

Rectificatie: Verkeersbesluit dorpsbrede aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) in Wassenaar

[Deze publicatie betreft een rectificatie omdat genoemde figuren 1 en 2 per abuis niet waren opgenomen. De oorspronkelijke publicatie is op 26 februari 2026 bekendgemaakt, beschikbaar via [Gemeentebblad 2026, 87966.](#)]

Z/22/072047

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wassenaar,
gelezen het raadsbesluit van 17 december 2025,

gelet op artikel 15 en 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 9 en 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

Overwegingen

Grondslag

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Toelichting genoemde belangen

- Het verkeer in Wassenaar wordt steeds drukker waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk staan;
- Het aantal geregistreerde slachtoffers in het verkeer is hoger dan ooit, waarbij in 2024 op de Wassenaarse wegen zelfs de meeste (ernstig) gewonden waren te betreuren in de afgelopen tien jaar;
- Het gevoel van onveiligheid in het verkeer is de afgelopen jaren sterk gestegen;
- Los van de door de gemeente lopende N44 vindt het merendeel van deze ongevallen en het gevoel van onveiligheid in het verkeer plaats op 50 km/u wegen en daarom is het wenselijk om op een deel van deze wegen een lagere snelheid te introduceren om het verkeer overzichtelijker en veiliger te maken;
- Op verzoek van de regering, in overleg met gemeenten en SWOV is door het kenniscentrum CROW een afwegingskader 30 km/u ontwikkeld waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe wordt gehanteerd met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan;
- Het Rijk heeft hiervoor, samen met de decentrale overheden, naast de zogenaamde 30 km/u 'erftoegangswegen' (ETW) in woonwijken, een nieuw wegtype geïntroduceerd: 'de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u' (hierna: GOW30);
- Voor dit nieuwe wegtype is door het CROW in opdracht van de regering een handreiking 'voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' gepubliceerd waarbij ook de inrichtingskenmerken voor de GOW50 zijn verscherpt;
- Met het nieuwe wegtype GOW30 is het (juridisch) mogelijk om ook 30 km/u in te voeren op de drukkere gebiedsontsluitingswegen, met zowel een verblijfs- en verkeersfunctie, zodat ook daar de verkeersveiligheid kan worden verbeterd;
- In het coalitieakkoord 'Samen voor Wassenaar. Koersvast, open en betrokken' is ook afgesproken dat waar dat mogelijk en nodig is, 30 km/u als snelheidslimiet wordt ingevoerd;
- Het invoeren van 30 km/u is mogelijk op nagenoeg alle wegen binnen de bebouwde kom door de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW;
- Het behouden van GOW50 is gelet op de verscherpte inrichtingseisen voor de GOW50 door het CROW minder logisch;
- Het burgerberaad verkeer heeft de nadrukkelijke wens uitgesproken voor de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar;
- Sindsdien is gewerkt aan een wegencategoriseringsplan om te bepalen welke wegen een snelheidslimiet van 30 km/u krijgen in plaats van 50 km/u waar bij deze afweging gekeken is waar dit 'nodig' en 'mogelijk' is:
 - o Invoering van 30 km/u is nodig wanneer er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt en/of een hoge mate van leefbaarheid en geparkeerde auto's langs de weg;

