

RAPPORT

Wegencategorisering gemeente Wassenaar 2025

Klant: Gemeente Wassenaar

Referentie: BI4665-RP-0001

Status: Definitief/0001

Datum: 30 oktober 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Mijnbouwstraat 120
2628 RX Delft
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 90 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document: Wegencategorisering gemeente Wassenaar 2025
Ondertitel:
Referentie: BI4665-RP-0001
Uw kenmerk: [Click or tap here to enter text.](#)
Status: Definitief/0001
Datum: 30 oktober 2025
Projectnaam: Wegencategoriseringsplan Wassenaar
Projectnummer: BI4665
Auteur(s): Haskoning

Opgesteld door: Haskoning

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie: Projectgerelateerd

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

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

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doelstelling wegencategoriseringsplan	2
1.3	Proces en participatie	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Verkeersplan Wassenaar (2016)	4
3	Theoretisch kader wegencategoriseringsplan	2
3.1	Wegen binnen de bebouwde kom	2
3.2	Wegen buiten de bebouwde kom	5
4	Functie wegen in Wassenaar	9
4.1	Netwerk fietsverkeer	9
4.2	Netwerk vrachtverkeer	10
4.3	Netwerk openbaar vervoer 2023	11
4.4	Netwerk hoofdroutes hulpdiensten	12
5	Wegencategoriseringsplan Wassenaar 2025	13
5.1	Veiligheid	14
5.2	Leefbaarheid	16
5.3	Bereikbaarheid	17
5.4	Resultaat	18
6	Reactie stakeholders	21
6.1	MRDH	21
6.2	Q-buzz	22
6.3	EBS	22
6.4	Veiligheidsregio Haaglanden	22
6.5	Fietzersbond	23
7	Definitief voorstel wegencategorisering	24
7.1	Wijzigingen als gevolg van zienswijzen	24
7.2	Niet verwerkte zienswijzen	24
7.3	Definitief voorstel wegencategoriseringsplan	25
	Bijlage 1 ontvangen zienswijzen	28

1 Inleiding

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

1.1 Aanleiding

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

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

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

1.2 Doelstelling wegencategoriseringsplan

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

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

1.3 Proces en participatie

Gedurende het opstellen van het wegencategoriseringsplan is uitgebreid geparticipeerd en afstemming geweest met de gemeenteraad van Wassenaar. In december 2023 is het concept wegencategoriseringsplan door de raad vrijgegeven voor inspraak en een motie aangenomen om via een Burgerberaad Verkeer met een afvaardiging van de inwoners in gesprek te gaan over de wegencategorisering. In mei 2025 is de periode van Burgerberaad Verkeer, indienen zienswijze en beantwoording afgerond middels een raadsbesluit over de rapportage van het Burgerberaad Verkeer. Deze aanvullende informatie en de meeste recente inzichten rondom wegcategorisering vanuit de landelijke richtlijnen is als aanvullende informatie meegenomen bij het opstellen van het wegencategoriseringsplan Wassenaar 2025.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige wegcategorisering van Wassenaar beschreven en toegelicht voor welke wegen in Wassenaar de wegcategorisering beoordeeld gaat worden. In hoofdstuk 3 is het theoretisch kader van het wegcategoriseringsplan beschreven. In hoofdstuk 4 is voor de verschillende vervoerswijzen aangegeven welke functie de wegen in Wassenaar hebben in het netwerk. Vervolgens is in hoofdstuk 5 het nieuwe wegcategoriseringsplan voor Wassenaar uitgewerkt. In hoofdstuk 6 zijn de reacties van de stakeholders opgenomen. In hoofdstuk 7 is het definitieve voorstel voor het wegcategoriseringsplan uitgewerkt.

2 Verkeersplan Wassenaar (2016)

In het verkeersplan 2016 is de huidige wegcategorisering van Wassenaar vastgelegd, zie figuur 2-1. Hierbij is voor de wegen in Wassenaar aangegeven wat de functie is. Op deze kaart zijn 5 wegfuncties benoemd en weergegeven. De wegen die niet specifiek op de kaart zijn aangegeven, zijn de erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Alle wegen die binnen de bebouwde kom van Wassenaar zijn gelegen en niet ingekleurd, zijn in het plan aangewezen als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom 30 km/u. Op dit moment is 88% van de wegen in Wassenaar een maximumsnelheid van 30 km/u of lager.

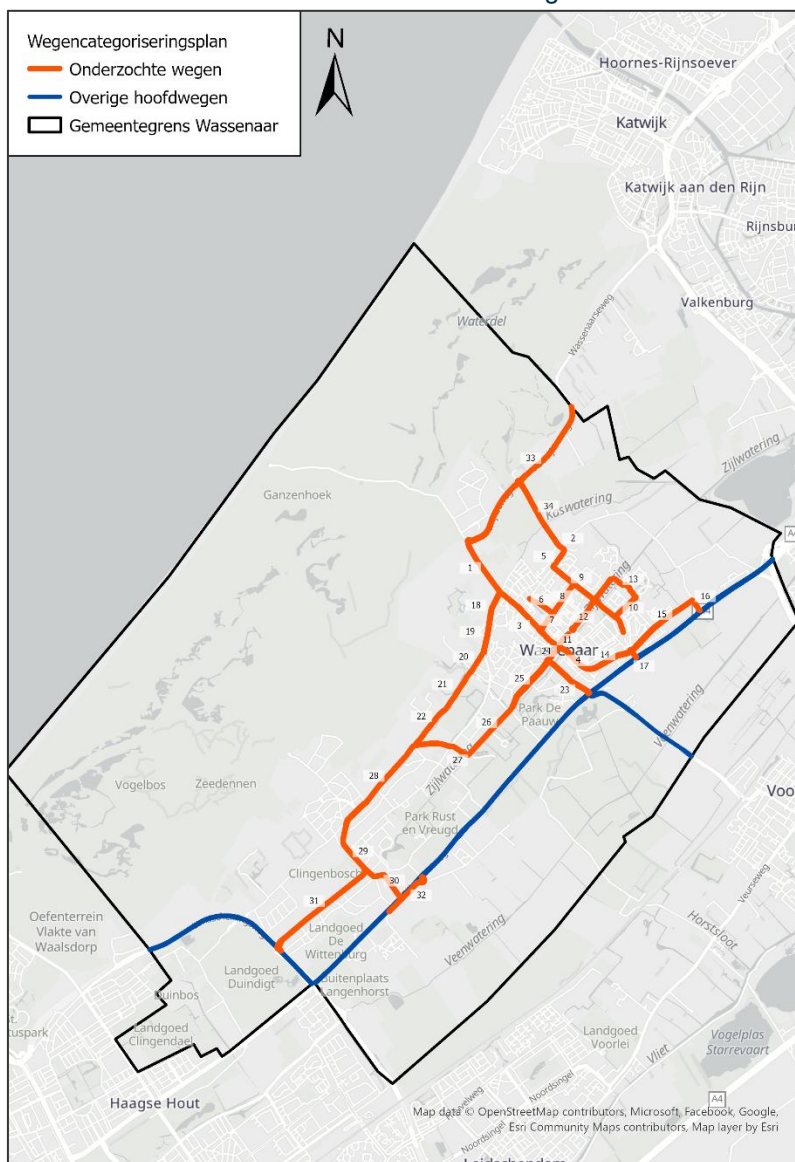


Figuur 2-1: Wegcategorisering conform Verkeersplan 2016.

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

In dit wegcategoriseringsplan worden de volgende wegen opnieuw beoordeeld:

- | | | |
|---|---|-----------------------------------|
| 1. Katwijkseweg | 13. Bellesteynlaan | 25. Prinsenweg |
| 2. Kokshoornlaan | 14. Deijlerweg (west) | 26. Backershagenlaan |
| 3. Van Zuylen van Nijveltstraat (noord) | 15. Deijlerweg (oost) | 27. Papegaaienlaan |
| 4. Van Zuylen van Nijveltstraat (zuid) | 16. Ammonslaantje | 28. Groot Haesebroekseweg |
| 5. Oostdorperweg (deels) | 17. Rozenweg | 29. Stoeplaan |
| 6. Hofcampweg (deels) | 18. Storm van 's-Gravesandeweg (noord) | 30. Van der Oudermeulenlaan |
| 7. Johan de Wittstraat | 19. Storm van 's-Gravesandeweg (midden) | 31. Wittenburgerweg |
| 8. Starrenburglaan | 20. Jagerslaan (noord) | 32. Raaphorstlaan/Rijksstraatweg |
| 9. Van Cranenburghlaan | 21. Jagerslaan (midden) | 33. Katwijkseweg (N441) |
| 10. Ter Weerlaan | 22. Jagerslaan (zuid) | 34. Kokshoornlaan (buiten de kom) |
| 11. Wiegmanweg | 23. Lange Kerkdam | |
| 12. Van Duivenvoordelaan | 24. Van Oldenbarneveltweg | |



Figuur 2-2: alle wegen die opnieuw zijn bekeken in het kader van het wegcategoriseringsplan 2025

3 Theoretisch kader wegcategoriseringsplan

In dit hoofdstuk zijn de kaders beschreven die zijn meegenomen bij het opstellen van het wegcategoriseringsplan. Het belangrijkste kader zijn de inrichtingseisen voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom uit Duurzaam Veilig. Door aan te sluiten bij deze inrichtingseisen ontstaat een herkenbaar wegbeeld voor de weggebruiker, waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Door te voldoen aan de inrichtingseisen komen vorm, functie en gebruik zoveel als mogelijk met elkaar in overeenstemming.

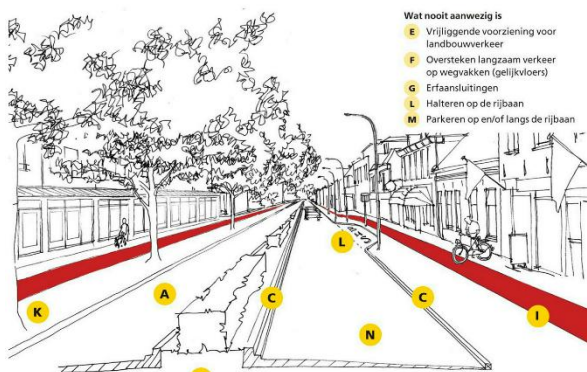
De inrichtingsprofielen van het CROW zijn opgesteld om te ondersteunen bij het ontwerpen van eenduidig ingerichte wegen in Nederland. Dit versterkt de herkenbaarheid van wegen voor de weggebruikers en komt daarmee de verkeersveiligheid ten goede. Binnen de inrichtingsprofielen van het CROW wordt onderscheid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

3.1 Wegen binnen de bebouwde kom

3.1.1 Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (ideale inrichting)

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

- Een gebiedsontsluitingsweg heeft primair een verkeersfunctie. De weg kan als hoofdroute gebruikt worden voor vrachtverkeer, doorgaand verkeer, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten;
- In een ideale inrichting zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen. Langzaam verkeer kan de rijbaan oversteken bij kruispunten en/of oversteekplaatsen;
- De rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is 7 meter breed (3,5 meter per rijrichting). De rijrichtingen worden gescheiden door een niet-overrijdbare strook die minimaal 1,5 meter breed is;
- De kruispunten zijn gelijkvloers met voorrangs- en snelheidsbeperkende maatregelen. Het aantal erfaansluitingen is beperkt;
- Er wordt niet geparkeerd langs de rijbaan;
- In principe zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen op de weg. Indien er toch snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk worden geacht, is het bij busroutes wenselijk deze geschikt te maken voor busverkeer zonder grote hinder wat betreft comfort;
- De verharding is in asfalt, streetprint of beton.

