

E-mail: [wegencategoriseringsplan@wassenaar.nl](mailto:wegencategoriseringsplan@wassenaar.nl)

Gemeente Wassenaar  
T.a.v. de gemeenteraad  
Johan de Wittstraat 45  
2242 LV Wassenaar



Wassenaar, 12 september 2024

**Betreft: zienswijze t.a.v. ontwerp-wegencategoriseringsplan 2023 Wassenaar**

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze zend ik u een zienswijze t.a.v. het ontwerp wegcategoriseringsplan 2023, die kan worden beschouwd als een aanvulling op mijn eerdere zienswijze t.a.v. hetzelfde onderwerp d.d. 25 februari jl. en bekend bij de gemeente onder zaaknummer Z/23/082344.

Aangezien steeds meer gemeentes overgaan tot het invoeren van 30 km/u als standaard binnen de bebouwde kom, komt er ook steeds meer informatie beschikbaar over de ervaringen. In dit verband wijs ik u graag op bijgevoegd artikel uit De Telegraaf van 21 augustus jl. (zie **Bijlage 1**). Uit dit artikel blijkt duidelijk dat 30 km/u aan het begin misschien even wennen is, maar veel voordelen biedt, waaronder:

- meedoen in het verkeer wordt veiliger voor iedereen en de kans dat je als fietser of voetganger een aanrijding met een auto overleeft is vele malen groter (dodelijke ongevallen nemen met 37% af);
- invoering van 30 km/u heeft weinig invloed op de gemiddelde snelheid, omdat het verkeer bij 30 km/u beter doorstroomt (volgens internationaal onderzoek daalt de gemiddelde snelheid met slechts 0.5 km/u). Dit effect werd ook al gesignaleerd door busmaatschappij EBS in het ontwerp wegcategoriseringsplan (zie p. 19);
- wijken en straten worden in algemene zin prettiger voor bewoners en weggebruikers, vooral omdat de geluidsoverlast afneemt, maar ook door minder uitstoot en daardoor minder luchtvervuiling.

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

Het is dus beslist niet zo dat per definitie een GOW30 weg moet worden voorzien van klinkers. In de "handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" van het CROW uit mei 2023 wordt weliswaar als uitgangspunt genoemd open verharding (d.w.z. klinkers), maar daarbij wordt expliciet ook de optie

genoemd om gesloten verharding (d.w.z. asfalt) gewoon te handhaven met slechts een deel klinker- of klinkerachtige verharding. Zie de relevante passage hieronder:

Basissenmerk wegvak	Inrichtingskenmerk GOW30	Aanscherping GOW50	Inrichtingskenmerk ETW30
<b>A. Verharding<sup>1</sup></b>	Open of gedeeltelijk gesloten verharding: – Uitgangspunt: Open verharding (elementenverharding). – Bij gesloten verharding een deel klinker- of klinkerachtige verharding.	n.v.t.	n.v.t.

Bron: <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/handreiking-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30.aspx?ext=>.

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

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

### Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft



Bron: gereedchapskist GOW30 van verkeersadviesbureau Goudappel.

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

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

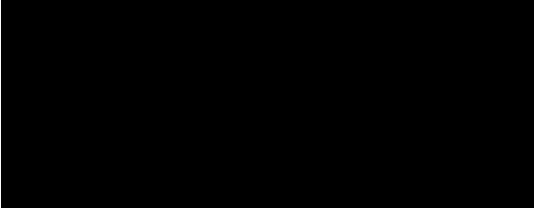
Tot slot, zou ik er graag op willen wijzen dat er ook technologische middelen zijn die (op termijn) kunnen helpen bij het inrichten en handhaven van 30 km/u op een GOW30, zoals bijvoorbeeld Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA). Dit is een systeem waarbij auto's die hiermee zijn uitgerust niet harder dan 30 km/u kunnen rijden op wegen waar die snelheidslimiet geldt, ofwel een automatische waarschuwing krijgen op het dashboard. Dit ISA systeem is nu nog maar bij een beperkt aantal auto's

<sup>1</sup> <https://sleutelstad.nl/2024/07/29/meer-straten-in-leiden-mogelijk-van-vijftig-naar-dertig-kilometer-per-uur/>

geïnstalleerd (ca. 8% in Nederland), maar de EU heeft besloten dat medio 2040 alle auto's hiermee moeten zijn uitgerust. Het gebruik van ISA zal dus onvermijdelijk verder toenemen en de verwachting is dat bij een aandeel van 20-30% dit al zal leiden tot veiligere snelheden van alle bestuurders op de betreffende weg.<sup>2</sup>

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

Met vriendelijke groet,



**Bijlagen**

---

<sup>2</sup> <https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/royal-haskoningdhv/gow30-en-intelligente-snelheidsadaptatie>

