed is om er veilig stil te staan met de fiets, zodat er in de prakijk toch altijd de volledige weg in één keer moet worden overgestoken. Dus eigenlijk is het enige voor fietsers voldoende veilige oversteekpunt de kruising met stoplichten bij het Wilhelminaplein. Ook is het niet zo dat de oversteekbaarheid geconcentreerd is, zoals wordt gesteld in het Ontwerp. Hoewel er geen definitie van “geconcentreerde oversteekbaarheid” wordt gegeven, lijkt mij daar in het geval van de Stoeplaan geen sprake van. In Bijlage 4, heb ik het aantal oversteekpunten op een kaartje aangegeven. Dat telt op tot in totaal minimaal 10 oversteekpunten voor langzaam verkeer. In de praktijk wordt er op nog meer punten overgestoken, bijvoorbeeld van de oostzijde naar de westzijde bij de bushalte “De Kieviet”. Bovendien zijn de meeste van de oversteekplaatsen onoverzichtelijk en onveilig, zoals nader omschreven in paragraaf 3.b hierboven. > Conclusie: Stoeplaan voldoet op tenminste twee onderdelen niet aan minimale inrichtingsvereisten voor GOW50 Uit het bovenstaande volgt dat op de aspecten fietsveiligheid en oversteekbaarheid de Stoeplaan niet voldoet aan de kenmerken die horen bij een voldoende veilige GOW50. Het antwoord op de 2e vraag uit het afweegschema van het Ontwerp had dus ontkennend beantwoord moeten worden. Normaalgesproken zou volgens het afweegschema uit het Ontwerp nu de vervolgvraag t.a.v. de leefbaarheid beoordeeld moeten worden om te zien of de Stoeplaan dan wellicht als GOW30 gecategoriseerd zou kunnen worden, maar daar gaat het Ontwerp niet op in, omdat ervoor is gekozen (in tegenstelling tot het CROW Afwegingskader), om de vragen t.a.v. leefbaarheid niet te beoordelen als een weg al eerder in het afweegschema van het Ontwerp in een bepaalde categorie ingedeeld wordt. Als we uitgaan van het CROW Afwegingskader komt die vraag dus altijd wel aan de orde alvorens een weg als GOW50 kan worden gecategoriseerd en daarom zal ik in het nu volgende deel het CROW Afwegingskader bespreken dat naar mijn mening sowieso als uitgangspunt gebruikt had moeten worden in het Ontwerp. CROW Afwegingskader Zoals ook in het Ontwerp wordt bevestigd, heeft de wetgever op basis van voortschrijdend inzicht t.a.v. verkeersveiligheid een nieuwe categorie toegevoegd aan de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg, namelijk de GOW30 en daarvoor is door de CROW een nieuw afwegingskader opgesteld waarmee “kan worden bepaald welk[e] wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen een gemeente” (zie p.12 Ontwerp). Dit is het CROW Afwegingskader.		

Het zou dus voor de hand liggen om dit vernieuwde afwegingskader te gebruiken om de bestaande wegen binnen Wassenaar opnieuw te categoriseren. Dat geldt te meer, omdat de opdracht aan DHV kennelijk inhield een nieuw wegencategoriseringsplan voor Wassenaar op te stellen “dat past bij de actuele ontwikkelingen”. Echter, om voor mij onduidelijke redenen en zonder enige toelichting in het Ontwerp, heeft de gemeente ervoor gekozen om een eigen afweegschema op te stellen (zoals ook hierboven in de inleiding van deze paragraaf omschreven) en niet uit te gaan van het meest actuele afweegschema, namelijk het CROW Afwegingskader.

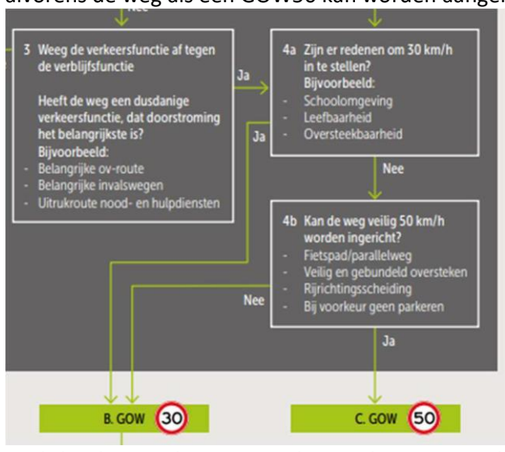
Als we nu wel kijken naar het CROW Afwegingskader en de algemene beginselen t.a.v. wegencategorisering zoals omschreven in deze meeste recente relevante CROW-richtlijnen, dan valt allereerst het volgende op:

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan

Voor de verkeersveiligheid gaat het afwegingskader ervan uit dat er overal een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h. Dat wil niet zeggen dat de functie van de weg verandert – het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar wel dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

Dit uitgangspunt van ‘overal 30km/u, tenzij…’ uit het CROW Afwegingskader komt nergens terug in het Ontwerp en de ‘dubbele toets’ op veiligheid en leefbaarheid alvorens tot een GOW50 kan worden besloten maakt uitdrukkelijk geen onderdeel uit van het Ontwerp, althans niet voor de Stoeplaan.

Aansluitend bij bovenstaand uitgangspunt uit het CROW Afwegingskader, zouden t.a.v. de Stoeplaan
dus de vragen 4a en 4b (zie afbeelding hieronder) moeten worden beantwoord, alvorens de weg als een GOW50 kan worden aangemerkt.



Zoals hierboven al aangetoond, moet het antwoord op vraag 4b “nee” zijn t.a.v. de Stoeplaan en zouderhalve de conclusie GOW30 moeten zijn. Echter, dezelfde conclusie zou naar mijn mening ook al getrokken moeten worden op basis van vraag 4a, waarop

het antwoord “ja” zou moeten zijn t.a.v. de Stoeplaan op basis van de volgende omstandigheden:
- schoolomgeving: in de directe omgeving van de Stoeplaan bevinden zich o.a. twee basisscholen (in totaal meer dan 600 basisschoolleerlingen), een kinderdagverblijf, een buitenschoolse opvang en een sportvereniging. Daarnaast liggen er direct aan de Stoeplaan een muziekschool en een peuterschool16;
- leefbaarheid: er bevinden zich woonhuizen aan beide zijden van de Stoeplaan en een grote serviceflat aan de westzijde, waarbij de bewoners altijd de Stoeplaan moeten oversteken om per fiets of te voet te kunnen vertrekken;
- oversteekbaarheid: hierboven is al uiteengezet dat de oversteekplaatsen verspreid zijn over tenminste 10 locaties op de Stoeplaan en vrijwel allemaal onvoldoende veilig zijn. Ter hoogte van de Laan de Goede Herder wordt door ouders met kinderen op de Bloemcampschool en Kievietschool dagelijks een ‘klaar-over’ post verzorgd, omdat het anders al helemaal onveilig is voor de kinderen om daar over te steken.

Kortom, op basis van het CROW Afwegingskader en de specifieke omstandigheden van de Stoeplaan zoals in het voorgaande omschreven kan er naar mijn mening geen andere conclusie worden getrokken t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan, dan om deze als een GOW30 aan te merken.

d. Overige relevante overwegingen: OV verbindingen en nood- en hulpdiensten

Zowel op basis van het CROW Afwegingskader als op basis van het Ontwerp dienen ook de gevolgen voor het OV en de nood- en hulpdiensten te worden geanalyseerd als onderdeel van het onderzoek.
Hierboven in paragraaf 2.e, heb ik al in algemene zin beschreven dat ook volgens het Ontwerp zelf geen van de drie nood- en hulpdiensten heeft aangegeven dat de wettelijke aanrijtijden niet gehaald kunnen worden als overal in Wassenaar de maximum snelheid naar 30km/u zou gaan. Wel dient er aandacht te zijn voor het aanbrengen van de juiste snelheidsbeperkende maatregelen. Aangezien de Stoeplaan met een lengte van 950 meter slechts een relatief klein deel van de totale aanrijroutes betreft, geldt dit ook zeker voor de Stoeplaan.
Ten aanzien van het OV, dient allereerst te worden vastgesteld dat alleen de EBS bussen 43 en 44 door een deel van de Stoeplaan rijden, namelijk van de rotonde tot de stoplichten bij het Wilhelminaplein en vice versa. Dit betreft een afstand van ca. 700 meter. Als we de extra rijtijd die het verlagen van de maximum snelheid van 50km/u naar 30km/u op dit stuk van de Stoeplaan op dezelfde wijze zouden berekenen als in paragraaf 2.d is gedaan t.a.v. langere trajecten in Wassenaar, dan levert dit een extra rijtijd op van slechts ca. 34 seconden.

	A	B	C	D
	Afstand (meter)	Rijtijd 50km/u (seconden)	Rijtijd 30km/u (seconden)	Extra rijtijd (seconden)
Rotonde Wittenburgerweg – stoplichten Wilhelminaplein	700	50	84	34

Hierbij wordt dan nog geen rekening gehouden met de eventuele positieve effecten op de rijtijden van minder sluipverkeer, minder knelpunten en, als gevolg daarvan, een

	verbeterde doorstroming van het OV (vooral tijdens de spits als de meeste Wassenaarders het OV gebruiken), zoals ook gesignaleerd door EBS (zie paragraaf 2.c). Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het verlagen van de snelheid op de Stoeplaan van 50km/u naar 30km/u een verwaarloosbare impact heeft van ca. een halve minuut extra rijtijd voor het OV op een totale trajectduur van ca. 40 minuten voor bus 43 en 35 minuten voor bus 44 (oftewel slechts ca. 1,5% extra reistijd). Daarnaast kunnen de nood- en hulpdiensten de wettelijke aanrijtijden blijven halen. Kortom, vanuit het perspectief van OV en nood- en hulpdiensten zijn er geen belemmeringen om de Stoeplaan als GOW30 te categoriseren. 4. Overige relevante overwegingen > Besteed meer aandacht aan het bevorderen van fietsen Na bovenstaande gedetailleerde en nogal technische analyse, wil ik graag nog een ander belangrijk punt onder de aandacht brengen dat ook veelvuldig wordt genoemd in de partijprogramma's van de politieke fracties in de gemeenteraad aangaande verkeersveiligheid. Het bevorderen van het gebruik van de fiets voor verkeersbewegingen binnen Wassenaar en in het bijzonder voor het van en naar school brengen van kinderen. Ter illustratie, een paar voorbeelden uit lokale politieke partijprogramma's: - D66: "[w]e geven in Wassenaar voortaan meer ruimte en voorrang aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en (elektrische) deelauto's."17 - CDA: "[v]eiligheid rond scholen is een speerpunt. Zo veel mogelijk inzet om kinderen niet met de auto te brengen", "[v]erkeersveiligheid versterken en in het bijzonder voor minder ervaren en kwetsbare fietsers" en "Wassenaarders vaker de auto laten staan en de (elektrische) fiets of openbaar vervoer nemen."18 Zoals uit deze zienswijze duidelijk blijkt, is het op dit moment niet voldoende veilig om zich per fiets over de Stoeplaan te verplaatsen en ook de oversteekplaatsen zijn niet voldoende veilig. Dit geldt al helemaal voor kinderen die zich per fiets over de Stoeplaan willen verplaatsen. Dit volgt niet alleen uit een analyse van de CROW en andere richtlijnen die hierboven zijn aangehaald, maar wordt ook bevestigd door verhalen van diverse ouders uit de buurt die over de Stoeplaan moeten om bijvoorbeeld hun kinderen van en naar school te brengen en aangeven dit per auto te doen, omdat ze het, begrijpelijkerwijs, te gevaarlijk vinden om dat per fiets te doen. Dit gaat uiteraard precies in tegen het gewenste beleid waarbij fietsen zoveel mogelijk wordt bevorderd, zeker voor kinderen. Er ligt hier wat mij betreft dan ook niet alleen een taak voor de gemeente om de Stoeplaan op een voldoende veilige manier te categoriseren en in te richten, maar ook een mogelijkheid om andere belangrijke politieke doelstellingen te vervullen, namelijk het bevorderen van het gebruik van de fiets binnen Wassenaar, waaronder door de jongste generaties Wassenaarders. In dit kader is het ook nog van belang om te wijzen op de relatie tussen het coalitieakkoord en het Ontwerp, zoals dat kort ter sprake kwam tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023. Tijdens die vergadering werd door wethouder Koetsier desgevraagd alleen aangegeven dat dit gebaseerd is op "politieke keuzes". Ik vertrouw erop dat de wethouder, het college en de gemeenteraad eerder gemaakte "politieke keuzes" niet een obstakel laten zijn als de verkeersveiligheid evident in het geding is, zoals ik hierboven heb aangetoond t.a.v. de Stoeplaan. Bovendien staat het categoriseren van de Stoeplaan als GOW50 haaks op een andere		

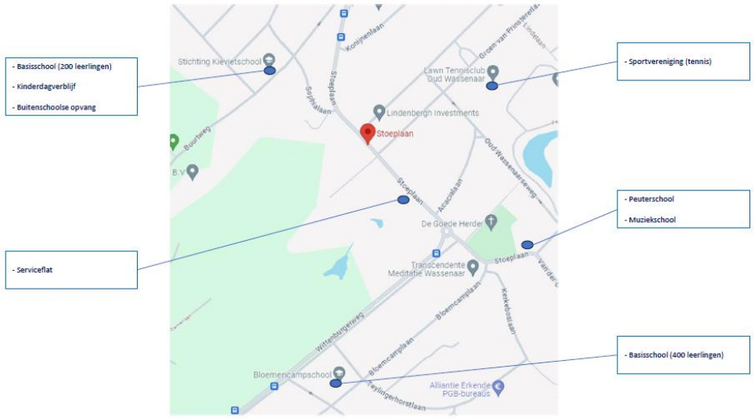
	“politieke keuze” die is gemaakt in het coalitieakkoord namelijk het “stimuleren [van] fietsverkeer en bevorderen van fietsveiligheid bij scholen en sportverenigingen.” Zoals hierboven aangetoond leidt de huidige categorisering van de Stoeplaan als GOW50 tot het tegenovergestelde effect, namelijk dat ouders noodgedwongen kinderen per auto van en naar school, de kinderopvang en de sportvereniging brengen, omdat de ouders de route per fiets te gevaarlijk vinden. > Behandel het uitvoeringsprogramma en de wegencategorisering gelijktijdig In het (geamendeerde) raadsbesluit betreffende het Ontwerp wordt gesteld dat na definitieve vaststelling van het wegencategoriseringsplan een uitvoeringsprogramma dient te worden opgesteld “mede op basis van ongevallengegevens, waarbij bijzondere aandacht [moet] worden gegeven aan wegen waar een verdere verhoging van de verkeersveiligheid gewenst is.” Dit lijkt er (impliciet) vanuit te gaan dat er op basis van de categorisering zoals voorgesteld in het Ontwerp wegen zullen zijn waar een verdere verhoging van de verkeersveiligheid gewenst is. Dit roept bij mij een aantal vragen op, waaronder: - als al bij voorbaat rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat wegen niet voldoende veilig zijn op basis van het Ontwerp, waarom wordt er dan niet eerst gekeken naar de mogelijkheid om die wegen af te waarderen van 50km/u naar 30km/u, hetgeen precies is waarvoor de GOW30 categorie is gecreëerd door de wetgever?; - waarom worden de ongevallengegevens niet al in het stadium van wegencategorisering betrokken? Zoals hierboven omschreven, geven die een beeld van de mogelijke gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan en zeggen dus iets over de verkeersveiligheid ter plekke; - wat gebeurt er als de conclusie in het uitvoeringsprogramma is dat een bepaalde weg alleen voldoende veilig kan worden ingericht d.m.v. het verlagen van de snelheid? Wordt dan de categorisering opnieuw aangepast? Dit lijkt mij niet efficiënt. In het (geamendeerde) raadsbesluit wordt tevens genoemd dat “in het uitvoeringsprogramma passende maatregelen [moeten] worden opgenomen die de veiligheid verhogen van voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen. De veiligheid rondom scholen, sportverenigingen en zorgvoorzieningen wordt verhoogd met behulp van passende ingrepen.” Dit roept opnieuw in ieder geval één belangrijke vraag op, namelijk: - als veiligheid rondom scholen, sportverenigingen en zorgvoorzieningen ook door de gemeenteraad zelf van groot belang wordt geacht, waarom wordt daaraan dan niet meer aandacht besteed in het Ontwerp, waarbij geldt dat alle drie genoemde typen voorzieningen zich aan of in de directe nabijheid van de Stoeplaan bevinden. Zoals hierboven in paragraaf 3.c omschreven, is er in het Ontwerp voor gekozen om een afwijkend afwegingskader te hanteren, waarbij aspecten omtrent school- en leefomgeving in het geheel niet gewogen worden voor een groot aantal wegen, waaronder ook de Stoeplaan. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Zoals al meermaals genoemd in deze zienswijze, is het mij inmiddels duidelijk geworden dat wegencategorisering een nauwkeurige weging vereist van een groot aantal uiteenlopende specifieke omstandigheden op het gebied van met name veiligheid en leefbaarheid. Dit vereist maatwerk per weg met inachtneming van al die specifieke omstandigheden en betrokkenheid van belanghebbenden die goed zicht hebben op de dagelijkse situatie ter plekke. Het zou naar mijn mening dan ook het meest		

	efficiënt zijn om de wegencategorisering tegelijk met het uitvoeringsprogramma te behandelen, tenminste voor zover het de inrichting van de wegen betreft en het waarborgen van de veiligheid en leefbaarheid. Recente ontwikkelingen t.a.v. het verder stimuleren van GOW30 wegen Tot slot nog een ander punt dat ik graag nog zou willen meegeven, voordat ik tot een afronding kom en dat zijn relatief recente ontwikkelingen t.a.v. regelgeving die het mogelijk maken voor gemeentes om het gebruik van GOW30 verder te stimuleren en uit te rollen. In een persbericht van het CROW uit september 2023 staat bijvoorbeeld het volgende te lezen: “De gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, ofwel de GOW30, krijgt vanaf 1 oktober 2023 een extra stimulans. Dan treden de aanpassingen in werking van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevordert hiermee de toepasbaarheid van het nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom. Verschillende gemeenten zijn bezig om extra wegen binnen de bebouwde kom om te vormen tot 30km/uur-wegen. De GOW30 wordt hierbij gezien als oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren voor de zogeheten ’grijze wegen’ binnen de bebouwde kom. Het gaat om wegen die én een verkeersfunctie én een verblijfsfunctie hebben, en de gebiedsontsluitingswegen die niet veilig voor 50 km/uur kunnen worden ingericht.”19 Ik zou de gemeente dan ook willen vragen om deze ontwikkelingen te blijven volgen en mee te nemen bij de definitieve besluitvorming t.a.v. de categorisering van de wegen in Wassenaar. Bovendien blijkt uit deze informatie van CROW wederom duidelijk dat op wegen die niet veilig voor 50km/u kunnen worden ingericht, de categorie GOW30 nieuw is gecreëerd om toch een voldoende veilige situatie te realiseren op die wegen. Zoals ik hierboven heb aangetoond is de Stoeplaan bij uitstek een weg die op basis van dit nieuwe regelgevingskader als GOW30 dient te worden aangemerkt. In dit verband is het ook nog relevant om te vermelden dat in het CROW Afwegingskader wordt vermeld dat “[o]nderzoek naar 200 bestaande ‘grijze wegen’ laat zien dat de ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h significant minder ernstig zijn: 21% van de ongevallen op een 30 km/hweg is ernstig, tegen 30% bij 50 km/h.” 5. Belangrijkste conclusies en vragen/verzoeken aan de gemeente Afrondend zou ik hieronder graag de belangrijkste punten uit deze zienswijze kort willen samenvatten en de gemeente willen vragen om deze in overweging te nemen bij de verdere besluitvorming t.a.v. de categorisering van de relevante wegen in Wassenaar en in het bijzonder de Stoeplaan. > Op basis van het afweegschema uit het Ontwerp en ook op basis van het CROW Afwegingskader, is er maar één conclusie mogelijk t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan en dat is GOW30. Alleen op die manier kan er een voldoende veilige situatie worden gecreëerd op de Stoeplaan. Het verlagen van de snelheid van 50km/u naar 30km/u heeft geen of slechts zeer beperkt gevolgen voor het OV en de nood- en hulpdiensten. > In het Ontwerp wordt het (tegengaan van) sluipverkeer niet meegewogen en dus ook niet de mogelijk positieve effecten in dat verband die het anders categoriseren van wegen kan hebben op de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in		

	Wassenaar. Dit is een gemiste kans en ik zou de gemeente graag in overweging willen geven om dit alsnog te analyseren gedurende de periode die nog nodig is om tot definitieve besluitvorming te komen t.a.v. de categorisering van wegen in Wassenaar. > Wegencategorisering is een technisch onderwerp en maatwerk per weg is vereist. Daarvoor is gedetailleerde kennis nodig van de specifieke omstandigheden van iedere weg. Ik zou de gemeente willen vragen om daarmee rekening te houden bij het organiseren van het burgerberaad en te waarborgen dat alle feiten en omstandigheden op een objectieve en correcte wijze worden meegegeven aan de deelnemers aan het burgerberaad. > De Stoeplaan is op dit moment al onvoldoende veilig en het is derhalve zaak zo spoedig mogelijk de verkeersveiligheid ter plekke te verbeteren. Ik zou de gemeente dan ook willen vragen om, anders dan in het (geamendeerde) raadsbesluit, niet te wachten tot na definitieve vaststelling van het wegencategoriseringsplan met het analyseren van de ongevallenhistorie en het opstellen van de relevante uitvoeringsbesluiten, maar om daar nu direct mee te starten zodat die hopelijk straks in een keer samen met het wegencategoriseringsplan kunnen worden vastgesteld en daarna direct met de daadwerkelijke uitvoering kan worden gestart. Er is geen tijd te verliezen. Tot slot zou ik graag willen refereren aan een opmerking van wethouder Koetsier tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving op 6 november 2023, waarin de wethouder desgevraagd aan de gemeenteraad mededeelt dat “onze kinderen een veilig fietsklimaat en veiligheid rond de scholen verdienen. Dat is een absolute prioriteit.“ Ik vertrouw erop dat de wethouder deze toezegging nakomt en daarbij gesteund zal worden door de gemeenteraad in het belang van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Wassenaar. 1 Voorstel van het college aan de raad met zaaknummer Z/22/072047/368982. 2 https://www.wassenaar.nl/wegencategoriseringsplan 3 https://wassenaar.vvd.nl/standpunten/8250/goed-bereikbaar-dorp 4 https://hartvoorwassenaar.nl/de-12-kernpunten-van-hartvoorwassenaar/ 5 https://lokaalwassenaar.nl/?page_id=50 6 Zie pagina 19 van het Ontwerp. 7 https://www.dewassenaarsekrant.nl/nieuws/algemeen/16313/organisa?e-burgerberaad-las?ger-danverwacht 8 https://www.wassenaar.nl/wegencategoriseringsplan 9 https://www.dewassenaarsekrant.nl/nieuws/algemeen/16235/uitgelicht-mo?e-burgerberaad 10 Deze situatie geldt voor het veruit het grootste deel van de Stoeplaan. Alleen tussen de Laan de Goede Herder en de overgang naar de Van der Oudermeulenlaan ligt aan weerszijden van de weg een fietspad. 11Over het verzoek om op korte termijn ook ‘stil asfalt’ aan te brengen op de autorijbaan van de Stoeplaan zal ik de gemeente nog separaat berichten. 12 https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/afwegingskader-30-km-per-uur.aspx 13 https://www.kennisnetwerkspv.nl/Downloads/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/Achtergronddocument-SPIweg-en-fietsinfra.aspx 14 https://www.kennisnetwerkspv.nl/KNVV/media/media/Downloads/2020/Wanneer-zijn-wegen-enfietspaden-voldoende-veilig-Bijlage-B.pdf 15 https://www.fietsberaad.nl/getmedia/cd4a1d57-e132-4c91-b2b8-8d5?6719842/Fietsberaadpublica?e-19b-Grip-op-fietsongevallen-met-motorvoertuigen.pdf.aspx?ext=.pdf 16 het formele adres van de muziekschool en de peuterschool is Van der Oudermeulenlaan, maar de feitelijke toegang ligt aan de Stoeplaan. 17 https://d66.nl/wassenaar/verkiezingsprogramma/ 18 https://d14uo0i7wmc99w.cloudfront.net/Afdelingen/Zuid_Holland/Wassenaar/CDA%20Verkiezingsprogramma%202022.pdf 19 https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2023/september/gow30-krijgt-s?mulans-door-aanpassinguitvoerings		

Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie

Bijlage 1 Overzicht voorzieningen omgeving Stoeplaan



Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie

Bijlage 2 Selectie foto's situatie Stoeplaan

De witte paaltjes bieden geen enkele daadwerkelijke bescherming voor fietsers en zijn al deels kapot gereden.

De berm tussen de autorijbaan en het fietspad is minder dan 1m breed op het grootste deel van de Stoeplaan en bestaat voor een groot deel uit een moddering stukje grond en vertoont duidelijk sporen van gemotoriseerd verkeer dat over de berm heeft gereden.

Muurtjes langs het fietspad, waardoor de effectief beschikbare ruimte voor fietsers kleiner wordt en er geen enkele uitwijkmogelijkheid is.

Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie

Bijlage 3 Voorbeelden van recente ongevallen op de Stoeplaan

Voorbeeld 1: zomer 2023

1. Auto komt in aanraking met een van de vele dicht langs de weg staande bomen en verliest macht over het stuur.

2. Auto schiet dwars over allereest de autorijbaan en vervolgens ook dwars over het fietspad met tweerichtingsverkeer.

Duidelijk zichtbaar schade aan boom.

3. Nadat de auto diagonaal over het fietspad is geschoten, is de auto tegen de toegangspoort van een van de bewoners tot stilstand gekomen, waarbij de poort duidelijk ernstig beschadigd is geraakt.

Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie

Voorbeeld 2: november 2023

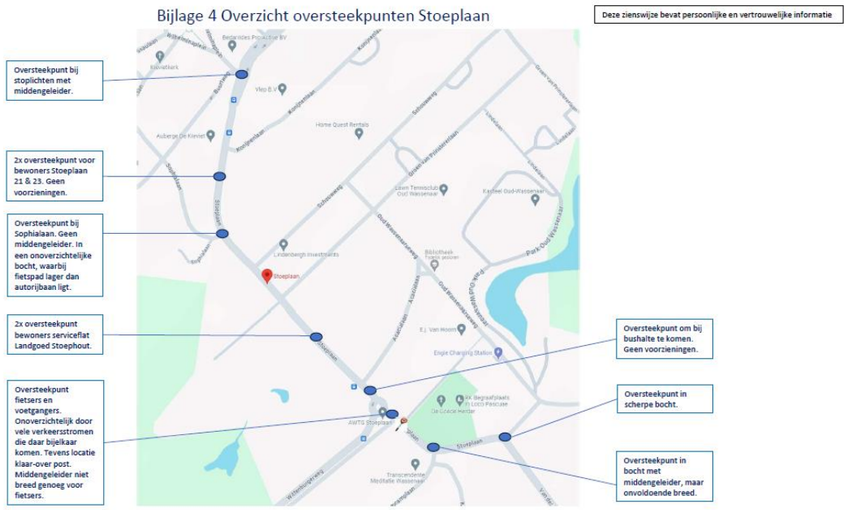
(Foto's: Regio15)

Auto tegen boom in Wassenaar

Wassenaar, 8 november 2023 om 11:44 uur door de redactie

Bij een aanrijding op de Stoeplaan in Wassenaar, ter hoogte van de Schouwweg, is dinsdagavond een auto zwaar beschadigd geraakt. De bestuurder reed even na 22.00 uur tegen een boom. Bij het ongeluk waren geen andere voertuigen betrokken.