- o Wegen blijven 50 km/u als het voldoende verkeersveilig is, een belangrijke route is voor nood- en hulpdiensten en het OV en er een lage mate van leefbaarheid is en er bij voorkeur geen geparkeerde auto's langs de weg kunnen staan;
- De gemeenteraad heeft op 17 december 2025 het wegencategoriseringsplan vastgesteld waarbij de wegen in dit verkeersbesluit worden gecategoriseerd als GOW30;
- Met de aangekondigde maatregelen ontstaan er nieuwe 30 km/u gebiedsontsluitingswegen die – anders dan de bestaande 30 km/u erftoegangswegen – minder snelheidsremmende maatregelen hebben en waarbij het ook mogelijk is om een voorrangregeling en/of een oversteekplaats toe te passen;
- Dit sluit aan bij de landelijke ontwerpuitgangspunten van het CROW voor het nieuwe wegtype waarbij balans wordt gevonden tussen de verkeersveiligheid en doorstroming en bereikbaarheid van ontsluitingswegen;
- De huidige inrichting van de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (GOW50) voldoet door de invoering van het nieuwe wegtype niet meer aan de verscherpte inrichtingseisen voor een GOW50 volgens de voorlopige handreiking GOW30 van het CROW:
 - o Waarbij parkeervakken langs de weg als onwenselijk worden gezien voor een GOW50, maar wel zijn toegestaan bij een GOW30;
- Het verlagen van 50 km/u naar 30 km/u zorgt voor een verkeersveiligere situatie omdat uit onderzoeken van o.a. het SWOV is gebleken dat:
 - o Een auto bij een snelheid van 50 km/u twee keer zo lang nodig heeft om te remmen en tot stilstand te komen, in vergelijking met 30 km/u;
 - o Een fietser of voetganger 90% meer overlevingskans heeft bij een aanrijding met een auto op een 30 km/u weg, in vergelijking met een 50 km/u weg;
- Onderzoekers van de SWOV onderzochten het effect van een uitbreiding van de snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom waarbij cijfermatig is nagegaan welke effecten kunnen optreden in een gemeente als de helft van de straten met een 50 km/u -limiet wordt omgezet naar een 30 km/u -limiet. De uitkomst van dit onderzoek van SWOV laat zien dat naar schatting het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom dan substantieel kan dalen, variërend met een percentage tussen 22% en 31%;
- Dit beeld wordt ook bevestigd door de ervaringen van andere steden zoals Brussel & Amsterdam, die op een groot deel van de wegen 30 km/u als snelheidslimiet hebben ingevoerd en waar sinds de invoering significant minder voetgangers en fietsers gewond zijn geraakt;
- De maatregel zorgt er ook voor dat het gevoel van veiligheid verbetert omdat het fijner is om te wonen, lopen of fietsen in een omgeving waar langzamer gereden wordt;
- De maatregel resulteert daarnaast in minder geluidshinder en draagt daarmee bij aan het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld aan een betere gezondheid van de inwoners:
 - o Zoals ook aanbevolen in het actieplan geluid Wassenaar 2024-2028

Belangenafweging

- Het college laat voornoemde belangen prevaleren boven mogelijke nadelige gevolgen en hinder die individuen, bedrijven of hulpdiensten van het verkeersbesluit kunnen ondervinden;
- De mogelijke nadelige gevolgen wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de Wassenaarse bewoners & verkeersdeelnemers;
- Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft geen onevenredig nadelig effect op de verkeersafwikkeling;
- Zoals hierna nader zal worden toegelicht, blijven de opkomsttijden van de hulpdiensten geborgd;
- Het treffen van een verkeersmaatregel is daarnaast een normale maatschappelijke ontwikkeling, waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkenen behoren te blijven.

Participatie

- In het kader van participatie is een burgerberaad georganiseerd met een representatieve groep van inwoners waarbij het nadrukkelijke advies is gegeven voor de invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom van Wassenaar;
- Voorts zijn er met het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten in het afgelopen jaar intensieve gesprekken doorlopen ten aanzien van het wegencategoriseringsplan;
- Met de openbaar vervoerspartijen is afgesproken om 30 km/u waar mogelijk hand in hand te laten gaan met de versnellingsopgave van het openbaar vervoer

Hulpdiensten

- Voor de hulpdiensten zijn er in de hele gemeente hulpdienstenroutes gedefinieerd, waarbij de verplichte aanrijdtijden op de primaire hulpdienstenroutes niet in het geding komen door de invoering van 30 km/u;
- Voor de opkomsttijden van de brandweer (VRH) is uitgerekend dat de invoering van 30km/u op de doorgaande wegen geen effect heeft op de minimale opkomsttijden zoals vastgelegd in het dekkingsplan 2024-2027;
- Voor de opkomsttijden van de ambulance (RAVHM en RAV Haaglanden) is contact geweest, waarbij is aangegeven dat de verlaging van de maximumsnelheid van 50km/u naar 30km/u geen noemenswaardig effect heeft op de opkomsttijden mits er ten aanzien van het ambulancevervoer geen verdere snelheidsremmende maatregelen worden genomen;
- De politie werkt niet met wettelijk vastgestelde opkomsttijden en heeft hiervoor dus ook geen data beschikbaar;
- Er wordt op deze hulpdienstenroutes – die veelal een 30 km/u limiet krijgen – tegemoetgekomen aan gewenste doorrijdbreedtes- en comforteisen voor maatgevende hulpverleningsvoertuigen aan de hand van de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid.