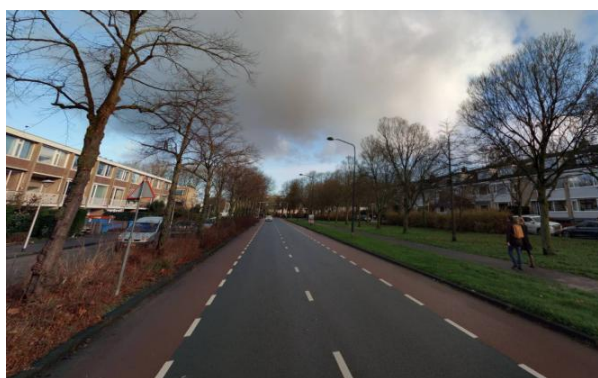
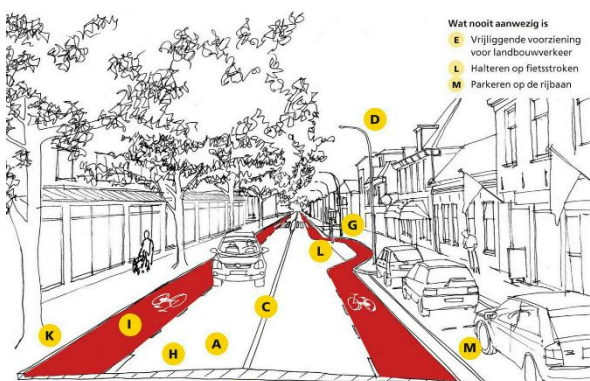


Figuur 3-1: Links: profiel gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (ideale inrichting, CROW-publicatie 315), rechts voorbeeld Deijlerweg.

3.1.2 Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (minimale inrichting)

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

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

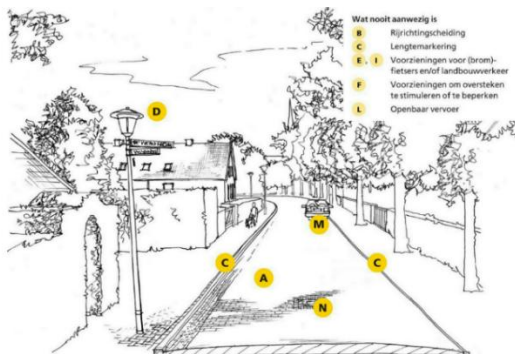


Figuur 3-2: Links profiel gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (minimale inrichting, CROW publicatie 315), rechts voorbeeld Van Duivenvoordelaan.

3.1.3 Erftoegangsweg 30 km/uur (ideale inrichting)

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

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

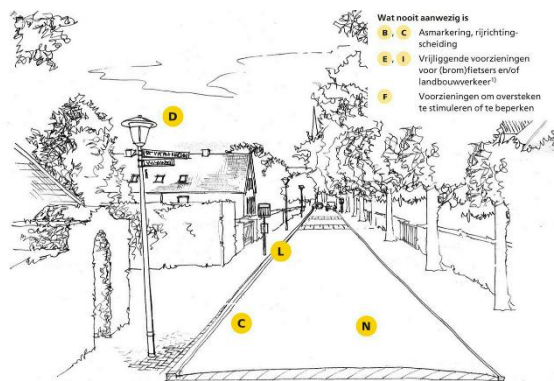


Figuur 3-3: Links profiel erftoegangsweg 30 km/uur (ideale inrichting, CROW-publicatie 315), rechts voorbeeld Kerkstraat.

3.1.4 Erftoegangsweg 30 km/uur (minimale inrichting)

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

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



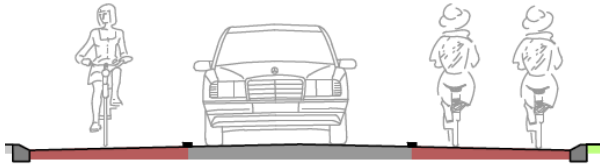
Figuur 3-4: Links profiel erftoegangsweg 30 km/uur (minimale inrichting, CROW-publicatie 315), rechts voorbeeld Slingerweg.

3.1.5 Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur

Naar aanleiding van de motie in de Tweede Kamer is de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30) ontwikkeld. De definitieve richtlijnen voor de vormgeving van de GOW30 zijn nog niet vastgesteld. Wel is een Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30¹ opgesteld waarin de belangrijkste kenmerken voor een GOW30 zijn opgenomen. Dit betreft de volgende kenmerken:

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

¹ Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW mei 2023



Figuur 3-5: Links mogelijk profiel gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, rechts voorbeeld Wittevrouwensingel (Utrecht) met fietsstroken in asfalt en rijbaan in klinkers.

3.2 Wegen buiten de bebouwde kom

3.2.1 Gebiedsontsluitingsweg (ideale inrichting)

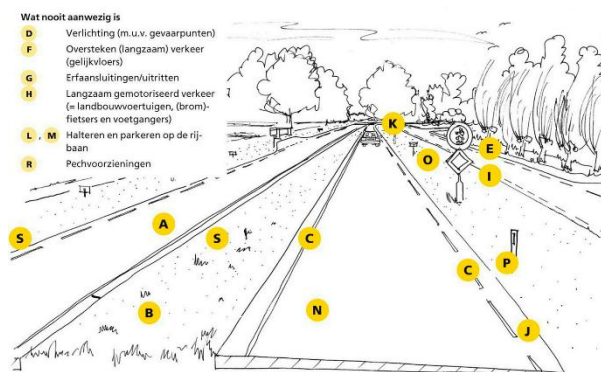
Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) kent twee wegtypen:

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

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

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

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



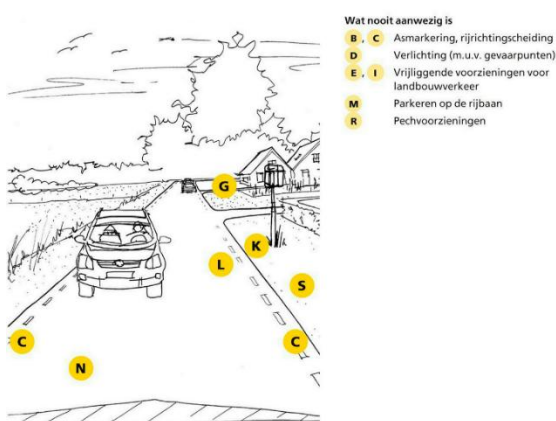
Figuur 3-6. Inrichting gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (CROW-publicatie 315). Rechts: Kokshoornlaan.

3.2.2 Erftoegangswegen

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

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

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



Figuur 3-7. Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW-1/60 km/u-zone, CROW-publicatie 315) met hogere verkeersintensiteit

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

- De ETW buiten de bebouwde kom heeft als functie uitwisselen. Deze wegen liggen in het landelijk gebied en polders. Veelal zijn het historische wegen op dijken, langs landerijen en bossen en worden ze opgenomen in een 60km/u-zone;

- Landbouwverkeer, (brom)fietsers en voetgangers zijn op de rijbaan toegestaan. Er zijn er geen vrijliggende voorzieningen voor (brom)fiets- en/of landbouwverkeer. Mocht er reeds een vrijliggend fietspad aanwezig zijn, dan dient er extra aandacht worden geschonken aan de snelheid;
- Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Indien noodzakelijk, worden voorzieningen aangebracht;
- De rijbaan is tussen de 2,5 en 6 meter breed en de rijrichtingen worden niet gescheiden van elkaar.
- De kruispunten zijn gelijkwaardig met eventuele snelheidsbeperkende of attentie verhogende maatregelen. Erfaansluitingen zijn toegestaan;
- Voor de verharding is niet voorgeschreven.



Figuur 3-8. Ideale inrichting erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW-2/60 km/u-zone, CROW publicatie 315), Rechts: Oostdorpeweg.

3.2.3 Gebiedsontsluitingsweg 60 km/uur

Vergelijkbaar met de GOW30 is ook buiten de bebouwde kom sprake van een ontwikkeling van een nieuwe wegcategorie voor bestaande wegen. Buiten de bebouwde kom hebben gebiedsontsluitingswegen standaard een maximumsnelheid van 80 km/uur. In de praktijk zijn er ook gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur, terwijl dit niet overeen komt met de CROW-richtlijnen. Omdat een lagere snelheid de verkeersveiligheid vergroot en overheden de kans te geven een GOW in te kunnen richten met een maximumsnelheid van 60 km/u wordt op dit moment gewerkt aan een afwegingskader GOW60. Hiermee kan worden bepaald wanneer een gebiedsontsluitingsweg een maximumsnelheid krijgt van 80 km/uur of 60 km/uur. Evenals bij de GOW30 geldt deze wegcategorie alleen voor bestaande wegen en niet voor nieuw aan te leggen wegen. Op de volgende pagina is het afweegschema zichtbaar. Zodra ook de voorlopige handreiking inrichtingskenmerken definitief beschikbaar is, kan een inrichtingsvoorstel voor een GOW60 worden uitgewerkt.



Figuur 3-9: Afweegschema GOW60

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

4.1 Netwerk fietsverkeer

Daarom wordt het fietsnetwerk opgenomen in het wegencategoriseringsplan, zodat bij het (her)inrichten van wegen specifieke aandacht is voor fietsvoorzieningen. Immers kan met een goede inrichting van de fietsroute, de verkeersveiligheid voor fietsers worden verbeterd.

Fietsnetwerk

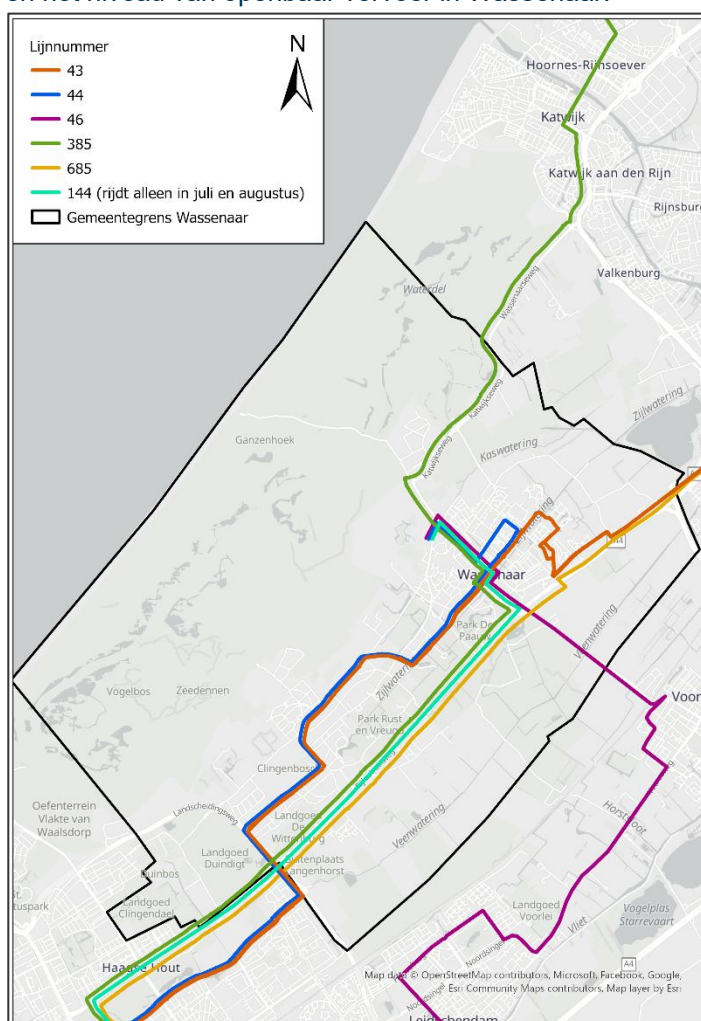
- Utilitaire (plusnet) fietsroute
- Utilitaire fietsroute
- Gemeentelijke fietsroute
- Recreatieve fietsroute
- Gemeentegrens Wassenaar

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Inc. and affiliates, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

Figuur 4-1: Fietsnetwerk Wassenaar.