Bron: https://sleutelstad.nl/2023/11/08/auto-tegen-boom-in-wassenaar/

			
44	Staat u mij toe gelet op de omvang en ernst van de impact van het WCP project op onze buurt en haar bewoners , onze zienswijze vooraf te laten gaan van enige kritische opmerkingen. Wij doen dat met de veronderstelling dat u het maatschappelijke- en veiligheidsbelang van de inwoners van Wassenaar in al uw dagelijkse beslissingen voorop plaatst. Al tientallen jaren is [redacted] actief om het vele sluipverkeer (8000 motorvoertuigen per etmaal) tegen te gaan en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Veel [redacted] ervaren het nu voorliggende plan als een bevestiging van hun gevoel ,niet serieus worden genomen door de “eigen” Wassenaarse bestuurders . Men ervaart daarbij dat er in Wassenaar de afstand van bestuur tot burger als groot ervaren is geworden , dat er veel meer geluisterd moet worden naar de burgers in ons dorp en buurtwijken ,ook met de inzet van burgerberaden is geen verbetering. Wij pleiten daarom voor gesprekken met direct betrokkenen van de buurtverenigingen te organiseren . Ondanks de vele plannen die er door de gemeente zijn gepresenteerd , is de overlast van het fors toegenomen sluipverkeer dat een grote impact heeft voor een veiliger Backersh. Het ontwerp-WCP dat nu voor ligt ,kenmerkt zich door de nodige verkeerde aannames waarbij met de veiligheid en leefbaarheid niet serieus worden genomen. Het is onacceptabel dat wij als buurt er niet meer bij betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van dit plan, en dat de aanwezige expertise in de buurt niet is meegenomen. In heel veel gemeentes word nu 30km. ingevoerd ,om bewoners tegemoetkomen in het	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	belang van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. Zijn daarom erg teleurgesteld van de aanbeveling het rapport advies van Royal Haskoning de BH.ln. 50km. te laten , er word niet naar leefbaarheid gekeken ,luchtverontreiniging ,co2 uitstoot en de vele onveilige situaties zoals uitrijden van de aanwonenden , dat men bij het uitrijden eerst over voetgangers en fietspaden moet rijden om vervolgens de weg op te rijden , met alle snelheids overtredingen van 60/70km. de weg op proberen te rijden is verschrikkelijk gevaarlijk ! het is regelmatig in de Russische roulette zone , (na het deel van School zone 30.km)met de hoge snelheid van automobilisten een levens gevaarlijke weg is geworden , men heeft door de snelheid die gereden word geen inschatting hoe je veilig de weg op kan rijden , baart velen van ons grote zorgen ! Wij vragen u ook om veiliger oversteek plaatsen op de BH.ln , Zelf steek ik over naar het Backershagen bos met kleinkinderen , zelfs dat is een probleem op de Papegaaienln. verkeer rijd te hard en laten je gerust 10min. bij de zebra wachten tot er eindelijk iemand stopt (deze oversteekplaats is erg gevaarlijk) Pleit voor zebrapad ter hoogte van Karel Doormln.BHLn. met stoplicht! Ook bij hoek Admir.Helfrichln/Backershagenln. voor de overstekende leerlingen die naar sportveld en bus haltes gaan. Zo ook het invoegen vanuit de Adm.Helfr.ln en de Karel Doorm.ln. is door de toenemende stroom van sluipverkeer, bussen ,zwaar vracht verkeer dat op de BH.ln rijd een crime! Het blijkt dat alle navigatie-apps file vermijdingsroutes adviseren op basis van ter plaatse toegestane maximumsnelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben, zowel op de BH.ln en Jagersln. Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijke politiek vraagt om 30km. in de bebouwde kom, waar A'dam de moed heeft om dit in te voeren, en dat Wassenaar kiest voor bepaalde delen 50km/u.	In het kader van het realisatieplan is onlangs het kruispunt Backershagenlaan – Papegaaienlaan voorzien van een veiligere oversteek voor voetgangers. We hebben met deze nieuwe inrichting de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers verbeterd. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden.	

	Dit oa is wederom slecht nieuws voor de leefbaarheid en veiligheid in Wassenaar , 4 jaar geleden stond Wassenaar bij de top 10 van NL nu op plaats 28-30 ! [redacted] ten tijde van 'Keer Verkeer Wassenaar', in de periode 2018-2022 de Wethouder & Raad uitgesproken on Jagerslaan & Backershagenlaan Gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen . Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30km. en BackershagenIn. 50km.,komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan Naar BackershagenIn.! Wassenaar verpaupert, op veel fronten schiet de gemeente de laatste jaren te kort! In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn voorbeelden van andere Groene Oases(Bergen NH- Oisterwijk NB bijvoorbeeld, waar 30km. de norm is ! Wij hopen niet alleen een 'bewijs van ontvangst van dit schrijven' te ontvangen , maar ook een gedegen inhoudelijke reactie op onze argumenten. [redacted] gaat ervan uit dat de besluitvormers in Wassenaar massaal zullen kiezen voor , Leefbaarheid & Veiligheid en om GOW30 in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan als een GOW30 te categoriseren. Voor meer veiligheid van schoolgaande jeugd , kwetsbare ouderen , overstekers , fietsers!! Uiteindelijk gaat het om een klein stuk BHln. slechts 7 /8 huizen in lengte. Verwarrend is ook de diverse snelheden 30-50-30 in een korte 'Schoolstraat "met nu 1000leerlingen word meer nadat de nieuwbouw gereed is) Ik wens u veel wijsheid met een juiste, Veilige beslissing! Zienswijze ter aanvulling aan bovenstaande , Uit de metingen van jl. is gebleken dat er structureel 20-30% te hard word gereden ,in het weekend en s'avonds is 80 km.per uur regelmatig gemeten , ten tijde van bezoek Wethouder Koetsier in de ochtend is zelfs ook de snelheid van 80km. gemeten !	• Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	
45	Graag wil ik mijn zienswijze delen m.b.t. het wegencategoriseringsplan ('het plan'). Het plan zoals beschreven in het rapport van Royal Haskoning DHV (BI4665-MI-RP) heeft een goede doelstelling en is vervolgens helder opgezet maar de uitvoering van het afwegingskader mist echter het doel. De doelstelling (paragraaf 1.2) is goed verwoord: "*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.*" Hier staan veiligheid en leefbaarheid – terecht –op 1. HUIDIG KADER / GEWENST KADER 1 Bereikbaarheid / Veiligheid 2 Veiligheid / Leefbaarheid 3 Leefbaarheid / Bereikbaarheid Ik wil daarom voorstellen: 1. Het doel te behouden en het afwegingskader opnieuw in lijn te brengen met het doel: hoogste prioriteit voor veiligheid en leefbaarheid.	De doelstelling van dit wegencategoriseringsplan is het verhogen van zowel de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op de wegen van Wassenaar. Hierbij is integraal naar het wegennet gekeken om zo alle drie de doelen zo optimaal mogelijk te behalen. Hierbij is het afwegingskader, dat mede gebaseerd is op het afwegingskader van het CROW, toegepast. Zo is er bijvoorbeeld bij wegen waar een hoge concentratie leefbaarheid rondom een weg ligt, zoals woonfuncties, scholen of voorzieningen een GOW30 gehandhaafd.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	2. Specifiek, alle wegen die in onderstaand figuur gemarkeerd zijn als '*groen 30*' te categoriseren als ETW30 met *verblijfsfunctie*, zoals oorspronkelijk uitgewerkt als kans B, project 4 in het Realisatieplan van 9-november-20211 Figuur 1 Wegenstructuur in balans Ter aanvulling: Dit kader is eerder al gebruikt en doorgerekend door Royal Haskoning voor het verkeersonderzoek van 2021. Hieruit bleek dat dit geen noemenswaardige problemen oplevert m.b.t. bereikbaarheid voor vervoer, hulpdiensten en OV en een goede verdeling oplevert voor het wegennet (geen waterbed).	De wegen in de door u genoemde figuur hebben allemaal een functie in één of meerdere netwerken voor de auto, openbaar vervoer, fiets of hulpdiensten. Daardoor is een categorisering als ETW30 niet passend voor deze wegen (zie afweegschema in hoofdstuk 5 van het wegencategoriseringsplan). Per weg is wel een afweging gemaakt of een categorisering als GOW50 of GOW30 het meest passend is.	
46	goede verdeling oplevert voor het wegennet (geen waterbed). 46 [redacted] sturen we een zienswijze die betrekking heeft op de wegencategorisering 2023 voor Wassenaar. [redacted] In het Wegencategoriseringsplan wordt gesproken over de Jagerslaan noord, midden en zuid. Wij als bewoners hebben het echter enkel over noord en zuid, aangezien de definitie van het middendeel in het plan niet overeenkomt met de adressering die door Aangezien er een Burger Beraad in het leven is geroepen door de gemeente, nemen wij aan dat het onderhoud aan de Jagerslaan Noord op basis van het Wegencategoriseringsplan niet in 2024 uitgevoerd zal gaan worden, maar zal worden uitgesteld tot het uiteindelijke besluit is genomen over wegcategorie en indeling op basis van bewoners inspraak.		Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Als Jagerslaan Comité zijn wij bereid een actieve rol te spelen in het vervolg van de besluitvorming. Ook zijn we bereid om het Burger Beraad te informeren over de belangen en zienswijze op de Jagerslaan t.a.v. het Wegencategoriseringsplan. *Samenvatting/ kernboodschappen* *De Jagerslaan moet gecategoriseerd worden als erftoegangsweg met max 30 km/h ('ETW30'):* 1. *Categorisering als GOW30 resulteert uiteindelijk in een verbreding van de Jagerslaan, het kappen van talloze oude bomen en een aanzuigende werking van sluipverkeer.* 2. *De keuze voor ETW30 zorgt ervoor dat de Jagerslaan in haar huidige vorm behouden blijft (niet verbreed, met behoud van de bomen), veiliger ingericht kan worden en levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van sluipverkeer.* 3. *Een ETW30-categorie past bij het karakter en de draagkracht van de Jagerslaan. De wegdruk moet aangepast worden aan de draagkracht van deze monumentale laan, niet andersom. Met de juiste maatregelen gaat dit niet ten koste van de bereikbaarheid van de dorpskern.* 4. *De belofte om, ondanks categorisering als GOW30, de weg 'maatwerk' in te richten als ETW30 (zonder verbreding en zonder bomenkap) is juridisch onhoudbaar en dus niet realiseerbaar.* De Jagerslaan in historisch perspectief Het doortrekken van de Jagerslaan in 1975 De Jagerslaan is een prachtige landelijke laan, geliefd onder Wassenaarders die graag op deze groene route komen wandelen, fietsen of paardrijden. Zij loopt langs het Hertenkamp, een Natura 2000 gebied. De laan is smal en wordt omringd door grote bomen, waarvan sommige zelfs meer dan een eeuw oud zijn. Een monumentaal stukje Wassenaar waar wij allen trots op zijn. Tot 1975 was de Jagerslaan geen doorgaande weg, en zat er een 'knip' tussen de Jagerslaan Noord en Jagerslaan Zuid, ter hoogte van huisnummer 13. In 1975 is de weg doorgetrokken. Met grote gevolgen, niet alleen voor omwonenden maar voor heel Wassenaar. Voorkeursroute voor sluipverkeer Sinds het doortrekken van de Jagerslaan in 1975 is de Jagerslaan de belangrijkste sluiproute door Wassenaar geworden voor automobilisten die van Katwijk/de Bollenstreek richting Den Haag rijden, en andersom. Deze sluiproute loopt langs de Wittenburgerweg, Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg, Jagerslaan, Storm van 's-Gravesandeweg en Katwijkseweg. De bewoners aan de Jagerslaan zien per werkdag bijna 7.000 voertuigen langskomen waarvan zo'n 1.700 geen band hebben met Wassenaar en ons dorp niets komen brengen dan lawaai, uitlaatgassen en fijnstof. De veiligheid en leefbaarheid van omwonenden staat steeds meer onder druk: bewoners kunnen hun erf niet veilig verlaten/ bereiken en schoolgaande kinderen kunnen de Jagerslaan niet oversteken omdat teveel auto's te hard doorrijden en geen voorrang verlenen aan uitritten en zijwegen. Deze problemen beperken zich niet alleen tot de Jagerslaan, maar raken alle omwonenden van de gehele sluiproute. Aan de Jagerslaan zelf wonen 30, en in Wildrust 15 gezinnen. Ten onrechte staat in het ontwerp-WCP dat het stuk tussen de Hazelaan en de Spelderslaan ("Jagerslaan Midden") niet bewoond wordt! Hier wonen ook gezinnen met jonge kinderen. Officieel horen deze huizen bij de Jagerslaan Zuid.	Het onderhoud aan de Jagerslaan zal niet worden uitgesteld. Momenteel zijn er asfalt reparaties gepland die noodzakelijk zijn voor het onderhoud van de weg. De gemeente gaat door met deze onderhoudsmaatregelen. In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De huidige inrichting van de Jagerslaan inclusief vrijliggend fietspad voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van CROW voor alle mogelijke wegcategorieën (ETW30, GOW30 en GOW50). Daarom is in het wegencategoriseringsplan eerst de wegcategorie bepaald, GOW30 en vervolgens een pricipeprofiel uitgewerkt met welke inrichting de Jagerslaan wel aan de richtlijnen kan voldoen. Uiteindelijk moet in een project nader worden uitgewerkt of en hoe de Jagerslaan anders ingericht dient te worden. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30. Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van	

	Conclusie: door de jaren heen is in het Wassenaarse wegennetwerk de balans tussen veiligheid en leefbaarheid enerzijds, en doorstroming van verkeer anderzijds, zoekgeraakt. De openstelling van de Jagerslaan in 1975 speelde hierin een belangrijke rol en creëerde een belangrijke sluiproute. Voorstel van Wegencategoriseringsplan: Jagerslaan wordt GOW30 Volgens het voorliggende Ontwerp-Wegencategoriseringsplan ('WCP') moet de Jagerslaan een gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid 30 km/h ('GOW30') worden. Dit zou volgens de gemeente de veiligheid ten goede komen. Deze conclusie is onjuist. Een GOW30 is een ontsluitende weg en wordt ingericht met het doel om doorgaand verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Dit gaat ten koste van de veiligheid, de leefbaarheid en de natuur: 1) De weg wordt verbreed, bomen worden gekapt: een GOW30-weg moet worden ingericht volgens een aantal dwingende richtlijnen (CROW Richtlijnen). Een van deze richtlijnen is dat de rijbaanbreedte van een GOW30 minimaal 5,80 meter moet zijn. Als er fietsstroken worden opgenomen op de rijbaan, wordt de minimale breedte zelfs nog breder. De Jagerslaan heeft nu een breedte tussen de 4,50 en 5,10 meter. Een verbreding van de Jagerslaan met ruim 1 meter betekent dat er talloze oude bomen gekapt moeten worden die nu langs de weg staan. Hiermee verliest de Jagerslaan haar unieke, groene en landelijke uitstraling. 2) Er wordt harder gereden: een bredere weg lokt uit tot harder rijden, ook al gaat de maximum snelheid terug naar 30km/h. Een verbrede Jagerslaan maakt deze max. snelheid ongeloofwaardig en onrealistisch, zeker nu de gemeente al heeft aangegeven niet hierop te gaan handhaven. 3) De weg wordt drukker en onveiliger: doordat een GOW30 breder is en harder rijden faciliteert, heeft zij een aanzuigende werking op sluipverkeer en zwaar verkeer (vrachtwagens en caravans). Daarnaast is een GOW een voorrangsweg en heeft zij voorrang op uitritten en op zijstraten van rechts. Ook hierdoor zullen auto's op een GOW harder en minder behoedzaam rijden. Het wordt dus nóg drukker en gevaarlijker op de Jagerslaan. 4) Natuur en leefbaarheid komen verder onder druk te staan: een GOW30 betekent meer verkeer, en dus meer geluidsoverlast, fijnstof en stikstofuitstoot. Bomen en groen moeten ruimte maken voor meer asfalt. Langs 40% van de Jagerslaan ligt het hertenkamp, een Natura 2000 gebied. Voor dergelijke gebieden geldt een verscherpte eis ten aanzien van de stikstofdepositie. Het is dan juist belangrijk dat doorstroming van verkeer zo beperkt mogelijk wordt. *Conclusie: Een GOW30 betekent een verbreding van de weg, het kappen van talloze oude bomen en een aanzuigende werking op sluipverkeer. Het beoogde doel (een lagere snelheid, minder verkeer en meer veiligheid) wordt niet bereikt. Er wordt schade aangebracht aan mens en natuur.* Onjuiste argumenten van de gemeente tégen een ETW 30 De gemeente kiest in het ontwerp-WCP níet voor een erftoegangsweg (ETW)-categorie voor de Jagerslaan. Zij geeft hiervoor een aantal argumenten die volgens ons geen stand houden: 1) "De verkeersdruk op de Jagerslaan is te hoog voor een ETW" De wegbelasting moet voor een ETW onder de 4.000 voertuigen per etmaal liggen. Deze is nu een stuk hoger. Uit het Verkeersonderzoek van RHK uit 2021 blijkt echter dat met	leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer.	

	de openstelling van de Rijnlandroute en de juiste maatregelen om meer verkeer richting de N44 te geleiden, een afname van sluipverkeer te realiseren is in 2030. Volgens het rapport kan de belasting op de Jagerslaan zelfs terug naar 3.900 auto's per etmaal, 100 auto's *onder* de gestelde ETW-grens. 2) "Een ETW30 belemmert de doorstroming van en naar het dorpscentrum" Onjuist! Een ETW30 en een GOW30 hebben allebei 30 km/h als maximum snelheid, dat maakt niets uit voor de doorstroming. Bestemmingsverkeer heeft hier geen last van. 3) "De Jagerslaan is deel van een netwerk voor hulpdiensten en moet daarom een GOW30 zijn" Ook onjuist. Veel ETW30-wegen in Nederland functioneren prima als hulpdienstroute. Bovendien weegt het *incidentele* gebruik van de Jagerslaan als derde back-up hulpdienstroute niet op tegen de *permanente* negatieve impact van een wegverbreding en bomenkap op de leefbaarheid. 4) "Maatwerk: we behouden de Jagerslaan - ook als GOW30 - in haar huidige vorm" Eind 2023 hebben ruim 1.000 Wassenaarders de petitie getekend tegen een verbreding van de Jagerslaan. De wethouder beloofde vervolgens de Jagerslaan *"zoveel mogelijk intact*" te laten. De CROW-richtlijnen zijn volgens de wethouder niet bindend, *"maatwerk is mogelijk"*. De gemeente loopt echter juridisch een aansprakelijkheidsrisico bij het niet conform CROW-richtlijnen inrichten van de weg, dit blijkt uit de geldende rechtspraak. Zo vrijblijvend zijn de richtlijnen dus niet. De toezegging van 'maatwerk' is juridisch niet houdbaar. *Conclusie: De argumenten tegen een ETW snijden geen hout. De belofte van het 'maatwerk' (zonder verbreding) inrichten van een GOW30-gecategoriseerde weg is juridisch laakbaar en onhoudbaar.* Gewenste categorisering Jagerslaan: ETW30 De bewoners van de Jagerslaan en de buurtvereniging Wildrust pleiten voor de categorisering van de Jagerslaan als erftoegangsweg met maximumsnelheid 30 km/h ('ETW30') om de volgende redenen: 1) ETW30 past bij het karakter en de draagkracht van de Jagerslaan De Jagerslaan is naar haar aard géén doorgaande weg. De laan is smal, omlijst met bomen en primair bedoeld om toegang te bieden tot de erven en het Natura 2000 gebied die aan de weg liggen. Haar primaire functie is altijd 'verblijven', en niet 'doorstromen' geweest. Een ETW heeft óók als primaire functie 'verblijven'. Een ETW (anders dan een GOW): . is géén voorrangsweg (waardoor auto's behoedzamer en langzamer zullen rijden en de bewoners/kinderen uit de wijk veilig hun erven kunnen verlaten en kunnen oversteken); . is in principe niet toegankelijk voor zwaar verkeer (vrachtverkeer en caravans); . kan beter ingericht worden met snelheid remmende maatregelen (bv. slingerblokkades); en . heel belangrijk: hoeft niet te voldoen aan een minimale wegbreedte van 5,80 meter. Dus geen bomenkap en geen aanzuigende werking voor sluipverkeer!		

	De Jagerslaan, Schouwweg en Buurtweg zijn vergelijkbare wegen: monumentale, landelijke laantjes, omringd door groen/ bomen én woningen, smal waardoor ze zich niet lenen voor teveel verkeer en hard rijden. Toch dreigen deze wegen nu ongelijk gecategoriseerd te worden. De Schouwweg en Buurtweg zijn erftoegangswegen (ETW30), en zijn zo ingericht dat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt. De Jagerslaan wordt met het huidige plan een ontsluitingsweg (GOW30), waardoor doorstroming van verkeer juist wordt bevorderd. ➔ Dit moet rechtgezet, te meer omdat het evenwicht in verkeersdruk tussen Jagerslaan en Schouwweg totaal is weggevallen sinds de categorisering van de Schouwweg als ETW30. 2) ETW30 ontmoedigt sluipverkeer De Jagerslaan vormt een essentieel deel van de belangrijkste sluiproute door Wassenaar. Door de Jagerslaan te categoriseren én in te richten als een verblijfsweg/ ETW, zal er minder sluipverkeer gebruikmaken van de sluiproute Katwijkseweg-Wittenburgerweg v.v.. Hiervan hebben niet alleen de omwonenden van de Jagerslaan, maar van alle wegen langs deze sluiproute profijt. Het is beter voor heel Wassenaar. In lijn hiermee zijn wij van mening dat: . ook de Storm van 's-Gravesandeweg gecategoriseerd moet worden als ETW30; en . liefst heel Wassenaar, maar in ieder geval het tracé Papegaaienlaan, Backershagenlaan en Prinsenweg, een maximumsnelheid moet krijgen van 30 km/h. Op die manier wordt Wassenaar als geheel onaantrekkelijk gemaakt als sluiproute. *Conclusie: de categorisering van de Jagerslaan als ETW30 past bij het karakter en de draagkracht van de weg, zorgt ervoor dat de zij in haar huidige vorm behouden kan blijven en levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van sluipverkeer. Het is de enige juiste keuze.*		

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><th></th><th>GOW 30</th><th>ETW 30</th></tr>
<tr><td>BELANGEN VOOR WASSENAAR</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>VEILIGHEID:
wegbreedte en snelheid</td><td>- Een GOW30 moet voldoen aan een minimale wegbreedte van 5,80 meter. De huidige Jagerslaan is tussen 4,5 en 5,10 breed -> bij een categorisering als GOW30 moet de weg verbreed worden.
- Een bredere rijbaan lokt harder rijden uit. Nu al (zonder verbreding) rijdt 34% harder dan 50 km/h -> de beoogde max. snelheid van 30 km/h is dus niet geloofwaardig en in de praktijk niet realiseerbaar.</td><td>Een ETW heeft geen minimale vereisten qua wegbreedte. De Jagerslaan kan in haar huidige vorm behouden blijven. Alleen zonder wegverbreding is de beoogde maximum snelheid van 30 km/h geloofwaardig en realiseerbaar.</td></tr>
<tr><td>VEILIGHEID:
functie en inrichting van de weg</td><td>Een GOW heeft als primaire functie: <u>doorstromen</u>
De inrichtingsrichtlijnen zijn daarom gericht op het snel afhandelen van verkeer. Zo is een GOW een voorrangsweg, waardoor men sneller en minder behoedzaam zal rijden op een GOW. Er is minder ruimte voor snelheidsremmende maatregelen en er geldt een minimum breedte.</td><td>- Een ETW heeft als primaire functie: <u>verblijven</u>
Zij geeft daarom meer mogelijkheden voor een veiligere weginrichting (denk aan oversteekplaatsen en snelheidremmende maatregelen op de weg). Daarnaast moet men op een ETW voorrang geven aan uitritten en zijstraten van rechts. Daarom zal men behoedzamer en langzamer rijden op een ETW.
- 30 huishoudens Jagerslaan Noord, 8 huishoudens Jagerslaan Zuid en 15 huishoudens in de aanliggende wijk Wildrust hebben dagelijk problemen met veilig de weg op komen of oversteken. Met een ETW-inrichting zal dit aanzienlijk verbeteren.</td></tr>
<tr><td>LEEFBAARHEID:
effect op sluipverkeer
en zwaar verkeer</td><td>- Een GOW30 leidt tot een wegverbreding, waardoor harder rijden gefaciliteerd wordt. Daarnaast is de GOW een voorrangsweg. Deze combinatie van factoren zorgt ervoor dat het nóg aantrekkelijker is voor sluipverkeer om de binnendoor-route door Wassenaar te nemen.
- De GOW wordt in navigatiesystemen vaak als alternatieve route aangegeven van bv. N44, wat extra sluipverkeer aantrekt.
- Daarnaast wordt de route ook makkelijker en aantrekkelijker voor zwaar verkeer (vrachtverkeer en caravans)</td><td>- Inrichting als ETW 30 zal de sterkste maatregel zijn om het sluipverkeer uit heel Wassenaar te weren. De Jagerslaan is de laan binnen Wassenaar met momenteel het meeste sluipverkeer. Zodra de Jagerslaan ETW30 wordt, zullen meer auto's voor de Rijkstraatweg als doorgaande route kiezen en het netto sluipverkeer door het hele dorp afnemen. Daar heeft heel Wassenaar profijt van.
- ETW-inrichting - smaller, met snelheidsremmende maatregelen en gelijkwaardige kruisingen (waar voorrang gegeven moet worden aan zijstraten van rechts en aan uitritten) - ontmoedigt sluipverkeer en zwaar verkeer.
- Een ETW zal in navigatiesystemen minder of niet naar voor komen als alternatieve route voor sluipverkeer.</td></tr>
<tr><td>LEEFBAARHEID:
Wassenaar als groen dorp</td><td>- De Jagerslaan is historisch nooit bedoeld als doorgaande weg. Het is een groene, smalle laan omlijst met oude bomen, grenzend aan recreatiegebied Hertenkamp, een Natura 2000-gebied.
- Een verbreding van de Jagerslaan betekent dat er meer dan 100 bomen gekapt moeten worden. Hiermee verliest de Jagerslaan voor altijd haar groene en landelijke uitstraling en Wassenaar een van haar monumentale lanen.
- De aanzuigende werking op meer verkeer brengt nog meer uitstoot en geluidsoverlast. Di heeft - zeker in combinatie met het verlies van vele bomen - een negatief effect op de natuur (aangrenzend Natura 200-gebied) en de gezondheid en het welzijn van omwonenden.</td><td>Inrichting als ETW sluit aan bij cultuurhistorische achtergrond van de Jagerslaan en de recreatie-rol van het gebied. De monumentale, groene laan blijft behouden, zo ook tientallen bomen.</td></tr>
<tr><td>BEREIKBAARHEID
voor bestemmingsverkeer</td><td>- GOW30 en ETW30 hebben allebei dezelfde maximumsnelheid ->
de snelheid maakt geen verschil voor de bereikbaarheid.
- De inrichting als GOW30 zal meer sluipverkeer aantrekken, waardoor bereikbaarheid dorpscentrum en toegankelijkheid voor bestemmingsverkeer (Wassenaarders en bezoekers van Wassenaar) verslechtert. Denk aan huidige files op Jagerslaan als je als Wassenaarder naar of van je werk gaat/ komt tijdens de spits!</td><td>- GOW30 en ETW30 hebben allebei dezelfde maximumsnelheid ->
de snelheid maakt geen verschil voor de bereikbaarheid.
- De inrichting als ETW30 zal sluipverkeer weren en naar N44 leiden, waardoor toegankelijkheid Wassenaarse wegen en bereikbaarheid dorpscentrum voor bestemmingsverkeer (Wassenaarders en bezoekers van Wassenaar) juist verbetert.</td></tr>
<tr><td>BEREIKBAARHEID
voor hulpdiensten</td><td>Ten onrechte wordt de 'hulpdienstenroute' soms aangehaald als reden voor een categorisering als GOW30. Wassenaar heeft al twee andere (primaire) hulpdienstenroutes. Het incidentele gebruik van de Jagerslaan als back up-route rechtvaardigt geen permanente verbreding en bomenkap! Bovendien zijn veel hulpdienstroutes in andere steden ETW30-wegen, het een sluit het andere niet uit.</td><td>- Doordat er minder sluipverkeer is, kunnen hulpdiensten makkelijker en sneller passeren. Ook in de spits, waar de Jagerslaan nu regelmatig vaststaat met sluipverkeer.
- Bovendien zijn vele hulpdienstenroutes in andere steden ook ETW30-wegen, het een sluit het andere niet uit.</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp wegencategoriseringsplan en mijn zienswijze aan u voorleggen.
U bent door en voor de inwoners van Wassenaar gekozen, dus prioriteit in uw besluitvorming moet het belang van de eigen inwoners zijn, en niet het belang van een goede doorstroming voor verkeer dat onze gemeente slechts doorkruist op weg naar elders, en veel fijnstof en stikstof neerslag, onveiligheid, ongemak en geluidsoverlast veroorzaakt.