Overleg politie

- In het kader van artikel 24, aanhef en onderdeel a, van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW, besluit van 26 juli 1990, 460, of zoals nadien gewijzigd) heeft overleg plaatsgevonden met de Politie, eenheid Den Haag, waarbij deze te kennen heeft gegeven een negatief advies te geven op voorgestelde verkeersmaatregelen met de volgende reden:
- Een negatief advies o.b.v. handhaafbaarheid van de maatregel. Enkel aanpassen van bebording is onvoldoende om te kunnen handhaven op snelheid. Wijziging van advies is mogelijk na aanpassing van de wegen volgens de vastgestelde richtlijnen van het CROW voor GOW30.
- Dit negatieve advies ziet enkel op de handhaafbaarheid van het verkeersbesluit en geeft geen aanleiding dit besluit niet te nemen;
- Als de maximale snelheid verandert van 50 km/u naar 30 km/u, zal dit duidelijk zichtbaar worden op straat onder andere door:
 - o Het aanpassen of het soms (gedeeltelijk) weghalen van de belijning (d.m.v. minder lengtemarkering, het aanbrengen van attentie verhogende markeringen en visuele versmallingen) waardoor automobilisten (onbewust) langzamer gaan rijden;
 - o Het aanleggen van extra snelheidsremmende verkeersplateaus bij oversteekplekken voor voetgangers en fietsers en/of bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u;
 - o Het plaatsen van nieuwe A01-verkeersborden (bord met rode rand en cijfer '30) na ieder kruispunt;
- De instellingen van de verkeerslichten zullen waar nodig worden aangepast en geoptimaliseerd op de snelheid van 30 km/u;
- De wegen onder beheer zijn van de gemeente Wassenaar;
- Om te onderzoeken of handhaving met flitspalen op 30 km/u ook effectief is, heeft het openbaar ministerie (OM) in juni 2024 een pilot in de gemeente Amsterdam gehouden die ertoe heeft geleid dat er ook wettelijk op GOW30 gehandhaafd kan worden met flitspalen.

Monitoring / evaluatie

- Na de invoering van 30 km/u treedt er een monitoringsplan in werking waarbij een vinger aan de pols wordt gehouden over de naleving van de nieuwe limiet (snelheidsmetingen), eerste ervaringen (burgermeldingen), verkeersdrukte op omliggende wegen (uitstralingseffect) en eventuele knelpunten voor het OV en de hulpdiensten;
- Verzoeken met betrekking tot de inrichting van de straat kunnen op de gebruikelijke manier worden gedaan via: <https://www.wassenaar.nl/melden>. Het college zal dan nader onderzoeken of extra maatregelen mogelijk zijn;
- Er staat een evaluatie gepland na circa anderhalf jaar na de invoering van 30 km/u waarop wordt getoetst op:
 - o Snelheidsnaleving;
 - o Mogelijkheden tot handhaving op GOW30;
 - o Verkeersintensiteiten;
 - o Opkomsttijden nood- en hulpdiensten (brandweer en ambulance).

BESLUIT

In de hierna in figuur 1 en 2 (en bijlagen) afgebeelde straten de volgende maatregelen te nemen:

Ten aanzien van bebording

Verwijderen

1. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A01-50 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
2. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A02-50 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
3. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A02-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
4. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A02-30 einde zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
5. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A04-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
6. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A05-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
7. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A04-40 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.
8. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A05-40 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 1.

Plaatsen

9. Het plaatsen van verkeersborden conform model A01-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 2.
10. Het plaatsen van verkeersborden conform model A01-50 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 2.
11. Het plaatsen van verkeersborden conform model A01-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 2.
12. Het plaatsen van verkeersborden conform model A02-30 einde zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals te zien in figuur 2.

