

VOORBLAD

Voorstel aan de Raad

Zaaknummer: Z/22/072047
Datum collegebesluit: dinsdag 4 november 2025
Datum commissievergadering: maandag 1 december 2025
Datum raadsvergadering: dinsdag 16 december 2025

Soort Voorstel: Adviesnota
Onderwerp: Wegencategoriseringsplan Wassenaar
Portefeuillehouder: Wethouder Koetsier
Programma: Verkeer

Kernboodschap: Een meerderheid van de actieve deelnemers aan het burgerberaad heeft geadviseerd om binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren met als doel de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder te vergroten. Hierom wordt per 27 februari 2026 een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom ingevoerd. De Wittenburgerweg, Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan vallen buiten dit besluit en blijven de maximumsnelheid van 50 km/u houden.

De verlaging van de snelheid van de maximumsnelheid tot 30 km/u en in de bebouwde kom is een uitdrukkelijke wens van een meerderheid van het door de raad ingestelde burgerberaad en is nadrukkelijk tegen het advies van verschillende experts op het gebied van verkeer zowel binnen als buiten de gemeente, de busvervoerders, MRDH en de levensreddende nood- en hulpdiensten, die zonder uitzondering adviseerden tot handhaving van de maximumsnelheid van 50 km/u op de doorgaande noord-zuidelijke route en oost-westelijke route (het zgn. assenstelsel). Het gaat ten koste van de bereikbaarheid, veiligheid van essentiële diensten en dupeert aanzienlijke groepen inwoners. Voor de duidelijkheid, het plan heeft geen betrekking op wegen die door andere overheden

worden beheerd en wegen die wel door de gemeente Wassenaar worden beheerd maar buiten de bebouwde kom vallen.

Bijlagen:

- Bijlage 1. Tabel wegcategorisering Wassenaar 2025
- Bijlage 2. Beantwoording zienswijzen wegcategoriseringsplan 2023
- Bijlage 3. Rapport burgerberaad
- Bijlage 4. Rapport herziene wegcategoriseringsplan 2025 van Haskoning
- Bijlage 5. Bestuurlijke appreciatie op rapport burgerberaad verkeer
- Bijlage 6. Tijdlijn uitvoeringsplan invoeren 30km/u

Stukken ter inzage:

Nee

*Indien dit vertrouwelijke
stukken zijn of
persoonsgegevens bevatten*

Beslispunten:

1. Per 27 februari 2026 het wegcategoriseringsplan (bijlage 1: tabel wegcategorisering Wassenaar 2025) in te voeren. Met een categorie als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 30km/u binnen de bebouwde kom op de volgende wegen:
 - Kokshoornlaan;
 - Van Zuylen van Nijveltstraat;
 - Oostdorperweg (Tussen Kokshoornlaan & van Cranenburchlaan);
 - Oostdorperweg (Tussen Van Zuylen van Nijveltstraat & Hofcampweg)
 - Johan de Wittstraat (Tussen Van Zuylen van Nijveltstraat & Starrenburglaan);
 - Starrenburglaan;
 - Van Cranenburchlaan;
 - Ter Weerlaan;
 - Wiegmanweg;
 - Van Duivenvoordelaan;
 - Bellesteynlaan;
 - Deijlerweg;

- Ammonslaantje (Tussen Rijksstraatweg & Deijlerweg);
 - Rozenweg;
 - Storm van 's-Gravezandeweg (Tussen Van Zuylen van Nijveltstraat & Jagerslaan)
 - Jagerslaan;
 - Lange Kerkdam;
 - Van Oldenbarneveltweg;
 - Prinsenweg;
 - Backershagenlaan.
 - Hofcampweg (Tussen Starrenburglaan en Oostdorperweg);
 - Van der Oudermeulenlaan (Tussen Rijksstraatweg & Stoeplaan)
 - Stoeplaan (Tussen Van der Oudermeulenlaan & Wittenburgerweg)
 - Raaphorstlaan (parallel Rijksstraatweg)
2. Per 27 februari 2026 het wegencategoriseringsplan (bijlage 1: tabel wegencategorisering Wassenaar 2025) in te voeren. Met een categorie als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximumsnelheid van 50km/u binnen de bebouwde kom op de volgende wegen:
- Katwijkseweg (tussen Klip en dorp);
 - Papegaaienlaan;
 - Groot Haesebroekseweg;
 - Stoeplaan (Tussen Wittenburgerweg & Groot Haesebroekseweg);
 - Wittenburgerweg.