Mijn zienswijze heeft betrekking op
A. Categorisering ETW30 en Inrichting Jagerslaan
B. Terugdringen doorgaand verkeer in heel Wassenaar door splitsing Jagerslaan Noord en Zuid en verdere ontwikkeling aangrenzend natuurgebied

A.
Wat betreft de inrichting van de Jagerslaan zoals die nu wordt voorgesteld in het wegencategoriseringsplan wil ik opmerken dat ik in alle opzichten tegen een GOW30 inrichting ben, omdat dit afbreuk zal doen aan alles waar de Gemeente voor zegt te staan: meer groen en behoud van karakter. Er wordt al jaren in Wassenaar gediscussiëerd over de breed gedragen wens van het terugdringen van doorgaand verkeer, maar een GOW30 zal dit juist doen toenemen, een bredere weg nodigt uit harder te rijden en handhaving is een illusie.
Een doorgaande GOW route met als gevolg vervuiling en fijnstof en stikstofneerslag hoort bovendien niet thuis langs een Natura 2000 gebied, en past niet in de groene ambities van Wassenaar. Daarin past ook geen massale bomenkap om meer asfalt te creëren.
De Erfgoed- en Omgevingswet is daar heel duidelijk over, ontwikkelingen moeten bijdragen aan de bescherming en verbetering van een gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Dat is bij een brede GOW30 onmogelijk.</td>
<td>In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat:
• Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden.
• Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.</td>
<td>Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.</td>
</tr>
</table>

	Bovendien is in het wegencategoriseringsplan 5.4 punt 17B figuur 18 een onjuiste voorstelling van zaken gemaakt, aangezien het bestaande ruiterpad nergens is ingetekend en daar geen rekening mee wordt gehouden, zodat wat hier wordt gesuggereerd gebaseerd is op onjuiste gegevens, en het gezien de beschikbare ruimte helemaal niet mogelijk is. De enige juiste en passende en kostenbesprarende inrichting is een **ETW30**. De Jagerslaan is in essentie net als de Schouwweg altijd een ETW geweest en moet ook als zodanig gecategoriseerd worden. **B.** Daarnaast ligt er nu voor ons allen een historische kans om een vergissing van bijna 50 jaar geleden te herstellen. Het verbinden van Jagerslaan Noord en Zuid heeft indertijd de sluisdeuren opengezet voor doorgaand verkeer, met allerlei slechte gevolgen voor heel Wassenaar. Met het oog op de toekomstige nieuwbouw in Katwijk en de aanstaande opening van de verbindingsweg van Katwijk naar de A4 is **nu het moment** om het tij te keren en het ongewenste sluipverkeer definitief en met beperkte financiële middelen een halt toe te roepen. Dit ei van Columbus wil ik hieronder graag toelichten: - De Jagerslaan ligt aan een **Natura 2000** gebied. - De Gemeente heeft volgens de Erfgoed- en Omgevingswet de plicht **Erfgoed** te beschermen en te behouden cq in ere te herstellen. - Het toegangshek naar de voormalige **Hertenkamp** is recent gerestaureerd in het kader van de Frederiks Parkenroute, en met veel aandacht voor de historie onthuld. Langer geleden is het gebied daarachter tot wandelgebied gemaakt, waar veel gebruik van wordt gemaakt. - Het is echter niet goed te bereiken aangezien de drukke Jagerslaan hier langs loopt en er géén veilig voetpad is, en géén oversteekplaats.... - In heel Wassenaar leeft de wens om het **sluipverkeer** te verminderen, maar er gebeurt niets. - De oplossing voor dit alles wordt gerealiseerd door een **simpele ingreep**: de verbinding tussen Jagerslaan Noord en Zuid weer verwijderen. - Voor een maximaal effect tegen sluipverkeer en vóór leefbaarheid zouden tegelijkertijd, behalve de Storm Noord en de Jagerslaan, óók de Backershagenlaan en de Prinsenweg en de Lange Kerkdam als **ETW30** gecategoriseerd moeten worden. - Het wegdek van Jagerslaan Midden wordt vervangen door beplanting en bomen, en het nu door voetgangers en fietsers gedeelde pad (wat heel gevaarlijk is voor voetgangers), kan gescheiden worden en natuurlijker en landschappelijker ingericht, evenals het te smalle ruiterpad. De geliefde nationale fietsroute zal nog mooier worden. - Verdere investering in de ontwikkeling van dit gebied zou helemaal passen in het	Bij principeprofiel 17A is in de huidige situatie geen ruiterpad aanwezig. In principeprofiel 17B is het ruiterpad meegenomen in de huidige en toekomstige situatie. Bij het weggedeelte waar principeprofiel 17C is gemaakt wisselt het regelmatig of er een ruiterpad is of dat ruiters gebruik moeten maken van het fietspad. Als de keuze wordt gemaakt om de Jagerslaan anders in te richten, zal ook rekening worden gehouden met het ruiterpad. Het is wenselijk dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. Daarin past een splitsing op de Jagerslaan in noord en zuid niet. Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer. De Backershagenlaan, Prinsenweg en Lange Kerkdam hebben binnen het verkeersnetwerk belangrijke functies om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee hebben deze straten een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50 (mu.v. de Prinsenweg): er zijn vrijliggende	

	project **Frederiks Parkenroute** in combinatie met het project **Vernieuwing van het Dorpscentrum met Poort naar de Duinen**. Een nieuwe wandelroute en avonturentocht in combinatie met een natuurlijke speeltuin voor kinderen en banken voor (groot)ouders. Eventueel een kleine onverharde parkeerplaats en fietsenrekken voor de bezoekers om overlast in de wijk te voorkomen. - Het budget dat bestemd is voor de aanpassingen van diverse wegen volgens het wegencategoriseringsplan kan beter besteed worden aan deze positieve impuls, waar heel Wassenaar van zal profiteren, en maakt andere aanpassingen overbodig. Bovendien kunnen er wellicht subsidies voor worden aangevraagd. Dit zou een echte **win win situatie** creëren, meer natuur, minder vervuiling, besparing van gemeenschapsgeld, gezondere leefomgeving, behoud van erfgoed, verfraaiing van de fietsroute, nieuwe wandel route vanuit de dorpskern naar de duinen, en meer rust in héél Wassenaar doordat het doorgaand verkeer dan liever over de A44 of de A4 gaat. Ik dank u voor uw aandacht en verzoek u om punt A te heroverwegen, en punt B serieus en welwillend te bestuderen en te overwegen, omdat deze unieke kans echt een verschil kan maken. Ik herinner mij de rust van weleer nog heel goed, en hoop dat deze mag terugkeren, en zie graag een bevestiging van ontvangst tegemoet.	fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd. Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering.	
48	Bijgaand mijn zienswijze op het Wegencategoriseringsplan. Ik wijs het plan af en stel voor om **niet** eenzijdig een aantal wegen af te waarderen en één hoofdverkeersader te creëren over de lommerrijke lanen door Wassenaar langs scholen en vele oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Het plan zal ervoor zorgdragen dat een groot deel van het dorp nog meer verkeer te verduren krijgt en dat ook nog eens steeds (veel) te hard blijft rijden. Ik roep de beleidsmakers dan ook op om te kiezen voor een GOW30 route ook over de Backershagenlaan en Papegaaienlaan. Verder in de bijlage ook het overzicht aan met de verkeersknelpunten in onze buurt waar wij al vele jaren om oplossingen vragen om de veiligheid en leefbaarheid in onze buurt te verbeteren. Recent heeft de Gemeente Wassenaar een ontwerp-wegencategoriseringsplan vrijgegeven voor inspraak (periode 15-1 tot 26-2-2024). Al tientallen jaren ben ik [redacted] om het sluipverkeer tegen te gaan, de snelheden op onze doorgaande wegen te reduceren en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Ondanks alle plannen die er de afgelopen jaren zijn gepresenteerd, is de overlast van het structureel veel te hard rijdende (sluip)verkeer er nog steeds. Op de route over de 2 Noord-Zuid routes, de Jagerslaan en de Backershagenlaan is het vooral verkeer dat de drukke N44 succesvol probeert te ontwijken. Het ontwerp-wegencategoriseringsplan dat nu voorligt is een plan waar de nodige verkeerde aannames in zitten en waar leefbaarheid en veiligheid een rekbaar begrip zijn geworden. Helaas zijn wij als buurt niet betrokken bij de totstandkoming van dit plan en zijn de ervaringen van de buurt er niet in meegenomen. In heel veel gemeentes wordt nu 30 km/u ingevoerd omdat deze tegemoetkomen aan de belangen van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. En dit geldt ook voor de ontsluitingswegen want juist daarvoor is GOW30 ontwikkeld! Wat schetst nu onze verbazing en grote teleurstelling, Wassenaar kiest ervoor om juist de doorgaande wegen drukker te maken en 50km/u te laten. De argumenten hiervoor	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De hoofdfunctie van de Papegaaienlaan is ontsluiten. Over deze weg gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers. De weg heeft momenteel het profiel van een GOW50 weg volgens de CROW-richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te classificeren.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	zijn op zijn zachtst gezegd discutabel en ook niet volledig. De argumenten zijn ook eenvoudig te weerleggen als ook hier voor de Leefbaarheid en Veiligheid zou worden gekozen voor deze doorgaande wegen en niet voor het handhaven en stimuleren van het (zware en sluip) verkeer. In het wegcategoriseringsplan mis ik een aantal zaken: • [redacted]en tijde van Keer Verkeer Wassenaar, in de periode 2018-2022 in veel gremia (wethouder, raad) uitgesproken om Jagerslaan en Backershagenlaan gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen. Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30 en Backershagenlaan 50, komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan naar Backershagenlaan. • De uitkomsten van de onderzoeken die Veilig Verkeer Nederland heeft gedaan op verzoek van de Buurtvereniging naar de situatie van de Backershagenlaan zijn niet meegenomen door Royal Haskoning. VVN acht de BHlaan ongeschikt voor 50 km/u • Het feit dat alle navigatie-apps (Google voorop, maar ook vele andere) file vermijdingsroutes adviseren op basis van de ter plaatse toegestane maximum snelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben op de Backershagenlaan als de Jagerslaan 30 wordt en Backershagenlaan 50. • Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijk politiek vraagt om 30 km in de bebouwde kom, waar Amsterdam de moed heeft om dit in te voeren, dat Wassenaar kiest voor grote delen 50km/u • In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn vele voorbeelden van andere Groene Oases (Bergen in Noord-Holland bijvoorbeeld, waar 30km de norm is) • Het overigens ridicuul om te moeten vaststellen dat er ter hoogte van de uitrit van het bouwverkeer van de bouwplaats bij het Rijnlandslyceum tijdelijk een max snelheid van 30 km/u geldt, dit ivm de veiligheid voor het bouwverkeer. Daar waar de bewoners langs de Backershagenlaan dagelijks onveilige momenten beleven als zij met de auto het erg moeten verlaten, een fietspad moeten kruisen en da tussen de bomen door de Backershagenlaan op moeten zien te komen. • Uit de meest recente verkeerstellingen van november 2023 is het overduidelijk dat er op het traject tussen het Rijnlands Lyceum en de uitrit van de SbN Doormanlan structureel te hard wordt gereden. Op werkdagen rijdt bijna 20% van het verkeer harder dan 50 km/u en worden er snelheden van boven de 70 km/u gehaald. In het weekend rijdt bijna 30% harder dan 50km/u en wordt er zelfs harder dan 80km/u gereden! **Resumerend:** **Ik wijs het voorliggende wegencategorisingsplan af** en roep de besluitvormers in Wassenaar op om unaniem te kiezen voor Leefbaarheid en Veiligheid en om GOW30 in te voeren in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan en Papegaaienlaan als een GOW30 te categoriseren.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	

[redacted]

Samenvatting issues & aanpassingen

Issues:
Onveilige situaties, zwaar verkeer, sluipverkeer, veel verkeersbewegingen, te hard rijden

Aanpassingen gevraagd:

1. Naar 30 km/u
2. Veilige Oversteekplaatsen
3. Verbod zwaar vrachtverkeer
4. Gelijkvloerse kruisingen
5. Sluipverkeer tegengaan Rust & Vreugd->N44

[redacted]

Knelpunten

Feiten:

- 2x 4 bus-bewegingen per uur (iedere 7,5 min een bus!) + vele touringcars. Waarom is de route van de Duinrell-bus niet over de Jagerslaan?
- Veel (zwaar vracht)verkeer dat de N44 vermijdt, zeker bij calamiteiten. Verkeer voornamelijk afkomstig van de A44.
- Totaal ca 7500 tot 8000 verkeersbewegingen per etmaal
- Er wordt stelselmatig ruim harder dan 50km/u gereden (ook door de bussen!), geen handhaving!
- Geregeld (bijna)ongelukken met letsel op bekende knelpunten. Diverse oversteekpunten van fietsers (veel kinderen van en naar de scholen, maar ook ouderen die langzamer fietsen)
- Idem van wandelaars naar het Backershagenpark
- Waterbed effect als Jagerslaan wordt gestremd voor doorgaand verkeer
- Waterbed effect als de N44 50km/u wordt

Knelpunten samenvatting:

- De Backershagenlaan is erg smal, groot verkeer zoals bussen kunnen elkaar niet passeren.
- De bewoners langs aan Backershagenlaan kunnen moeilijk hun erf verlaten omdat er slecht zicht is op de BH laan en er een fietspad over gestoken moet worden.
- Geluidsoverlast van vrachtverkeer en hoge verkeersintensiteit + te hard rijden

[redacted]

Knelpunten

1. Uitrit adm Helfrichlaan: Er is al een drempel op de BH laan geplaatst om het verkeer te remmen zodat men makkelijker kan oversteken
2. Oversteekplaats naar het Rijnlands Lyceum: Er wordt veel door rood gereden door de automobilisten, maar ook door de fietsers!
3. Uitrit SbN Doormanlaan: Verkeer komende uit de SbN Doormanlaan heeft net als bij de Adm Helfrichlaan, moeite om de BH laan op de komen (slecht zicht en te hard rijdend verkeer). Dit punt wordt ook veel gebruikt door fietsers om over te steken
4. Kruispunt BH laan en Papegaaienlaan: Deze bocht is te smal voor het zware vrachtverkeer en de bussen, veel getoeter om ruimte te claimen. Verder gevaarlijke oversteekplaats voor fietsers. Er rijdt veel verkeer rechtdoor naar de BH laan-Zuid.
5. Uitrit parallelweg Papegaaienlaan: Onoverzichtelijke uitrit en verkeer komt veel te hard aangereden
6. Kruising Schouwweg-Papegaaienlaan: Zeer gevaarlijk oversteek voor fietsers vanwege de hoge snelheden
7. Kruispunt BH laan-zuid en R&V laan: Gevaarlijk kruispunt voor fietsers
8. Kruising R&V laan en Menkenlaan: veel (schoolgaande) fietsers en onoverzichtelijk (dus gevaarlijke) bocht naar de N44

[redacted]

Foto's ter illustratie:

Uitwijken door vrachtverkeer over de opstelplaats van fietsers.

Onhandige kruising waar 8 busbewegingen per uur (iedere 7,5 min een bus!) en vele touringcars vast lopen

Uitwijken door vrachtverkeer over de opstelplaats van fietsers.

[redacted]

	1. **Waarom is 30 km/u veiliger en geeft het minder emissies (fijnstof en geluid)?** a. Remweg is korter: • Bij een snelheid van 30 kilometer per uur is je totale stopafstand 13,3 meter • Bij een snelheid van 50 kilometer per uur is je totale stopafstand 27,7 meter Een bus is ca 12 m lang en is de totale stopafstand dus ruim 2x de lengte van een bus. https://vvn.nl/waarom-rijden-we-te-hard-en-wat-doet-dat-met-de-remweg b. Het afremmen van 50 km/u naar ca 20 km/u en weer optrekken naar de 50 km/u om bv bochten te kunnen nemen, kost veel meer energie dan vanaf een snelheid van 30 km/u. Dus veel minder geluid en uitstoot van fijnstoffen. Het geluid van remmende en optrekkende bussen en vrachtwagens is een enorme belasting. c. De geluidsbelasting neemt met minimaal 3 dB af als er 30 ipv 50 km/u wordt gereden. d. De subjectieve veiligheid neemt toe want de andere weggebruikers ervaren het aankomende verkeer als minder gevaarlijk als er langzamer gereden wordt. 2. **De belangrijkste argumenten tegen het invoeren van 30 km/u zouden kunnen zijn:** a. "Hinderlijke drempels nodig". Dit is inmiddels achterhaald en er zijn al talloze oplossingen beschikbaar om de rijsnelheid te minderen. b. "Het is niet te handhaven". Op de huidige 50 km wegen wordt ook niet gehandhaafd en wordt er ook veel sneller gereden. 30 km borden dwingen om langzamer te rijden, ook omdat de boetes veel hoger zijn als er te hard wordt gereden! c. "Het kost dan teveel tijd om door het dorp te rijden" Dat klopt, het verschil is 48 sec extra per gereden km als je 30 km/u ipv 50 km/u rijdt. Het stuk weg waarover gesproken wordt is max 1,7 km dus max 82 sec. De afwaardering van de N44 naar 50 km/u levert op het stuk vanaf de Lange Kerkdam naar de N14 (=5 km) een extra reistijd op van ruim 100 sec op! [redacted] 		
49	Na een proces van jarenlange voorbereiding, in overleg met verschillende partijen waaronder de Fietsersbond (Fb), belanghebbenden en stakeholders lijkt het er nu op dat het Wegencategoriseringsplan (WCP) zijn definitieve status gaat krijgen als de besluitvorming hierover plaatsvindt in de gemeenteraad van Wassenaar. [redacted] verheugd dat ook de gemeente Wassenaar inziet dat door het steeds meer toenemende verkeer en meer verkeersdeelnemers een herschikking moet plaatsvinden en	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	maatregelen cq aanpassingen noodzakelijk zijn om de veiligheid van alle verkeersdeelnemers blijvend te kunnen garanderen. De bevolkingstoename, en daarmee de verkeersbewegingen, is en blijft een gegeven hetgeen ook betekent dat menselijk gedrag daarop dient te worden aangepast! Dit inzicht heeft veel gemeenten er al eerder toe doen besluiten de 30 km op brede schaal in te voeren. Een landelijke trend, gebaseerd op voortschrijdend inzicht, zowel ten behoeve van de veiligheid als voor een beter milieu. En waarom dan niet ook in Wassenaar? De belangen van verschillende partijen moesten zorgvuldig worden afgewogen. Als we het hebben over belangen, dan betekent dit voor de fietser soms zelfs **"van levensbelang"**. We hebben het immers over de kwetsbare verkeersdeelnemer, evenals de voetganger. En helaas zijn hier in de afgelopen jaren in de gemeente Wassenaar slachtoffers te betreuren geweest. [redacted] vindt het belangrijk en is verheugd over het feit dat er gekozen wordt/is om meer wegen in te richten als 30 km weg. Dit geldt voor een deel van het centrum en een aantal wegen in de directe nabijheid ervan. Als basis geldt daarbij de richtlijn, ***de nieuwe wegcategorie GOW30***, van het CROW voor de inrichting van 30 km wegen, waarbij van belang zijn een volgorde met als eerste leefbaarheid en vervolgens veiligheid en bereikbaarheid. [redacted] constateert echter dat in het WCP de gemeente de inrichting heeft beoordeeld in een andere volgorde namelijk allereerst bereikbaarheid en dan veiligheid en leefbaarheid. [redacted] vraagt zich af waarom het College er niet voor heeft gekozen de volgorde van de CROW richtlijn te hanteren. Met als gevolg dat het traject v. Zuijlen van Nijeveltstraat, v. Oldebarneveltweg, Lange Kerkdam, Prinsenweg (fietsstrook) en de Deijlerweg (fietsstrook) midden door het centrum als 50 km weg wordt aangehouden [redacted] ***raadt de gemeente ten zeerste aan het door de CROW vastgestelde schema van 30 km aan te houden. Ook 'wonen' is in de straten een argument voor lagere snelheid van gemotoriseerde vervoer.*** [redacted] is nadrukkelijk voorstander ook deze wegen in te richten als 30 km weg. Er is gedurende een groot deel van de dag veel verkeersaanbod, stoplichten, optrekkende en remmende auto's op een smal tracé, waar bij de snelheid van 50 km toch al niet of nauwelijks haalbaar is. Bovendien maken scholieren verschillende malen per dag gebruik van genoemde routes. Regelmatig spreken verontruste ouders zich uit over de onveiligheid voor hun kinderen door de te hoge snelheid van autoverkeer. Voor de eenduidigheid voor alle verkeersdeelnemers in het gehele centrum, veiligheid juist voor scholieren en voor een beter milieu dringt [redacted] erop aan ook dit deel in te richten als 30 km weg! Momenteel is er in de gemeente veel commotie over het al dan niet verwijderen van veilige fietspaden (Schouwweg Noord / Jagerslaan). [redacted] is van mening dat de aanwezigheid, het behoud ervan de veiligste situatie schept voor de fietsers. Hier geldt, na de ontstane commotie in de Wassenaarse gemeenschap, geuit in een petitie, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!! [redacted] komt op voor de veiligheid van fietsers. Door het terugbrengen naar 30 km hoopt [redacted] dat het aantal verkeersslachtoffers daardoor beperkt blijft. [redacted] heeft er begrip voor dat **hulpdiensten** snel ter plekke moeten zijn in geval van nood, waar het ook om mensenlevens gaat. Met hiervoor uitzondering te creëren op 30 km wegen, kan hierin wellicht voorzien worden. Voor alles geldt tenslotte: voorkomen is beter dan genezen!! **De vervoersmaatschappijen**: zolang het geen aparte busbaan betreft, hebben vervoersmaatschappijen ook rekening te houden met toename van de verkeersbewegingen. De drukte op de wegen en de lokale situatie/wijziging ter plekke vraagt ook aanpassing van het openbaar vervoer, net als iedere andere verkeersdeelnemer. Hogere snelheid betekent tevens een langere remweg. Om er	een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De hoofdfuncties van de Van Oldebarneveltweg en de Van Zuylen van Nijeveltstraat zijn ontsluiten. Over deze wegen gaan namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten, vrachtverkeer en fietsers. Deze wegen hebben momenteel een ideaal profiel voor een GOW50 weg volgens de CROW richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze wegen als GOW50 te classificeren. De Lange Kerkdam en de Prinsenweg hebben binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straten, de straten zijn onderdeel van de hoofdroute voor hulpdiensten en maken deel uit van vrachtnetwerk. Daarmee hebben deze straten een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is bij de Lange Kerkdam gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd. Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering. De huidige inrichting van de Deijlerweg voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de rijrichtingen zijn gescheiden en de oversteken voor fietsers en voetgangers zijn geconcentreerd. Daarom is de Deijlerweg gecategoriseerd als GOW50.	

	vanuit te gaan dat het openbaar vervoer op voorhand op bepaalde trajecten een bepaalde snelheid (>40 km/u) moet halen, is niet meer van deze tijd en lijkt [redacted] niet het juiste uitgangspunt. **Uitvoeringsprogramma**: Zoals is aangegeven zal de herinrichting komende jaren plaatsvinden, al dan niet gecombineerd met noodzakelijke werkzaamheden en afhankelijk van financiële omstandigheden. Dit proces zal een aantal jaren in beslag nemen. [redacted] dringt er bij de gemeente op aan voortvarend te werk te gaan om zo een nog veiligere klimaat voor alle verkeersdeelnemers te realiseren. Tenslotte vraagt [redacted] nadrukkelijk aandacht bij de uitvoering van voornoemde werkzaamheden voor de veiligheid van fietsers. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat vaak onvoldoende rekening wordt gehouden met fietsers, veroorzaakt door veelal onvoldoende, dan wel onduidelijke markeringen. Anderzijds wordt het bord 'fietsers afstappen' soms onterecht toegepast. [redacted] spreekt de hoop uit dat met de realisering van het **Wegencategoriseringsplan** met inachtneming voor het voornoemde er in Wassenaar een veiliger en prettig fiets- en leefklimaat wordt gerealiseerd met een toename van actieve mobiliteit in ons dorp.	Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30. De concessiehouders hebben aangegeven dat zij geen voorstanders zijn van 30 km/u in de gehele bebouwde kom van Wassenaar. Zo worden de reistijden langer en is meer personeel en materieel nodig waar momenteel geen ruimte voor is. Wel zien EBS en Arriva mogelijkheden voor een verlaging van de snelheid naar 30 km/u op bepaalde plekken in Wassenaar. Deze plekken zijn meegenomen in de wegencategorisering. Wanneer wegen, die heringericht moeten worden, in aanmerking komen voor groot onderhoud wordt een nieuw ontwerp uitgewerkt door de gemeente en kunnen vervolgens de werkzaamheden starten. Hiervoor wordt nog een planning uitgewerkt. In de planning moet ook gekeken worden naar de bereikbaarheid in Wassenaar. We kunnen niet alle wegen in één keer aanpakken. Bij de planning moeten we wel benoemen dat het ook om een politieke afweging gaat. Als de gemeenteraad besluit dat dit eerder moet gebeuren moet hier budget voor vrijgemaakt worden. Bij het ontwerpen van de herinrichting worden goede fietsvoorzieningen meegenomen. Hierbij hanteren wij de CROW ontwerprichtlijnen en maken graag gebruik van de kennis bij stakeholders zoals de Fietsersbond.	
50	Staat U ons toe gelet op de omvang en ernst van de impact van het onderhavige project op onze buurt en haar bewoners, onze zienswijze vooraf te laten gaan van enige kritische opmerkingen. Wij doen dat met de veronderstelling dat u het maatschappelijke- en veiligheidsbelang van de inwoners van Wassenaar in al uw dagelijkse beslissingen voorop plaatst. Al tientallen jaren is [redacted] actief om het sluipverkeer tegen te gaan en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Veel van onze leden ervaren het thans voorliggende plan als een bevestiging van hun gevoel niet serieus te worden genomen door de 'eigen' Wassenaarse bestuurders. Men ervaart daarbij dat ook in Wassenaar de afstand van bestuur tot de burger te groot is geworden. Degene die denkt dat dit in Nederland alleen op de landbouwsector van toepassing zou zijn heeft het mis. Ook in ons dorp wordt niet meer naar de burgers geluisterd. Ook de lancering voor de zogenoemde burgerberaden verbetert dit niet. Ondanks de vele plannen die er de afgelopen jaren door de gemeente werden gepresenteerd, is de overlast van het sluipverkeer er nog steeds, sterker nog, deze is fors toegenomen. Op de route over de 2 Noord-Zuid routes, de Jagerslaan en de Backershagenlaan is het vooral verkeer dat de drukke N44 succesvol probeert te ontwijken.	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Het ontwerp-wegencategoriseringsplan dat nu voorligt kenmerkt zich door de nodige verkeerde aannames waarbij met de leefbaarheid en veiligheid een loopje wordt genomen. Het is onacceptabel dat wij als buurt niet betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van dit plan en dat de aanwezige expertise in de buurt niet is meegenomen. In heel veel gemeentes wordt nu 30 km/u ingevoerd omdat deze tegemoetkomen aan de belangen van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. En dit geldt ook voor ontsluitingswegen want juist daarvoor is GOW 30 ontwikkeld! Wat schetst nu onze verbazing en grote teleurstelling, Wassenaar kiest ervoor om juist de doorgaande wegen drukker te maken en 50km/u te laten. De argumenten hiervoor zijn naar ons idee discutabel en onvolledig. De argumenten zijn ook eenvoudig te weerleggen als ook hier voor de Leefbaarheid en Veiligheid, mede in aanmerking nemende de circa 900 scholieren die dagelijks van en naar het Rijnlands Lyceum fietsen, zou worden gekozen en niet voor het laten voorbestaan en stimuleren van het (zware en sluip) verkeer. In het wegcategoriseringsplan missen wij onder meer de volgende zaken. • De uitkomsten van de onderzoeken die Veilig Verkeer Nederland heeft gedaan op verzoek van de Buurtvereniging naar de situatie van de Backershagenlaan zijn niet meegenomen door Royal Haskoning. VVN acht de Backershagenlaan ongeschikt voor 50 km/u • Het feit dat alle navigatie-apps (Google voorop, maar ook vele andere) file vermijdingsroutes adviseren op basis van de ter plaatse toegestane maximumsnelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben op zowel de Backershagenlaan als de Jagerslaan wanneer de snelheid respectievelijk 30 en 50 wordt. • De Buurtvereniging heeft zich ten tijde van Keer Verkeer Wassenaar, in de periode 2018-2022 in veel gremia (wethouder, Raad) uitgesproken om Jagerslaan en Backershagenlaan gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen. Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30 en Backershagenlaan 50, komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan naar Backershagenlaan • Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijk politiek vraagt om 30 km in de bebouwde kom, waar Amsterdam de moed heeft om dit in te voeren, dat Wassenaar kiest voor grote delen 50km/u • In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn vele voorbeelden van andere Groene Oases (Bergen in Noord-Holland bijvoorbeeld, waar 30km de norm is) **Resumerend:** Wij hopen niet alleen een 'bewijs van ontvangst van ons schrijven' te ontvangen, maar ook een gedegen inhoudelijke reactie op onze argumenten [redacted] gaat ervan uit dat de besluitvormers in Wassenaar massaal zullen kiezen voor Leefbaarheid en Veiligheid en om GOW30 in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan als een GOW30 te categoriseren.	Bij de totstandkoming van het wegencategoriseringsplan is gebruik gemaakt van de inspraak vanuit de bewoners en buurtverenigingen in het kader van het realisatieplan als input voor het plan. In deze zienswijze en in het proces erom heen is veelvuldig contact geweest tussen gemeente en bewoners/buurtverenigingen waar uiteindelijk dit wegencategoriseringsplan het resultaat van is. Door nu de mogelijkheid te bieden om een zienswijze op het plan in te dienen zijn wij van mening voldoende participatie op dit dossier te hebben gedaan. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De uitkomsten van dit onderzoek zijn eerder aangeleverd in het kader van het realisatieplan. Dit betreft een analyse van VVN uit 2019. Inmiddels zijn de richtlijnen waarop dit advies is uitgevoerd geactualiseerd en de nieuwe richtlijnen meegenomen in dit onderzoek.	
51	Hierbij wil ik mijn verontrusting en zorgen uiten over het wegencategoriseringsplan, zo ook om van de Backershagenlaan een 50km/uur route te maken/houden, en dat dit de hoofdweg wordt in het WCP.	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Als bewoner van de Backershagenlaan is het elke ochtend /dag weer een terugkerend gevaarlijk moment om in te voegen en de rijbaan op te komen met de auto. En in de avond en in het weekend is het dan vaak ook nog eens een racebaan voor velen, dit alles zorgt voor veel gevaarlijke situaties. In de praktijk zijn er zeer veel auto's (sluipverkeer N44) dat met hoge snelheid over de laan rijdt, een smalle rijbaan waar bussen en vrachtwagens elkaar haast niet kunnen passeren, de algehele zeer drukke ochtendspits, schoolgaande kinderen en overhangende bomen geeft dat er elke dag weer zorgwekkende en gevaarlijke situaties ontstaan. Nu het -klaarblijkelijke- voornemen is om **middels het WCP hier nog meer verkeer** doorheen te laten rijden, is het simpelweg vragen om ongelukken en vind ik dit zeer onverantwoordelijk van u als gemeente. Ik vraag u daarom als bewoner van de Backershagenlaan (gezin met 2 jonge kinderen) om alstublieft verstandig na te denken, en het welzijn van de bewoners en weggebruikers voorop te stellen, daadwerkelijk te luisteren naar bewoners en zodoende van de Backershagenlaan een duidelijke en veilige 30km/uur laan te maken. Ik ga er vanuit dat alle zorgwekkende berichten en de gevaarlijke praktijksituaties over de huidige verkeersveiligheid van de Backershagenlaan u doet besluiten dit een veilige laan te maken voor uw Wassenaarse bewoners met maximale snelheid van 30km/uur.	hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	
52	Jagerslaan historisch gezien Tot 1975 was het niet mogelijk om via de Jagerslaan het dorp Wassenaar te doorkruisen. Om het sluipverkeer over de Schouwweg Noord beter te “verdelen” is er door het toenmalig college een test opgezet om auto’s via de Jagerslaan te laten doorrijden. Anno 2024 zijn de rollen omgedraaid, waarbij over de Schouwweg Noord amper 1200 auto’s per dag gaan, zijn er ruim 8000 welke de Jagerslaan als sluiproute kiezen. Het wordt tijd dat de gemeente Wassenaar en de verantwoordelijke wethouder, de heer Koetsier deze fout van weleer recht zetten door de Jagerslaan net als de Schouwweg Noord als ETW30 te categoriseren. Een eerste oplossing zou kunnen zijn; breng de Jagerslaan terug in de originele staat van voor 1975. Dit zou betekenen dat er geen auto’s meer over de Jagerslaan kunnen rijden vanaf de hoek met de Spelderlaan tot aan de toegang tot Jagerslaan Zuid 13. Een tweede oplossing is: wij pleiten voor een eerlijkere verdeling van het verkeer tussen de Schouwweg Noord en de Jagerslaan (vanuit historisch perspectief is dit niet vreemd te verlangen). Het is al eerder in het verleden besproken, het idee om de Jagerslaan en Schouwweg Noord elk eenrichtingverkeer te maken, zodat verkeer de ene kant over de Jagerslaan kan rijden, de andere kant via de Schouwweg Noord. Oproep voor test De huidige wethouder verantwoordelijk voor dit wegencategoriseringsplan, de heer Koetsier, geeft aan dat wanneer je een aspect van het plan veranderd, het hele plan in elkaar valt. Echter wie zegt dat dit ook daadwerkelijk het geval is? Op 21 september 2021, diende toenmalig raadslid Koetsier een CDA-amendement in voor het veranderen van permanente beslissingen in proeven: “ Ons amendement dat ik hierop zal indienen, is heel kort: **verander permanent in proef. Denk daarbij aan een proef van bijvoorbeeld vijf, zes maanden, een redelijke tijd, zodat de effecten – iedereen heeft het over waterbedeffecten – echt duidelijk zijn**” Wij steunen dit idee van de heer Koetsier, zet een test op voor eenrichting verkeer tussen de Schouwweg Noord en Jagerslaan, zodat de gemeente de effecten goed kan	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De Schouwweg is gecategoriseerd als ETW30 en het fietspad langs de Schouwweg Noord is inmiddels (deels) vervangen door een halfverhardingspad. Daardoor is de inrichting van de Schouwweg niet langer passend voor een weg met een ontsluitende functie voor gemotoriseerd verkeer. Daarom is het niet verstandig een test te houden met éénrichtingsverkeer op de Jagerslaan en Schouwweg Noord.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	onderzoeken of dit een permanente oplossing kan worden tegen het sluipverkeer door Wassenaar, en een betere, eerlijkere, verdeling van het verkeer tussen de route over de Schouwweg Noord en de Jagerslaan. Verkeer Visie Wassenaar De huidige versie van het Wegencategoriseringsplan is opgesteld door Royal HasKoning met de doelstelling om de wegen van Wassenaar te voorzien van een nieuwe categorie. Wij missen hierbij een visie van het college hoe dit plan bij zou kunnen dragen aan het tegengaan van het sluipverkeer door Wassenaar. Al jaren staat dit onderwerp hoog op de agenda van elke politieke partij bij verkiezingen. Het Wegencategoriseringsplan wat er nu ligt gaat uit van de huidige verkeerssituatie, niet hoe een categorisering kan bijdragen een gewenste situatie te creëren. Door Wassenaar minder aantrekkelijk te maken voor het sluipverkeer, kunnen het aantal verkeersbewegingen drastisch verminderen, wat de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid ten goede zullen komen. Hierbij denken wij dat het goed is om: - Storm van 's Gravesandeweg noord, en de Jagerslaan als ETW30 te categoriseren - Papagaaienweg, Backershagenlaan, Prinsenweg en Lange Kerkdam als GOW30 te Categoriseren Hardrijders op de Jagerslaan Ruim 38% van de auto's op de Jagerslaan rijdt harder dan 50 km/u. Er zijn zelfs auto's die met ruim 140 km/u over de Jagerslaan rijden. Dit gebeurt dan weliswaar op rustige momenten, diep in de nacht of op zondag morgen. Het is desalniettemin levensgevaarlijk. Als vader van 4 kinderen, vind ik het beangstigend dat er plannen zijn om de Jagerslaan te verbreden, wat ongetwijfeld harder rijden en meer verkeer met zich mee zal brengen. Politie heeft al aangegeven de snelheid niet te zullen/kunnen handhaven. Wie gaat de verantwoordelijkheid nemen wanneer het besluit tot verbreding en opwaardering van de Jagerslaan tot door gaandeweg het eerste dode kind tot gevolg gaat hebben? Laat de gemeente in ieder geval de provincie vragen om snelheid camera's te plaatsen. Zo zullen de hardrijders zich wel gaan inhouden wanneer het hen in de portemonnee raakt. Met een goede opbrengst van verkeersboetes kan een toekomstig begrotingstekort opgevangen worden. Weinig vertrouwen in beloven Wethouder Koetsier Wethouder Koetsier heeft de belofte gedaan dat bij de Jagerslaan "maatwerk" toegepast kan worden. Dat de CROW-richtlijnen voor de indeling van een GOW30 niet bindend zijn. Dan vragen wij ons af, waarom gaat de gemeente de Jagerslaan een GOW30 categorie maken, en vervolgens indelen als een ETW30 volgens de wensen van de bewoners. Waarom maakt de gemeente er dan niet direct een ETW30 van? Of is de belofte van maatwerk een wassen neus om zo de beslissing voor een GOW30 erdoorheen te drukken? Het is alsof de beslissing voor doorgang van verkeer belangrijker is voor de wethouder. Wanneer de beslissing over de categorie vastligt, is dit een voldongen feit. De categorie is leidend voor toekomstige uitvoering van het besluit tav de indeling. Wellicht beloofd wethouder Koetsier wel maatwerk, maar hoe zal dit standhouden in de	Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer. De Storm van 's-Gravesandeweg noord is onderdeel van de route om Duinrell te ontsluiten. Daarom rijdt er ook een bus via het noordelijkste deel van de straat. Door de aanwezigheid van de bus en de functie in het ontsluiten van Duinrell past de functie van erftoegangsweg niet bij deze weg. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De Lange Kerkdam en de Prinsenweg hebben binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straten, de straten zijn onderdeel van de hoofdroute voor hulpdiensten en maken deel uit van vrachtnetwerk. Daarmee hebben deze straten een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is bij de Lange Kerkdam gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed. Op basis van de huidige inrichting is de Prinsenweg niet direct als GOW50 gecategoriseerd.	