4.3 Netwerk openbaar vervoer 2023

De MRDH is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de concessie Haaglanden Streek in de gemeente Wassenaar. De concessiehouder (op dit moment EBS) exploiteert vervolgens diverse lijndiensten door Wassenaar heen waar inwoners gebruik van kunnen maken. Binnen Wassenaar zijn eveneens buslijnen van de Provincie Zuid-Holland (concessiehouder momenteel Qbuzz) aanwezig. Op basis van het programma van eisen van de MRDH en Provincie Zuid-Holland (in overleg met gemeenten) en vraag en aanbod binnen de gemeente worden de verschillende lijndiensten gereden. De gemeente voorziet hierin door de aanleg van bushaltes in overleg met de vervoerder en stelt de wegen beschikbaar voor de lijndiensten. Een bus mag in principe op alle wegen van Wassenaar rijden (tenzij door middel van een verkeersbord een verbod geldt) waardoor geen specifiek netwerk voor het busverkeer vastgesteld kan worden. Wel is openbaar vervoer gebaat bij een goede doorstroming en comfortabele weginrichting. Dit is vaak het geval op gebiedsontsluitingswegen 50km/h. De meeste lijndiensten maken daardoor vaak gebruik van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit is in Wassenaar veelal ook het geval. In de onderstaande kaart zijn de huidige OV-routes van de buslijnen in Wassenaar weergegeven. De bussen rijden met name over huidige gebiedsontsluitingswegen en verbinden Wassenaar met Den Haag, Voorschoten/ Leiden en Katwijk. De huidige ov-dienstregeling is gebaseerd op de doorstroming op de huidige wegen en maximum geldende snelheden. Een aanpassing hiervan als gevolg van een nieuwe wegcatégorisering kan daarmee invloed hebben op de dienstregeling en het niveau van openbaar vervoer in Wassenaar.



Figuur 4-3: Openbaar vervoer netwerk Wassenaar (routes lijnen 2022).

4.4 Netwerk hoofdroutes hulpdiensten

Bij calamiteiten moeten hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) snel ter plaatse kunnen zijn om zorg te kunnen verlenen. Wettelijk is vastgelegd dat in geval van prioriteit 1 de maximumsnelheid met 40 km/u overschreden mag worden. Tijdens dit soort ritten wordt vaak geprobeerd zo lang mogelijk over de wegen met de hoogste snelheid te rijden.

Binnen de bebouwde kom van Wassenaar is sprake van een vestiging van de politie en de brandweer. Ambulancediensten worden vanuit Leidschendam of Leiden bediend en maakt gebruik van andere routes dan de politie en brandweer. Voor alle hulpdiensten geldt dat een snelle en betrouwbare aanrijroute van cruciaal belang is. Dit is tevens vastgelegd via de wettelijke normtijden. Daarnaast werkt de veiligheidsroute op dit moment aan een regionale hoofdroutekaart waarin de belangrijkste aanrijroutes voor de regio worden vastgelegd.

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

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



Voor de hulpdiensten is het belangrijk dat ze op de hoofdroutes door kunnen rijden om binnen de wettelijke aanrijtijden op locatie te kunnen zijn. Om dat mogelijk te maken is het belangrijk dat er voldoende mogelijkheden zijn om ander verkeer te passeren en dat snelheidsremmende maatregelen geen impact hebben op (zware) voertuigen. De hoofdroutes in figuur 14 betreffen allemaal wegen waar op dit moment een maximumsnelheid geldt van 50 km/u.

Voor alle hulpdiensten geldt dat het belangrijk is dat zij gebruik kunnen maken van de hoofdroutes om binnen de wettelijke aanrijtijden ter plaatse te kunnen zijn. Deze aanrijtijden worden nu over het algemeen gehaald in Wassenaar.

Figuur 4-4: Hoofdroutes hulpdiensten in Wassenaar.

5 Wegencategoriseringsplan Wassenaar 2025

Het Verkeersplan Wassenaar 2016 vormt de basis voor het nieuwe wegencategoriseringsplan waarbij de inrichtingseisen vanuit duurzaam veilig en de netwerken voor fiets, vracht-, OV en hulpdiensten ook als input zijn meegenomen. Op basis van deze informatie zijn 33 wegvakken binnen Wassenaar opnieuw bekeken en opgenomen in het wegencategoriseringsplan. Dit betreft de wegen die als wegcategorie op dit moment gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg hebben.

De wegvakken zijn allemaal beoordeeld op drie aspecten: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Veiligheid vormt de basis voor de wegencategorisering. Alle wegen in Wassenaar moeten voldoen aan de richtlijnen die passen bij de wegcategorie. Door de wegen veilig in te richten wordt de verkeersveiligheid vergroot voor alle verkeersdeelnemer. Een veilige inrichting conform de richtlijnen is daarmee een randvoorwaarde.

Leefbaarheid speelt een belangrijke rol voor de gezondheid, veiligheid en het welzijn van de bewoners van Wassenaar. Daar waar ontmoeten en verblijven voorop staat, is doorgaand verkeer ongewenst en moet de weg benadrukken dat een weggebruiker zich bevindt in een omgeving waar leefbaarheid van belang is. Naast leefbaarheid is ook bereikbaarheid belangrijk. Wassenaar moet bereikbaar moet blijven voor al haar inwoners, bezoekers van buitenaf en andere belangrijke weggebruikers zoals OV en hulpdiensten. Verkeer uit de woonwijken moet snel en makkelijk naar het hoger liggend wegennet kunnen komen zo via ontsluitende wegen op het hoofdwegennet te rijden, andersom moet verkeer van buitenaf ook zoveel mogelijk gebruik maken van de wegen die hiervoor bedoeld zijn.

Op al deze drie aspecten zijn de wegvakken beoordeeld om vervolgens te komen tot een wegencategorisering. Dit kan resulteren in behoud van de huidige wegcategorie of een nieuwe wegcategorie.

Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid
Voldoet de huidige weginrichting aan de CROW-richtlijnen van de huidige functie?	Is er een hoge concentratie leefbaarheid rondom de weg?	Heeft de weg een ontsluitende functie?

Van de 28 wegen zijn 3 wegen voor de beoordeling in meerdere delen opgeknipt waardoor 33 wegvakken ontstaan. Belangrijkste reden hiervoor is dat duidelijk onderscheid is in het gebruik en uitstraling van deze wegen. Het betreft de Van Zuylen van Nijeveltstraat, Deijlerweg, Storm van 's Gravensandeweg en de Jagerslaan.

5.1 Veiligheid

Om het criteria veiligheid te beoordelen, is de inrichting van het wegvak getoetst aan de CROW-richtlijnen van de huidige wegcategorie. De gebiedsontsluitingswegen zijn getoetst aan de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur. Een weg die voldoet aan de inrichtingskenmerken voor een *GOW 50 ideale inrichting* wordt als veilig beoordeeld. Als niet wordt voldaan of de inrichting als minimaal kan worden gezien is vanuit veiligheid een toets op de juiste wegcategorisering noodzakelijk.

De wijkontsluitingswegen voldoen niet aan de richtlijnen omdat deze categorie/functie niet bestaat volgens de CROW-richtlijnen. Deze wegvakken dienen sowieso een nieuwe wegcategorisering te krijgen. Om te bepalen welke wegcategorie het meest passend is bij de huidige inrichting, zijn deze ook getoetst aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50.

Voor de alle wegen is gekeken naar 4 inrichtingskenmerken

- Wegbreedte, past dit bij een GOW50 ideaal of bij een GOW50 minimaal
- Fietsvoorzieningen, waar bevinden de fietsers zich binnen het huidige profiel;
- Parkeren, is sprake van parkeervoorzieningen en zo ja welk type;
- Oversteekbaarheid en de aanwezigheid van een middengeleider. Kan langzaam verkeer veilig en op een specifieke locatie veilig oversteken.

Tabel 5-1 Veiligheid: toets op de CROW-richtlijnen

Straat	Huidig wegtype	Inrichtingskenmerken				Resultaat
		Wegbreedte	Fietsvoorzieningen	Parkeer voorzieningen	Oversteken	
1 Katwijkseweg	GOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
2 Kokshornlaan	GOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
3 Van Zuylen van Nijeveltstraat (noord)	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
4 Van Zuylen van Nijeveltstraat (zuid)	GOW	Ideaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
5 Oostdorperweg (deels)	WOW	Minimaal	Fietssuggestiestroken	langsparkeren, 2 zijdig	overal	Voldoet niet
6 Hofcampweg (deels)	WOW	Minimaal	Fiets op rijbaan	langsparkeren, 2 zijdig	overal	Voldoet niet
7 Johan de Wittstraat	WOW	Minimaal	Fietsstroken	langsparkeren, 2 zijdig	alleen op grote kruispunten; de rest overal	Voldoet niet
8 Starrenburglaan	WOW	Minimaal	Fietsstroken	langsparkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
9 Van Cranenburchlaan	WOW	Minimaal	Fietssuggestiestrook & fietspad	langsparkeren, 1 zijdig & gestoken parkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
10 Ter Weerlaan	WOW	Minimaal	Fiets op rijbaan	langsparkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
11 Wiegmanweg	WOW	Minimaal	Fietssuggestiestroken	langsparkeren, 1 zijdig & gestoken parkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet

Projectgerelateerd

12	Van Duivenvoordelaan	WOW	Minimaal	Fietsstroken	langsparkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
13	Bellesteynlaan	WOW	Minimaal	Fiets op rijbaan	langsparkeren, 1 zijdig & haaksparkeren, 1 zijdig	overall	Voldoet niet
14	Deijlerweg (west)	WOW	Ideaal	Aanliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
15	Deijlerweg (oost)	WOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet niet
16	Ammonslaantje	WOW	Minimaal	Vrijliggende	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet niet
17	Rozenweg	WOW	Minimaal	Aanliggend	langsparkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
18	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
19	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	overall	Voldoet niet
20	Jagerslaan (noord)	WOW	Te smal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	overall	Voldoet niet
21	Jagerslaan (midden)	WOW	Te smal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet niet
22	Jagerslaan (zuid)	WOW	Te smal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet niet
23	Lange Kerkdam	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
24	Van Oldenbarneveltweg	GOW	Ideaal	Fiets op parallelweg	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
25	Prinsenweg	GOW	Ideaal	Fietsstroken	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet niet
26	Backershagenlaan	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 2 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
27	Papegaaienlaan	GOW	Minimaal	Vrijliggend	langsparkeren, 1 zijdig	geconcentreerd	Voldoet
28	Groot Haesebroekseweg	GOW	Minimaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
29	Stoeplaan	GOW	Minimaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
30	Van der Oudermeulenlaan	WOW	Minimaal	Fietssuggestiestroken	geen voorziening	overall	Voldoet niet
31	Wittenburgerweg	GOW	Ideaal	Fiets op parallelweg	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
32	Raaphorstlaan	WOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet niet
33	Katwijkseweg (N441)	GOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet
34	Kokshornlaan (buiten de kom)	GOW	Ideaal	Vrijliggend	geen voorziening	geconcentreerd	Voldoet

Vanuit aspect veiligheid voldoen 2 van de huidige GOW50 wegvakken niet aan de inrichtingseisen van het CROW en moeten 18 wegvakken met de functie Wijkontsluitingsweg opnieuw worden beoordeeld. Belangrijk punt hierbij is dat de huidige Jagerslaan qua breedte in combinatie met een vrijliggend fietspad binnen geen enkele wegcategorisering past vanwege een te smalle rijbaan. De overige 14 GOW50 wegvakken voldoen aan de inrichtingseisen GOW50 ideaal profiel.

5.2 Leefbaarheid

Om het criteria 'Leefbaarheid' te beoordelen, zijn de verblijfswaarden rondom de wegvakken onderzocht. Hiervoor is gekeken naar de aanwezigheid van woningen, winkels, scholen en andere maatschappelijke voorzieningen. In tabel 5-2 is aangegeven of er in de directe omgeving van een wegvak verblijfswaarden aanwezig zijn. Wanneer 1 van de verblijfswaarde aanwezig is in de directe omgeving van het wegvak, wordt de leefbaarheid als hoog bestempeld. Indien er geen enkele voorziening is, is het resultaat laag. In het geval dat wel sprake is van bebouwing maar op afstand is dit als beperkt aangewezen.

Tabel 5-2 Leefbaarheid: toets op verblijfswaarden

Straat		Wonen	Winkels	Voorzieningen	School- omgeving	Resultaat
1	Katwijkseweg	Nee	Nee	Nee	Nee	Laag
2	Kokshornlaan	Nee	Nee	Nee	Nee	Laag
3	Van Zuylen van Nijveltstraat (noord)	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
4	Van Zuylen van Nijveltstraat (zuid)	Ja	Nee	Nee	Ja	Hoog
5	Oostdorperweg (deels)	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
6	Hofcampweg (deels)	Ja	Ja	Gezondheids- centrum	nee	Hoog
7	Johan de Wittstraat	Ja	Ja	Gemeentehuis, brandweerkazerne	nee	Hoog
8	Starrenburglaan	Ja	Ja	Nee	Ja	Hoog
9	Van Cranenburchlaan	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
10	Ter Weerlaan	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
11	Wiegmanweg	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
12	Van Duivenvoordelaan	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
13	Bellesteynlaan	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
14	Deijlerweg (west)	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
15	Deijlerweg (oost)	Ja	Nee	Zorgcentrum	Ja	Hoog
16	Ammonslaantje	Nee	Nee	Recreatiegebied	Ja	Hoog
17	Rozenweg	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
18	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	Nee	Nee	Ja	Nee	Hoog
19	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
20	Jagerslaan (noord)	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
21	Jagerslaan (midden)	Nee	Nee	Nee	Nee	Laag
22	Jagerslaan (zuid)	Ja (lage dichtheid)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
23	Lange Kerkdam	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
24	Van Oldenbarneveltweg	Ja (op afstand)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
25	Prinsenvweg	Ja	Nee	Nee	Nee	Hoog
26	Backershagenlaan	Ja	Nee	Nee	ja	Hoog
27	Papegaaienlaan	Ja (op afstand)	Nee	Nee	Nee	Beperkt

28	Groot Haesebroekseweg	Ja (lage dichtheid)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
29	Stoeplaan	Ja (lage dichtheid)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
30	Van der Oudermeulenlaan	Ja (lage dichtheid)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
31	Wittenburgerweg	Ja (op afstand)	Nee	Nee	Nee	Beperkt
32	Raaphorstlaan	Nee	Nee	Nee	Nee	Laag
33	Katwijkseweg (N441)	Ja (op afstand en beperkt)	Nee	Nee	Nee	Laag
34	Kokshornlaan (buiten de kom)	Nee	Nee	Nee	Nee	Laag

Vanuit aspect leefbaarheid is bepaald dat voor 21 wegvakken de leefbaarheid als hoog is beoordeeld. Voor 7 wegvakken is dit vastgesteld op beperkt en voor 5 wegvakken als laag. Voor de Jagerslaan geldt dat de drie verschillende delen (noord, midden en zuid) allemaal anders zijn beoordeeld gezien de verschillende ligging en omgeving.

5.3 Bereikbaarheid

Om het criteria 'Bereikbaarheid' te beoordelen, is onderzocht of het wegvak een ontsluitende functie heeft. Hiervoor is onderzocht van welke netwerken (uit hoofdstuk 4) de wegvakken deel uitmaken.

In tabel 5-3 is aangegeven of het wegvak een ontsluitende functie heeft of niet. Wanneer een wegvak deel uitmaakt van één van de drie auto gerelateerde netwerken, is de hoofdfunctie van het wegvak altijd ontsluiten. Anders is de functie verblijven. Aanvullend geldt dat wanneer een wegvak onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk en fietsers gebruik maken van de rijbaan of van een fietssuggestiestrook, fietsmaatregelen benodigd zijn. Dit is ongeacht of de hoofdfunctie ontsluiten of verblijven is.

Tabel 5-3 Bereikbaarheid: toets op ontsluitende functie

	Straat	Huidig wegtype	OV	Hulp-diensten	Vracht	Fiets	Resultaat	Maatregelen fiets nodig?
1	Katwijkseweg	GOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
2	Kokshornlaan	GOW	Nee	Ja	Ja	Nee	Ontsluiten	
3	Van Zuylen van Nijveltstraat (noord)	GOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
4	Van Zuylen van Nijveltstraat (zuid)	GOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
5	Oostdorperweg (deels)	WOW	Nee	Ja	Nee	Nee	Ontsluiten	Ja
6	Hofcampweg (deels)	WOW	Nee	Nee	Nee	Nee	Verblijven	Ja
7	Johan de Wittstraat	WOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
8	Starrenburglaan	WOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
9	Van Cranenburchlaan	WOW	Ja	Ja	Nee	Nee	Ontsluiten	Ja
10	Ter Weerlaan	WOW	Ja	Nee	Nee	Nee	Ontsluiten	Ja
11	Wiegmanweg	WOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	Ja
12	Van Duivenvoordelaan	WOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
13	Bellesteynlaan	WOW	Ja	Nee	Nee	Ja	Ontsluiten	Ja

14	Deijlerweg (west)	WOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
15	Deijlerweg (oost)	WOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
16	Ammonslaantje	WOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
17	Rozenweg	WOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
18	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
19	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
20	Jagerslaan (noord)	WOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
21	Jagerslaan (midden)	WOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
22	Jagerslaan (zuid)	WOW	Nee	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
23	Lange Kerkdam	GOW	Ja	Ja	Ja	Nee	Ontsluiten	
24	Van Oldenbarneveltweg	GOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
25	Prinsenweg	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
26	Backershagenlaan	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
27	Papegaaienlaan	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
28	Groot Haesebroekseweg	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
29	Stoeplaan	GOW	Ja	Ja	Nee	Ja	Ontsluiten	
30	Van der Oudermeulenlaan	WOW	Nee	Ja	Nee	Nee	Ontsluiten	Ja
31	Wittenburgerweg	GOW	Ja	Ja	Nee	Nee	Ontsluiten	
32	Raaphorstlaan	WOW	Nee	Ja	Nee	Nee	Ontsluiten	
33	Katwijkseweg (N441)	GOW	Ja	Ja	Ja	Ja	Ontsluiten	
34	Kokshornlaan (buiten de kom)	GOW	Nee	Ja	Ja	Nee	Ontsluiten	

Op de Hofcampweg na hebben alle wegvakken een ontsluitende functie voor Wassenaar. Dit betekent dat voor alleen deze weg overwogen kan worden de wegcategorie aan te passen tot erftoegangsweg. Voor de overige wegvakken blijft de hoofdcategorie gebiedsontsluitingsweg van toepassing.

5.4 Resultaat

In tabel 5-4 is het overzicht van de drie aspecten per wegvak zichtbaar. Op basis van deze aspecten is vervolgens bepaald welke wegcategorie heeft meest passend is bij de 33 wegvakken binnen Wassenaar. Om te komen tot de juiste categorie is vervolgens een afweging gemaakt.

- Wegen die binnen het aspect veiligheid een wegcategorie kennen conform CROW en een ideale inrichting kennen behouden de bestaande wegcategorie. Dit zijn 13 wegvakken.
- De overige wegen worden opnieuw beoordeeld vanuit leefbaarheid en bereikbaarheid door middel van onderstaand afwegingschema. Dit zijn 20 wegvakken.

Leefbaarheid	Laag		Beperkt		Hoog	
Bereikbaarheid	Ontsluiten	Verblijven	Ontsluiten	Verblijven	Ontsluiten	Verblijven
Wegcategorie	GOW50	GOW30	GOW50	GOW30	GOW30	ETW30

In de onderstaande tabel is de beoordeling per wegvak opgenomen. Hierin is elk wegvak op alle drie de aspecten beoordeeld. In de 2^e kolom is de huidige wegcategorie zichtbaar en in de laatste kolom het voorstel op basis van de beoordeling van de aspecten. Voor de Katwijkseweg (N441) geldt dat deze anders is beoordeeld omdat de weg buiten de bebouwde kom ligt. Op basis van het afweegkader lijkt een GOW60 de meeste logische wegcategorie en inrichting. Zodra de voorlopige handreiking inrichtingskenmerken beschikbaar is kan dit worden getoetst. Voor nu is de wegcategorie vastgesteld op een GOW60.