Relatie met:

- ☐ Agendapunt:
- ☐ Toezegging:
- ☐ Amendement/motie:
- ☐ Schriftelijke vragen:

Adviesnota aan de Raad

Onderwerp

Wegencategoriseringsplan Wassenaar

Inleiding

In het kader van de gemeentelijke ambitie om de leefbaarheid binnen het dorp te verbeteren, is de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de gehele bebouwde kom onderwerp van discussie geweest in zowel het burgerberaad als de gemeenteraad en dit naar aanleiding van het door Haskoning opgestelde Wegencategoriseringsplan 2023. De vastgestelde beantwoording op de toentertijd ingediende zienswijzen leest u in bijlage 2. Na het burgerberaad, en de door hen gegeven adviezen (bijlage 3), heeft de gemeente aan Haskoning opdracht verleend om, met de zwaarwegende adviezen in gedachten, een herziening te maken van het originele wegcategoriseringsplan. Hier is het nieuwe herziene wegcategoriseringsplan 2025 uit gekomen (bijlage 4).

Het herziene wegcategoriseringsplan 2025, opgesteld door de gemeente in samenspraak met Haskoning, geeft het advies om op een beperkt aantal 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom ook een maximumsnelheid van 50 km/u te houden en deze anders in te richten om zo de verkeersveiligheid te kunnen garanderen. Dit zou in lijn zijn met het door het college eerder voorgestelde 'assenstelsel' en ten behoeve komen van het openbaar vervoer in en bereikbaarheid van Wassenaar voor o.a. nood- en hulpdiensten. Het 'assenstelsel' is ook in lijn met het advies van de nood- en hulpdiensten, zie de reactie van de veiligheidsregio namens alle nood- en hulpdiensten in de bijlagen van het herziene wegcategoriseringsplan 2025 op pagina 40 t/m 46.

In het door Haskoning opgestelde herziene wegcategoriseringsplan 2025 wordt op een groot aantal andere wegen is het advies om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u en de wegen in te richten als een GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u).

Daarnaast staan de adviezen van het burgerberaad, waarbij de wens door een meerderheid van de deelnemers is uitgesproken om binnen (nagenoeg) de gehele bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u. Met de reden dat dit volgens het burgerberaad verkeersveiliger is en de leefbaarheid van het dorp ten goede zou komen

Gezien het belang dat aan de adviezen van het burgerberaad is gegeven door de raad en de brede wens die er vanuit de samenleving en de gemeenteraad bestaat om deze adviezen op te volgen wordt er, ondanks de vele kanttekeningen, het advies van Haskoning, het advies van de nood- en hulpdiensten en de eerder door het college gegeven appreciatie op het burgerberaad (bijlage 5), voor gekozen om de adviezen van het burgerberaad op te volgen en binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren, met uitzondering van de Wittenburgerweg, Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan.

Op veel wegen waarop de snelheid wordt verlaagd kiezen we voor de categorie 'gebiedsontsluitingsweg', omdat volgens de inrichtingseisen van het CROW vrijliggende fietspaden dan mogelijk blijven. Bij verdere afwaardering van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg gaat Wassenaar volledig op slot en zal vrijliggende fietsinfrastructuur verdwijnen.

Op de dag van invoering zal de bebording worden aangepast, veel zichtbare uitingen geplaatst worden van de 30 km/u snelheidslimiet en zullen waar nodig op termijn snelheidsremmende

maatregelen genomen worden. De wegen zullen tijdens groot onderhoud worden heringericht volgens de richtlijnen van de handreiking GOW30 van het CROW.

Invoering van de 30km/u binnen grote delen van de bebouwde kom zal waarschijnlijk leiden tot verschraling van het openbaar vervoer (Wat zal blijken in de vervoersplannen 2027), met mogelijk ernstige gevolgen voor scholieren en voor medewerkers van bedrijven en maatschappelijke organisaties die hierop zijn aangewezen. Ook kan het leiden tot langere aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten op bepaalde plekken. Dit betekent dat veel kwetsbare inwoners, scholieren, mantelzorgers of werkenden straks minder aanbod van vervoer hebben en ook verder moeten lopen om bij de dichtstbijzijnde halte te komen. Voor het college was dit een belangrijke reden om ook die groep inwoners een stem en belang te geven in de discussie over verkeer.