	toekomst, wanneer er iemand anders op die stoel zit. Dan is de categorie voor de weg leidend voor de indeling, en is het besluit een feit waartegen geen bezwaar meer mogelijk is. Weer pleiten wij hier voor het categoriseren van de Jagerslaan in een ETW30, waarbij de weg niet verbreed hoeft te worden, en dan ruim 80 bomen kunnen blijven staan om zo het landelijke en groene karakter van de Jagerslaan en wassenaar te behouden. Een stuk cultureel erfgoed wat niet mag verdwijnen. Conclusie **Maak van de Jagerslaan een ETW30**, waarbij een indeling welke sluipverkeer ontmoedigd een langere termijnvisie van de politiek het hele dorp Wassenaar van vele verkeersbewegingen kan bevrijden. Hierbij worden doelstellingen van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid (in deze volgorde) nagestreefd.	Daarom is deze weg doorgegaan naar het volgende filter, maar omdat er weinig leefbaarheid direct rondom de weg is, is de categorisering van de Prinsenweg maatwerk en is in hoofdstuk 5.4 beschreven waarom uiteindelijk gekozen is voor GOW50. Daaruit bleek dat met een andere inrichting de Prinsenweg veilig als GOW50 kan worden ingericht/ gecategoriseerd en dat sluit ook goed aan bij de aanliggende straten qua categorisering. De hoofdfunctie van de Papegaaienlaan is ontsluiten. Over deze weg gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers. De weg heeft momenteel het profiel van een GOW50 weg volgens de CROW richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te classificeren.	
53	We would like to register that we are not happy with the proposals on speed limits on the surrounding streets, which will push traffic onto the Backershagenlaan. This is a residential road with a school and will be negatively impacted. I am really concerned for safety - it's already very difficult to cross given the visibility issues from the large trees. We think Backershagenlaan should also become a 30kph road.	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
54	Graag maakt de [redacted], mede namens [redacted],gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp-Wegencategoriseringsplan 2023. Bij deze verzoeken we u ervan af te zien om van de Jagerslaan - nu een Wijkontsluitingsweg (WOW) - een Gebiedsontsluitingsweg (GOW 30 km) te maken. We stellen voor om de Jagerslaan als een Erfontsluitingsweg (ETW30) in te richten. Dit ten behoeve van het behoud van de bomen en de kwaliteit van het naastgelegen Natura 2000-gebied. De argumenten hiervoor zijn: Het voorliggende ontwerpplan zal niet het sluipverkeer door Wassenaar doen afnemen, maar juist toenemen door een aanzuigende werking. Dit komt omdat een GOW weg meer intensief wordt gebruikt dan een ETW weg. Dit is logischerwijs het geval, aangezien een erfontsluitingsweg enkel voorziet in verkeersbewegingen van en naar het betreffende gebied terwijl een gebiedsonsluitende weg dezelfde functie vervult, met als tweede functie doorgaand verkeer faciliteren. De negatieve impact op de fysische omgeving. 1 - *Bomenkap*.	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	De inrichting van de weg dient te passen bij (de geloofwaardige snelheidslimiet van) een GOW30 weg. Dit betekent dat de huidige weg verbreed moet worden naar 6,50 meter waar de wegbreedte nu op het smalste deel 4,20 meter bedraagt. De breedte van 6,50 meter bevat ruimte voor motorvoertuigen in twee richtingen alsmede een fietsstrook. Indien er dus voor een GOW30 weg gekozen wordt, dan zal de Jagerslaan breder gemaakt moeten worden. Dit gaat ten koste van 50 - 100 bestaande bomen die plaats zullen moeten maken voor de noodzakelijke verbreding. 2 - *Natura 2000-gebied*. De Jagerslaan ligt tegen een Natura 2000-gebied aan genaamd de Hertenkamp. Dit natuurgebied is onderdeel van het grotere Meijendel- en Berkheidegebied. Dit betekent dat: De hogere stikstofuitstoot op de Jagerslaan en stikstofconcentratie in dit Natura 2000-gebied voor een afname in biodiversiteit zal zorgen. De toegenomen verkeersintensiteit op de Jagerslaan veroorzaakt door de herinrichting van de weg als een GOW30 weg, zal leiden tot een minder gezond en minder prettig natuurgebied om in te recreëren. Tevens zal er meer geluidsoverlast zijn in dit gebied. Ook zal overstekend fietsverkeer aan de uiteinden van de Jagerslaan te maken krijgen met meer kruisend en drukker autoverkeer, ten nadele van verkeersveiligheid, wat ook weer ontmoedigend zal werken voor personen om in dit gebied te recreëren. Alles overziend zal dit een negatieve prikkel zijn om in dit gebied te zijn, met negatieve gevolgen voor mens en natuur. Gezien de zorg dat een GOW30 een aanzuigende werking zal hebben op het sluipverkeer en de negatieve impact van dit type weg op de fysische omgeving en de verkeersveiligheid is het niet raadzaam een GOW30 weginrichting te ambiëren voor de Jagerslaan. Daarom verzoeken we u -[redacted]- om de Jagerslaan als een ETW30 in te richten. We verzoeken u om ons van de verdere procedure op de hoogte te houden.		
55	Onlangs heeft de gemeente Wassenaar een Wegencategoriseringsplan vrijgegeven voor inspraak. Ik ga er dan ook vanuit dat B&W luistert naar de omwonenden en de buurtvereniging Backershagen en handelt in hun belang. Zoals bekend is de buurtvereniging al jaren bezig om het verkeer qua snelheid te verminderen en de leefbaarheid en het welzijn van burgers te vergroten en te verhogen. Ik roep ook B&W op om ditzelfde als uitgangspunt te nemen voor het wegencategoriseringplan. U bent ten slotte gekozen volksvertegenwoordiger van uw gemeente en dient daarin dan ook de belangen te behartigen van tenminste uw direct betrokken inwoners. Maar ook breder dan de direct betrokken inwoners – die moeilijk van hun erf de weg op kunnen, omdat er veel te hard gereden wordt- is het voor alle bewoners van uw gemeente van belang hebben om een goede en veilige doorstroming van het verkeer te hebben. Tot mijn grote ontsteltenis kiest juist de gemeente Wassenaar er voor om de doorgaande wegen drukker te laten worden door de Backershagenlaan (BH-laan) 50 km te laten, maar wel de Jagerslaan (JL) af te waarderen naar 30 km. Ik ga ervan dat u bekend bent met het zgn “waterbeddeneffect”. De keuze hiervoor komt mij dan ook niet logisch voor; of is het zo dat er andere (politieke) belangen in het spel zijn? Ik hoop dat u die dan achterwege laat. Ook zou ik willen meegeven om goed na te denken of u een naar de toekomst een Leefbare en Veilige gemeente wil (blijven) zijn of een gemeente waar doorheen gejakkerd mag worden om een paar seconden eerder op de plek van bestemming te	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	komen. Vanuit economisch oogpunt zal geen burger of ondernemer minder kopen als u om die reden de 50km wil handhaven op de BH-laan. Ook daar waar het klimaat de politieke agenda van zowel de landelijke overheid als regionale overheid als vele gemeenten bepaald, lijkt dat aan B&W van de gemeente Wassenaar voorbij te gaan. Bij meerdere gemeentes in de Randstad wordt juist in deze tijd gekozen voor 30 km i.p.v. 50 km. Over het handhaven hoeft u niet in te zitten, want ook de 50km wordt niet gehandhaafd. In de stukken vind ik dan ook weinig aanknopingspunten voor de keuze van 50km op de BH-laan en de 30km op de JL. En ook moet u zelfstandig kunnen beslissen als B&W of is hier invloed vanuit de provincie. Mocht u de plannen doorzetten dat wil ik graag goed argumenten horen waarom bij de bouw van het Rijnlands Lyceum (ook liggend aan de BH) wel tijdelijk een 30km stuk weg wordt bepaald? Ik heb begrepen van een gemeentemedewerker, dat dat is omdat het anders te druk is vanwege het verkeer. Ik wil u erop wijzen dat ook de inwoners van de BH elke dag met in- en uitvoegen te maken en met voorbij razende bussen en auto's worden geconfronteerd die vaak al meer dan 50km rijden. U zou moeten kiezen voor 30Km in de kern van ons dorp, want juist op de BH-laan zijn veel zwakkere verkeersdeelnemers aanwezig waaronder schoolgaande kinderen en mensen die naar één van de parken willen lopen en daarvoor een drukke BH-laan moeten oversteken. Ook zal het een aanzuigende werking (blijven) hebben voor het vermijden van de vele files op de N44. Ook zal door de keuze voor BH-laan 50km en JL30 km de navigatie-apps de BH-laan adviseren om over heen te rijden. Dit lijkt mij onwenselijk. Bovendien zou ik B&W willen oproepen om te stoppen met nog meer belastinggeld te verspillen aan inhuur van externe bureaus voor een advies of een nieuw in te stellen Burgerberaad. Meerdere Buurtverenigingen bepleiten al sinds jaar en dag om het sluipverkeer tegen te gaan en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Tot op p heden heeft B&W daar nog niet naar gehandeld. Nu heeft dit B&W de kans om er daadwerkelijk wat aan te doen. En hoe democratisch dit nieuwe initiatief van een Burgerberaad ook klinkt (het is er in feite al door actieve Buurtverenigingen in hun kracht te zetten); het kost (nog) meer geld van vooraf begroot, het kost nog meer tijd dan nodig is en dat betekent in het vervolg qua precedentwerking dat voor alle belangrijke besluiten die (bijna altijd) van belang zijn voor de inwoners van Wassenaar ik verwacht dat er altijd een burgerberaad zal worden uitgevoerd. Ik zal u daar in ieder geval aan gaan houden. Zo is het dan ook vreemd dat voor het Centrumplan geen Burgerberaad is gehouden! De feiten zijn bekend, het is aan u om (politiek) moed te tonen en te kiezen voor een zo veilig en leefbare weg in de kern van uw gemeente. Uw (betrokken) inwoners zullen u hier dankbaar voor zijn. **Conclusie: Ik wijs het voorliggende categoriseringsplan af!** Ik roep B&W op om 30 km in te voeren in de kern van ons dorp en daarmee de Backershagenlaan en Papegaaienlaan als en GOW 30 te categoriseren.	Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De hoofdfunctie van de Papegaaienlaan is ontsluiten. Over deze weg gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers. De weg heeft momenteel het profiel van een GOW50 weg volgens de CROW richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te classificeren.	

56	Ik begreep dat jullie van mening zijn dat de Backershagenlaan onderdeel zou moeten worden van de hoofdverkeersroute, en dat hier deels 50 km/u de snelheidslimiet zou moeten zijn. In mijn mening is dit een grote fout, omdat dit zou betekenen dat het een nog **onveiligere verkeerssituatie** zal worden, maar ook **een gevaar voor de gezondheid** van de omwonenden en schoolgaande kinderen. **<u>Ik verzoek u dan ook om ook van de Backershagenlaan een gehele 30km/u zone te maken met veilige oversteekplaatsen, en deze laan geen onderdeel te maken van de hoofdverkeersroute</u>** In mijn ogen is de verkeerssituatie Backershagenlaan **verwarrend** en **verre van veilig** voor alle deelnemers aan het verkeer, waaronder de 1300 schoolgaande kinderen. • De snelheidsregels veranderen continu op de Backershagenlaan en is verwarrend ○ Als ik [redacted] naar links rijd richting het Rijnlands lyceum, kan ik gedurende 7 huizen 50km/uur rijden, daarna 6 huizen 30km/uur en vervolgens weer 50 km/uur. ○ Als ik [redacted] naar rechts rijd, kan ik gedurende 2 huizen 50km/uur rijden en vervolgens weer 30km/uur als ik rechtdoor blijf rijden op de Backershagenlaan ○ Ipv het zo verwarrend te laten, verzoek ik u een verkeerslimiet in onze laan van 30km/u • Ik vind het ook **gevaarlijk** om deel te nemen aan het verkeer in onze straat ○ [redacted] 1 van de 10 huizen waar de limiet van 50km/u geld ○ **Iedere** keer als ik [redacted] de weg op wil met de auto, voelt het alsof ik een **gok** neem. Er is vaak **slecht zicht** door de vele bomen, geparkeerde auto's en verkeer met **hogere** snelheid. ○ Bij het invoegen moet ik naast het voetpad en fietspad, op hetzelfde moment ook letten op de rijbaan met auto's. Links en rechts houd ik nauwlettend in de gaten of "dit" het moment is om snel de weg op te gaan, en gelijk **snelheid** te moeten maken om mee te kunnen met de 50km/u. U kunt u voorstellen dat dit onveilig voelt en is, zeker met kinderen in de auto. ○ Onveilig is het ook, door het passeren van bussen en vrachtverkeer op dit korte stuk en de smalle rijbaan met een snelheid van 50km/u. **Het verbaast me dat de Backershagenlaan meegenomen is in de plannen van om de hoofdverkeersroute te worden met 50km/u, omdat er dan vele malen meer dan 8000 motorvoertuigen zullen zijn die dagelijks deze laan zullen passeren, en het dus nog onveiliger zal worden om deel te nemen aan het verkeer, maar ook onveilig voor de gezondheid**	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. Wij verwachten verder dat de impact op het milieu met dit wegencategoriseringsplan nihil is, aangezien veel wegen dezelfde snelheid behouden of wordt verlaagd. Daarnaast heeft het wegencategoriseringsplan niet als doel maatregelen voor te stellen die leiden tot een vermindering van uitstoot of geluid echter mag de huidige situatie ook niet verslechteren als gevolg van dit plan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

Als de Backershagenlaan de hoofdverkeersroute zal worden, zal het een nog zorgelijkere situatie worden voor de **gezondheid** van **bewoners en schoolgaande kinderen** van de Backershagenlaan met al dat verkeer dat passeert.

Gezien de definitie van “drukke wegen” varieert die in verschillende gezondheidskundige onderzoeken is gebruikt, zou wonen aan de Backershagenlaan/ naar school gaan aan de Backershagenlaan / sporten rondom de Backershagenlaan, nu al een **gevaar voor de gezondheid kunnen zijn**. (De definitie van een drukke weg verschilt in onderzoeken, de ene keer ziet men een weg als “drukke weg” bij minimaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal), andere onderzoeken zien het als “drukke weg” bij min 10.000 mvt/etmaal, zie rapport RIVM)

Niet alleen de gezondheid van de bewoners brengen jullie extra in gevaar door nog meer verkeer te willen laten passeren, maar ook de gezondheid van de schoolgaande jongeren/sportende jongeren!

Momenteel passeren er 8.000 mvt/etmaal op de **Backershagenlaan**, en als onderdeel van de hoofdverkeersroute zal worden, zal het volgens alle onderzoeken een **drukke weg** zijn.

- **Vroegtijdige sterfte door wonen aan drukke weg** Zie rapport RIVM
  - Een aantal internationale cohortstudies naar de effecten van langdurige blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging laat zien dat wonen nabij een **drukke weg** het risico vergroot op **vroegtijdig overlijden.**
  - Patiënten die **binnen 100 meter** van een **drukke weg** (>10.000 mvt/etmaal) wonen, hadden in een andere Amerikaanse studie 20% meer kans op **vroegtijdige sterfte** dan patiënten die op meer dan 400 meter van een drukke weg wonen (mediane follow-up duur 4,6 jaar) (Wilker et al. 2013).
- **Hart en vaatziekten door wonen aan drukke weg** Zie rapport RIVM
  - In de Nederlandse cohortstudie naar dieet en kanker vonden de onderzoekers een grotere kans op **sterfte aan hart- en vaatziekten en longaandoeningen** bij oudere volwassenen (55-69 jaar) die op minder dan 100 meter van de snelweg of minder dan 50 meter van een **drukke stadsweg** woonden. De sterfte aan hart- en vaatziekten is bij meerdere studies gevonden, en lijkt een belangrijke verklaring voor de **associatie tussen het wonen langs een drukke weg en vroegtijdig overlijden.** Ook een Canadese studie toonde voor het wonen op deze afstanden van een weg een verhoogd risico op vroegtijdige sterfte aan.
  - Een studie in de VS liet zien dat mensen die een **hartinfarct** hebben overleefd en binnen **100 meter** van een **drukke weg** wonen 27% **meer kans** hebben om binnen 10 jaar te **overlijden** dan mensen die een hartinfarct hebben overleefd en die op meer dan 1.000 meter van een drukke weg wonen
  - Voor mensen die een **beroerte** hebben gehad geldt ook dat wonen op korte afstand van een **drukke weg** het **sterfterisico verhoogt**.
- **Luchtwegaandoeningen door wonen aan drukke weg & naar school gaan aan drukke weg**
  - Door het uitvoeren van meerdere epidemiologische onderzoeken, o.a. in Nederland, is bewezen dat bij kinderen die dichtbij drukke wegen wonen vaker luchtwegklachten

worden gerapporteerd. Ook is een relatie aangetoond tussen het wonen dichtbij drukke wegen en een lagere longfunctie

- Studies naar gezondheidseffecten bij kinderen die naar school gaan nabij drukke (snel)wegen hebben uitgewezen dat deze kinderen meer luchtwegklachten hebben en vaker astma krijgen. Bovendien heeft luchtverontreiniging door wegverkeer bij kinderen een negatief effect op de ontwikkeling van de longen.
- Niet alleen de afstand van drukke wegen is belangrijk, ook de intensiteit op deze wegen. In een onderzoek van (MacIntyre et al. 2014) werd een hogere prevalentie van longontstekingen bij kinderen van 3 jaar of jonger gevonden bij een hogere verkeersintensiteit.
- Ook voor luchtwegklachten bij volwassenen, zoals astma en een verminderde longfunctie, is een causale relatie met verkeersgerelateerde blootstelling (afstand tot de weg en verkeersintensiteit) aannemelijk (HEI panel 2010). Meer recentelijk werd in de ESCAPE studie een verminderde longfunctie bij volwassenen gerelateerd aan een hoge verkeersintensiteit (>5.000 mvt/etmaal) op de dichtstbijzijnde weg (Adam et al. 2015). Daarnaast hebben verschillende onderzoeken een verband laten zien tussen het wonen dicht bij een drukke weg of de verkeersintensiteit op de dichtstbijzijnde weg en de incidentie van of sterfte aan longkanker (Beelen et al. 2008; Raaschou-Nielsen et al. 2013).

- **Diabetes door wonen aan drukke weg**

- Ook voor andere gezondheidsuitkomsten zijn er studies gedaan die kijken naar het effect van blootstelling aan verkeer. Het REVIHAAP rapport geeft een overzicht van studies t/m 2009. Een meta-analyse van de studies naar afstand tot drukke wegen en diabetes suggereerde dat wonen dichtbij drukke wegen (afstand variërend tot 100 meter het risico op type 2 diabetes verhoogt (Zhao et al. 2016).
- **Lager geboortegewicht door wonen aan drukke weg**

Een Amerikaanse studie concludeerde dat het wonen dicht bij een drukke weg (binnen 50m van een snelweg of hoofdroute of binnen 150m van een secundaire weg) geassocieerd was met een lager geboortegewicht van pasgeborenen (na een voldragen zwangerschap) en veranderingen in het genetisch materiaal van de placenta (Kingsley et al. 2016).

- **Dementie door wonen aan drukke weg**

- Er zijn steeds meer aanwijzingen voor een effect van luchtverontreiniging op neurologische aandoeningen, waarbij met name een relatie is gelegd tussen luchtverontreiniging en dementie (Power et al. 2016). Een Canadese studie rapporteerde een dosis-effectrelatie voor wonen nabij een drukke doorgaande weg, met een verhoogd risico op dementie van 7% (<50 meter), 4% (50-100 meter) en 2% (100-200 meter) ten opzichte van mensen die verder dan 300 meter van een dergelijke weg wonen. Het risico was het hoogst bij mensen die hun hele leven binnen 50 meter van een drukke weg woonden; zij hadden 12% meer kans op dementie (Chen et al. 2017).