Tabel 5-4 Resultaat: wegcategorisering 2025

Straat		Huidig wegtype	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Wegcategorisering 2025
1	Katwijkseweg	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW50
2	Kokshoornlaan	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW50
3	Van Zuylen van Nijeveltstraat (noord)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
4	Van Zuylen van Nijeveltstraat (zuid)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
5	Oostdorperweg (deels)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
6	Hofcampweg (deels)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Verblijven	ETW30
7	Johan de Wittstraat	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
8	Starrenburglaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
9	Van Cranenburchlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
10	Ter Weerlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
11	Wiegmanweg	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
12	Van Duivenvoordelaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
13	Bellesteynlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
14	Deijlerweg (west)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
15	Deijlerweg (oost)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
16	Ammonslaantje	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
17	Rozenweg	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
18	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
19	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
20	Jagerslaan (noord)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
21	Jagerslaan (midden)	WOW	Voldoet niet	Laag	Ontsluiten	GOW50
22	Jagerslaan (zuid)	WOW	Voldoet niet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
23	Lange Kerkdam	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
24	Van Oldenbarneveltweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
25	Prinsenweg	GOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30

Projectgerelateerd

26	Backershagenlaan	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
27	Papegaaienlaan	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
28	Groot Haesebroekseweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
29	Stoeplaan	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
30	Van der Oudermeulenlaan	WOW	Voldoet niet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
31	Wittenburgerweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
32	Raaphorstlaan	WOW	Voldoet niet	Laag	Ontsluiten	GOW50
33	Katwijkseweg (N441)	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW60
34	Kokshornlaan (buiten de kom)	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW60

6 Reactie stakeholders

In de periode 2023 – 2025 heeft op verschillende wijzen participatie plaats gevonden over het wegcategoriseringsplan. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen in de uitwerking van het wegcategoriseringsplan. In tabel 5-4 in hoofdstuk 5 is de wegcategorisering benoemd op basis van de afweging op drie thema's veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Deze tabel is voorgelegd aan 5 organisaties die binnen Wassenaar een belang vertegenwoordigen met betrekking tot de wegcategorisering. Dit betreft de volgende organisaties:

- Metropool Regio Rotterdam Den Haag: Verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag;
- Q-buzz: Openbaar vervoer bedrijf, verantwoordelijk voor een deel van het busvervoer in Wassenaar;
- EBS: Openbaar vervoer bedrijf, verantwoordelijk voor een deel van het busvervoer in Wassenaar;
- Veiligheidsregio Haaglanden: aanspreekpunt voor gemeente Wassenaar namens politie, brandweer en ambulance;
- Fietzersbond: vertegenwoordigen de belangen van fietsers in Wassenaar.

Aan deze partijen is het concept wegcategoriseringsplan voorgelegd en gevraagd om een inhoudelijke reactie hierop. De volledige zienswijzen zijn opgenomen in bijlage 1. In dit hoofdstuk is een beknopte samenvatting opgenomen van de inhoud van de zienswijzen. Deze samenvatting dient ter onderbouwing van de gemaakte keuzes en laat zien op welke wijze de ontvangen zienswijzers zijn meegewogen in de verdere uitwerking van het wegcategoriseringsplan.

6.1 MRDH

De MRDH reageert vanuit haar rol als vervoersautoriteit voor de concessie Haaglanden Streek, waar de gemeente Wassenaar vervoerkundig onderdeel van uitmaakt. De MRDH heeft als doel het behoud van kwalitatief goed openbaar vervoer en het toetsen of wordt voldaan aan de concessie afspraken met de uitvoerende partij, in dit geval EBS. Daarnaast heeft de MRDH de rol op de regionale bereikbaarheid te borgen op het metropolitane wegennet.

De zienswijze omvat samengevat de volgende punten:

- De MRDH is blij dat de gemeente Wassenaar voornemens is op meer wegen de snelheid te verlagen naar 30 km/u.
- Ze vragen aandacht voor doorstroming/betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling op de N44 en Lange Kerkdam-Van Oldenbarneveltweg.
- Het vervallen van het fietspad parallel langs de Jagerslaan wordt als minder wenselijk gezien.
- Op een aantal wegen waar het OV dagelijks gebruikt van maakt wordt voorgesteld de wegcategorisering te verlagen naar GOW30. Dit heeft een negatief effect op de rijtijden en op de exploitatiekosten van het OV. Binnen de bestaande concessie is geen ruimte om een toename van de exploitatiekosten op te vangen. Dit betekent concreet dat mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om de afname van rijtijden te compenseren of financiële compensatie vanuit de gemeente wordt verwacht om het huidige OV niveau op peil te houden.

Aanvullend op het bovenstaande zijn nog een drietal tekstuele aanpassingen benoemd ter verwerking in het concept wegcategoriseringsplan.

6.2 Q-buzz

Q-buzz benadrukt het belang van een goed openbaar vervoersysteem voor reizigers. Binnen dit systeem is doorstroming, rijcomfort en verkeersveiligheid belangrijk. Het halen van de rijtijden waarop de huidige concessies is gebaseerd, is voor Q-buzz belangrijk om het huidige kwaliteitsniveau van het OV aan te blijven bieden. Het verlagen van de snelheid om een aantal wegvakken heeft voor Qbuzz een negatief effect op de rijtijden en daarmee het voldoen aan de concessie-eisen. De wijzigingsvoorstellen die zij doen, sluiten hierop aan:

- Verzoek om het wegvak Katwijkseweg N441 op te splitsen in twee delen: traject met parallelweg en zonder parallelweg. Op het traject met parallelweg het verzoek de wegcategorisering te herzien en de snelheid van 80 km/uur te behouden.
- Algemeen verzoek om busroutes zoveel mogelijk op GOW50-wegen te situeren, en niet op GOW30 of ETW30.
- Verzoek om gesloten verhardingen toe te passen op busroutes (asfalt, streetprint of beton) en het vermijden van elementverharding (klinkers).
- Verzoek voor zo min mogelijk snelheidsremmende maatregelen. Indien deze noodzakelijk zijn, dan plateaus met flauwe hellingen toepassen met een bovendak van minimaal 7 meter, zonder versmallingen of asverspringingen.

Aanvullend op het bovenstaande zijn nog een vijftal tekstuele aanpassingen benoemd ter verwerking in het concept wegcategoriseringsplan.

6.3 EBS

EBS onderschrijft de ingediende zienswijzer van Q-buzz. Aanvullend willen zij aandacht vragen voor het behoud van doorstroming en verkeersveiligheid op de volgende wegvakken:

- Verzoek tot herziening van de categorisering van de Prinsenweg en deze te behouden als GOW50. Met het voorstel om te onderzoeken of vrijliggende fietspaden mogelijk zijn in verband met de verkeersveiligheid en de beschikbare wegbreedte.
- Verzoek tot herziening van de categorisering van de Deijlerweg (tussen Rozenplein en Ammonslaantje) en deze te behouden als GOW50. Hier zijn al vrijliggende fietspaden aanwezig en gezien het wegbeeld is EBS van mening dat GOW50 hier beter past met eventueel extra maatregelen bij oversteekpunten. Op dit wegstuk zal EBS t.o.v. de huidige situatie ook de meeste tijd verliezen bij het verlagen van de max. snelheid.

6.4 Veiligheidsregio Haaglanden

De Veiligheidsregio erkennen de noodzaak van de mobiliteitstransitie en het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur. Tegelijkertijd heeft het herinrichten van wegen en het verlagen van de snelheidslimieten consequenties voor de bereikbaarheid en bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Voor het waarborgen van de veiligheid van inwoners, bezoekers en bedrijven in de regio Haaglanden is het cruciaal dat hulpdiensten snel bij incidenten ter plaatse kunnen komen.

Verzoek om de normtijden als gevolg van de wijziging van de wegcategorisering te toetsen en af te stemmen. Het gevolg van het reduceren van de maximale snelheid van 50 km/u naar 30 km/u is dat de hulpdiensten minder snel ter plaatse kunnen komen. Het risico bestaat hierdoor dat de normtijden uit de landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen, vastgesteld in samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, en de wettelijk vastgestelde normtijden in het besluit veiligheidsregio's onder druk komen te staan of niet worden gehaald. De verwachting is dat overschrijding van de normtijden voor hulpdiensten onvermijdelijk wordt bij grootschalige snelheidsverlagingen binnen de bebouwde kom.

Op basis van het huidige voorstel ziet de Veiligheidsregio geen problemen bij het verlagen van de snelheid op de volgende wegen:

- Storm van 's-Gravesandeweg (midden)
- Jagerslaan noord
- Bellesteynlaan
- Ter Weerlaan

Voor alle overige wegen in het plan die zijn onderzocht, geldt nu dat wij wel negatieve gevolgen verwachten bij afwaardering. Echter, dit is altijd afhankelijk van inrichting van de weg. In de komende maanden zullen aanvullende berekeningen uitgevoerd worden om de gevolgen met betrekking tot de wettelijke normtijden nog beter in beeld te krijgen voor de gehele regio. Dit betreft dan de volgende wegen:

- Oostdorperweg (deels)
- Johan de Wittstraat
- Starrenburglaan
- Van Cranenburchlaan
- Wiegmanweg
- Van Duivenvoordelaan
- Deijlerweg (oost en west)
- Ammonslaantje
- Rozenweg
- Prinsenweg

6.5 Fietzersbond

De Fietzersbond zet zich in voor een veilige, duidelijke en leefbare inrichting van het wegennet, met specifieke aandacht voor fietsverkeer en verkeersveiligheid.

- Verzoek om in Wassenaar een uniform snelheidslimiet te hanteren: 30 km/uur binnen heel Wassenaar, ter bevordering van de verkeersveiligheid, handhaafbaarheid en leefbaarheid.
- Verzoek om expliciet aandacht te besteden aan fietsbewegingen van en naar scholen, sportlocaties en omliggende gemeenten, zoals Katwijk, Leiden en Voorschoten. Ook forenzen op elektrische fietsen en speed pedelacs moeten expliciet aandacht krijgen.
- Verzoek om fietsparkeren op te nemen in het wegencategoriseringsplan om zo fietsen te stimuleren naar scholen, sport, OV-hubs en winkels.

7 Definitief voorstel wegcategorisering

Op basis van tabel 5-4 en de ingekomen zienswijzen is een definitief voorstel uitgewerkt voor het wegcategoriseringsplan. In dit hoofdstuk worden eerst de belangrijkste wijzigingen benoemd naar aanleiding van de zienswijzen om vervolgens te komen tot een definitief voorstel voor de wegcategorisering in Wassenaar.

7.1 Wijzigingen als gevolg van zienswijzen

In de zienswijzen zijn een aantal tekstuele wijzigingen aangedragen. Deze zijn allemaal verwerkt in het wegcategoriseringsplan.

Vanuit de zienswijzen van MRDH, EBS, Arriva en de Veiligheidsregio wordt het voorstel tot wijziging overgenomen om op een aantal wegen de wegcategorisering niet in te stellen op GOW30 maar te categoriseren als GOW50. Dit betreft de volgende wegen:

- Prinsenweg
- Deijlerweg
- Ammonslaantje
- Rozenweg

Hiermee ontstaat een volledige noord – zuid en oost – west verbinding door Wassenaar heen van 50 km/u. De negatieve impact op zowel de rijtijden van het OV als de aanrijtijden voor hulpdiensten wordt hiermee voorkomen. Dit betekent dat het huidige kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer behouden kan blijven zonder dat dit extra kosten met zich mee brengt en de bereikbaarheid van de hulpdiensten op de hoofdstructuur niet verslechterd. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is wel dat deze wegvakken veilig dienen te worden ingericht, waarbij met name aandacht moet zijn voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.