Beoogd effect

Het verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel van inwoners, het verder verbeteren van de leefbaarheid in het dorp en deelnemers van het burgerberaad verkeer laten zien dat hun adviezen als zwaarwegend zijn meegenomen in de beslissing voor wegencategorisering.

Argumenten

1.1. De adviezen van het burgerberaad worden naar waarde opgevolgd

In het door het burgerberaad op 28 februari 2025 aangeboden rapport wordt in advies 5 het voorstel gedaan om een maximumsnelheid van 30 km/u de standaard te maken met de uitzondering van de N44, de Wittenburgerweg, Kokshoornlaan en Katwijkseweg tot en met de rotonde bij de Wassenaarse Slag.

1.2. Gevoel van verkeersveiligheid

Het invoeren van een maximumsnelheid van 30km/u binnen het grootste deel van de bebouwde kom sluit aan bij de wens van het burgerberaad om het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid in het dorp te verbeteren;

1.3. Kans op minder letselongevallen

Door binnen het grootste deel van de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen tot 30 km/u wordt de kans op (ernstig) letsel bij aanrijdingen verminderd;

1.4. Lagere belasting voor het milieu

Constant langzamer rijdend verkeer zorgt voor minder geluidsoverlast. Daarnaast is er bij een lagere constante snelheid minder uitstoot wat kan leiden tot een verhoging van de luchtkwaliteit;

1.5. Afname (ongewenst) doorgaand verkeer

Door verlaging van de maximale snelheid op de doorgaande route door Wassenaar bestaat de kans dat het aandeel (ongewenst) doorgaand verkeer tussen Katwijk en Den Haag verder vermindert. Het aandeel (ongewenst) doorgaand verkeer is al flink afgenomen sinds de opening van de Corbulotunnel;

1.6. Openbaar vervoer

De huidige V85 (snelheid die door 85% van de verkeersdeelnemers wordt gereden of langzamer) op 50 km/u-wegen ligt tussen de 40 en 46 km/u, wat aangeeft dat de feitelijke snelheden al relatief laag zijn. Een verlaging naar 30 km/u zal daardoor waarschijnlijk

slechts een beperkte impact hebben op de reistijden van het openbaar vervoer. Let wel, de buslijnen 43, 44 en 46 zijn enkele van de drukst bezette lijnen van de MRDH en worden dus veel gebruikt. Het is dus belangrijk dat de gemeente over de invoering van GOW30-wegen tijdig afspraken maakt met de MRDH en vervoerders om te voorkomen dat het OV-aanbod wordt afgeschaald.

Kanttelingen

- *Verkeerskundige consequenties*

1. *Spreading van verkeer:* Door het verlies van een hogere snelheid op de hoofdstructuur worden alternatieve routes aantrekkelijker wat kan leiden tot meer spreading van verkeer door het dorp. Dit kan zorgen voor een toename van verkeer over andere wegen zoals de route Jagerslaan. Ook moet men er rekening mee houden dat het (ongewenst) doorgaand verkeer al sterk is verminderd door de opening van de Rijnlandroute en Corbulotunnel (N434). Een verlaging van de snelheid is dus geen garantie op verdere vermindering van (ongewenst) doorgaand verkeer door Wassenaar. Dit zal de gemeente blijven monitoren, de intensiteiten worden in principe om het jaar gemeten met tellussen.
2. *Invoering:* Het realiseren van de invoering van een snelheidsverlaging per 27 februari 2026 vraagt om capaciteit van de organisatie. Ook zullen de wegen tegen die tijd niet zijn ingericht volgens de richtlijnen van het CROW voor een GOW30, waardoor handhaving op snelheid niet mogelijk zal zijn.

- *Beheer & onderhoud*

3. *Inrichting:* Bij toekomstig onderhoud aan de wegen waarop de maximumsnelheid is verlaagd naar 30km/u zal de inrichting worden aangepast, zodat deze passend is bij de richtlijnen voor een GOW30. Deze inrichting bestaat vaker uit open verharding (klinkers) dan uit gesloten verharding (asfalt). Het vervangen van de gesloten verharding naar open verharding kost ongeveer €170,- per vierkante meter. Dat is goedkoper dan het volledig vervangen van het asfalt, maar dat hoeft minder vaak te gebeuren. Bij onderhoud van asfalt wordt vaak enkel de deklaag vervangen, wat goedkoper is.
4. Ook is het zo dat open verharding kan leiden tot meer geluidsoverlast en verlies aan rijdcomfort voor openbaar vervoer.