Ik wil u dan ook verzoeken namens de bewoners en omwonenden van de Backershagenlaan en ook in het belang van de veiligheid en gezondheid van de 1.300

	schoolgaande kinderen om van deze gehele laan een 30km zone te maken met veilige oversteekplaatsen, en geen onderdeel te maken van de hoofdverkersroute. **Laten we niemand meer in de positie brengen om elke dag een gok te moeten nemen, helemaal als het gaat om veiligheid. Laten we daarnaast ook geen risico nemen op de effecten van al dat verkeer op de gezondheid van de bewoners van de Backershagenlaan, maar ook geen risico nemen met de gezondheid van de schoolgaande en sportende kinderen!** Bron: *Luchtkwaliteit - invloed van drukke wegen | RIVM **REFERENTIES RIVM** • Adam M, Schikowski T, Carsin AE (alveolaire echinokokkose), et al. (2015) Adult lung function and long-term air pollution exposure. ESCAPE: a multicentre cohort study and meta-analysis. Eur Respir J 45(1):38-50 (externe link) • Beelen R, Hoek G, van den Brandt PA, et al. (2008) Long-term effects of traffic-related air pollution on mortality in a Dutch cohort (NLCS-AIR study). Environ Health Perspect 116(2):196-202 (externe link) • Beelen R, Hoek G, Houthuijs D, et al. (2009) The joint association of air pollution and noise from road traffic with cardiovascular mortality in a cohort study. Occup Environ Med 66(4):243-50 (externe link) • Beelen R, Raaschou-Nielsen O, Stafoggia M, et al. (2014) Effects of long-term exposure to air pollution on natural-cause mortality: an analysis of 22 European cohorts within the multicentre ESCAPE project. Lancet 383(9919):785-95 (externe link) • Cesaroni G, Badaloni C, Gariazzo C, et al. (2013) Long-term exposure to urban air pollution and mortality in a cohort of more than a million adults in Rome. Environ Health Perspect 121(3):324-31 (externe link) • Chen H, Kwong JC, Copes R, et al. (2017) Exposure to ambient air pollution and the incidence of dementia: A population-based cohort study. Environ Int 108:271-277 (externe link) • Dimakopoulou K, Samoli E, Beelen R, et al. (2014) Air pollution and nonmalignant respiratory mortality in 16 cohorts within the ESCAPE project. Am J Respir Crit Care Med 189(6):684-96 (externe link) • Finkelstein MM, Jerrett M, Sears MR (antimicrobial resistance) (2004) Traffic air pollution and mortality rate advancement periods. Am J Epidemiol 160(2):173-7(externe link) • Fischer PH, Hoek G, van Reeuwijk H, et al. (2000) Traffic-related differences in outdoor and indoor concentrations of particles and volatile organic compounds in Amsterdam. Atmos Environ 34(22):3713-3722 (externe link) • Fischer P, Marra M, Wesseling J, Cassee FR (2007) Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan. RIVM Briefrapport 863001005		

	• Fischer PH, Marra M, Ameling CB, et al. (2015) Air Pollution and Mortality in Seven Million Adults: The Dutch Environmental Longitudinal Study (DUELS). Environ Health Perspect 123(7):697-704 (externe link) • Gan WQ, Tamburic L, Davies HW, Demers PA, Koehoorn M, Brauer M (2010) Changes in residential proximity to road traffic and the risk of death from coronary heart disease. Epidemiology 21(5):642-9(externe link) • Gauderman WJ, Vora H, McConnell R, et al. (2007) Effect of exposure to traffic on lung development from 10 to 18 years of age: a cohort study. Lancet 369(9561):571-7(externe link) • Gauderman WJ, Urman R, Avol E, et al. (2015) Association of improved air quality with lung development in children. N Engl J Med 372(10):905-13 (externe link) • Gehring U, Heinrich J, Kramer U, et al. (2006) Long-term exposure to ambient air pollution and cardiopulmonary mortality in women. (EN-US)Epidemiology 17(5):545-51 (externe link) • Gezondheidsraad (2008) Advies aan de minister over Gevoelige Bestemmingen luchtkwaliteit. Publikatienummer 2008/09(externe link) • Hart JE, Kallberg H, Laden F, et al. (2013) Ambient air pollution exposures and risk of rheumatoid arthritis. Arthritis Care Res (Hoboken) 65(7):1190-6 (externe link) • Hart JE (2014) Invited commentary: epidemiologic studies of the impact of air pollution on lung cancer. Am J Epidemiol 179(4):452-4(externe link) • HEI panel (2010) Traffic-related air pollution: A critical review of the literature on emissions, exposure and health effects. Boston: Health Effects Institute (externe link) • Hoek G, Brunekreef B, Goldbohm S, Fischer P, van den Brandt PA (2002) Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study. Lancet 360(9341):1203-9(externe link) • Hoffmann B, Moebus S, Mohlenkamp S, et al. (2007) Residential exposure to traffic is associated with coronary atherosclerosis. Circulation 116(5):489-96 (externe link) • Kingsley SL, Eliot MN, Whitsel EA, et al. (2015) Residential proximity to major roadways and incident hypertension in post-menopausal women. Environ Res 142:522-8(externe link) • Kingsley SL, Eliot MN, Whitsel EA, et al. (2016) Maternal residential proximity to major roadways, birth weight, and placental DNA (deoxyribonucleic acid) methylation. Environ Int 92-93:43-9(externe link) • Kirwa K, Eliot MN, Wang Y, et al. (2014) Residential proximity to major roadways and prevalent hypertension among postmenopausal women: results from the Women's Health Initiative San Diego Cohort. J Am Heart Assoc 3(5):e000727 (externe link) • MacIntyre EA, Gehring U, Molter A, et al. (2014) Air pollution and respiratory infections during early childhood: an analysis of 10 European birth cohorts within the ESCAPE Project. Environ Health Perspect 122(1):107-13 (externe link)		

	• Maheswaran R, Elliott P (2003) Stroke mortality associated with living near main roads in England and wales: a geographical study. Stroke 34(12):2776-80 (externe link) • Power MC (medisch centrum), Adar SD, Yanosky JD (Creutzfeldt-Jakob), Weuve J (2016) Exposure to air pollution as a potential contributor to cognitive function, cognitive decline, brain imaging, and dementia: A systematic review of epidemiologic research. Neurotoxicology 56:235-253 (externe link) • Raaschou-Nielsen O, Andersen ZJ, Beelen R, et al. (2013) Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE). Lancet Oncol 14(9):813-22 (externe link) • Rosenbloom JI, Wilker EH, Mukamal KJ, Schwartz J, Mittleman MA (2012) Residential proximity to major roadway and 10-year all-cause mortality after myocardial infarction. Circulation 125(18):2197-203 (externe link) • WHO (World Health Organization) (2013a) Review of evidence on health aspects of air pollution - REVIHAAP Project: Technical Report. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe(externe link) • Wilker EH, Mostofsky E, Lue SH (small hydrophobic), et al. (2013) Residential proximity to high-traffic roadways and poststroke mortality. J Stroke Cerebrovasc Dis 22(8):e366-72 (externe link) • Zhao Z, Lin F, Wang B, Cao Y, Hou X, Wang Y (2016) Residential Proximity to Major Roadways and Risk of Type 2 Diabetes Mellitus: A Meta-Analysis. Int J Environ Res Public Health 14(1)		
57	Wij hebben kennis genomen van het meest recente ontwerp-wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023 (hierna: het "wegencategoriseringsplan"). Met veel belangstelling hebben wij de kennisgeving en discussie rondom het nieuwe plan gevolgd. Wij waarderen de informatievoorziening vanuit de gemeente en de gelegenheid die ons hierbij wordt geboden om ons over de kwestie uit te laten. **1. Lange Kerkdam** Met ons jonge gezin wonen wij in een monumentaal huis aan de Lange Kerkdam, aan het gedeelte waar de maximumsnelheid thans nog 50 km/u is (tussen rotonde Prinsenweg / Van Oldenbarneveltweg / Lange Kerkdam en de N44). Wij zullen ons in deze zienswijze beperken tot de situatie aan de Lange Kerkdam. **2. Niet eens met wegencategoriseringsplan** Wij stellen voorop dat wij ons niet kunnen verenigen met de aanbevelingen van het wegencategoriseringsplan, althans niet als het gaat om het voornemen om de snelheid op de Lange Kerkdam niet te verlagen naar 30km/u. **3. 50km/u strookt niet met het doel van het wegencategoriseringsplan** De aanbeveling uit het wegencategoriseringsplan om de snelheid op ons gedeelte van de Lange Kerkdam niet te verlagen naar 30km/u, strookt niet met de aanleiding en het doel van het wegencategoriseringsplan:	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. De Lange Kerkdam heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed. De doelstelling van dit wegencategoriseringsplan is het verhogen van zowel de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op de wegen van Wassenaar. Hierbij is integraal naar het wegennet gekeken om zo alle drie de doelen zo optimaal mogelijk te behalen. Hierbij is het afwegingskader, dat mede gebaseerd is op het afwegingskader van het CROW, toegepast. Zo is er bijvoorbeeld bij wegen	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	"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. (..). 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." [1] *"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."* [2] Het voornemen van de gemeente om de toegestane snelheid op de Lange Kerkdam op 50km/u te houden, geeft geen gehoor aan de hierboven genoemde wens. Voorts is dit voornemen in strijd met de hierboven geciteerde norm om de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30km/u. Een dergelijke beslissing zou naar onze mening een deugdelijke grondslag en motivering behoeven, maar die lijken er niet te zijn. Het wegencategoriseringsplan stelt vast dat de Lange Kerkdam thans een gebiedsontsluitingsweg 50 is, en de Lange Kerkdam daarvoor ook het vereiste profiel heeft (zij het minimaal). Derhalve is de aanbeveling van het wegencategoriseringsplan om de Lange Kerkdam een GOW50 te laten. Waarom niet wordt geadviseerd de Lange Kerkdam een GOW30 status te geven, overeenkomstig de reeds genoemde wens en norm, wordt in het geheel niet toegelicht. Ons inziens zou de Lange Kerkdam wel een GOW30 moeten worden. Wij zullen dit hieronder verder uiteenzetten. **4. Grote overlast door hardrijdend verkeer** Wij wonen in een prachtig groen dorp. In schril contrast daarmee staat helaas de grote overlast die wij dagelijks ervaren door het hardrijdende verkeer op de Lange Kerkdam. Enkele voorbeelden (niet uitputtend): <u>Veiligheid</u> • Wij voelen ons niet prettig bij het oversteken op de zebrapaden. Een zebrapad is een gedeelte van de straat waar voetgangers ongehinderde doorgang dienen te krijgen bij het oversteken van de weg. Verkeer rijdt echter dermate hard op de Lange Kerkdam dat je als voetganger je allesbehalve veilig voelt. Dikwijls razen automobilisten met 50km/u over de zebrapaden terwijl wij met onze kinderwagen staan te wachten om voorrang te worden verleend en te mogen oversteken. Automobilisten die wel (op het laatste moment) stoppen, lopen het risico op een kop-staart aanrijding (verwezenlijking van dit risico hebben we reeds meerdere keren mogen aanschouwen). • Op bepaalde plekken op de Lange Kerkdam is de stoep aan de smalle kant. Auto's die op deze gedeeltes geparkeerd staan, zorgen ervoor dat voetgangers moeten uitwijken naar het fietspad. Dit levert gevaarlijke situaties op: [1] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 4. [2] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 4.	waar een hoge concentratie leefbaarheid rondom een weg ligt, zoals woonfuncties, scholen of voorzieningen een GOW30 gehandhaafd. Wij verwachten dat de impact op het milieu met dit wegencategoriseringsplan nihil is, aangezien veel wegen dezelfde snelheid behouden. Daarnaast heeft het wegencategoriseringsplan niet als doel maatregelen voor te stellen die leiden tot een vermindering van uitstoot of geluid echter mag de huidige situatie ook niet verslechteren als gevolg van dit plan.	

- De meeste bewoners van de Lange Kerkdam parkeren hun auto's op de eigen oprijlaan. Wanneer hiervoor eerst de andere weghelft dient te worden overgestoken, moeten achterliggende automobilisten even wachten. Echter, automobilisten met weinig geduld rijden dan vaak over het naastgelegen fietspad om te kunnen passeren. Ditzelfde gebeurt bij de stoplichten bij de N44. Rechtsafslaand verkeer rijdt over het fietspad om niet te hoeven wachten op de rij rechtdoorgaand verkeer. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op het fietspad.

Leefbaarheid - geluidsoverlast

De geluidsoverlast. De meeste overlast komt van het vele optrekken en afremmen op de Lange Kerkdam. De inrichting van de Lange Kerkdam, in combinatie met de huidige maximaal toegestane snelheid van 50km/u, nodigt bepaalde weggebruikers uit om flink op te trekken bij het verlaten van de stoplichten op de N44 om vervolgens weer hard af te remmen bij de eerstvolgende bocht in de Lange Kerkdam en het zebrapad wat daar ligt (voor de route in tegenovergestelde richting geldt hetzelfde). Het geluid van het optrekken (helemaal bij de auto's met knetterende uitlaten en de vele motoren die de Lange Kerkdam graag aandoen) en het afremmen (voornamelijk door de lijnbussen en ander zwaar verkeer) is de gehele dag door en overal in ons huis te horen. Wij zijn geenszins lichte slapers, maar overdrijven niet als wij zeggen dat slapen aan de voorkant van ons huis niet te doen is (ook niet met oordoppen in). De geluidsoverlast is een grote ergernis van ons.

5. Pleidooi voor invoering van 30km/u op de gehele Lange Kerkdam

Vanwege de grote overlast die wij dagelijks ervaren, keken wij reikhalzend uit naar de invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam.

Tot onze grote teleurstelling zagen wij in de meest recente plannen het voornemen van de gemeente om de Lange Kerkdam (althans het gedeelte waar wij aan wonen) op 50km/u te houden.

	Naar onze mening zouden veiligheid en leefbaarheid, alsmede de wensen van de bewoners van de betreffende weg, moeten prevaleren boven het derde thema bereikbaarheid (al helemaal als de bereikbaarheid eigenlijk nauwelijks in het geding komt, zie hieronder). Verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u zou een groot deel van onze dagelijkse ergernissen verhelpen en ons woongenoot aanzienlijk vergroten. Het zou leiden tot veiliger, stiller en op termijn ook minder verkeer. Dat draagt bij aan de leefbaarheid in ons dorp en op de Lange Kerkdam. <u>Verhoogde verkeersveiligheid</u> Uit de literatuur blijkt een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u een groot effect te hebben op de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Meerdere steden rapporteren een drastische afname van verkeersongevallen en -slachtoffers na invoering. Modelberekeningen komen op dezelfde conclusie. De reductie in verkeersongevallen kon oplopen tot meer dan 60%.[3] Volgens het wegencategoriseringsplan voldoet de de Lange Kerkdam slechts aan het minimale GOW50 profiel. Ook onze ervaring is dat de Lange Kerkdam – bij de huidige toegestane snelheid van 50km/u – niet veilig is. Graag verwijzen we naar onze eerdere opmerkingen over het te hard rijden bij de zebrapaden, het door voetgangers moeten uitwijken naar het fietspad en de gevaarlijke situaties die ontstaan wanneer auto's over het fietspad rijden. <u>Minder geluidsbelasting</u> Het effect op geluidsbelasting bij verlaging van 50km/u naar 30km/u is in de literatuur consequent positief. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 dB, dat voor het menselijk gehoor als een halvering van het geluid klinkt.[4] Een halvering van het verkeersgeluid klinkt ons als muziek in de oren. Niet alleen de bewoners van de Lange Kerkdam zullen profiteren van een verlaging naar 30km/u (en daarmee een halvering van het verkeersgeluid), maar ook zij die wonen rondom de Lange Kerkdam aan de Santhorstlaan, Middelweg, Zijllaan, Prinses Marielaan en Prins van Wiedlaan. <u>Minder verkeer</u> Gemotoriseerd vervoer wordt minder aantrekkelijk door de toegenomen reistijd na invoering van 30 km/u.[5] Al jaren hebben we het in onze gemeente over het hinderlijke sluipverkeer en de verkeersknelpunten in ons dorp. Het huidige voornemen om de zogenoemde assen op 50km/u te houden, zal niets aan deze ergernissen doen. Dit nieuwe wegencategoriseringsplan is de kans om tegemoet te komen aan de wensen van de inwoners van Wassenaar. 30km/u zal het (sluip)verkeer verminderen en de knelpunten verlichten. [3] Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 17-20. [4] Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 23-24. [5] Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 21.	De concessiehouders hebben aangegeven dat zij geen voorstanders zijn van 30 km/u in de gehele bebouwde kom van Wassenaar. Zo worden de reistijden langer en is er meer personeel en materieel nodig waar momenteel geen ruimte voor is. Wel zien EBS en Arriva mogelijkheden voor een verlaging van de snelheid naar 30 km/u op bepaalde plekken in Wassenaar. Deze plekken zijn meegenomen in de wegencategorisering.	

6. Weerlegging van bezwaren tegen invoering van 30km/u

Tegenover de evidente, eveneens uitgebreid in de literatuur beschreven, voordelen van 30km/u staat het belang van de bereikbaarheid. Uiteraard hebben wij hier begrip voor. Echter, wij zijn er stellig van overtuigd dat invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam niet tot nauwelijks afbreuk zal doen aan de bereikbaarheid van ons dorp.

Impact op openbaar vervoer

In het wegencategoriseringsplan wordt opgemerkt dat bij verlaging van de toegestane snelheid de huidige dienstregeling mogelijk niet langer kan worden gehandhaafd.[6] Dit betwisten wij, althans voor de lijnen die over de Lange Kerkdam rijden.

De bussen die de Lange Kerkdam aandoen (lijnen 46, 144 en 385), rijden slechts een relatief kort stuk door Wassenaar. Invoering van 30km/u in de dorpskern van Wassenaar zou een verwaarloosbaar effect moeten hebben op de reistijd van de betreffende lijnen en daarmee de bereikbaarheid van ons dorp.

Bovendien doen voornoemde buslijnen meerde plaatsen / gemeenten aan. Er is dus geen enkele garantie dat als de gemeente Wassenaar – tegen de eerdergenoemde wens en norm in – vasthoudt aan 50km/u in onze dorpskern, de dienstregeling niet alsnog moet worden aangepast als andere gemeenten wél besluiten om 30km/u in te voeren (wat in de lijn der verwachting ligt gelet op de aangenomen motie van de Tweede Kamer).

Overigens is in het wegencategoriseringsplan ook te lezen dat de vervoerders erkend hebben dat enkel buiten de spitsuren met de maximale snelheid van 50km/u kan worden gereden. De berekeningen in het wegencategoriseringsplan zijn dan ook niet representatief voor de spitsuren, terwijl juist in de spits het meest gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer (lijnen 385 en 144 rijden ook frequenter in spitstijd).

Lijn 46

Lijn 46 gaat van Duinrell naar Den Haag CS. De totale reisduur van de route is ongeveer 46 minuten.[7] Van Duinrell naar de N44 (einde Lange Kerkdam) is het ongeveer 2km. Indien op het Wassenaarse deeltraject Duinrell - einde Lange Kerkdam de snelheid van 50km/u naar 30km/u zou worden verlaagd, zou dat (in theorie) maximaal 96 seconden extra reistijd betekenen.[8] Op een traject van 46 minuten is dat nog geen 3.5% extra reistijd. In de praktijk zal de extra reistijd hooguit iets meer dan een minuut zijn.[9] In de spits zal de reistijd zelfs wellicht korter zijn, daar invoering van 30km/u voor minder (sluip)verkeer en betere doorstroming zorgt.

---

[6] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 18.
[7] https://moovitapp.com/netherlands-101/lines/46/111626930/6625992/nl?ref=2&poiType=line&customerId=4908&af_sub8=%2Findex%2Fnl%2Fopenbaar_vervoer-line-46-Netherlands-101-9702-111626930-0.
[8] 50 km/u = 13.9 m/s. 30 km/u = 8.3 m/s.
[9] De bus zal niet constant de maximale snelheid rijden door bushaltes, stoplichten, rotondes en overig verkeer. Zie ook wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 18.

Lijn 144

Lijn 144 gaat van Duinrell naar Den Haag CS en legt binnen Wassenaar hetzelfde relatief korte traject af als lijn 46. Derhalve zal ook hier de extra reistijd een verwaarloosbaar effect hebben op de bereikbaarheid (met misschien wel een verbetering van de reistijd in de spits).

Lijn 385

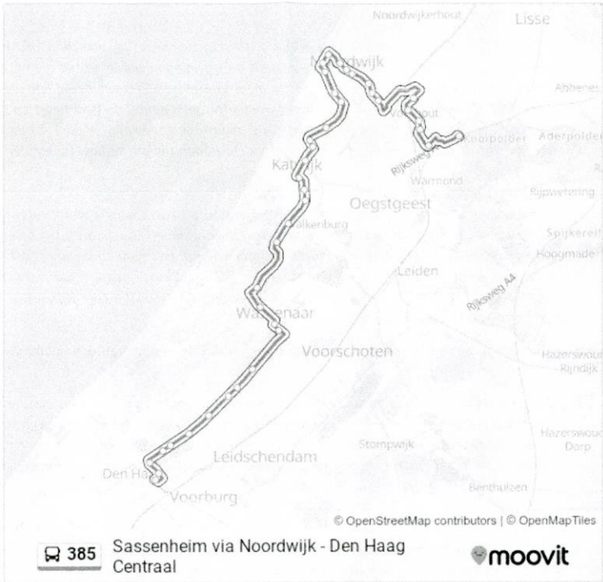
Lijn 385 is een vrij lang traject met thans een reistijd van 72 minuten en doet daarbij meerdere plaatsen aan (Sassenheim, Voorhout, Noordijk, Katwijk, Wassenaar en Den Haag).[10] Ook voor deze lijn geldt dat het stukje door de dorpskern van Wassenaar – vergeleken met de rest van traject – zeer kort is en dat aanpassing van de maximumsnelheid naar 30km/u in ons dorp geen noemenswaardig effect zou moeten hebben.[11]

[10] https://moovitapp.com/index/nl/openbaar_vervoer-line-385-Netherlands-101-1210494-755993-0#:~:text=De%20route%20van%20bus%20385,voor%20actuele%20dienstregelingen%20en%20routekaart.

[11] Hoe het wegencategoriseringsplan aan 3-4 minuten extra reistijd per rit komt, is ons niet duidelijk. Ook het beweerdelijke percentage extra reistijd van 10% bevreemdt ons, daar het rapport slechts een klein deel van het traject (Wassenaar – Katwijk) voor deze berekening gebruikt in plaats van het gehele traject van lijn 385. De dienstregeling, het aantal bussen en chauffeurs / personeel zal aan de hand van de duur van het gehele traject worden bepaald.

De drie hulpdiensten hebben inderdaad aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/u, beperkt lijken. Maar dan moet er wel voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- De hoofdroutes blijven voorrang houden ten opzichte van de zijwegen;



<u>Impact op hulpdiensten</u>

In het kader van het thema bereikbaarheid wordt in het wegencategoriseringsplan ook gewezen op de gevolgen die een snelheidsverlaging naar 30km/u mogelijk zou hebben op de aanrijtijden van de hulpdiensten.[12]

Echter, uit het wegencategoriseringsplan volgt reeds dat het invoeren van 30km/u slechts beperkte impact zal hebben op de hulpdiensten:

Politie

> *"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."* [13]

[12] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 20.
[13] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21.

- Er is voldoende ruimte om in te halen;
- De hulpdiensten hebben weinig hinder van snelheidsremmende maatregelen;

Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming.

Brandweer

> *"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."* [14]

Ambulance

> *"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."* [15]

De conclusie in het wegencategoriseringsplan luidt dan ook dat de impact van een snelheidsverlaging beperkt zal zijn:

> *"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."* [16]

7. Dringend verzoek

Wij hebben in deze zienswijze (nogmaals) toegelicht dat de voordelen van invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam evident zijn, terwijl de nadelen er – althans in onze ogen – eigenlijk niet zijn.

Het is onze grote wens dat de snelheid op de Lange Kerkdam wordt verlaagd naar 30km/u.

Met verwijzing naar het voorgaande verzoeken wij u vriendelijk doch dringend om de laatste versie van het wegencategoriseringsplan nog eens goed tegen het licht te houden en uw voornemen ten aanzien van de Lange Kerkdam te wijzigen: de Lange Kerkdam naar 30km/u.

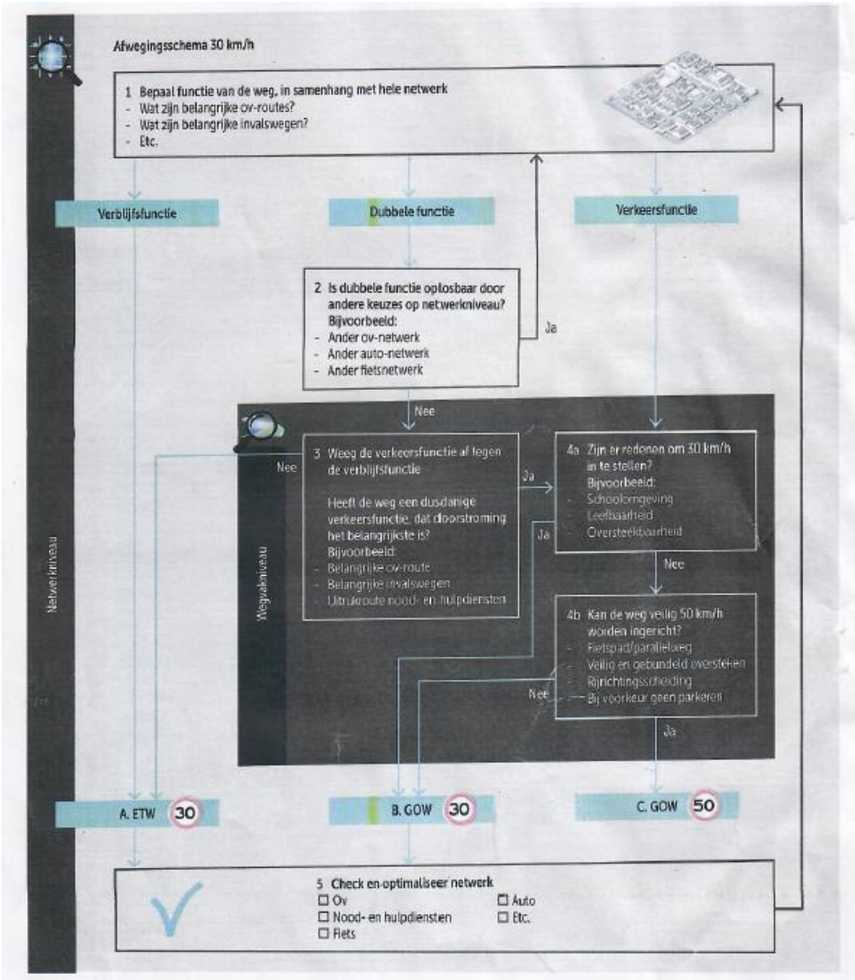
---

[14] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21.
[15] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21-22.
[16] Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 22.

58	In aanvulling op de zienswijze van de Buurtvereniging Burgwey op het Wegencategoriseringsplan d.d. 29 januari jl. is een petitie uitgezet bij de bewoners van de Prinsenweg en directe omgeving. Hierin wordt steun gevraagd voor het afwijzen van de categorisering van de Prinsenweg als GOW50 en van de voorgestelde inrichting (verwisseling fietspad en parkeerstrook en kappen middenberm). De inhoud van de petitie is als bijlage opgenomen. Het resultaat van de petitie kan als volgt worden samengevat. • Van de bewoners van de Prinsenweg (incl hoekwoningen) kwamen 103 reacties binnen. (NB. De Prinsenweg telt ruim 100 woningen). • Alle respondenten wijzen de voorgestelde inrichting af (trefwoorden: te gevaarlijk, 'onWassenaars', no 'fast lane', ramp voor invaliden en ouderen, volle middenberm essentieel...) • Een overgrote meerderheid van ca 96% is voor een 30 km weg. Slechts 4 respondenten hebben - ondanks hun bezwaren tegen de inrichting - geen bezwaar tegen een 50 km weg. • Van de bewoners van de omliggende wegen (Jonkerlaan, Hoflaan, Poortlaan, Burchtlaan, Burchtplein) kwamen 56 reacties binnen. Zij hebben dezelfde strekking. Hiervan geeft slecht één respondent aan te kunnen leven met 50 km! • Op een aansluitende digitale versie van de petitie is 92 maal gereageerd. Ook hier zien we een massale afwijzing van de voorgestelde categorisering als GOW50. De conclusie van deze petitie kan slechts zijn dat de bewoners van de Prinsenweg en omgeving vrijwel unaniem (en soms met de sterkste bewoordingen) de categorisering van de Prinsenweg als GOW50 afwijzen, incl de voorgestelde inrichting. Er spreekt een groot onbegrip uit omtrent het initiatief van de gemeente. Het is de overduidelijke wens van de bewoners de Prinsenweg te categoriseren als GOW30 met behoud van de huidige inrichting (d.w.z. geen verwisseling fietspad en parkeerstrook) en van een dichte middenberm.	De Prinsenweg heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u zorgt voor een reistijdtoename van 49 seconden tussen de bushaltes Adm. Helfrichlaan en Van Oldenbarneveltweg. Het opheffen van bushaltes zorgt ervoor dat openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt voor inwoners van Wassenaar. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de inrichting met aanpassingen kan voldoen aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. De begroeide middenberm blijft behouden in het principevoorstel voor de Prinsenweg in bijlage 3 van het wegencategoriseringsplan. Door de parkeerplaatsen tussen rijbaan en fietspad te plaatsen, wordt de Prinsenweg voor fietsers veiliger te gebruiken. Bij een nadere uitwerking van de plannen voor de Prinsenweg zal worden bepaald of de berm daadwerkelijk behouden kan blijven.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
		De Van Der Oudermeulenlaan is conform het afweegschema uit hoofdstuk 5 beoordeeld en hieruit bleek dat de huidige inrichting niet voldoet aan de eisen voor een GOW50, maar dat er ook geen sprake is van een hoge concentratie leefbaarheid rondom de weg. Daardoor is het maatwerk of dit wegvak het beste als GOW50 of GOW30 gecategoriseerd kon worden. Aangezien het met een beperkte aanpassing (wel ten koste van groen, bomenkap lijkt niet noodzakelijk) mogelijk is om zowel de rijstroken voor auto's als de fietsstroken te verbreden, is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te categoriseren, omdat de woningen ver van de straat af staan.	Naar aanleiding van deze zienswijze is tabel 7-1 aangepast.