Ingangsdatum van het verkeersbesluit

Dit verkeersbesluit treedt in werking met ingang van 27 februari 2026

Wassenaar, 23-02-2026

College van burgemeester en wethouders

Namens deze

M. den Haan

Manager Ruimtelijke Ontwikkeling

Bezwaar- of beroepsclausule

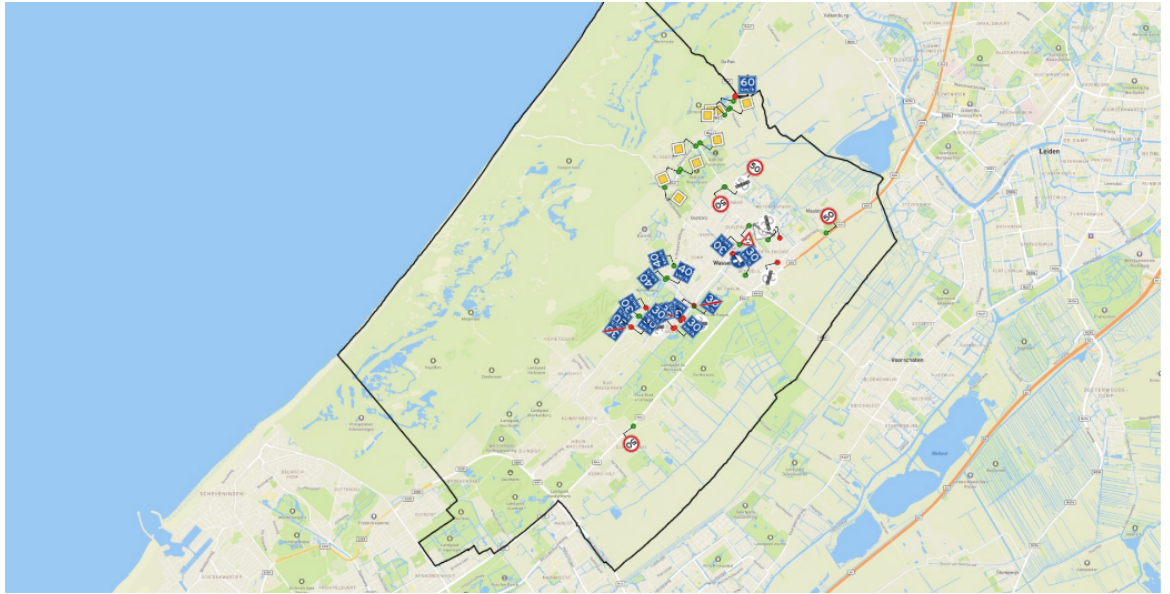
Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u binnen zes weken na de dag dat dit besluit bekend is gemaakt een brief sturen naar het college van burgemeester en wethouders, postbus 499, 2240 AL Wassenaar. Vermeld daarin uw naam en adres, het zaaknummer, de datum van uw brief en de reden waarom u het niet eens bent en onderteken vervolgens de brief. U kunt uw bezwaarschrift ook digitaal indienen via internet op [Bezwaar maken | Wassenaar m.b.v. het webformulier](#) (zie "direct online regelen"). Hiervoor is nodig een DigiD-code, of voor bedrijven een E-herkenning, die kan worden aangevraagd via [digid.nl](#), resp. [eherkenning.nl](#). U kunt het bezwaarschrift niet op een andere digitale wijze, bijvoorbeeld per e-mail, indienen.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaar heeft geen schorsende werking van het besluit tot gevolg. Het verkeersbesluit blijft gelden totdat op het bezwaarschrift is beslist. Als de beslissing op het bezwaarschrift niet kan worden afgewacht, kan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag (Sector Bestuursrecht) een voorlopige voorziening treffen op verzoek van een belanghebbende die op tijd bezwaar heeft gemaakt. Het adres van de rechtbank is Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

U kunt uw verzoekschrift ook digitaal indienen bij de rechtbank. Hiervoor is nodig een DigiD-code, of voor bedrijven een E-herkenning, die kan worden aangevraagd via [digid.nl](#), resp. [eherkenning.nl](#). U kunt het verzoekschrift niet op een andere digitale wijze, bijvoorbeeld per e-mail, indienen

Figuur 1



figuur 2