7.2 Niet verwerkte zienswijzen

Naast deze wijzigingen worden ook een aantal zienswijzen niet overgenomen. Dit betreft de volgende verzoeken:

- *Het instellen van 30 km/u in de gehele gemeente*
 Het realiseren van deze zienswijze heeft verregaande negatieve gevolgen voor zowel de aanrijtijden van de hulpdiensten als het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer. De kosten om het openbaar vervoer op het huidige kwaliteitsniveau te behouden, zijn niet beschikbaar binnen de gemeente om hierin te voorzien.
- *Meer aandacht in het wegcategoriseringsplan voor fietsparkeren, verschil tussen type fietsen en fietsroutes richting belangrijke voorzieningen*
 Fietsparkeren en de wijze waarop binnen de gemeente verschillende type fietsen een plek krijgen is geen onderdeel van een wegcategoriseringsplan. Deze onderwerpen horen thuis in een mobiliteitsvisie. Geadviseerd wordt om deze punten nadrukkelijk mee te nemen indien de gemeente het bestaande mobiliteitsbeleid actualiseert. Wat betreft fietsroutes richting belangrijke voorzieningen voorziet het fietsnetwerk, zoals voorgesteld, in het goed bereikbaar maken van genoemde bestemmingen met de fiets.
- *Het categoriseren van de Katwijkseweg tussen hmp 0,0 tot 1,6 als GOW80 vanwege de aanwezigheid van een parallelweg.*
 Deze zienswijze wordt niet overgenomen. De N441 kent wisselende maximumsnelheden van 80, 60 en 50 km/u. De keuze voor een GOW60 zorgt voor een meer uniforme snelheid op de N441, waardoor de gehele weg binnen de gemeentegrenzen dezelfde snelheid heeft. Daarnaast is het voor de weggebruiker verwarrend als hij bij verlaten van Wassenaar van 50 km/u naar 80 km/u weer terug moet naar 60 km/u zonder dat de weginrichting daadwerkelijk wijzigt.

- *De zienswijze van de Veiligheidsregio om de snelheid op 12 wegvakken niet te verlagen.*
In het kader van veilig en leefbaarheid is het wenselijk de snelheid zoveel als mogelijk te verlagen naar 30 km/u. Voorgesteld wordt reeds om op 6 van de 12 wegvakken de snelheid niet te verlagen naar 30 km/u. Hiermee wordt de zienswijze voor de helft overgenomen. Op de overige wegen is het effect van de verlaging van de snelheid naar alle waarschijnlijkheid beperkt.
- *Het niet laten vervallen van het vrijliggende fietspad, parallel aan de Jagerslaan*
In het wegcategoriseringsplan wordt voorgestelde de wegcategorisering op de Jagerslaan in te stellen op deels GOW30 en deels GOW50. Dit betekent niet direct dat ook het fietspad als zodanig komt te vervallen. In het wegcategoriseringsplan is alleen de wegcategorisering vastgelegd inclusief een beschrijving van de beoogde inrichting conform richtlijnen. Hier kan onderbouwd van worden afgeweken. Of de aanpassing van de wegcategorie ook leidt tot het vervallen van het fietspad kan op dit moment niet worden bepaald en daarmee is deze zienswijze niet van toepassing.

7.3 Definitief voorstel wegcategoriseringsplan

Op basis van de afweging op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en de ingediende zienswijzen wordt voorgesteld onderstaande wegcategorisering te hanteren voor Wassenaar.

Straat		Huidig wegtype	Veiligheid	Leefbaarheid	Bereikbaarheid	Wegcategorisering 2025
1	Katwijkseweg	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW50
2	Kokshornlaan	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW50
3	Van Zuylen van Nijveltstraat (noord)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
4	Van Zuylen van Nijveltstraat (zuid)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
5	Oostdorperweg (deels)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
6	Hofcampweg (deels)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Verblijven	ETW30
7	Johan de Wittstraat	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
8	Starrenburglaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
9	Van Cranenburchlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
10	Ter Weerlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
11	Wiegmanweg	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
12	Van Duivenvoordelaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
13	Bellesteynlaan	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
14	Deijlerweg (west)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
15	Deijlerweg (oost)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
16	Ammonslaantje	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
17	Rozenweg	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
18	Storm van 's-Gravesandeweg (noord)	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
19	Storm van 's-Gravesandeweg (midden)	GOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30

20	Jagerslaan (noord)	WOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW30
21	Jagerslaan (midden)	WOW	Voldoet niet	Laag	Ontsluiten	GOW50
22	Jagerslaan (zuid)	WOW	Voldoet niet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
23	Lange Kerkdam	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
24	Van Oldenbarneveltweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
25	Prinsenweg	GOW	Voldoet niet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
26	Backershagenlaan	GOW	Voldoet	Hoog	Ontsluiten	GOW50
27	Papegaaienlaan	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
28	Groot Haesebroekseweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
29	Stoeplaan	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
30	Van der Oudermeulenlaan	WOW	Voldoet niet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
31	Wittenburgerweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
32	Raaphorstlaan	WOW	Voldoet niet	Laag	Ontsluiten	GOW50
33	Katwijkseweg (N441)	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW60
34	Kokshornlaan (buiten de kom)	GOW	Voldoet	Laag	Ontsluiten	GOW60

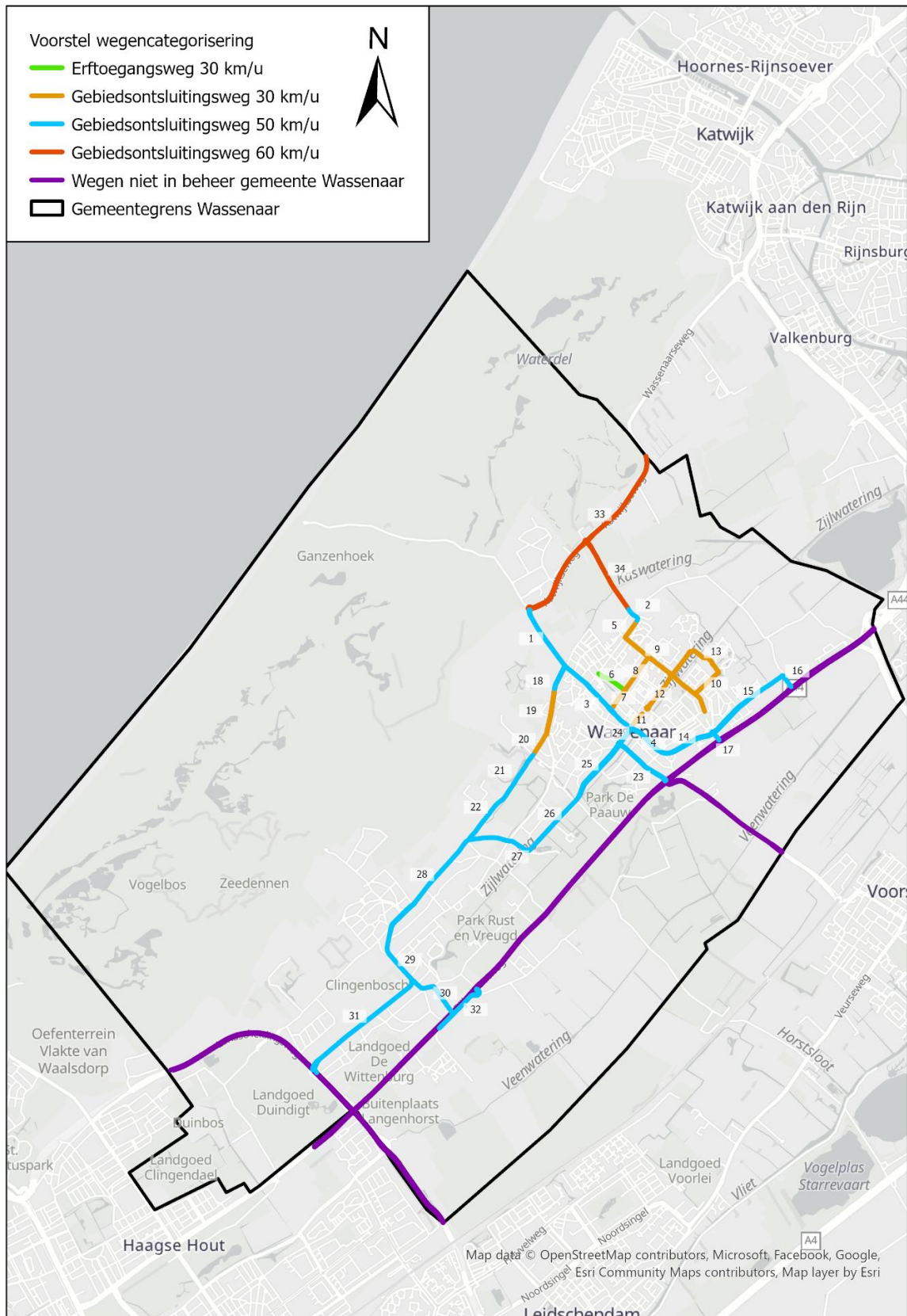
Tabel 7-1 definitief voorstel wegencategorisering Wassenaar

Samenvattend betekent dit het volgende ten opzichte van de huidige wegcategorisering:

- 13 wegvakken blijven GOW50
- 1 wegvak wijzigt van een GOW50 naar GOW30
- 8 wegvakken wijzigt van WOW50 in GOW50
- 9 wegvakken wijzigt van WOW50 in een GOW30
- 1 wegvak wijzigt van een WOW50 naar een ETW 30
- 2 wegvakken wijzigen van GOW 80 naar GOW60

Dit betekent dat het aantal wegvakken met een maximum snelheid van 30 k/mu wordt vergroot met 11 wegvakken. Dit betekent dat het totaal aantal wegen met een maximum snelheid van 30km/u toeneemt van 88% naar 91%.

In figuur 7-1 is het voorstel zichtbaar op de kaart van Wassenaar. Hierin is een duidelijke noord – zuid en oost-west structuur zichtbaar als hoofdontsluitingswegen binnen Wassenaar. Daarnaast kennen beide routes een alternatieve structuur die ook bestaat uit GOW30/GOW50 wegen waardoor meer onderscheid zichtbaar is in de hoofdstructuur en alternatieve structuur.



Figuur 7-1. Voorstel wegcategorisering Wassenaar



Bijlage 1 ontvangen zienswijzen

From:
To:
Cc:
Subject: RE: Wegencategoriseringsplan Wassenaar
Date: dinsdag 2 september 2025 14:21:34
Attachments: [image001.png](#)
[BI4665-RP-0001-Wegencategorisering 2.0 - met opmerkingen KVo Qbuzz.pdf](#)

Beste,

In de bijlage mijn opmerkingen namens Qbuzz op het nieuwe wegencategoriseringsplan.

Het verheugt ons te zien dat het openbaar vervoer nadrukkelijk in beeld is en de huidige busroute van lijn 385 via Katwijkseweg-Van Zuylen Nijveltstraat-Van Oldenbarneveldweg-Lange Kerkdam als GOW-50 weg gecategoriseerd blijft/wordt.