		Verder worden zorgen geuit over fietsstroken. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven voor de inrichting van de wegen. Deze inrichtingsvarianten zijn niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de wegen anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting te komen. In tabel 7-1 is een omissie geslopen. Deze tabel is aangepast in de definitieve versie van het wegencategoriseringsplan aangezien de Van Der Oudermeulenlaan als GOW50 gecategoriseerd is. Het afweegschema van de CROW is een algemeen schema dat kan worden gehanteerd. Voor de gemeente Wassenaar heeft RHDHV een afgeleide van dit schema opgesteld dat beter passend is voor de afweging die Wassenaar dient te maken in het kader van het wegencategoriseringsplan mede omdat dit een afweging voor de gehele kern betreft in plaats van de afweging van een individueel wegvak.	
A.	<u>De Van der Oudermeulenlaan</u> Ik ben het oneens met RHDHV. RHDHV beveelt aan de Van der Oudermeulenlaan te categoriseren als GOW50 omdat deze weg belangrijk is voor het autoverkeer, ondanks het feit dat er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden op de Van der Oudermeulenlaan. Ik ben van mening dat we juist deze argumentatie moeten omdraaien. **Omdat er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden moet de Van der**	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Oudermeulenlaan worden gecategoriseerd als GOW30, ondanks het feit dat deze weg belangrijk is voor het autoverkeer. Deze weg heeft ook een hele belangrijke oversteekplaats voor de inwoners en met name scholieren die in Wassenaar Zuid wonen en richting dorp/ scholen moeten fietsen. Los van het feit dat het onmogelijk is om in de twee bochten ter hoogte van de Sint Jozefkerk en peuterspeelschool Beregoed 50 km te rijden is het ook nog eens levensgevaarlijk i.v.m. deze oversteekplek voor voetgangers en fietsers. Daarnaast stelt de gemeente dat het verkeer moet blijven doorstromen en een goede aansluiting moet hebben op de Rijksstraatweg waar 70 km per uur gereden wordt. Ik vind dit een bijzondere argumentatie want zelf ervaar ik dat ik daar juist eerst voor een stoplicht stilsta en vervolgens moet optrekken om de Rijksstraatweg op te rijden. Ook al zou de stoplicht op groen staan dan nog lukt het mij niet om met 50 km per uur te rijden en de bocht naar links of rechts te nemen?! RHDHV stelt het volgende profiel voor de Van der Oudermeulenlaan. De gekoppelde afbeelding kan niet worden weergegeven. Het bestand is mogelijk verplaatst, heeft een andere naam gekregen of is verwijderd. Controleer of de koppeling verwijst naar het juiste bestand en de juiste locatie. Mijn reactie en belangrijke zienswijze is dat **fietsstroken zijn niet veilig op een rijbaan waar met 50 km/uur (soms meer) wordt gereden!** Als de rijbaan conform het voorstel wordt verbreed van 8,9 meter naar 9,8 meter dan staan de bomen pal naast de rijbaan. De effectieve breedte van de fietsstroken wordt zo minder dan de aangegeven 200 cm. De Van der Oudermeulenlaan moet als GOW30 worden gecategoriseerd en moet een maximumsnelheid van 30 km/uur hebben. Als de gemeente Wassenaar de maximumsnelheid 50 km/uur wil handhaven op de Van der Oudermeulenlaan dan moeten vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Dat zou in theorie kunnen door van de huidige voetpaden fietspaden te maken; voetgangers zouden dan op de fietspaden moeten lopen, of — beter, maar lastiger — de gemeente zou 3 meter van de ruime voortuinen moeten bijkopen om ruimte te maken voor aparte voetpaden. Opmerkelijk is dat de Van der Oudermeulenlaan in Tabel 7-1 van het rapport wél als GOW30 wordt gecategoriseerd — dit in tegenstelling tot tabel 5-5, tot de alinea over de Van der Oudermeulenlaan in §5.4 en tot bladzijde 6 van bijlage 3. Op bladzijde 6 van bijlage 3 staat een tweede fout met betrekking tot de Van der Oudermeulenlaan. "Door de bomen in het groen ontbreekt hier de ruimte om een veilige GOW50-inrichting te maken (met fietsstroken)." Een GOW50 heeft geen fietsstroken! We kunnen de zin kloppend maken door "fietspaden" te schrijven in plaats van "fietsstroken". Waar we dit soort fouten in een rapport zien kan het een teken zijn dat er in een laat stadium gesleuteld is aan de conclusies. Ik **speculeer** dat RHDHV de Van der Oudermeulenlaan eerst wilde categoriseren als GOW30 (omdat dat de veilige keuze is) en dat de opdrachtgever na het lezen van het concept heeft gevraagd om dit aan te passen naar GOW50 vanwege het belang van de Van der Oudermeulenlaan voor het auto-netwerk. Daarnaast heb ik een extra opmerking en vraag in het algemeen:	• Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. De gemeenteraad heeft inmiddels besloten om het fietspad op de Schouwweg Noord te vervangen door een halfverhardingspad. Daarmee blijft er een alternatief voor kwetsbare verkeersdeelnemers naast de rijbaan.	

	Op pagina 5 vind je het afwegingsschema van de CROW (zie bijlage). Op pagina 12 van het concept wegencategoriseringsplan staat ook opgenomen de afwegingsschema. Op cruciale onderdelen wijkt het af. Waarom wijken we op dit essentiële onderwerp af van de landelijke richtlijn?  		
B.	Ondergetekende dient deze zienswijze in [redacted] Wij hebben de ontwikkelingen van het wegencategoriseringsplan goed gevolgd middels lezing van de stukken, wij hebben bijeenkomsten en presentatie van de wethouder bijgewoond, alsmede overleg gevoerd met [redacted]. Daarenboven hebben meer dan 1000 mensen in een vroeg stadium de petitie Jagerslaan ondertekend.	De Lange Kerkdam heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Veel bewoners en instanties, waaronder de directe omgeving, hebben dezelfde of vergelijkbare zienswijzen met bezwaren ingediend. Het komt er in feite op neer dat men de Jagerslaan op goed onderbouwde gronden niet als een “GOW30” maar als een “ETW30”wil zien [redacted] heeft ervoor gekozen om de buitengewoon helder opgestelde Zienswijze van het Jagerslaan Comité en Buurtvereniging Wildrust d.d. 26 februari 2024 integraal over te nemen. Genoemde zienswijze wordt door ons voor de volle 100% ondersteund. U kunt die zienswijze dus beschouwen als dat diezelfde zienswijze ook [redacted] per vandaag is ingediend! Tenslotte nog een paar slotopmerkingen: 1. Niemand wil verbreding van de weg en een bomenkap van talloze bomen op zijn geweten hebben. Als dit gebeurt, zal een en ander breed in de pers uitgemeten worden. Daar zal de gemeente Wassenaar weinig behoefte aan hebben. 2. De gemeente zou per direct al het vrachtverkeer (m.u.v. wat er lokaal echt moet zijn) op de Jagerslaan moeten verbieden. Hetzelfde geldt voor alle caravans. Die zijn te breed voor deze lommerrijke laan. 3. Er wordt geen rekening gehouden dat de Jagerslaan voor een aanzienlijk gedeelte langs een Natura-2000 gebied loopt. 4. De gemeente zou per direct een maximumgrens van 30 km moeten stellen. Desnoods nog met een paar drempels erbij. 5. De gemeente zou moeten handelen naar haar eigen coalitieakkoord uit 2023: Fietspaden blijvend laten bestaan. 6. De Jagerslaan moet op een gelijke wijze behandeld worden als dat de gemeente ook gedaan heeft met andere historische lanen. Ik verwijs naar bv de Buurtweg. Daar lag/ligt een goed fietspad. Ook de Schouwweg Noord zou – wat vele (de meeste) mensen betreft – zijn fietspad moeten behouden. Je ziet wat er vandaag de dag op de Schouwweg Zuid gebeurt. Fietsers (scholieren) gaan vaak met drie man breed over de weg. Er wordt nooit gehandhaafd. De gemeente heeft ook aangegeven dat handhaving niet in haar beleid past. 7. De gemeente zou moeten handelen naar haar eigen coalitieakkoord uit 2023: alle fietspaden handhaven! Als we kijken naar wat er nu voorligt, heeft het er alle schijn van dat er niet of nauwelijks naar de belangrijkste groep burgers geluisterd is/wordt. En dat zijn de bewoners van de Jagerslaan en haar directe omgeving. De vraag doet zich dan ook voor of de gemeente de omgevingswet met het nieuwe participatietraject voldoende serieus neemt. Er wordt weliswaar naar zienswijzen, bezwaren en suggesties geluisterd, maar gaat de gemeente er ook naar handelen? We mogen toch hopen van wel; wat heeft de nieuwe wetgeving anders voor zin?		

C.	Als geboren (1946) en getogen Wassenaarder, woon ik (met mijn gezin) inmiddels 45 jaar aan de Lange Kerkdam. Neemt u van mij aan dat ik als een van de oudere bewoners van de straat, tevens schrijver van een boek over de geschiedenis van de Lange Kerkdam, voldoende op de hoogte ben van het (veel te drukke) verkeer, de gecompliceerde verkeerssituaties en navenante verkeers (on-)veiligheid. In het door U ter inzage gelegde Wegencategoriseringsplan wordt de Lange Kerkdam ingedeeld als GOW50. In een eerdere (2023) versie (eveneens van DHV) was dit GOW30. Een aanpassing die ondanks de sterke promotie van rijkswege op een maximum snelheid van 30 km/u niet verder wordt verduidelijkt. De Lange Kerkdam kent verschillende delen die telkens snelheidsaanpassingen behoeven. - Op het rechte, (breedogende) deel (Den Deijl-Middelweg) wordt door het inrijdende verkeer veel te snel gereden en houdt niemand zich aan de huidige maximum snelheid van 50 km/u. - Op het drietal (Middelweg, Pr. Marielaan en Zijllaan) slecht aangegeven- en verlichte zebra-oversteken (scholen, fietsers, wandelaars) is het zowel voor kinderen als volwassenen gevaarlijk oversteken. - De Schulpbrug nodigt bij op- en afrijden uit tot een snelheidsaanpassing (verhoging) en creert onduidelijke situaties (rotonde) - De diverse afslagen (Middelweg, pr. Marielaan, Zijllaan/pr. Van Wiedlaan) geven vaak geen *duidelijk verkeersbeeld.* - - De (links verboden afslag (Middelweg - Lange Kerkdam)wordt veel misbruikt en niet of nauwelijks door politie gecontroleerd. - - Bij de steeds vaker voorkomende hoosbuien komt de Lange Kerkdam regelmatig blank te staan. Voor veel automobilisten aanleiding om extra hard door te rijden met als gevolg dat wandelaars en fietsers drijfnat worden door opspattend water. De meest voor de hand liggende oplossing voor bovengenoemde gevaarlijke en onwenselijke verkeersituaties (verhogen van de verkeersveiligheid) is het verlagen van de maximum snelheid van 50 naar 30 km/u en het indelen van de gehele Lange Kerkdam onder GOW30. (Een deel valt hier reeds onder) Deze nieuwe indeling zal weinig of geen aanpassingen van de huidige infrastructuur vergen.	Bij het opstellen van dit wegencategoriseringsplan is inderdaad de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW gevolgd. Het voorstel om de Lange Kerkdam en van Oldenbarneveltweg te categoriseren als GOW50 sluit hier volledig bij aan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30. De MRDH is inderdaad opdrachtgever voor de concessie Haaglanden Streek en daarmee voor de EBS. Dit zullen we aanpassen in het wegencategoriseringsplan. Echter is de Provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor de vervoerder Arriva. Wij zullen dit verduidelijken in het wegencategoriseringsplan. Buslijn 144 is inderdaad niet opgenomen in dit wegencategoriseringsplan. Dit betreft een buslijn die slechts twee maanden per jaar rijdt waardoor geen sprake is van structureel gebruik van de wegen en daarom niet in meegenomen in de afweging. Wel zal als voetnoot worden toegevoegd dat buslijn 144 ook via Wassenaar rijdt. De punten die u noemt over de capaciteit van het personeel en het materieel is meegenomen in onze afwegingen bij het wegencategoriseringsplan en is een van de redenen waarom een volledige invoering van 30km/u als ongewenst wordt gezien.	Naar aanleiding van deze zienswijze wordt in het wegencategoriseringsplan aangepast dat de MRDH opdrachtgever is voor EBS en de Provincie Zuid-Holland voor Arriva. Tevens zal buslijn 144 toegevoegd worden in een voetnoot van het wegencategoriseringsplan.

D.	Hierbij ontvangt u de zienswijze van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op het ontwerp Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023. Deze reactie is gebaseerd op de kaders, richtlijnen en afspraken die binnen de MRDH zijn vastgesteld of worden gevolgd. Verkeersveiligheid Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn wij verheugd dat de gemeente Wassenaar in haar beleid de mogelijkheden aangrijpt om op een aantal plaatsen binnen de bebouwde kom de snelheid van het verkeer te reduceren. Een lagere snelheid reduceert de kans op ongevallen en ook de gevolgen bij een eventuele aanrijding. Aan de hand van het Afwegingskader 30 km/h is een afweging gemaakt voor het aanpassen van het categoriseringsplan en de introductie van de wegcategorie GOW30. Wij gaan ervanuit dat bij de inrichting van de GOW30-wegen de Handreiking voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30 (CROW, mei 2023) gevolgd zal worden. Ook stellen we het op prijs als de gemeente Wassenaar een bijdrage wil leveren aan de (landelijke) evaluatie van de invoering van de wegcategorie GOW30. Metropolitaan wegennet De N44 en Lange Kerkdam-Van Oldenbarneveltweg zijn onderdeel van het (Regionale) metropolitaan wegennet waarvoor eisen aan de doorstroming/betrouwbaarheid zijn gesteld in de Strategische Agenda/Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit van de MRDH. Wij verzoeken u om zo nodig maatregelen te treffen indien de eisen aan de doorstroming/betrouwbaarheid worden overschreden. Fietsverkeer De voorgestelde principeoplossingen bieden meer ruimte voor fietsers en dat is aantrekkelijk voor deze doelgroep. Specifiek op enkele wegvakken van Jagerslaan vervalt het vrijliggende fietspad. Fietsers rijden in de voorgestelde herinrichting tussen het gemotoriseerde verkeer. Het ligt in de verwachting dat de rijsnelheid voor gemotoriseerd verkeer (licht) toeneemt en daarmee ook het ongevalsrisico. Wij raden u aan om bij de nadere uitwerking een variant met behoud van het vrijliggende fietspad in overweging te nemen. Openbaar vervoer In paragraaf 4.3 van het ontwerpplan staat aangegeven dat de Provincie Zuid-Holland verantwoordelijk is voor het openbaar vervoersysteem in de gemeente Wassenaar. Dit is onjuist. De MRDH is opdrachtgever voor het openbaar vervoer voor de concessie Haaglanden Streek (vervoerder EBS) waar de gemeente Wassenaar vervoerkundig onderdeel van uitmaakt. In paragraaf 4.3.1 staat aangegeven dat EBS op dit moment drie buslijnen binnen Wassenaar exploiteert: lijn 43, 44 en 46. In de maanden juli en augustus rijdt is er ook een vierde buslijn: lijn 144. Deze rijdt van Den Haag Centraal naar Duinrell. In het ontwerpplan staat op pagina 16 vermeld “Op dit moment is nog niet bekend of de langere reistijd ervoor zorgt dat er extra kosten nodig zijn om de huidige dienstregeling in stand te houden of dat er ritten geschrapt moeten worden” . Wij willen het hierboven genoemde graag nuanceren. Bij een toename van de rijtijd is een verhoogde inzet van personeel en bussen noodzakelijk om het huidige niveau van lijnvoering en dienstregeling uit te voeren. Zonder mitigerende maatregelen nemen de exploitatiekosten derhalve toe. Binnen de huidige concessieafspraken met EBS is er geen ruimte om een toename van de exploitatiekosten op te vangen en daarmee de huidige lijnvoering ook geen vanzelfsprekendheid.	Tweede periode.	

	Aandacht voor en het oplossen van doorstromingsknelpunten of andere maatregelen ten behoeve van het verhogen van de gemiddelde snelheid van het OV, waarbij elke gemeente in haar eigen gebied maatregelen neemt om extra kosten te voorkomen en het OV voor reizigers/burgers aantrekkelijk te houden, kan helpen om de negatieve effecten te beperken. Wij vragen u om bovenstaande mee te nemen in uw afwegingen.		
59	De Jagerslaan classificeren Als GOW 30 heeft als consequnetie dat een groot gedeelte van het bomen langs deze laan gekapt moeten worden om de beoogde 6.5m breedte te kunnen halen,… we spreken hier niet van een paar bomen en niet zomaar bomen. Maar zeker een 50tal als het er niet meer moeten zijn, en met name de kastanje bomen aan de Jagerslaan noord zijn een kenmerkend dorpsgezicht en vele tientallen jaren oud! Er wordt eveneens gesproken om hoer klinkers te gaan neerleggen, in de jaren 70 lagen er ook klinkers. Klinkers op deze weg zorgen voor veel geluids overlast voor de bewoners in de directe omgeving, dus ook dat is weer een onjuiste beslissing. Verder wordt in her rapport in zijn geheel niet gekeken of opgemerkt dat de Jagerslaan “midden” door een natuurgebied loopt, een classificaties als GOW is dus hier niet op zijn plaats. De Jagerslaan is geen GOW weg, dit moet een maximaal ETW 30 zijn en een landelijke weg zijn. Zelfs beter nog is het totaal afsluiten van Jagerslaan “midden” voor autoverkeer en alleen fiets verkeer en voetgangers toegang via deze route te geven. Dit werkt ook het sluipverkeer door Wassenaar tegen. Alleen door het verminderen van totaal verkeer kan een verbetering van verkeers veiligheid verbetert worden, het gaat om de aanpak van de “root cause” en niet het bestrijden van de symptomen.	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op het aspect geluid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30 die voldoet aan de wettelijke eisen met betrekking tot geluid.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
60	Zojuist ontving ik het bijgevoegde bericht "Gemeenteblad 2024, 311393" waarin wordt aangegeven dat het Wegencategoriseringsplan Wassenaar is vrijgegeven voor inspraak. Hierbij bied ik u nogmaals mijn zienswijze met betrekking tot het wegencategoriseringsplan aan. 1. De maximumsnelheid moet in heel Wassenaar, met uitzondering van de provinciale weg N44, 30 kilometer per uur worden. Dit schept duidelijkheid en voorkomt discussies. Als voorbeeld hiervoor kan gekeken worden naar de gemeente Amsterdam. 2. Ongeacht de wegcategorie die aan de Jagerslaan wordt toegekend zal de Jagerslaan door sluipverkeer gebruikt blijven worden. Met name in de avond en nachtelijke uren zie ik op de Jagerslaan af en toe weggebruikers waarvan ik op basis van hun rijgedrag vermoed dat ze onder invloed verkeren. Wanneer, zoals in het wegencategoriseringsplan wordt voorgesteld, het fietspad op de Jagerslaan (midden) wordt opgeheven en de weg wordt verbreed waardoor de snelheid van de auto’s eerder zal toenemen dan zal afnemen, vrees is dat binnen één jaar op de Jagerslaan een fietser door een auto wordt aangereden en als gevolg hiervan ernstig gewond raakt of komt te overlijden. Ik kan mij niet voorstellen dat er in de Gemeente Wassenaar ook maar één bestuurder is die, door in te stemmen met het laten vervallen van het fietspad op de Jagerslaan (midden), een dergelijk slachtoffer op zijn of haar geweten wil hebben en de verantwoordelijkheid hiervoor wil dragen. Ik verzoek u uit oogpunt van verkeersveiligheid, voor de Jagerslaan een	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst. Tevens is in hoofdstuk 1 de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Hier is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Verder worden zorgen geuit over het fietspad langs de Jagerslaan. In de bijlage van het wegencategoriseringsplan is een mogelijkheid weergegeven om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Deze inrichtingsvariant is niet onderzocht op aspecten als realisatiekosten en haalbaarheid. Als de gemeenteraad besluit om de Jagerslaan anders in te	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	maatwerkoplossing te (laten) ontwerpen waarbij de Jagerslaan een ETW30 status krijgt en het fietspad langs de Jagerslaan behouden blijft. Als voorbeeld hiervoor kan gekeken worden naar de Backershagenlaan (tussen Papagaaienlaan en Rust en Vreugdlaan), Rust en Vreugdlaan (tussen Backershagenlaan en Menkenlaan) en Menkenlaan.	richten dan zullen verschillende inrichtingsvarianten onderzocht worden om te komen tot de meest passende/ haalbare inrichting voor de Jagerslaan als GOW30.	
61	Ik heb uitgebreid van uw concept wegencategoriseringsplan kennis genomen. In genoemd plan wordt ruim aandacht gegeven aan de vraag welke straten aangemerkt kunnen worden als ontsluitingsweg waar 50 km/u mogelijk is. Met betrekking hierop wil ik het volgende opmerken. De Deijlerweg West is de aanvoerroute van zowel het Adelbertcollege als de Nutsschool. Er vindt aan het begin en einde van de schooldag een grote verplaatsing plaats van scholieren en ouders die van en naar school gaan. Dit gaat gepaard met grote groepen die fietsen of lopen. Vooral de groep leerlingen die vanuit Voorschoten komen, halen bij het oversteken naar De Lus soms gevaarlijke capriolen uit. Dit temeer nu ook bij deze groep de "fatbike" zijn intrede heeft gedaan en dit vervoermiddel niet alleen hard gaat maar ook als trekker voor andere leerlingen fungeert. De snelheid van 50 km/u is op deze weg gewoon te hard. Het terugbrengen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u verlaagt de kans op een ernstig ongeluk aanzienlijk en scheelt de gehaaste automobilist(e) hoogstens eerder enkele seconden dan minuten. Dit nog afgezien van het feit dat hij/zij bij de rontonde Van Zuylen/Wiegmanlaan alsnog stil komt te staan. Ik verzoek u daarom bij de kwalificatie van de Deijlerweg West met het vorenstaande ernstig rekening te houden.	De huidige inrichting van de Deijlerweg voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de rijrichtingen zijn gescheiden en de oversteken voor fietsers en voetgangers zijn geconcentreerd. Daarom is de Deijlerweg gecategoriseerd als GOW50. De door u benoemde punten zijn derhalve ook meegenomen in de afweging.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
62	Alles overwegende en overziende heb ik maar één belangrijk advies en dat heeft betrekking op voorlichting. Wat er ook uitkomt, wat burgers ook inbrengen over hun eigen weg en belang, vergeet niet om duidelijk in uw adviezen aan te geven hoe belangrijk voorlichting over die finale uitkomst is. • Voorlichting aan de **inwoners** van Wassenaar, begrip kweken voor groen en veilig. • Voorlichting aan het doorgaande '**gastverkeer**' (gebruikers van onze wegen om welke reden dan ook) bijvoorbeeld aan alle 'ingangen' van ons wegennetwerk. 	Een doelstelling van het wegencategoriseringsplan is om te zorgen voor een goede balans tussen de functie en omgeving van een weg. Als gevolg van deze analyse is in het wegencategoriseringsplan voor een aantal wegen voorgesteld om de snelheid te verlagen. Voor de wegen waarop de snelheidslimiet is verlaagd is een indicatief inrichtingsprofiel opgesteld om een mogelijke nieuwe inrichting te laten van de weg die past bij de nieuwe wegcategorie. Een goed en herkenbaar ingerichte weg is ook een vorm van voorlichting naar de gebruikers van de wegen in Wassenaar, omdat zij dan weten welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	  NB. Het beruik van verkeersborden ‘auto te gast’ is wettelijk niet voorbehouden aan fietspaden! Veel wijsheid toegewenst,		
63	Graag vul ik hier op aan dat, als de huidige bebording op de Jagerslaan gehandhaafd wordt, nl. dat voertuigen breder dan twee meter geen toegang hebben tot de Jagerslaan, er niets aan de weg breedte veranderd hoeft te worden. Bovendien is op de Jagerslaan-Zuid een gedeelte van de bermen privé eigendom van de belendende huisnummers en is de gemeente dus niet zonder meer bevoegd om daar wijzigingen aan te brengen cq. Kapwerkzaamheden uit te voeren. Met betrekking tot de Schouwweg en het belendende fietspad, dat buiten het wegencategoriseringsplan valt verbaast het mij ten zeerste dat wethouder Koetsier de beslissing kan nemen om het vrijliggende fietspad te wijzigen in een onveilig en te smal schelpenpad van 160 cm breed terwijl In de Ontwerpwijzer Fietsverkeer staat: *dat een vrijliggend fietspad niet smaller mag zijn dan 2 meter. Waarom 2 meter? Een fiets mag volgens het voertuigreglement 75 centimeter breed zijn en fietsers slingeren van nature een beetje.* Hier wordt ineens heel flexibel met de geldende regelgeving omgegaan en voor de Jagerslaan wordt heel rigide gedaan over de breedte van een GOW 30 terwijl dit geheel correct volgens de regels op te lossen is met de bestaande bebording omdat specifieke regels voorgaan op algemene regels. Het heeft er dus schijn van dat er met meerdere maten gemeten wordt.	Het is wenselijk om de Jagerslaan in te richten conform de inrichtingskenmerken GOW30. Dit komt de veiligheid en bereikbaarheid van Wassenaar ten goede. De Jagerslaan moet ook goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten, vuilniswagens, etc., die ook breder dan 2 meter zijn. Vanwege de geldende breedtebeperking is het wel mogelijk bij een herinrichting uit te gaan van het minimale benodigde profiel conform de CROW richtlijnen. In het wegencategoriseringsplan is geen voorstel gedaan voor een alternatieve inrichting van de Schouwweg.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
64	Als bewoner van de Backershagenlaan wil ik nogmaals mijn grote onvrede en onbegrip uiten over het wegencategoriseringsplan, en met name inzake de wegen bij ons in de buurt. Ik begrijp simpelweg niet wie deze keuzes met enig verstand maakt als wethouder, wat de gedachte hier achter is met als doel het voor de Wassenaarders beter te maken...het lijkt wel averechts.... Enkele punten hierbij zijn: - Er is zonder overleg en inspraak een verruiming van de bocht op de Backershagenlaan aangelegd voor auto's en bussen. Er zijn geen haaientanden of een zebrapad aangelegd, en wat nu volgt is een racebaan waar voetgangers, fietsers en schoolgaande kinderen het onderspit delven. Wie heeft dit in hemelsnaam verzonnen? - Door duidelijke foutieve keuzes van het bestuur wordt ons mooie groene dorp de ideale sluiproute bij files op de A44 en omringende wegen. Dit kan je inmiddels nu al ervaren, en zal tot gevolg hebben A) veel meer autobewegingen/uitstoot en B)onvermijdelijk meer ongelukken	Door werkzaamheden is er momenteel een snelheidsbeperking op de Backershagenlaan, waardoor de toegestane snelheid wisselt. In het wegencategoriseringsplan is ervoor gekozen dit wegvak te categoriseren als GOW50, net als de omliggende wegen. Daardoor is er in de reguliere situatie geen onduidelijkheid over de toegestane snelheid. De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	- Al tijden wordt de Backershagenlaan als een formule 1 circuit gebruikt, met name in de avond / in de nacht. Pas hier maatregelen toe die dit verhelpen. - Is het dmv het 50km/uur plan straks nog veel drukker met autoverkeer zodat straatbewoners nog lastiger vanuit hun oprit op de straat kunnen komen met de auto. - Door de drukte van de weg, in combinatie van de overhangende bomen, geeft dit ivm het slechte zicht zeer onveilige situaties voor fietsers, auto's en schoolgaande kinderen bij het oversteken. - Zeer onduidelijke diverse snelheiden tussen Sterrenbad en start Papagaaienlaan, met als centrale punt het Rijnlands Lyceum. Waarom wordt dit niet duidelijk allemaal 30km/u ipv 3 wisselen snelheiden op een 500meter stuk straat? Hier Het bestuur of de verantwoordelijke zeggen in het belang van de bewoners van Wassenaar te handelen, maar uit tal van plannen en reeds gerealiseerd "verbeteringen" blijkt dit totaal niet, en komt het op ons over alsof men een eigen agenda geeft, en niet in het belang / het welzijn van de bewoners acteert. Pas daadwerkelijke verbetering toe, en gooi niet schaars budget van de belastingbetaler over de balk bij plannen die de bewoners niet willen en de situatie alleen maar slechter maken. Ik hoop ten volste dat er eens echt geluisterd wordt maar de Wassenaarse bewoner, en dat er goed gekeken wordt wat echt nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren.	Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan.	
65	Voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en de gezondheid van de omwonenden door minder uitstoot maak ik bezwaar tegen het voorliggende plan- ik pleit voor 30 km in heel Wassenaar! Dat zal zeker ook sluipverkeer demotiveren om door Wassenaar te rijden. Win-win dus.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
66	Dank u voor de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het wegencategoriseringsplan. Mijn uitgangs punt is om van de Jagerslaan een ETW30 te maken vanwege o.a. de volgende argumenten: 1. Op de verkeerspieken van een doordeweekse werkdag is het lachwekkend hoe druk het op de Jagerslaan is. Zo'n 8000 autos per dag is gemeten (geen fabeltje). Zoveel auto's die zich een weg wurmen door Wassenaar richting de Sijtwendetunnels - dit is toch niet uit te leggen wat hier het nut van is. Ben niet op de hoogte of hier ooit onderzoek naar gedaan is, maar het zal voor 80-90 pct verkeer van buiten Wassenaar zijn. Deze autos horen thuis op de n44 - daar is ie voor aangelegd. 2. Er is hier tevens een unfaire verdeling tussen verkeer Schouwweg (1000 autos max) en de Jagerslaan. Waarom wel een ontmoedigingsbeleid op de Schouwweg en niet op de Jagerslaan. Waarom is dit zo gelopen?	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan. Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	3. Het is nog maar de vraag of de Rijnland route het sluipverkeer doet verminderen. We gaan het zien maar heb hier twijfels over. 4. Op de Jagerslaan wordt na de piekmomenten (s avonds en s nachts) ontzettend hard gereden…dit is levensgevaarlijk - beseft het College wat hier aan de hand is? Fietsers/voetgangers/paarden op een minimale breedte vs auto's waar wel 80-120 km wordt gereden. 5. Wat is het doel van dit sluipverkeer? Wiens belang is dit? Niet mijn belang in ieder geval. Ook niet het belang van het College - of er moeten belangen spelen die niet bekend zijn. De chauffeurs in de 8000 dagelijkse autos hebben dit College niet gekozen, wel de Wassenaarders die al zo lang aan de Jagerslaan wonen. U dient mijn belangen te dienen - daarom heb ik U gekozen. Waar is het gezond verstand?? Waar is een eventueel ontmoediging beleid? Plantenbakken, drempels die helpen, flitsers!! Waar is de handhaving op caravans / vracht autos die breder zijn dan 2 meter. Als dit niet aangepakt gaat worden dan gaan we binnen een aantal jaren richting 10k auto's per dag. College, houdt u rug recht en luister naar uw eigen bewoners en doe wat noodzakelijk is. Maak vd Jagerslaan een ETW30 weg van. Voor de veiligheid, het behoud van de natuur en de leefbaarheid. Koester dit aub want we willen allemaal dat Wassenaar een groene en veilige gemeente blijft.	(zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer.	
67	Geef a.u.b. de bewoners hun straat terug! De Jagerslaan moet gecategoriseerd worden als erftoegangsweg met max 30 km/h ('ETW30') Waarom: Het is algemeen bekend dat in Wassenaar geen toezicht op verkeersregels en naleven verkeersborden gehanteerd wordt. Jagerslaan oversteken is nergens veilig (bij 64 km/u overlijdt 85% van de fietsers en voetgangers *bron OM*), verlaten van ons erf is lastig, dat mag alleen als het drukke (sluip)verkeer het toelaat. Wij lijden onder continu lawaai van legio te snel en roekeloos rijdende auto's, knallende motorfietsen, die van ons laantje een racebaan hebben gemaakt, van bestelauto's en ook zwaar verkeer die zo snel mogelijk van A naar B willen gaan (geluid wegverkeer is een gezondheidsrisico *bron RIVM*). De verbreding van de Jagerslaan om aan de normen te voldoen voor een categorisering als GOW30 zal resulteren in een aanzuigende werking van nog meer sluipverkeer met als gevolg het afnemen van leefbaarheid, nog meer lawaai door het gebruik van klinkers, hoger concentratie fijnstof, alle gevolgen van dien over natuur (Natura 2000 gebied grenst aan de Jagerslaan), het kappen van talloze bomen (terwijl gemeente Wassenaar benadrukt het belang om groener te worden). Onze waarneming: De Jagerslaan is veranderd in een plek waarin belangen van omliggende gemeenten overheersend lijken te zijn geworden. Het openen van de Rijnlandroute/ Corbulo tunnel lijkt niet veel invloed te hebben gehad in de vermindering van het verkeer door	In hoofdstuk 1 van dit document is de categorisering voor de Jagerslaan als GOW30 toegelicht. Dit betreft overigens geen opwaardering aangezien de huidige snelheid geen 30km/u betreft. Op de Jagerslaan is voor GOW30 gekozen, omdat: • Het wenselijk is dat Wassenaar een extra route met een ontsluitende functie heeft als alternatief bij calamiteiten of werkzaamheden. • Er vanuit leefbaarheid onvoldoende woningen of andere voorzieningen dicht langs de Jagerslaan staan om geloofwaardig de functie van ETW30 toe te kunnen passen. De wegcategorie ETW30 hoort bij een woonstraat en past daarom niet bij het middelste en zuidelijke gedeelte van de Jagerslaan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Wassenaar. Doorstroming is het sleutelwoord geworden, veiligheid, handhaving verkeersregels niet meer belangrijk. De bewoners van Wassenaar zijn de dupe van geworden. Voor de bewoners van de Jagerslaan is het elke dag van heel vroeg in de ochtend tot laat in de avond, weekenden inbegrepen, raak. Wassenaar is op meerder plekken een gescheurd dorp, van Noord naar Zuid, van Zuid naar Noord. Pak a.u.b. sluipverkeer aan! De Jagerslaan als erftoegangsweg met max 30 km/h ('ETW30') categoriseren is een deel van de oplossing. Wij vertrouwen erop dat u onze brief in overweging zult nemen en wil u bij voorbaat hartelijk danken voor uw aandacht.	Het wegencategoriseringsplan is een onderzoek naar de meest passende categorisering van de wegen in Wassenaar gezien de functie in de netwerken van verschillende vervoerswijzen, de huidige inrichting en aanwezigheid van leefbaarheid direct rondom de weg. Het oplossen van specifieke knelpunten (zoals sluipverkeer) is geen opgave binnen dit plan. Er is dan ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden tegen sluipverkeer.	
68	Namens Villa Bloom wil ik graag uw aandacht vragen voor het volgende belangrijke verzoek: het verlagen van de maximumsnelheid op de Stoeplaan naar 30 km/u. Villa Bloom biedt kinderopvang en buitenschoolse opvang aan in het gebouw van de Kievietschool, vlak bij de Stoeplaan. Dagelijks maken veel van onze kinderen, ouders en medewerkers gebruik van de Stoeplaan, vaak met de fiets of te voet, om onze locatie veilig te bereiken. De veiligheid van onze kinderen is voor ons van het grootste belang, en wij zijn ervan overtuigd dat een snelheidslimiet van 30 km/u op de Stoeplaan een cruciale stap zou zijn om deze te waarborgen. Wij maken ons zorgen over de huidige verkeerssituatie op de Stoeplaan, waar de maximumsnelheid van 50 km/u een aanzienlijk risico vormt voor de veiligheid van de kinderen en andere kwetsbare weggebruikers. De Stoeplaan wordt omgeven door twee grote basisscholen, de Bloemcampschool en de Kievietschool, en is een belangrijke route voor kinderen die naar school gaan en onze opvanglocatie bezoeken. Veel kinderen maken gebruik van de smalle fietspaden en moeten oversteken bij onoverzichtelijke kruispunten. Bovendien gebruiken wij dagelijks bakfietsen om kinderen van de Bloemcampschool naar onze BSO te brengen. Deze factoren maken het noodzakelijk om de verkeersveiligheid op deze weg te verhogen. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u zou niet alleen zorgen voor een veiliger verkeerssituatie voor de kinderen van Villa Bloom, maar ook voor alle andere kinderen en inwoners van Wassenaar die dagelijks van deze route gebruikmaken. Wij ondersteunen dan ook het verzoek van de bewoners van de Stoeplaan en omgeving om de weg opnieuw te categoriseren als een 30 km/u-zone. Wij verzoeken u vriendelijk om bij de herziening van de verkeerscategorieën in Wassenaar rekening te houden met de veiligheid van onze jongste weggebruikers en het belang van een veilige woon- en leeromgeving. Ik hoop dat u dit verzoek serieus wilt overwegen en dank u bij voorbaat voor uw aandacht en inzet voor een veiliger Wassenaar.	Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Dit weggedeelte is ook onderdeel van het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk waardoor dit weggedeelte als GOW50 is gecategoriseerd. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en Van der Oudemeulenlaan voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50, maar er is ook geen sprake van een hoge concentratie leefbaarheid rondom dit weggedeelte. Voor dit gedeelte van de Stoeplaan stellen wij een vergelijkbare inrichting voor als in bijlage 3 is beschreven voor de Van der Oudemeulenlaan. De Stoeplaan - Groot Haesebroekseweg voldoen aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Daarnaast vervullen deze wegen een belangrijke functie in het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk. Door de aanwezigheid van vrijliggende fietspad is een snelheid van 50 km/u op deze wegen het meest passend.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
69	Namens de bewoners van het appartementencomplex Schouwenburgh (circa 60 appartementen; circa 85 bewoners) doe ik u graag de onderstaande zienswijze toekomen t.b.v. de ontwikkeling van het wegencategoriseringsplan van de gemeente Wassenaar. De bewoners van het bovengenoemde complex ervaren veel problemen met het invoegen op de Stoeplaan, als wandelaar, als fietser of als automobilist. De vele bomen (die we graag willen behouden) en de snelheid en hoeveelheid van de passerende auto's, vrachtauto's en bussen geven onze bewoners vaak een gevoel van onveiligheid.	Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Dit weggedeelte is ook onderdeel van het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk waardoor dit weggedeelte als GOW50 is gecategoriseerd. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en Van der Oudemeulenlaan voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50, maar er is ook geen sprake van een hoge concentratie leefbaarheid rondom dit	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Het mag dan ook geen verbazing wekken dat wij groot voorstander zijn van het instellen van een maximum snelheid van 30 kilometer per uur voor het smalle tracé Van der Oudermeulenlaan - Stoeplaan – Groot Haesebroekseweg. Voor het instellen van een maximum van 30 kilometer per uur zijn nog andere argumenten: Het genoemde smalle en boomrijke tracé kent vele opritten en zijwegen die dezelfde invoeg-problemen met zich meebrengen. Het omlaag brengen van de maximum snelheid van 50 naar 30 km zorgt in de regel voor een betere doorstroom waardoor het verkeer (ook het OV) nauwelijks vertraging zal ervaren over het tracé. Het omlaag brengen van de maximum snelheid zal het geluid reduceren. Onze appartementen vallen weliswaar net buiten de door de gemeente gehanteerde norm voor geluidsoverlast maar toch hebben velen last van het geluid. Vele grote steden in binnen- en buitenland hanteren inmiddels een maximum van 30 kilometer per uur. In het begin is dat even wennen maar na enige tijd neemt het gevoel van rust en veiligheid toe. Ook de lucht wordt schoner. Het verlagen van de maximum snelheid kan ook een bijdrage leveren aan het terugdringen van het sluipverkeer. Vooral tijdens de spits, wanneer de Rijksstraatweg (A44/N44) vol loopt, kiezen veel automobilisten voor ons tracé. Wij zien graag onze zienswijze terugkomen in de discussie over dit onderwerp.	weggedeelte. Voor dit gedeelte van de Stoeplaan stellen wij een vergelijkbare inrichting voor als in bijlage 3 is beschreven voor de Van der Oudemeulenlaan.	
70	Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp-wegencategoriseringsplan die vrijgegeven is voor inspraak van 19 juli januari 2024 tot 13 september 2024. In het onderwerpplan wordt de Stoeplaan als 50 km/u weg aangemerkt. Hiermee ben ik als bewoner van Stoeplaan niet mee eens aangezien dit in strijd is met de nieuwe regelgeving vanuit het oogpunt verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van omliggende scholen (Kievietschool) en andere faciliteiten. Vanuit de wijk Oud Wassenaar gebruiken veel buurtbewoners en vooral kinderen de verkeerslichten op de Stoeplaan om over te steken naar de Kievietschool en bijvoorbeeld naar HGC en Graaf Willem te gaan Dit is een essentieel verbindingspunt dat echt gevaarlijk is en blijft met autorijders die 50 km/u rijden. Bovendien is er veel geluidsoverlast van het verkeer. De geluidsoverlast kan aanzienlijk verminderen als het verkeer 30 in plaats van 50 gaat rijden. De verlaging van de snelheid bevordert de leefbaarheid voor omwonenden. Hierbij verzoek ik de gemeente om het ontwerp op dit punt aan te passen en de Stoeplaan af te waarderen naar 30 km/u.	Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Dit weggedeelte is ook onderdeel van het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk waardoor dit weggedeelte als GOW50 is gecategoriseerd. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en Van der Oudemeulenlaan voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50, maar er is ook geen sprake van een hoge concentratie leefbaarheid rondom dit weggedeelte. Voor dit gedeelte van de Stoeplaan stellen wij een vergelijkbare inrichting voor als in bijlage 3 is beschreven voor de Van der Oudemeulenlaan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.
71	Wij hebben kennis genomen van het meest recente ontwerp-wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023 (hierna: het “wegencategoriseringsplan”). Met veel belangstelling hebben wij de kennisgeving en discussie rondom het nieuwe plan gevolgd. Wij waarderen de informatievoorziening vanuit de gemeente en de gelegenheid die ons hierbij wordt geboden om ons over de kwestie uit te laten. **1. Lange Kerkdam**	De Lange Kerkdam heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar (centrum) te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat, de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten en maakt onderdeel uit van vrachtnetwerk. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen voor een categorisering als GOW50 omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Met ons jonge gezin wonen wij in een monumentaal huis aan de Lange Kerkdam, aan het gedeelte waar de maximumsnelheid thans nog 50 km/u is (tussen rotonde Prinsenweg / Van Oldenbarneveltweg / Lange Kerkdam en de N44). Wij zullen ons in deze zienswijze beperken tot de situatie aan de Lange Kerkdam. **2. Niet eens met wegencategoriseringsplan** Wij stellen voorop dat wij ons niet kunnen verenigen met de aanbevelingen van het wegencategoriseringsplan, althans niet als het gaat om het voornemen om de snelheid op de Lange Kerkdam niet te verlagen naar 30km/u. **3. 50km/u strookt niet met het doel van het wegencategoriseringsplan** De aanbeveling uit het wegencategoriseringsplan om de snelheid op ons gedeelte van de Lange Kerkdam niet te verlagen naar 30km/u, strookt niet met de aanleiding en het doel van het wegencategoriseringsplan: *"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.* (..). *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."* 1 *"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."* 2 Het voornemen van de gemeente om de toegestane snelheid op de Lange Kerkdam op 50km/u te houden, geeft geen gehoor aan de hierboven genoemde wens. Voorts is dit voornemen in strijd met de hierboven geciteerde norm om de snelheid binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30km/u. Een dergelijke beslissing zou naar onze mening een deugdelijke grondslag en motivering behoeven, maar die lijken er niet te zijn. Het wegencategoriseringsplan stelt vast dat de Lange Kerkdam thans een gebiedsontsluitingsweg 50 is, en de Lange Kerkdam daarvoor ook het vereiste profiel heeft (zij het minimaal). Derhalve is de aanbeveling van het wegencategoriseringsplan om de Lange Kerkdam een GOW50 te laten. Waarom niet wordt geadviseerd de Lange Kerkdam een GOW30 status te geven, overeenkomstig de reeds genoemde wens en norm, wordt in het geheel niet toegelicht. Ons inziens zou de Lange Kerkdam wel een GOW30 moeten worden. Wij zullen dit hieronder verder uiteenzetten. **4. Grote overlast door hardrijdend verkeer** Wij wonen in een prachtig groen dorp. In schril contrast daarmee staat helaas de grote overlast die wij dagelijks ervaren door het hardrijdende verkeer op de Lange Kerkdam. Enkele voorbeelden (niet uitputtend): Veiligheid • Wij voelen ons niet prettig bij het oversteken op de zebrapaden. Een zebrapad is een gedeelte van de straat waar voetgangers ongehinderde doorgang dienen te krijgen bij het oversteken van de weg. Verkeer rijdt echter dermate hard op de Lange Kerkdam dat je als voetganger je allesbehalve veilig voelt. Dikwijls razen automobilisten met		