- *Effect op openbaar vervoer en bereikbaarheid*

5. *MRDH & EBS:* De MRDH en EBS geven aan dat een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u op de Wassenaaarse busroutes kan leiden tot langere reistijden. Om het huidige aantal ritten te behouden, zijn extra materieel en personeel nodig, wat resulteert in hogere exploitatiekosten. Zonder aanvullende maatregelen bestaat daardoor een reëel risico op afschaling van het OV-aanbod. Mogelijke maatregelen zijn in volgorde van wenselijkheid: het (gedeeltelijk) compenseren van de extra exploitatiekosten door de gemeente en het mogelijk afschalen van de huidige dienstverlening. Dit kan gedaan worden door het 'strekken van haltes' waarbij haltes worden overgeslagen of het veranderen van

de route waarbij er minder haltes worden aangedaan. De kans is aanwezig dat de haltes richting Oostdorp als eerste komen te vervallen.

6. *Qbuzz (Niet gebonden aan de MRDH-concessie)*: Qbuzz exploiteert lijn 385 tussen Katwijk en Den Haag en vice versa via Wassenaar. Deze zogenoemde gedooglijn valt buiten de MRDH-concessie. De combinatie van een verlaging van de maximumsnelheid op de Katwijkseweg naar 60 km/u en op de Van Zuylen van Nijeveltstraat, Van Oldenbarneveltweg en Lange Kerkdam naar 30 km/u kan ertoe leiden dat Qbuzz de route herzielt en voortaan via de N206, A44 en N44 rijdt. In dat geval vervallen de haltes in de kern van Wassenaar (Noord). Dit heeft grote impact op o.a. personeel van zorginstellingen en leerlingen uit Katwijk. Daarnaast rijdt Qbuzz in de zomer lijn 90 (Noordwijkerhout–Wassenaar) met een kleinere bus. Een verlaging van de snelheid op de Katwijkseweg kan ertoe leiden dat de halte 'Duinrell' komt te vervallen.
7. *Invoering*: Bij invoering van een snelheidsverlaging per 27 februari zullen de bussen gedurende de rest van 2026 vertraging oplopen, waardoor de betrouwbaarheid van de busdiensten afneemt. Eventuele andere veranderingen in de buslijnen zullen merkbaar worden in de vervoersplannen van 2027, welke in juli 2026 vastgesteld worden.
8. *Bereikbaarheid*: Een verlaging van de snelheid kan in algemene zin leiden tot een verslechterde bereikbaarheid van Wassenaarse recreatiegebieden, bedrijven, scholen, de Langstraat & Luifelbaan en andere voorzieningen, omdat de reistijd toeneemt. De bereikbaarheid van Wassenaar zal ook verder afnemen mocht de verlaging leiden tot een afschaling van het openbaar vervoer waarbij haltes worden verwijderd uit de dienstverlening.
9. *Doelgroepen*: In Wassenaar zijn ook veel mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Een mogelijke afschaling van het openbaar vervoer door het instellen van een verlaging van de snelheid naar 30km/u binnen de bebouwde kom kan de bewegingsvrijheid van deze groepen mensen beperken.

- *Veiligheid*

10. *Aanrijdtijden hulpdiensten*: De nood- en hulpdiensten geven aan dat zij de wettelijke aanrijdtijden (normtijden) uit het dekkingsplan mogelijk niet kunnen garanderen bij invoering van 30 km/u op het merendeel van de wegen binnen de bebouwde kom. Wassenaar is hierbij afhankelijk van de ambulancediensten RAV Hollands Midden (post Leiden) en RAV Haaglanden (post Den Haag). Hoewel nood- en hulpdiensten volgens de landelijke richtlijn tot maximaal 20 km/u boven de geldende maximumsnelheid mogen rijden wanneer dat veilig kan, zal de verlaging van de snelheidslimiet leiden tot langere aanrijdtijden.
11. *Letselongevallen*: Het verlagen van de snelheid naar 30km/u zal waarschijnlijk maar een (zeer) beperkte verbetering opleveren van de objectieve verkeersveiligheid omdat het aantal letselongevallen met fietsers op de bestaande gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50km/u slechts zo'n 2% van de fietsongevallen betreft (zie rapport analyse fietsongevallen 2024).