Belangrijkste kanttekening die wij hebben is het voorstel om de snelheid op de N441 terug te brengen van 80 naar 60 km/u. Graag zien wij een splitsing van dit traject tussen het gedeelte MET parallelweg en ZONDER parallelweg.

Algemeen uitgangspunt van ons is dat busroutes zoveel mogelijk op GOW-50 wegen behoren te rijden en zo weinig mogelijk op GOW-30 (en helemaal niet op ETW-30).

Verder moet de verharding op busroutes gesloten zijn (asfalt, streetprint of beton) en is elementverharding (klinkers) niet wenselijk. Verder zo weinig mogelijk snelheidsremmende voorzieningen; als deze al nodig zijn bij bijvoorbeeld oversteekvoorziening of school, dan plateau's met hellingen die niet steiler zijn dan 1:30 en een bovenvlak hebben van minimaal 7.00 meter en GEEN versmallingen of asverspringingen.

Met vriendelijke groet,

Vervoerkundige Zuid-Holland Noord

Rijnsburgerweg 1 · 2334 BA Leiden
Griffioenlaan 8 · 3526 LA Utrecht

Samen vooruit, samen thuis.

Qbuzz

From:
To: Re: Wegencategoriseringsplan Wassenaar
Subject: maandag 29 september 2025 17:25:19
Date: [Outlook-mnl5i1bd.png](#)
Attachments: [Outlook-mkibsvz!](#)

Beste,

Qbuzz heeft al eerder zijn reactie op het wegcategoriseringsplan gegeven. Vanuit EBS onderschrijven wij de opmerkingen die hij bij dit plan heeft gemaakt, maar willen wij er nog twee bij plaatsen, namelijk:

- Graag zouden wij vanuit EBS willen voorstellen om de categorisering van de Prinsenweg te herzien. Wij willen bij deze het verzoek doen om te kijken naar de mogelijkheid van vrijliggende fietspaden langs de weg om zo te voldoen aan de verkeersveiligheid, gezien de totale wegbreedte van de Prinsenweg is dit wellicht mogelijk.
- Ook zouden wij willen voorstellen om de categorisering van de Deijlerweg (tussen Rozenplein en Ammonslaantje) te herzien. Hier zijn al vrijliggende fietspaden aanwezig en gezien het wegbeeld zijn wij van mening dat GOW50 hier beter past met eventueel extra maatregelen bij oversteekpunten. Op dit wegstuk zouden wij t.o.v. de huidige situatie ook de meeste tijd verlieze bij het verlagen van de max. snelheid.

Met vriendelijke groet,

Vervoerkundige concessies Haaglanden Streek en Voorne-Putten & Rozenburg



From:
To:
Cc:
Subject: Wegencategoriseringsplan 2025 reactie
Date: dinsdag 30 september 2025 17:17:15

This message was sent from a **public domain email service** such as Gmail, Yahoo!, AOL, etc. Please be cautious.

Beste,

Allereerst excuses voor de late reactie, we hebben het wegcategoriseringsplan zoals het ons werd aangeboden bekeken en willen hierbij opmerken dat we het slechts een halve oplossing vinden voor alle verkeersproblemen die er in Wassenaar zijn.

We hebben grote zorgen over de verkeersveiligheid door de voorgestelde verschillende snelheden. Het komt voor dat een weg 30 km krijgt en halverwege, wanneer de naam van de weg verandert er ineens weer 50 gereden zou mogen worden om vervolgens weer verderop naar 30 km terug te moeten gaan. Daarom pleit de fietsersbond voor 30 km voor heel Wassenaar. Duidelijk voor iedereen, prima te handhaven en mede daardoor minder ongevallen met (zwaar) letsel en een leefbaardere omgeving.

In het hoofdstuk 'Netwerk fietsverkeer' missen we hier de fietsbewegingen van en naar de scholen, sport. Via de Deylerweg, en/of Prinsenweg. Maar ook de fietsbewegingen door schoolgaanden vanuit Katwijk, Leiden en Voorschoten.

Maar ook de vele fiets forenzen uit de omgeving op weg naar Leiden of Den Haag worden niet genoemd. Meer en meer op elektrische fietsen en speedelecs. Waarvan de laatste veelal op de voor de fietser aangewezen plekken rijdt.

In het hoofdstuk 'Veiligheid' wordt boven de tabel gesproken over parkeren. Waarom ook niet over fiets parkeren? Deze is veelal ondergeschikt aan het parkeren van auto's. Om het fietsen te stimuleren naar school, sport, OV-hubs en winkels zijn goede, moderne, voldoende en veilige fiets-parkeer-voorzieningen een MUST.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond afd. Wassenaar

Gemeente Wassenaar
Raadhuislaan 22
2242 CP Wassenaar

Verzonden per e-mail: _____

Datum
30 september 2025
Onderwerp
Zienswijze Wegencategoriseringsplan
Wassenaar d.d. 1 september 2025

Geacht(e) college of heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op het ontwerp Wegencategoriseringsplan Wassenaar d.d. 1 september 2025. 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 gemotoriseerd 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.

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

e-mail

telefoonnummer

ons kenmerk
[MOBEL-211747792-56455](#)

aantal bijlage(n)
0

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. Wel is het zo dat buslijnen van Qbuzz (concessieverlener Provincie Zuid-Holland) ook Wassenaar aan doen. Deze provinciale buslijn worden door MRDH, formeel gezegd, 'gedoogd'.

In figuur 14 onder paragraaf 4.3 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 17 vermeld "De huidige OV dienstregeling is gebaseerd op de doorstroming op de huidige wegen en maximum geldende snelheden. Een aanpassing hiervan als gevolg van een nieuwe wegcatégorisering heeft daarmee invloed hebben op de dienstregeling en kan daardoor het niveau van openbaar vervoer in Wassenaar veranderen".

Wij willen het hierboven genoemde graag verder toelichten. 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 mag er niet automatisch van uitgegaan worden dat het voortzetten van de huidige lijnvoering met de huidige frequenties een vanzelfsprekendheid is. Wij vragen u het bovenstaande bij de gemeentelijke besluitvorming te betrekken.

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. Recent heeft DOVA (het samenwerkingsverband van de decentrale OV-autoriteiten) een [brochure](#) uitgebracht ter inspiratie en met praktijkvoorbeelden voor OV doorstroming middels infrastructuuraanpassingen.

Als er geen mitigerende maatregelen worden genomen ten behoeve van de doorstroming van OV, gaat MRDH er van uit dat er financieel gecompenseerd zal moeten worden door de wegbeheerder om de hogere exploitatiekosten te dekken. Als deze middelen niet beschikbaar worden gesteld kan dit leiden tot een afschaling van de dienstregelingkilometers bij gelijkblijvende subsidie. Dit laatste vinden wij onwenselijk en daarom vragen wij u nogmaals om het bovenstaande mee te nemen in uw afwegingen ten behoeve van de gemeentelijke besluitvorming.

In het vertrouwen u op deze wijze voldoende geïnformeerd te hebben over onze reactie zien wij uit naar het definitieve vastgestelde wegencatégoriseringsplan.

[Redacted signature block]

From:
To:
Cc:
Subject: RE: Reactie VRH Wegencategoriseringsplan Wassenaar
Date: woensdag 1 oktober 2025 13:22:39
Attachments: [image006.png](#)
[image009.png](#)
[BI4665-RP-0001-Wegencategorisering 2.0 kaart.pdf](#)

Goedemiddag ,

In de bijlage heb ik de kaart bijgevoegd zoals hij staat in het rapport. Op de kaart zijn enkele wegen in het groen aangemerkt die bij afwaardering naar 30 km/u vooralsnog geen grote impact zullen hebben op onze opkomsttijden. Dit is gebaseerd op huidige data die wij beschikbaar hebben over onze gereden snelheden en frequentie van gebruik. Deze afwaarderingen kunnen alleen gebeuren onder bepaalde voorwaarden van weginrichtingen, omdat deze anders wel een grote impact kunnen hebben. Per project zal de veiligheidsregio een formeel advies geven per weg en diens inrichting.

Voor alle overige wegen geldt nu dat wij negatieve gevolgen verwachten bij afwaardering. Echter, dit is altijd afhankelijk van inrichting van de weg. In de komende maanden zullen aanvullende berekeningen uitgevoerd worden om de gevolgen met betrekking tot de wettelijke normtijden nog beter in beeld te krijgen. Echter, deze berekeningen moeten integraal gedaan worden voor heel de regio en niet alleen de gemeente Wassenaar.

Hopelijk geeft dit voldoende antwoord op je vragen, zo niet hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

Adviseur omgevingsveiligheid
Werkdagen van maandag t/m vrijdag



 www.vrh.nl



VRH:    

Brandweer Haaglanden:  

Bezoekadres: Dedemsvaartweg 1, 2545 AP Den Haag

Verzonden: dinsdag 30 september 2025 16:01

Aan:

CC:

Onderwerp: RE: Reactie VRH Wegencategoriseringsplan Wassenaar

Goedemiddag,

Dank voor jullie reactie. De brief waar je aan refereert had ik reeds ontvangen en zullen dit als input meenemen in de verdere aanpassing van het plan. In de brief wordt gesproken over een hoofdroutekaart. Zijn er wegen in Wassenaar die op deze kaart staan en zien jullie in het huidige plannen wegen als beoogd 30 km/h waarbij jullie nu inschatten dat dit een negatief effect heeft op de opkomsttijden?

Met vriendelijke groet,

**Projectmanager
mobiliteit**

Van:

Verzonden: maandag 29 september 2025 12:52

Aan:

CC:

Onderwerp: Reactie VRH Wegencategoriseringsplan Wassenaar

U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED] [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

Beste ,

Namens de nood- en hulpdiensten wijs ik u op bijgevoegde brief welke op 20 augustus is gestuurd naar de gemeente Wassenaar. In de brief worden de standpunten omtrent de mobiliteitstransitie toegelicht. Deze brief kan worden opgenomen of verwerkt in het wegcategoriseringsplan met het rapportkenmerk: BI4665-RP-0001.

Voor de verdere uitwerking is de VRH in gesprek met de gemeente Wassenaar.

Voor vragen ben ik te bereiken op onderstaand nummer.

Met vriendelijke groet,

Adviseur omgevingsveiligheid

Werkdagen van maandag t/m vrijdag



 www.vrh.nl



VRH:    

Brandweer Haaglanden:  

Bezoekadres: [Dedemsvaartweg 1, 2545 AP Den Haag](#)

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Contactpersoon

Adviseur omgevingsveiligheid
Risicobeheersing,



Gemeente Wassenaar
Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 499
2240 AL Wassenaar

Datum: 20 augustus 2025
Onderwerp: Aanbevelingen hulpdiensten mobiliteitstransitie

Geachte collega,

In de regio Haaglanden werken verschillende gemeenten aan de mobiliteitstransitie met als doel de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid toekomstgericht te waarborgen. Deze transitie vraagt om een nieuwe aanpak van mobiliteit, waarbij de nadruk ligt op minder autoverkeer en meer ruimte voor andere vervoersmiddelen. Een onderdeel van deze transitie is het verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 km/u naar 30 km/u en de herinrichting van wegprofielen. Het verlagen van de maximale snelheid is een landelijke trend die enerzijds voortkomt uit onderzoek ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid¹. Anderzijds ambiëren gemeenten steeds vaker efficiënt en leefbaar ruimtegebruik. Hierbij wordt meer ruimte geven aan groen, fietsers, voetgangers en openbaarvervoer.