50km/u over de zebrapaden terwijl wij met onze kinderwagen staan te wachten om voorrang te worden verleend en te mogen oversteken. Automobilisten die wel (op het laatste moment) stoppen, lopen het risico op een kop-staart aanrijding (verwezenlijking van dit risico hebben we reeds meerdere keren mogen aanschouwen).

- Op bepaalde plekken op de Lange Kerkdam is de stoep aan de smalle kant. Auto's die op deze gedeeltes geparkeerd staan, zorgen ervoor dat voetgangers moeten uitwijken naar het fietspad. Dit levert gevaarlijke situaties op:

- De meeste bewoners van de Lange Kerkdam parkeren hun auto's op de eigen oprijlaan. Wanneer hiervoor eerst de andere weghelft dient te worden overgestoken, moeten achterliggende automobilisten even wachten. Echter, automobilisten met weinig geduld rijden dan vaak over het naastgelegen fietspad om te kunnen passeren. Ditzelfde gebeurt bij de stoplichten bij de N44. Rechtsafslaand verkeer rijdt over het fietspad om niet te hoeven wachten op de rij rechtdoorgaand verkeer. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties op het fietspad.

Leefbaarheid - geluidsoverlast

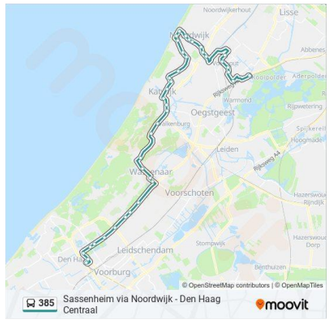
De geluidsoverlast. De meeste overlast komt van het vele optrekken en afremmen op de Lange Kerkdam. De inrichting van de Lange Kerkdam, in combinatie met de huidige maximaal toegestane snelheid van 50km/u, nodigt bepaalde weggebruikers uit om flink op te trekken bij het verlaten van de stoplichten op de N44 om vervolgens weer hard af te remmen bij de eerstvolgende bocht in de Lange Kerkdam en het zebrapad wat daar ligt (voor de route in tegenovergestelde richting geldt hetzelfde). Het geluid van het optrekken (helemaal bij de auto's met knetterende uitlaten en de vele motoren die de Lange Kerkdam graag aandoen) en het afremmen (voornamelijk door de lijnbussen en ander zwaar verkeer) is de gehele dag door en overal in ons huis te horen. Wij zijn geenszins lichte slapers, maar overdrijven niet als wij zeggen dat slapen aan de voorkant van ons huis niet te doen is (ook niet met oordoppen in). De geluidsoverlast is een grote ergernis van ons.

5. Pleidooi voor invoering van 30km/u op de gehele Lange Kerkdam

	Vanwege de grote overlast die wij dagelijks ervaren, keken wij reikhalzend uit naar de invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam. Tot onze grote teleurstelling zagen wij in de meest recente plannen het voornemen van de gemeente om de Lange Kerkdam (althans het gedeelte waar wij aan wonen) op 50km/u te houden. Naar onze mening zouden veiligheid en leefbaarheid, alsmede de wensen van de bewoners van de betreffende weg, moeten prevaleren boven het derde thema bereikbaarheid (al helemaal als de bereikbaarheid eigenlijk nauwelijks in het gedrang komt, zie hieronder). Verlaging van de maximumsnelheid naar 30km/u zou een groot deel van onze dagelijkse ergernissen verhelpen en ons woongenoot aanzienlijk vergroten. Het zou leiden tot veiliger, stiller en op termijn ook minder verkeer. Dat draagt bij aan de leefbaarheid in ons dorp en op de Lange Kerkdam. Verhoogde verkeersveiligheid Uit de literatuur blijkt een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u een groot effect te hebben op de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Meerdere steden rapporteren een drastische afname van verkeersongevallen en -slachtoffers na invoering. Modelberekeningen komen op dezelfde conclusie. De reductie in verkeersongevallen kon oplopen tot meer dan 60%.3 Volgens het wegencategoriseringsplan voldoet de de Lange Kerkdam slechts aan het minimale GOW50 profiel. Ook onze ervaring is dat de Lange Kerkdam – bij de huidige toegestane snelheid van 50km/u – niet veilig is. Graag verwijzen we naar onze eerdere opmerkingen over het te hard rijden bij de zebrapaden, het door voetgangers moeten uitwijken naar het fietspad en de gevaarlijke situaties die ontstaan wanneer auto’s over het fietspad rijden. Minder geluidsbelasting Het effect op geluidsbelasting bij verlaging van 50km/u naar 30km/u is in de literatuur consequent positief. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 dB, dat voor het menselijk gehoor als een halvering van het geluid klinkt.4 Een halvering van het verkeersgeluid klinkt ons als muziek in de oren. Niet alleen de bewoners van de Lange Kerkdam zullen profiteren van een verlaging naar 30km/u (en daarmee een halvering van het verkeersgeluid), maar ook zij die wonen rondom de Lange Kerkdam aan de Santhorstlaan, Middelweg, Zijllaan, Prinses Marielaan en Prins van Wiedlaan. Minder verkeer Gemotoriseerd vervoer wordt minder aantrekkelijk door de toegenomen reistijd na invoering van 30 km/u.5 Al jaren hebben we het in onze gemeente over het hinderlijke sluipverkeer en de verkeersknelpunten in ons dorp. Het huidige voornemen om de zogenoemde assen op 50km/u te houden, zal niets aan deze ergernissen doen. Dit nieuwe wegencategoriseringsplan is de kans om tegemoet te komen aan de wensen van de inwoners van Wassenaar. 30km/u zal het (sluip)verkeer verminderen en de knelpunten verlichten. **6. Weerlegging van bezwaren tegen invoering van 30km/u** Tegenover de evidente, eveneens uitgebreid in de literatuur beschreven, voordelen van 30km/u staat het belang van de bereikbaarheid. Uiteraard hebben wij hier begrip voor.		

	Echter, wij zijn er stellig van overtuigd dat invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam niet tot nauwelijks afbreuk zal doen aan de bereikbaarheid van ons dorp. Impact op openbaar vervoer In het wegencategoriseringsplan wordt opgemerkt dat bij verlaging van de toegestane snelheid de huidige dienstregeling mogelijk niet langer kan worden gehandhaafd.6 Dit betwisten wij, althans voor de lijnen die over de Lange Kerkdam rijden. De bussen die de Lange Kerkdam aandoen (lijnen 46, 144 en 385), rijden slechts een relatief kort stuk door Wassenaar. Invoering van 30km/u in de dorpskern van Wassenaar zou een verwaarloosbaar effect moeten hebben op de reistijd van de betreffende lijnen en daarmee de bereikbaarheid van ons dorp. Bovendien doen voornoemde buslijnen meerde plaatsen / gemeenten aan. Er is dus geen enkele garantie dat als de gemeente Wassenaar – tegen de eerdergenoemde wens en norm in – vasthoudt aan 50km/u in onze dorpskern, de dienstregeling niet alsnog moet worden aangepast als andere gemeenten wél besluiten om 30km/u in te voeren (wat in de lijn der verwachting ligt gelet op de aangenomen motie van de Tweede Kamer). Overigens is in het wegencategoriseringsplan ook te lezen dat de vervoerders erkend hebben dat enkel buiten de spitsuren met de maximale snelheid van 50km/u kan worden gereden. De berekeningen in het wegencategoriseringsplan zijn dan ook niet representatief voor de spitsuren, terwijl juist in de spits het meest gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer (lijnen 385 en 144 rijden ook frequenter in spitstijd). *Lijn 46* Lijn 46 gaat van Duinrell naar Den Haag CS. De totale reisduur van de route is ongeveer 46 minuten.7 Van Duinrell naar de N44 (einde Lange Kerkdam) is het ongeveer 2km. Indien op het Wassenaarse deeltraject Duinrell - einde Lange Kerkdam de snelheid van 50km/u naar 30km/u zou worden verlaagd, zou dat (in theorie) maximaal 96 seconden extra reistijd betekenen.8 Op een traject van 46 minuten is dat nog geen 3.5% extra reistijd. In de praktijk zal de extra reistijd hooguit iets meer dan een minuut zijn.9 In de spits zal de reistijd zelfs wellicht korter zijn, daar invoering van 30km/u voor minder (sluip)verkeer en betere doorstroming zorgt. *Lijn 144* Lijn 144 gaat van Duinrell naar Den Haag CS en legt binnen Wassenaar hetzelfde relatief korte traject af als lijn 46. Derhalve zal ook hier de extra reistijd een verwaarloosbaar effect hebben op de bereikbaarheid (met misschien wel een verbetering van de reistijd in de spits). *Lijn 385* Lijn 385 is een vrij lang traject met thans een reistijd van 72 minuten en doet daarbij meerdere plaatsen aan (Sassenheim, Voorhout, Noordijk, Katwijk, Wassenaar en Den Haag).10	De concessiehouders hebben aangegeven dat zij geen voorstander zijn van een maximumsnelheid van 30 km/u in de gehele bebouwde kom. Zij hebben aangegeven dat bij een lagere maximumsnelheid de reistijden langer worden en er meer materieel en personeel nodig is om aan de huidige dienstregeling te kunnen voldoen. Daar hebben de concessiehouders momenteel geen ruimte voor. Wel zien EBS en Arriva mogelijkheden voor een verlaging van de snelheid op plekken waar de snelheid al lager dan 30 km/u ligt. Dit is dan ook meegenomen in de wegencategorisering.	

10 Ook voor deze lijn geldt dat het stukje door de dorpskern van Wassenaar – vergeleken met de rest van traject – zeer kort is en dat aanpassing van de maximumsnelheid naar 30km/u in ons dorp geen noemenswaardig effect zou moeten hebben.11



Impact op hulpdiensten
In het kader van het thema bereikbaarheid wordt in het wegencategoriseringsplan ook gewezen op de gevolgen die een snelheidsverlaging naar 30km/u mogelijk zou hebben op de aanrijtijden van de hulpdiensten.12
Echter, uit het wegencategoriseringsplan volgt reeds dat het invoeren van 30km/u slechts beperkte impact zal hebben op de hulpdiensten:
Politie
"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." 13

Brandweer
"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." 14
Ambulance
"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." 15
De conclusie in het wegencategoriseringsplan luidt dan ook dat de impact van een snelheidsverlaging beperkt zal zijn:
"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." 16 **7. Dringend verzoek** Wij hebben in deze zienswijze (nogmaals) toegelicht dat de voordelen van invoering van 30km/u op de Lange Kerkdam evident zijn, terwijl de nadelen er – althans in onze ogen – eigenlijk niet zijn. Het is onze grote wens dat de snelheid op de Lange Kerkdam wordt verlaagd naar 30km/u. Met verwijzing naar het voorgaande verzoeken wij u vriendelijk doch dringend om de laatste versie van het wegencategoriseringsplan nog eens goed tegen het licht te houden en uw voornemen ten aanzien van de Lange Kerkdam te wijzigen: de Lange Kerkdam naar 30km/u. 1 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 4. 2 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 4. 3 Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 17-20. 4 Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 23-24. 5 Academische Werkplaats Gezonde Leefomgeving, 30 km/h in de bebouwde kom. De impact op verkeersveiligheid en de lokale leefomgeving (juni 2023), p. 21. 6 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 18. 7 https://moovitapp.com/netherlands-101/lines/46/111626930/6625992/nl?ref=2&poiType=line&customerId=4908&af_sub8=%2Findex%2Fnl%2Fopenbaar_vervoer-line-46-Netherlands-101-9702-111626930-0. 8 50 km/u = 13.9 m/s. 30 km/u = 8.3 m/s. 9 De bus zal niet constant de maximale snelheid rijden door bushaltes, stoplichten, rotondes en overig verkeer. Zie ook wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 18. 10 https://moovitapp.com/index/nl/openbaar_vervoer-line-385-Netherlands-101-1210494-755993-0#:~:text=De%20route%20van%20bus%20385,voor%20actuele%20dienstregelingen%20en%20routekaart. 11 Hoe het wegencategoriseringsplan aan 3-4 minuten extra reistijd per rit komt, is ons niet duidelijk. Ook het beweerdelijke percentage extra reistijd van 10% bevreemdt ons, daar het rapport slechts een klein deel van het traject (Wassenaar – Katwijk) voor deze berekening gebruikt in plaats van het gehele traject van lijn 385. De dienstregeling, het aantal bussen en chauffeurs / personeel zal aan de hand van de duur van het gehele traject worden bepaald. 12 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 20. 13 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21. 14 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21. 15 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 21-22. 16 Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 21 december 2023, p. 22.	De drie hulpdiensten hebben inderdaad aangegeven dat de impact van snelheidsverlagende maatregelen, voor 30 km/u, beperkt lijken. Maar dan moet er wel voldaan worden 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; • Er ontstaan geen knelpunten in de doorstroming. Deze voorwaarden zijn dan ook meegenomen in de categorisering van de wegen. Hierbij moet wel benoemd worden dat er meerdere aspecten zijn die mee wegen in de categorisering van de wegen in de gemeente Wassenaar. Zo is er integraal gekeken naar het wegennet in Wassenaar en zijn de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid meegenomen in de afwegingen.	
72	Bij deze zend ik u een zienswijze t.a.v. het ontwerp wegencategoriseringsplan 2023, die kan worden beschouwd als een aanvulling op mijn eerdere zienswijze t.a.v. hetzelfde onderwerp d.d. 25 februari jl. en bekend bij de gemeente.	De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

Aangezien steeds meer gemeentes overgaan tot het invoeren van 30 km/u als standaard binnen de bebouwde kom, komt er ook steeds meer informatie beschikbaar over de ervaringen. In dit verband wijs ik u graag op bijgevoegd artikel uit De Telegraaf van 21 augustus jl. (zie Bijlage 1). Uit dit artikel blijkt duidelijk dat 30 km/u aan het begin misschien even wennen is, maar veel voordelen biedt, waaronder:
- meedoen in het verkeer wordt veiliger voor iedereen en de kans dat je als fietser of voetganger een aanrijding met een auto overleeft is vele malen groter (dodelijke ongevallen nemen met 37% af);
- invoering van 30 km/u hee weinig invloed op de gemiddelde snelheid, omdat het verkeer bij 30 km/u beter doorstroomt (volgens internationaal onderzoek daalt de gemiddelde snelheid met slechts 0.5 km/u). Dit effect werd ook al gesignaleerd door busmaatschappij EBS in het ontwerp wegencategoriseringsplan (zie p. 19);
- wijken en straten worden in algemene zin prettiger voor bewoners en weggebruikers, vooral omdat de geluidsoverlast afneemt, maar ook door minder uitstoot en daardoor minder luchtvervuiling.

Ook laten voorbeelden uit andere gemeenten zien dat invoering van 30 km/u mogelijk is zonder direct zeer hoge kosten te maken. Dit kan door wegen stap voor stap opnieuw in te richten, waarbij in eerste instantie kan worden gewerkt met alleen het vervangen en eventueel bijplaatsen van verkeersborden en het slim toepassen en/of veranderen van belijning op de wegen. In Bijlage 2 ter illustratie een samenvatting van hoe de gemeente Amsterdam hier in algemene zin mee omgaat.

Het is dus beslist niet zo dat per definitie een GOW30 weg moet worden voorzien van klinkers. In de “handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” van het CROW uit mei 2023 wordt weliswaar als uitgangspunt genoemd open verharding (d.w.z. klinkers), maar daarbij wordt expliciet ook de op e genoemd om gesloten verharding (d.w.z. asfalt) gewoon te handhaven met slechts een deel klinker- of klinkerachtige verharding. Zie de relevante passage hieronder:

Basiskenmerk wegvak	Inrichtingskenmerk GOW30	Aanscherping GOW50	Inrichtingskenmerk ETW30
A. Verharding[1]	Open of gedeeltelijk gesloten verharding: – Uitgangspunt: Open verharding (elementenverharding). – Bij gesloten verharding een deel klinker- of klinkerachtige verharding.	n.v.t.	n.v.t.

Bron: h ps://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/handreiking-voorlopige-inrich ngskenmerkengow30.aspx?ext=.

Bovendien dient te worden benadrukt dat deze handreiking heel duidelijk een voorlopige karakter heeft, omdat er nog nauwelijks tot geen ervaring is opgedaan met de GOW30 ten tijde van de publicatie van deze handreiking (mei 2023).