12. *Schijnveiligheid*: Het instellen van 30km/u zonder aanpassingen aan de fysieke weginrichting kan leiden tot een valse perceptie van veiligheid en beperkte naleving van de maximumsnelheid. Dit kan leiden tot meer snelheidsverschillen tussen weggebruikers en resulteren in meer ongevallen;
13. *Handhaving*: De politie zal niet handhaven op 30km/u wanneer de inrichting niet voldoet aan de inrichtingseisen van het CROW voor een GOW30. De gemeentelijke BOA's mogen niet handhaven op rijdende voertuigen en dus ook niet op snelheidsovertredingen;
- *Regionale afstemming*:
 - 14. *Afwijkend regionaal beleid*: De MRDH benadrukt het belang van het behouden van een hoofdstructuur van 50km/u voor het openbaar vervoer. Dit kan, als de ruimte het toelaat, met vrij liggende OV-banen. In Wassenaar is de ruimte hiervoor echter niet aanwezig. Afwijken van het advies van de MRDH zal de relatie met de MRDH niet verbeteren en kan regionale samenwerking moeilijker maken;
 - 15. *Afwijken advies nood- en hulpdiensten*: De politie gaat een negatief advies afgeven op de benodigde verkeersbesluiten omdat de gemeente actief afwijkt van het advies van nood- en hulpdiensten met betrekking tot de wegcategorisering en maximumsnelheden in het dorp;
 - *Juridische gevolgen en aansprakelijkheid*:
 - 16. *Zorgvuldige motivering*: De verkeersspecialist van de politie heeft aangegeven een negatief advies te zullen geven op toekomstige verkeersbesluiten voor de invoering van 30 km/u op het hoofdnetwerk. Bij zo'n negatief politieadvies is het extra van belang om in de verkeersbesluiten de afweging en de getroffen maatregelen ter waarborging van de verkeersveiligheid zorgvuldig te onderbouwen, om aansprakelijkheidsrisico's te beperken;
 - 17. *Bestuursrechtelijke kwetsbaarheid*: Belanghebbenden (zoals vervoersbedrijven of bewoners) kunnen een verkeersbesluit aanvechten bij de bezwarencommissie of rechter. Een negatief politieadvies kan worden gebruikt om te betogen dat het besluit onvoldoende is gemotiveerd of niet in het belang van de verkeersveiligheid is genomen. Dit vergroot de kans op vernietiging van het besluit door de rechter, tenzij de gemeente een sterk inhoudelijk dossier heeft opgebouwd waaruit blijkt dat het besluit voldoende is gemotiveerd;
 - *Theoretische juridische gevolgen m.b.t. aansprakelijkheid*:
 - 18. *Civielrechtelijke aansprakelijkheid bij ongevallen*: Indien zich een ongeval voordoet op een weg waar de inrichting niet geloofwaardig aansluit bij een maximumsnelheid van 30 km/u, kan de gemeente in theorie civielrechtelijk aansprakelijk worden gesteld voor de schade. Hiervoor moet echter causaliteit worden aangetoond: het ongeval en de daaruit voortvloeiende schade moeten direct het gevolg zijn van de gemeentelijke keuze voor een niet-geloofwaardige weginrichting. In de praktijk is dit lastig te bewijzen, omdat ongevallen doorgaans worden beïnvloed door meerdere factoren, zoals het gedrag van weggebruikers en de verkeerssituatie ter plaatse.

19. Aansprakelijkheid bij noodgevallen: De gemeente kan in theorie aansprakelijk worden gesteld als een maatregel voorzienbaar leidt tot gevaar of schade, bijvoorbeeld wanneer een verlaging van de maximumsnelheid ertoe zou leiden dat nood- en hulpdiensten structureel de wettelijke normtijden uit het dekkingsplan overschrijden. Om aansprakelijkheid vast te stellen, moet echter causaliteit worden bewezen: de schade (bijvoorbeeld letsel of overlijden) moet direct herleidbaar zijn tot de snelheidsverlaging en de daaruit voortvloeiende vertraging van de hulpdiensten. In de praktijk is dit uiterst moeilijk aan te tonen, omdat niet met zekerheid kan worden vastgesteld dat de uitkomst anders zou zijn geweest bij een kortere aanrijdtijd. Tot op heden bestaat er geen jurisprudentie waarin een gemeente hiervoor aansprakelijk is gesteld.