De hulpdiensten erkennen de noodzaak van de mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd heeft de herinrichting van wegen en het verlagen van snelheidslimieten consequenties voor de bereikbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten. Met deze brief informeren wij u over de impact van de nieuwe aanpak van mobiliteit op de bereikbaarheid in relatie tot de incidentbestrijdingstaken van de nood- en hulpdiensten. Daarbij geven wij u enkele aanbevelingen mee ter overweging. Wij zijn graag bereid om gemeenten te ondersteunen bij het uitwerken van de mobiliteitstransitie en hierover nader met u in gesprek te gaan.

Waarborgen van bereikbaarheid voor de hulpdiensten

Voor het waarborgen van de veiligheid van inwoners, bezoekers en bedrijven in de regio Haaglanden, is het cruciaal dat hulpdiensten snel bij incidenten ter plaatse kunnen komen. Specifiek voor ambulances is het ook belangrijk dat snel bij een incidentlocatie vertrokken kan worden richting het ziekenhuis. Om dit te realiseren is bij de mobiliteitstransitie nauwe samenwerking tussen de hulpdiensten en gemeenten van groot belang. Het is noodzakelijk dat bij grote projecten, zoals het reduceren van de maximale snelheid van 50 km/u naar 30 km/u, zorgvuldige keuzes gemaakt worden zodat de veiligheid in de regio niet negatief beïnvloed wordt als gevolg van oplopende opkomsttijden.

¹ [SWOV onderzoek naar verkeersveiligheid](#)

Snelheidsreductie van 50km/u naar 30km/u en effect op incidentbestrijding

Het gevolg van het reduceren van de maximale snelheid van 50 km/u naar 30km/u is dat de hulpdiensten minder snel ter plaatse kunnen komen. Hulpverlening of brandbestrijding komen daardoor later op gang. Daarmee vergroot de snelheidsreductie de kans dat de normtijden uit de landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen, vastgesteld in samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid, en de wettelijk vastgestelde normtijden in het besluit veiligheidsregio's onder druk komen te staan of niet worden gehaald.^{2,3} De verwachting is dat overschrijding van de normtijden voor hulpdiensten onvermijdelijk wordt bij grootschalige snelheidsverlagingen binnen de bebouwde kom. Deze normtijden moeten bij de mobiliteitstransitie worden meegenomen en voortdurend worden getoetst. Daarnaast kan de bijbehorende weginrichting, zoals versmallingen en snelheidsbeperkende maatregelen, de doorgang van hulpdiensten belemmeren.

Het is onzeker in hoeverre de hulpdiensten in de toekomst nog aan de normtijden kunnen voldoen. In regio Haaglanden zijn er al gebieden waar de bereikbaarheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten onder druk staat. Hoe deze situatie zich de komende jaren ontwikkelt, hangt niet alleen af van de inrichting van het toekomstige wegennetwerk, maar ook van factoren zoals de toenemende bevolkingsdichtheid. In de regio Haaglanden zal deze groei aanzienlijk zijn. Uit onze statistieken blijkt dat het aantal incidenten in een gebied vrijwel evenredig toeneemt met het aantal inwoners. Daardoor neemt ook de kans op gelijktijdige calamiteiten toe, wat de druk op de hulpdiensten verder vergroot.

De VRH beschikt momenteel over een toekomstbestendig netwerk van kazernes. Wijzigingen in de opkomsttijden zullen echter tot gevolg hebben dat dit geheel van kazernes moet worden herzien. In een verdichtende regio is dit een zeer langdurig proces, waarbij vraagtekens gezet kunnen worden over de financiële en politiek-bestuurlijke haalbaarheid in verband met het vinden en verwerven van locaties alsmede door het zogenoemde 'not in my backyard'-effect (nimby-effect). Enkel op wegen waar het verantwoord kan, zou daarom verlaging van de maximale snelheid naar 30km/u overwogen kunnen worden. Hier zou altijd eerst afstemming over moeten plaatsvinden met de veiligheidsregio en overige hulpdiensten.

Hoofdroutekaart

Om de mobiliteitstransitie te laten slagen, is het belangrijk dat de gemeenten binnen de regio in samenwerking met de hulpdiensten een regionale hoofdroutekaart vaststellen. Deze wegen zijn van cruciaal belang, omdat ze vaak deel uitmaken van de snelste routes voor hulpdiensten en zodanig zijn ingericht dat goede bereikbaarheid en bereikbaarheid gewaarborgd zijn. Met de hoofdroutekaart kunnen duidelijke afspraken worden gemaakt over waar bepaalde verkeersmaatregelen mogelijk zijn en waar uitzonderingen nodig zijn om de bereikbaarheid van hulpdiensten te garanderen. Op 2 juli heeft een bijeenkomst plaats gevonden om een eerste stap in dit proces te zetten. Deze hoofdroutekaart en het hoofdroutebeleid moeten jaarlijks worden herzien om knelpunten te identificeren en waar nodig met maatregelen te compenseren.

Aanbevelingen

Vanwege de aanzienlijke impact op de opkomsttijden is het essentieel dat op hoofdroutes geen snelheidsverlagingen, snelheidsbeperkende maatregelen of infrastructurele beperkingen (bijvoorbeeld halterende trams op de rijbaan) worden ingevoerd, tenzij er tegelijkertijd aanvullende maatregelen worden getroffen om het tijdverlies volledig te compenseren. Het effect van dergelijke maatregelen moet altijd worden doorgerekend in afstemming met de hulpdiensten om te waarborgen dat verloren tijd daadwerkelijk wordt teruggewonnen. Daarnaast is het belangrijk dat voor sommige maatregelen ook voldoende budget beschikbaar wordt gesteld.

² [Landelijke uniforme systematiek voor dekkingsplannen](#)

³ [Besluit veiligheidsregio's](#)

Hieronder is een overzicht van maatregelen opgenomen die ter compensatie van de knelpunten toegepast kunnen worden:

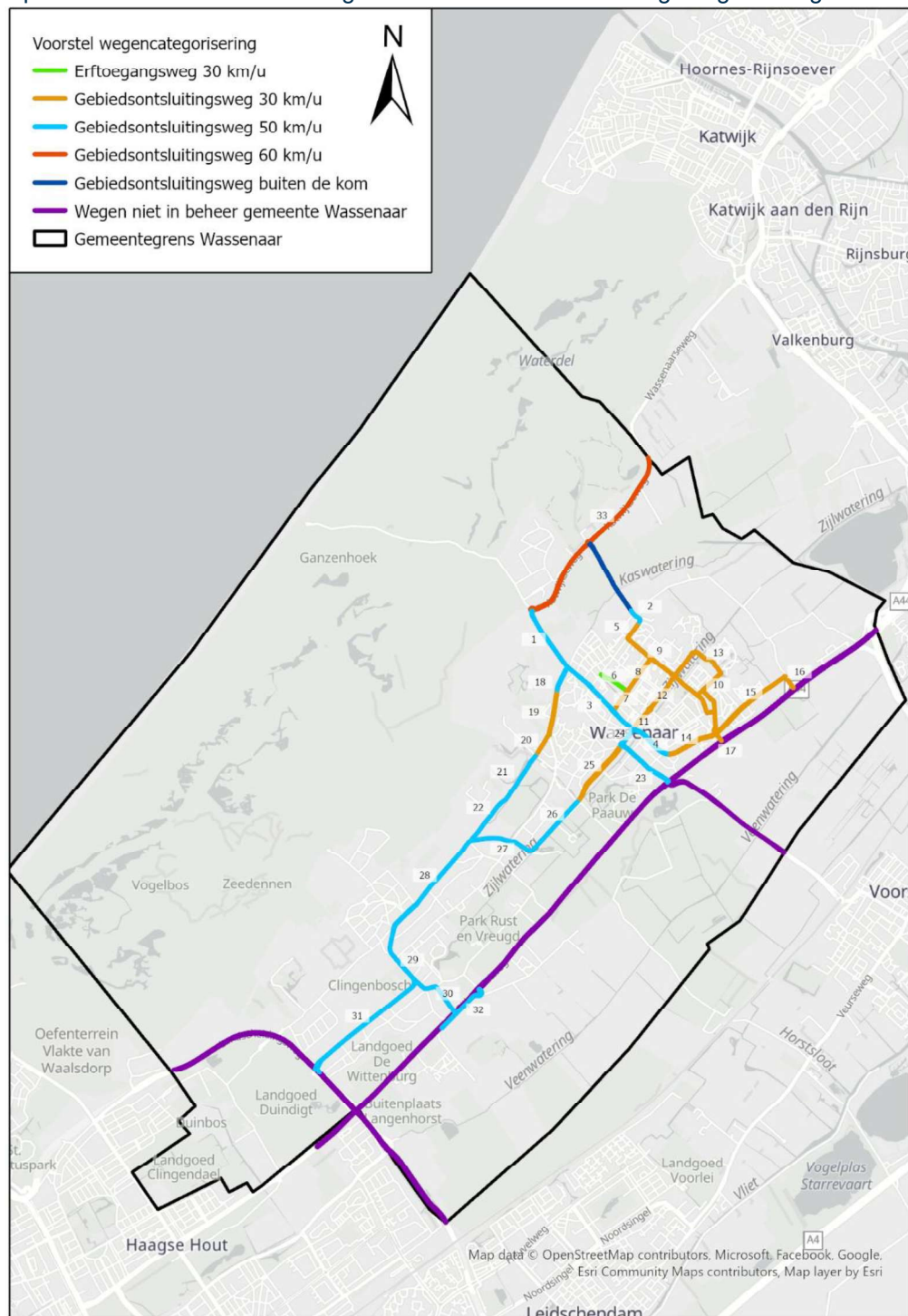
- Bij de herinrichting van wegen zal altijd rekening gehouden moeten worden met de manoeuvreer- en opstelruimte voor hulpdiensten. Als hulpdiensten buiten de normale rijbaan kunnen opstellen, zal er bij calamiteiten minder sprake zijn van verkeersopstoppen. Hierdoor kunnen opvolgende hulpdiensten het incidentadres bereiken. Het is daarom van belang om al in de ontwerpfase na te denken over deze scenario's en daarmee te anticiperen op toekomstige belemmeringen. De "Handreiking bluswatervoorziening en bereikbaarheid" (2019)⁴ blijft daarbij leidend voor de inrichting van wegen en bluswatervoorzieningen.

Hoofd Operaties, politie Eenheid Den Haag

Pagina 3 van 3

30	Van der Oudermeulenlaan	WOW	Voldoet niet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
31	Wittenburgerweg	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW50
32	Raaphorstlaan	WOW	Voldoet niet	Laag	Ontsluiten	GOW50
33	Katwijkseweg (N441)	GOW	Voldoet	Beperkt	Ontsluiten	GOW60

Op basis van tabel 5-4 is vervolgens een netwerk voor de wegcategorisering voor Wassenaar uitgewerkt:



Figuur 16: concept overzicht wegcategoriseringsplan.