## Bijlage 1

DE TELEGRAAF  
WOENSDAG 21 AUGUSTUS 2024



# DE KWESTIE



Steeds meer steden zetten in op 30 kilometer per uur.  
FOTO ANP/HH

Opinie Vincent Luyendijk, adviseur gezonde leefomgeving

## Max 30 km/u is wennen, maar biedt voordelen

**S**teeds meer steden zetten in op 30 kilometer per uur. In Nederland nam Amsterdam het voortouw; sinds 8 december 2023 geldt voor een groot deel van de stad de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

### Automobilistje pesten

Niet iedereen is daar blij mee. Sterker nog, dit soort veranderingen leiden vaak tot veel weerstand. En eerlijk is eerlijk, het is echt wennen om ineens 30 te rijden, waar voorheen 50 de norm was. Zeker omdat de meeste wegen nog niet zijn veranderd en dus uitnodigen tot harder rijden. Voor wie de maatregel voelt als onnodig automobilistje pesten zet ik graag een aantal voordelen van langzamer rijden in de stad op een rij, gebaseerd op recente onderzoeken.

### Buitenspelen

Niet alleen sociale media en gamen zorgen ervoor dat kinderen minder buiten spelen, ook een onveilige buitenruimte is hiervoor een reden. Uit Duits onderzoek blijkt dat in gebieden met een 30 km/u beleid de gemiddelde tijd die kinderen dagelijks buiten spelen twee keer zo hoog is als in gebieden zonder maatregelen. Die gaat van gemiddeld 32 minuten naar

**Vincent Luyendijk, adviseur gezonde leefomgeving, is ervan overtuigd dat de 30 kilometer per uur regel veel voordelen biedt. „Het resulteert in meer spelende kinderen, minder verkeersdoden, fijnere wijken, geen tijdverlies en lagere benzinekosten.”**

66 minuten. Dat betekent natuurlijk niet dat de kinderen gelijk naar buiten rennen als we ergens alleen bordjes neerzetten.

Meedoen in het verkeer wordt een stuk veiliger voor iedereen. De kans dat je als fietser of voetganger een aanrijding met een auto overleeft is vele malen hoger bij 30 km/u dan bij een klap van 50 km/u. Een studie in veertig Europese steden met de ingevoerde maatregel toont

aan dat er minder ongelukken, minder verwondingen en aanzienlijk minder (-37%) dodelijke ongelukken zijn. Wijken en straten worden in algemene zin prettiger voor alle bewoners, vooral omdat er minder geluidsoverlast is, maar ook vanwege de lagere uitstoot en dus schonere lucht. Anders gezegd,



Vincent Luyendijk ziet alleen maar voordelen.  
FOTO ELIZABETH WATTIMENA

het nodigt eerder uit voor een gesprekje op straat met de buren.

Wat je op het eerste gezicht niet zou verwachten is dat de maatregel weinig effect heeft op de gemiddelde snelheid. Doordat het verkeer in het algemeen beter doortroomt, daalt deze met slechts een halve kilometer per uur. Zo blijkt ook weer uit internationaal onderzoek.

### Geld opleveren

Het aantal files neemt in de meeste gevallen zelfs een beetje af. Rotterdam berekende recent dat op elf veelvoorkomende routes de reistijd maximaal een minuut scheelt. Tot slot kan het de automobilist ook nog een beetje geld opleveren. Langzamer rijden zorgt voor een gemiddelde besparing van 7% op de benzinekosten. Zo alles bij elkaar vind ik het moeilijk om hier echte voordelen van 50 km/u tegenover te zetten, behalve dus dat we het nou eenmaal zo gewend zijn.

### Voor mensen

Als je het mij vraagt volgen we Amsterdam – en al die andere steden in Europa – en voeren we overal in Nederland binnen de bebouwde kom zo snel mogelijk 30 km/u in. Het is de hoogste tijd dat we steden weer inrichten voor mensen.

## **Bijlage 2**



Om het verkeer langzamer te laten rijden moeten we de wegen aanpassen. Dat doen we stap voor stap. We beginnen met het plaatsen van bovenstaande 30km-borden. En we passen de lijnen op de weg aan. We zijn zuinig met drempels. Dat is lastig voor de nood- en hulpdiensten. Pas als een weg aan de beurt is voor groot onderhoud passen we de weg zelf aan.

### **Dit doen we in 2024**

- We brengen overrijdbare middenstroken aan op brede 30km wegen. Zo lijken de rijbanen smaller. Auto's gaan daardoor langzamer rijden. Op sommige plekken waar nog geen fietspad aanwezig is, brengen we fietsstroken aan om de weg te versmallen.
- We halen lijnen in het midden (de asmarkering) weg op wegen die van 50 naar 30 km/u zijn gegaan. Hierdoor krijgen automobilisten het gevoel dat ze de weg delen. Het wordt dan minder aantrekkelijk om hard te rijden.

Bron: <https://www.amsterdam.nl/30-km-u-in-de-stad>.