Uitvoering: Financiën

Het uitvoeren van het bebordingsplan voor het instellen van de maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom per 27 februari 2026 kan worden gefinancierd vanuit de pot 'aankoop duurzame goederen'. De exacte benodigde kosten voor de uitvoering van het bebordingsplan zullen in het uitvoeringsplan worden uitgewerkt.

Uitvoering: Juridisch kader

Gezien de adviezen die de burgerraad aan de raad heeft meegegeven en de toezegging van de raad om deze adviezen zeer serieus te nemen, ligt de bevoegdheid voor de besluitvorming hiervoor bij de raad.

Artikel 108 van de Gemeentewet regelen de bevoegdheid van gemeenten om hun eigen huishouding te besturen. Verkeerszaken vallen onder de 'huishouding' van de gemeente.

Artikel 147, lid 2, van de Gemeentewet geeft aan dat overige bevoegdheden (uit artikel 108, lid 1) berusten bij de raad.

De bevoegdheid voor het nemen van de uiteindelijke verkeersbesluiten ligt bij het college en is in de gemeente Wassenaar gemandateerd aan de manager ruimtelijke ontwikkeling. De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) vormen de juridische grondslag voor te nemen verkeersbesluiten. Verkeersbesluiten zijn officiële besluiten en zo ook onderhevig aan een bezwaartermijn. Een verkeersbesluit is wettelijk verplicht wanneer er verkeerstekens (borden, markeringen, e.d.) worden aangebracht, aangepast of verwijderd. Voor het nemen van een verkeersbesluit is het verplicht om in overleg te treden met de politie, de gemeente is echter niet verplicht om deze adviezen ook op te volgen.

Uitvoering: Communicatie, Bekendmaking en Inwonersparticipatie

De gemeente wil de invoering van de verlaging naar 30km/u binnen de bebouwde met uitzondering van de Wittenburgerweg, Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg en Papegaaienlaan per 27 februari 2026 realiseren. Dit is om een duidelijk en eenduidig beeld te creëren. Geen van de nieuwe 30 km/u-wegen zullen dan voldoen aan de richtlijnen uit de handreiking GOW30 van het CROW, waardoor handhaving op snelheid door de politie niet mogelijk zal zijn.

Voor de herinrichting van de nieuwe 30 km/u-wegen zal, na het genomen raadsbesluit, zo snel als mogelijk een uitvoeringsplan gemaakt voor worden. Voor de invoering van de verlaging van de maximumsnelheid zal een zogeheten 'verzamelverkeersbesluit' opgesteld worden. Voor dit te nemen besluit dient er minimaal overleg plaats te vinden met de nood- en hulpdiensten. Een negatief advies van de nood- en hulpdiensten heeft geen schorsend effect op het te nemen besluit. Na publicatie van het besluit in het gemeenteblad geldt een bezwaartermijn van 6 weken en 1 dag. Een bezwaar heeft in principe geen schorsende werking op het te nemen besluit. Mocht een bezwaarmaker gelijk krijgen van de rechter, dan dient de gemeente het besluit te vernietigen en de oude situatie te herstellen.

Voor de invoering per 27 februari 2026, zie bijlage 6, zal in eerste instantie enkel de bebording op verschillende locaties worden aangepast. Daarna zullen er meerdere kleinere aanvullende maatregelen worden genomen om de weggebruikers te attenderen op de nieuwe maximumsnelheid. Deze aanvullende maatregelen zullen nog geen fysieke snelheidsremmende maatregelen of herinrichtingen zijn. De fysieke aanpassing van de wegen om volledig te voldoen aan de inrichting van een GOW30 zoals weergegeven in de handreiking GOW30 van het CROW zal volgen wanneer de wegen aan de beurt zijn voor gepland onderhoud.

Daarnaast zullen de bewoners en gebruikers op verschillende manieren geïnformeerd worden over de aanpassing van de maximumsnelheid. Dit zal enerzijds via de reguliere gemeentelijke kanalen gebeuren, zoals de krant en de site, maar er zal, mogelijk met inzet van externen, ook een bredere publiekscampagne opgezet worden om de bewoners op een actieve manier te informeren. Dit kan bijvoorbeeld door de inzet van matrixborden, banners langs/boven de weg, markeringen op de weg, etc.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

drs. A.P.A. Oostermeijer,
gemeentesecretaris

drs. L.A. de Lange,
burgemeester