Voor wat betreft het deels toepassen van klinkers op een ‘grijze weg’ zou bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan het volgende voorbeeld uit Del :

km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.

Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft

Dit is slechts één voorbeeld en er zijn zeker nog vele andere opties om een weg die momenteel nog als GOW50 is gecategoriseerd zonder zeer ingrijpende en kostbare maatregelen af te waarderen naar 30 km/u en (stapsgewijs) in te richten als GOW30.

Daarnaast zou ik graag onder de aandacht willen brengen dat de gemeenteraad van onze buurgemeente Leiden recentelijk heeft besloten om te onderzoeken welke Europese subsidies er beschikbaar zijn voor de gemeente om GOW50 wegen af te waarderen naar GOW30. Daarbij heeft de gemeenteraad van Leiden de wens uitgesproken om zoveel mogelijk wegen van 50 km/u naar 30 km/u af te waarderen.1

Tot slot, zou ik er graag op willen wijzen dat er ook technologische middelen zijn die (op termijn) kunnen helpen bij het inrichten en handhaven van 30 km/u op een GOW30, zoals bijvoorbeeld Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA). Dit is een systeem waarbij auto’s die hiermee zijn uitgerust niet harder dan 30 km/u kunnen rijden op wegen waar die snelheidslimiet geldt, ofwel een automatische waarschuwing krijgen op het dashboard. Dit ISA systeem is nu nog maar bij een beperkt aantal auto’s geïnstalleerd (ca. 8% in Nederland), maar de EU heeft besloten dat medio 2040 alle auto’s hiermee moeten zijn uitgerust. Het gebruik van ISA zal dus onvermijdelijk verder toenemen en de verwachting is dat bij een aandeel van 20-30% dit al zal leiden tot veiligere snelheden van alle bestuurders op de betreffende weg.2

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest en ben graag beschikbaar voor nader overleg.

	Bijlage 1 DE TELEGRAAF WOENSDAG 28 AUGUSTUS 2024 DE KWESTIE Steeds meer steden zetten in op 30 kilometer per uur. Zo Nederland naar Amsterdam. Het scheelt ongelooflijk veel, zegt Vincent Luyendijk, die ervan droomt dat de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Opinie Vincent Luyendijk, adviseur gezonde leefomgeving Max 30 km/u is wennen, maar biedt voordelen Vincent Luyendijk, adviseur gezonde leefomgeving, is ervan overtuigd dat de 30 kilometer per uur regel veel voordelen biedt. „Het resulteert in meer spelende kinderen, minder verkeersdoden, fijnere wijken, geen tijdverlies en lagere benzinekosten." Bijlage 2 30 Om het verkeer langzamer te laten rijden moeten we de wegen aanpassen. Dat doen we stap voor stap. We beginnen met het plaatsen van bovenstaande 30km-borden. En we passen de lijnen op de weg aan. We zijn zuinig met drempels. Dat is lastig voor de nood- en hulpdiensten. Pas als een weg aan de beurt is voor groot onderhoud passen we de weg zelf aan. Dit doen we in 2024 ■ We brengen overrijdbare middenstroken aan op brede 30km wegen. Zo lijken de rijbanen smaller. Auto's gaan daardoor langzamer rijden. Op sommige plekken waar nog geen fietspad aanwezig is, brengen we fietsstroken aan om de weg te versmallen. ■ We halen lijnen in het midden (de asmarkering) weg op wegen die van 50 naar 30 km/u zijn gegaan. Hierdoor krijgen automobilisten het gevoel dat ze de weg delen. Het wordt dan minder aantrekkelijk om hard te rijden. Bron: https://www.amsterdam.nl/30-km-u-in-de-stad. 1 https://sleutelstad.nl/2024/07/29/meer-straten-in-leiden-mogelijk-van-vij?ig-naar-der?g-kilometer-per-uur/ 2 https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/royal-haskoningdhv/gow30-en-intelligente-snelheidsadapta?e		
73	Recent heeft de Gemeente Wassenaar een ontwerp-wegencategoriseringsplan vrijgegeven voor inspraak (periode 15-1 tot 26-2-2024). Al tientallen jaren ben ik [redacted] actief om het sluipverkeer tegen te gaan, de snelheden op onze doorgaande wegen te reduceren en de leefbaarheid en veiligheid in de buurt te verhogen. Ondanks alle plannen die er de afgelopen jaren zijn gepresenteerd, is de overlast van het structureel veel te hard rijdende (sluip)verkeer er nog steeds. Op de route over de 2 Noord-Zuid routes, de	De Backershagenlaan is reeds een 50km/u weg en heeft binnen het verkeersnetwerk een belangrijke functie om Wassenaar te ontsluiten. Er rijden verschillende buslijnen door deze straat en de straat is een hoofdroute voor hulpdiensten. Daarmee heeft deze straat een belangrijke ontsluitende functie en past de categorisering als erftoegangsweg niet. Vervolgens is gekozen om de	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	Jagerslaan en de Backershagenlaan is het vooral verkeer dat de drukke N44 succesvol probeert te ontwijken. Het ontwerp-wegencategoriseringsplan dat nu voorligt is een plan waar de nodige verkeerde aannames in zitten en waar leefbaarheid en veiligheid een rekbaar begrip zijn geworden. Helaas zijn wij als buurt niet betrokken bij de totstandkoming van dit plan en zijn de ervaringen van de buurt er niet in meegenomen. In heel veel gemeentes wordt nu 30 km/u ingevoerd omdat deze tegemoetkomen aan de belangen van de inwoners en de zwakkere verkeersdeelnemers. En dit geldt ook voor de ontsluitingswegen want juist daarvoor is GOW30 ontwikkeld! Wat schetst nu onze verbazing en grote teleurstelling, Wassenaar kiest ervoor om juist de doorgaande wegen drukker te maken en 50km/u te laten. De argumenten hiervoor zijn op zijn zachtst gezegd discutabel en ook niet volledig. De argumenten zijn ook eenvoudig te weerleggen als ook hier voor de Leefbaarheid en Veiligheid zou worden gekozen voor deze doorgaande wegen en niet voor het handhaven en stimuleren van het (zware en sluip) verkeer. In het wegcategoriseringsplan mis ik een aantal zaken: • De Buurtvereniging heeft zich ten tijde van Keer Verkeer Wassenaar, in de periode 2018-2022 in veel gremia (wethouder, raad) uitgesproken om Jagerslaan en Backershagenlaan gelijk te behandelen om het waterbedeffect te voorkomen. Door de nu voorliggende keuze van Jagerslaan 30 en Backershagenlaan 50, komt er een verschuiving van verkeer van Jagerslaan naar Backershagenlaan. • De uitkomsten van de onderzoeken die Veilig Verkeer Nederland heeft gedaan op verzoek van de Buurtvereniging naar de situatie van de Backershagenlaan zijn niet meegenomen door Royal Haskoning. VVN acht de BHlaan ongeschikt voor 50 km/u • Het feit dat alle navigatie-apps (Google voorop, maar ook vele andere) file vermijdingsroutes adviseren op basis van de ter plaatse toegestane maximum snelheden, zal een verkeer aanzuigende werking hebben op de Backershagenlaan als de Jagerslaan 30 wordt en Backershagenlaan 50. • Wij vinden het opmerkelijk dat waar de landelijk politiek vraagt om 30 km in de bebouwde kom, waar Amsterdam de moed heeft om dit in te voeren, dat Wassenaar kiest voor grote delen 50km/u • In een eerder Visiedocument heeft de Gemeente ingezet op Wassenaar als de Groene Oase in de Randstad. Daar hoort naar onze mening niet een plan in thuis dat sluipverkeer optimaal faciliteert. Er zijn vele voorbeelden van andere Groene Oases (Bergen in Noord-Holland bijvoorbeeld, waar 30km de norm is) • Het overigens ridicuul om te moeten vaststellen dat er ter hoogte van de uitrit van het bouwverkeer van de bouwplaats bij het Rijnlandslyceum tijdelijk een max snelheid van 30 km/u geldt, dit ivm de veiligheid voor het bouwverkeer. Daar waar de bewoners langs de Backershagenlaan dagelijks onveilige momenten beleven als zij met de auto het erg moeten verlaten, een fietspad moeten kruisen en da tussen de bomen door de Backershagenlaan op moeten zien te komen. • Uit de meest recente verkeerstellingen van november 2023 is het overduidelijk dat er op het traject tussen het Rijnlands Lyceum en de uitrit van de SbN Doormanlan structureel te hard wordt gereden. Op werkdagen rijdt bijna 20% van het verkeer harder dan 50 km/u en worden er snelheden van boven de 70 km/u gehaald. In het weekend rijdt bijna 30% harder dan 50km/u en wordt er zelfs harder dan 80km/u gereden!	bestaande wegcategorisering te handhaven omdat de huidige inrichting voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW50: er zijn vrijliggende fietspaden, de oversteken zijn geconcentreerd en de rijbaan is voldoende breed om aan de minimale eisen te voldoen. Om te zorgen voor een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen is bij het Rijnlands Lyceum een verkeerslicht geplaatst. Hierbij is niet de verwachting dat de verkeersintensiteiten toeneemt als gevolg van het bekrachtigen van dit wegencategoriseringsplan. De hoofdfunctie van de Papegaaienlaan is ontsluiten. Over deze weg gaat namelijk naast het reguliere vervoer, ook openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers. De weg heeft momenteel het profiel van een GOW50 weg volgens de CROW richtlijnen. Daarom is ervoor gekozen om deze weg als GOW50 te classificeren. De gehele verlaging van de snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar is meerdere malen genoemd in diverse zienswijzen. In hoofdstuk 1, van dit document, is toegelicht waarom een algehele verlaging niet wenselijk is. Het is belangrijk dat Wassenaar goed bereikbaar blijft, terwijl de veiligheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. Hierom zijn de wegen die reeds al een 30 km/u-regime hanteerde zo gebleven en zijn een aantal wegen toegevoegd met een lagere maximumsnelheid. Echter, om de bereikbaarheid binnen Wassenaar te bevorderen zijn is het volledig instellen van 30 km/u zeer ongewenst.	

	Resumerend: **Ik wijs het voorliggende wegencategorisingsplan af** en roep de besluitvormers in Wassenaar op om unaniem te kiezen voor Leefbaarheid en Veiligheid en om GOW30 in te voeren in de kern van ons dorp, en dus ook de Backershagenlaan en Papegaaienlaan als een GOW30 te categoriseren.		
74	Inleiding In het ontwerp-wegencategoriseringsplan wordt de Stoeplaan als 50km/u weg aangemerkt, omdat o.a. de voorzieningen voor fietsers voldoende veilig zouden zijn en de oversteekplaatsen veilig en geconcentreerd zouden zijn. Aspecten omtrent de leefbaarheid (bijvoorbeeld de nabijheid van scholen, sportverenigingen, kinderopvang etc.), alsmede het tegengaan van het sluipverkeer worden door de gemeente in het geheel niet meegewogen in dit voorstel. Sinds enige tijd is er voor gemeenten in Nederland de mogelijkheid om zogenaamde ‘grijze wegen’ die voorheen alleen maar als 50km/u konden worden gecategoriseerd, aan te merken als 30km/u. Sterker nog, het nieuwe wettelijke uitgangspunt is voortaan dat dit soort wegen standaard als 30km/u worden aangemerkt en alleen als 50km/u kunnen worden gecategoriseerd als dit “echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30km/u.” Dit nieuwe uitgangspunt van ‘overal 30km/u, tenzij…’ is ingegeven door het feit dat uit diverse onderzoeken is gebleken dat het aantal ernstige ongevallen significant afneemt als een weg van 50km/u naar 30km/u gaat. Zie Bijlage 1 voor een verwijzing naar de relevante regelgeving. Omschrijving situatie Stoeplaan De Stoeplaan kan worden beschouwd als de centrale verbindingsweg tussen drie woonwijken (De Kieviet, Oud Wassenaar en Nieuw Wassenaar). Verder liggen er direct aan de Stoeplaan twee grote appartementencomplexen met in totaal meer dan 120 appartementen, waarvan de bewoners altijd de Stoeplaan moeten oversteken om zich te voet of per fiets te kunnen verplaatsen. Tevens bevinden zich in de directe omgeving van de Stoeplaan twee basisscholen met in totaal meer dan 600 leerlingen, een kinderdagverblijf, een buitenschoolse opvang, een peuterspeelzaal, een tennisvereniging en een muziekschool (zie Bijlage 2 voor een overzichtskaart). Logischerwijs maken dan ook veel kinderen dagelijks gebruik van de Stoeplaan om van/naar school en de andere bovengenoemde kind- en sportvoorzieningen te fietsen. Op schooldagen is er een ‘klaarover’ post op de Stoeplaan ter hoogte van het kruispunt met de parallelbaan van de Wijenburgerweg om de leerlingen van beide basisscholen te helpen de drukke weg over te steken. De Stoeplaan is een weg met relatief veel kruispunten (11 kruispunten op een weg van 950 meter), die bijna allemaal onoverzichtelijk en onveilig zijn. Daarnaast zijn er veel op- en afritten van bewoners aan beide kanten van de weg, die eveneens onoverzichtelijk zijn door het vele verkeer en de aan weerszijden van de weg gelegen bomen. Tot slot kan hier niet onvermeld blijven dat er dagelijks zeer veel (sluip)verkeer over de Stoeplaan komt, waaronder grote bussen (o.a. EBS bussen 43 en 44) en veel werk- en vrachtverkeer. Het fietspad op de Stoeplaan ligt voor het grootste gedeelte zeer dicht tegen de autorijbaan aanv(minder dan 1 meter tussenberm), waardoor auto’s, bussen en vrachtwagens met 50km/u frontaal op de fietsers komen afgereden. Daarnaast is het fietspad te smal, zijn er geen uitwijkmogelijkheden en wordt het fietspad regelmatig	Op dit moment zijn alle wegen binnen de bebouwde kom in Nederland standaard 50 km/u tenzij hiervan wordt afgeweken. Uw stelling dat dit reeds zo is, is niet correct. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en de Groot Haesebroekseweg voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. Dit weggedeelte is ook onderdeel van het hulpdiensten- en openbaar vervoer netwerk waardoor dit weggedeelte als GOW50 is gecategoriseerd. Het deel van de Stoeplaan tussen de Wittenburgerweg en Van der Oudemeulenlaan voldoet niet aan de inrichtingskenmerken van een GOW50, maar er is ook geen sprake van een hoge concentratie leefbaarheid rondom dit weggedeelte. Voor dit gedeelte van de Stoeplaan stellen wij een vergelijkbare inrichting voor als in bijlage 3 is beschreven voor de Van der Oudemeulenlaan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het wegencategoriseringsplan.

	geblokkeerd door in- en uitvoegend verkeer, hetgeen tot allerlei gevaarlijke situaties leidt. Het asfalt op de Stoeplaan is oud en niet voorzien van een geluidsreducerende deklaag (‘stil asfalt’), in tegenstelling tot alle andere wegen die onderdeel uitmaken van de ‘noord-zuid’ verbinding binnen Wassenaar. Dit zorgt voor veel lawaai en maakt de situatie voor fietsers en voetgangers nog meer intimiderend en onveilig, omdat onderlinge communicatie vrijwel onmogelijk is op drukke momenten. Dat de Stoeplaan al geruime tijd gevaarlijk is voor alle verkeersdeelnemers blijkt ook wel uit de ongevallenhistorie, waarbij alleen al in het laatste jaar meerdere (ernstige) ongelukken zijn gebeurd met zowel automobilisten als fietsers (zie voor enkele voorbeelden Bijlage 3). Het komt o.a. regelmatig voor dat auto’s van de weg afraken na aanrijding met een van de vele dicht langs de weg gelegen bomen en daarbij in sommige gevallen dwars over het fietspad schieten met het reële risico dat een auto met 50km/u frontaal in botsing komt met volledig onbeschermde fietsers of voetgangers. Gevolgen voor wegcategorisering Stoeplaan Het voorstel van de gemeente om de Stoeplaan als 50km/u aan te merken is in hoofdzaak gebaseerd op de aanname dat (a) de fietsvoorzieningen voldoende veilig zijn conform de geldende richtlijnen en dat (b) de oversteekplaatsen geconcentreerd zijn. Beide veronderstellingen komen echter niet overeen met de feitelijke situatie aan de Stoeplaan: (a) de fietsvoorzieningen zijn niet voldoende veilig in te richten: in het voorstel wordt ervan uitgegaan dat vrijliggende fietspaden voldoende veilig zijn. Dit is echter alleen het geval als aan een aantal andere voorwaarden wordt voldaan. Allereerst wordt er in het voorstel geen aandacht besteed aan het essentiële verschil tussen vrijliggende fietspaden met eenrichtingsverkeer (met dus een fietspad aan weerszijden van de autorijbaan) en vrijliggende fietspaden met tweerich ngsverkeer, zoals het geval is aan de Stoeplaan. Fietspaden met tweerich ngsverkeer zijn “onveiliger” en dienen “met grote terughoudendheid te worden toegepast”, met name omdat er bij tweerichtingsverkeer een aanzienlijk groter risico is op frontale botsingen, waaronder frontale botsingen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. De richtlijnen schrijven voor dat in dergelijke gevallen een maximum snelheid van 30km/u dient te gelden. Daarnaast is het ook op andere essen ële punten niet mogelijk om tot een veilige fietsinfrastructuur te komen conform de geldende richtlijnen (zie Bijlage 4): - het fietspad is te smal: het fietspad is 2,4 meter breed en voldoet daarmee niet aan de minimum breedte van 2,5-3,0 meter. In de praktijk is het onmogelijk om bijvoorbeeld naast kinderen te fietsen met tegemoet komende fietsers; - de tussenberm is te smal: de tussenberm is op het grootste deel van Stoeplaan minder dan 1 meter breed, terwijl dit volgens de richtlijnen minimaal 2 tot 5 meter dient te zijn. Er is dus geen enkele ‘bufferzone’ als auto’s van de autorijbaan afraken rich ng het fietspad en het zorgt ook voor gevaarlijke situa es met afslaand verkeer (grote ‘dode hoek’); - geen obstakelvrije berm van 0,5 meter aan weerszijden van het fietspad: er is geen enkele uitwijkmogelijkheid voor fietsers in het geval van (poten ële) aanrijdingen met frontaal tegemoet komende fietsers of auto’s; - de oversteekpunten bij zijwegen zijn niet voldoende veilig in te richten door zichtbelemmeringen en gebrek aan ruimte: auto’s vanuit de zijwegen moeten dwars over het fietspad staan alvorens veilig te kunnen invoegen op de Stoeplaan. Dit leidt		

	dagelijks tot allerlei onveilige situaties voor met name fietsers die soms auto's proberen te ontwijken door (tegen het verkeer in) een stukje over de autorijbaan te fietsen. Bovendien telt de Stoeplaan maar liefst 9 zijwegen, waardoor dit risico zeer relevant is aan de Stoeplaan. (b) de oversteekplaatsen op de Stoeplaan zijn niet geconcentreerd: er zijn in totaal minimaal 10 oversteekplaatsen op de Stoeplaan (zie Bijlage 5). Met een totale lengte van ca. 950 meter, komt dat neer op meer dan 1 oversteekplaats per 100 meter. Bovendien zijn de meeste van die oversteekplaatsen onoverzichtelijk, niet voorzien van een middengeleider en derhalve onveilig, zeker op drukke momenten. De aannames in het voorstel van de gemeente t.a.v. de veiligheid van de fietsinfrastructuur en de oversteekbaarheid gaan dus niet op en alleen al om die reden dient de Stoeplaan als 30km/u weg te worden aangemerkt. Er is echter nog een andere belangrijke reden die er op zichzelf ook al toe leidt dat de Stoeplaan als 30km/u weg dient te worden gecategoriseerd. Volgens de geldende richtlijnen moet de gemeente namelijk niet alleen aan veiligheid toetsen, maar ook altijd aan aspecten omtrent leefbaarheid en de aanwezigheid van bijvoorbeeld scholen (zie Bijlage 6). Dit is om niet nader toegelichte redenen niet gedaan in het voorstel van de gemeente. Had de gemeente dit wel gedaan, dan was de conclusie overduidelijk geweest dat de Stoeplaan ook om die reden alleen maar als 30km/u kan worden aangemerkt, gelet op (i) de functie als centrale verbindingsweg tussen drie woonwijken en (ii) de aanwezigheid van twee basisscholen en vele andere kind- en sportvoorzieningen in de directe omgeving, alsmede twee grote appartementencomplexen direct aan de Stoeplaan. Het afwaarderen van de Stoeplaan naar 30km/u heeft een verwaarloosbare invloed op de dienstregeling van het OV dat over de Stoeplaan rijdt (ca. 30 seconden extra reistijd op een totale trajectduur van ca. 35-40 minuten). De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven dat de werkelijke aanrijtijden ook met 30km/u gewoon gehaald kunnen worden, zeker als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan (bijvoorbeeld prioriteit bij verkeerslichten). Tot slot, het is een gemiste kans dat het tegengaan van het alsmaar toenemende sluipverkeer dat gebruik maakt van de Wassenaarse wegen op geen enkele wijze wordt meegewogen in het voorstel van de gemeente. Zeker gelet op het feit dat de gemeente zelf tijdens het debat over het voorstel in november 2023 heeft aangegeven dat het afwaarderen van wegen naar 30km/u kan bijdragen aan het terugdringen van het sluipverkeer. Sluipverkeer zorgt voor veel (geluids)overlast en vergroot de toch al verkeersonveilige situatie aan de Stoeplaan. Ook aan de zuidkant van Wassenaar komt op momenten dat bijvoorbeeld de A44/N44 vaststaat zeer veel sluipverkeer ons dorp binnen. Conclusie Op basis van de nieuwe regelgeving kan de Stoeplaan alleen maar als een 30km/u weg worden gecategoriseerd (GOW30 in verkeersjargon), zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid als vanuit het oogpunt van leefbaarheid/schoolomgeving. Wij verzoeken de gemeente dan ook om het ontwerpwegencategoriseringsplan op dit punt aan te passen en zo snel mogelijk deze onveilige weg af te waarderen naar 30km/u zodat iedereen, en in het bijzonder de vele (fietsende) kinderen, snel weer veilig van deze belangrijke verbindingsweg gebruik kunnen gaan maken.		

Bijlage 1

Selectie van relevante regelgeving en verkeersrichtlijnen

Het CROW is een onafhankelijk kennisplatform, waarop het ontwerp-wegencategoriseringsplan ook grotendeels is gebaseerd. Hieronder volgen enkele passages uit het door het CROW gepubliceerde Afwegingskader 30km/u die van toepassing zijn op de situatie aan de Stoeplaan.

Passage 1:

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan

Voor de verkeersveiligheid gaat het afwegingskader ervan uit dat er overal een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h. Dat wil niet zeggen dat de functie van de weg verandert – het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar wel dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

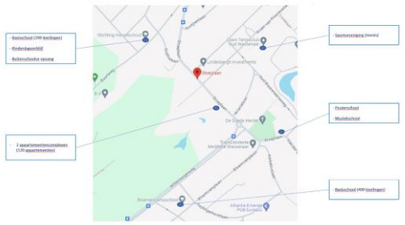
Passage 2:

Onderzoek naar 200 bestaande 'grijze wegen' laat zien dat de ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h significant minder ernstig zijn: 21% van de ongevallen op een 30 km/h-weg is ernstig, tegen 30% bij 50 km/h [10].

Bron: https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8ec1e2a1-1d52-4239-b5e5-bbac1b0020e0/pdf

Bijlage 2

Overzichtskaart voornaamste voorzieningen Stoeplaan



Bijlage 3

Voorbeelden van recente ongevallen Stoeplaan (geen volledig overzicht)

Voorbeeld 1:

(Foto's: Regio15)

Auto tegen boom in Wassenaar

Wassenaar, 8 november 2023 om 11:44 uur door de redactie

Bij een aanrijding op de Stoeplaan in Wassenaar, ter hoogte van de Schouweweg, is dinsdagavond een auto zwaar beschadigd geraakt. De bestuurder reed even na 22.00 uur tegen een boom. Bij het ongeluk waren geen andere voertuigen betrokken.

Bron: https://nieuwsblad.nl/2023/11/08/auto-tegen-boom-in-wassenaar/

Voorbeeld 2:

Bedrijfsbus botst tegen boom en pilaar

Donderdag 19 april 2018 14:53

Wassenaar - De bestuurder van een bedrijfsbus verloor vanmiddag op de Stoeplaan tijdens de rit de macht over het stuur.

Hij kwam met zijn voertuig eerst tegen een boom aan de rechterkant van de weg, gaf vervolgens een ruk aan het stuur en botste daarna aan de linkerkant tegen een pilaar. Hij die rit van een aanrijding.

https://regio15.nl/vivaus/ongevallen/35405/ongeval-letsel-stoeplaan-wassenaar-bedrijfsbus/

Bijlage 4

Selectie van inrichtingsvereisten

Passage 1

Allereerst is van belang de volgende tabel uit de publicatie "(i)definitie van 'voldoende veilige' weg- en fietsinfrastructuur" van het Kennisnetwerk SPV, netgeen een samenwerking is van CROW en SWOV in opdracht van het Ministerie van IenW:

1.2 Conflicten tussen verkeersdeelnemers en veilige snelheden

Zoeken op basis van botsproeven tussen voertuigenen en motorrowtuigen als op basis van inschien die zijn ontwikkeld in de Zweedse 'Vision Zero' (Tingvall & Haworth, 1999), zijn de volgende veilige snelheden bepaald:

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/uur)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermde verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke doorsnijconflicten tussen auto's	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Tabel 1.2 Veilige snelheden voor enkele conflictsituaties (bron: Wegman & Aarts, 2005).

Bron: https://www.kennisnetwerkspv.nl/Downloads/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/Achtergronddocument-SPI-weg-en-fietsinfra.aspx

Passage 2

Ook is van belang voor een veilige inrichting van (vrijliggende) fietspaden langs een (voorrangs)autoriijbaan publicatie 196 van het CROW Fietsberaad. Daarin wordt o.a. het volgende gesteld dat van belang is voor de Stoeplaan:

Ongevallen met fietsers die op en langs een voorrangsweg fietsen

Uit veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden op 2,00 tot 5,00 meter van de rijbaan. Aanbevolen wordt verder om in zijstraten een drempel of uitritconstructie toe te passen, aangezien dit leidt tot een lager risico voor fietsers.
Tweerichtingsfietspaden zijn onveiliger den eenrichtingspaden. Dit vraagt om grote terughoudendheid bij de toepassing van dit soort paden. Kiest men voor een tweerichtingspad, dan is het van belang om de overstekvoorzieningen bij zijwegen zo veilig mogelijk in te richten, onder meer met snelheidsremmers, het wegnemen van zichtbelemmeringen en toepassing van de juiste bebording en markering.

Aanbevelingen

Uit veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden op 2,00 tot 5,00 meter van de voorrangsweg (gemeten van zijkant rijbaan tot zijkant fietspad). Dit draagt ook bij aan het voorkomen van dodehoekongevallen (zie hoofdstuk 4).

Bron: https://www.fietsberaad.nl/getmedia/ae0a2d57-e132-4d61-b2b8-0d9f9d718661/Fietsberaad-publicatie-196-Grip-op-fietsongevallen-mentoraat-werkplaats.pdf?ext=.pdf

Passage 3:

Tot slot is van belang de volgende tabel uit een publicatie van wederom Kennisnetwerk SPV met technische voorschriften t.a.v. fietspaden, die gebaseerd zijn op CROW richtlijnen (de 4e kolom is van toepassing op de Stoeplaan):

Omschrijving	Solitair fietspad (V3)	Solitair fiets-/brommerpad (V4)	Vrijliggend fietspad (V6)	Vrijliggend fiets-/brommerpad (V7b)
Geen scheiding	Geen aanduiding van de breedte van het fietspad: - verwachting dat hoofdzakelijk fietsers gebruik zullen maken van de voorziening - bestemmeling mitten onverwachts	Geen aanduiding van de breedte van het fietspad: - verwachting dat hoofdzakelijk fietsers gebruik zullen maken van de voorziening - bestemmeling Solitair fietspad mit of zonder bromfietsverkeer mitten onverwachts	Geen aanduiding van de breedte van het fietspad: - verwachting dat hoofdzakelijk fietsers gebruik zullen maken van de voorziening - bestemmeling - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer mitten onverwachts	Geen aanduiding van de breedte van het fietspad: - verwachting dat hoofdzakelijk fietsers gebruik zullen maken van de voorziening - bestemmeling - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer - op dik zelfstandig fiets- en bromfietspad mit of zonder bromfietsverkeer mitten onverwachts
Voldoende breedte van verkeerslichtjes, incl. verkeerslichtjes bermstrook (zie CROW, V2, V5, V8, V9)	Tijdsaanduiningen in twee richtingen (Bebouwd kom) minimum breedte: Bi: 1,80 m Bo: 1,80 m Ri: 2,00 m Ro: 2,00 m Ri: 2,00 m Ro: 2,00 m Ri: 2,00 m Ro: 2,00

	 Bevoegd om naar de notaris van de Vereniging Eigenaars van de Appartementen aan de Oostzeestraat te Scheveningen, gevestigd te Den Haag, ten overstaan van mr. [illegible], notaris te Den Haag, te verschijnen, om de volmacht van de Vereniging Eigenaars van de Appartementen aan de Oostzeestraat te Scheveningen, gevestigd te Den Haag, ten overstaan van mr. [illegible], notaris te Den Haag, te verlenen aan de heer [illegible]