

Bijlage 2: Commentaar petitiegroep op second opinion van Goudappel.

Wij hebben geprobeerd deze materie makkelijk en snel inzichtelijk te maken voor de lezer. Om dit te bereiken hebben wij bepaalde uitspraken van Goudappel in geel ge-highlight, en vervolgens in rood ons commentaar erop gegeven. We vragen verontschuldigingen aan Goudappel voor deze weinig elegante manier van "inbreken" op hun document. We hebben ons afgevraagd of er een andere manier was, maar we zijn een kleine groep vrijwilligers zonder hulpmiddelen en we hadden niet een functioneel alternatief bij de hand.

Bij voorbaat willen wij u duidelijk maken dat wij niet tegen het gedachtegoed van ETW30 zijn. Wij zijn derhalve in het algemeen niet tegen het idee verkeer te mengen op een ETW30, maar in het specifieke geval van de Schouwweg Noord zien wij veel meer voordelen in het handhaven van het al bestaande vrij liggende fietspad. Wij hebben ook niet de behoeften eventueel ongelijk van de gemeente en Goudappel te "bewijzen". Het gaat ons er wél om een evenwichtige en zuivere opsomming en analyse van de feiten te realiseren. Zowel het plan van de gemeente als de door ons aangedragen oplossingen hebben plussen en minnen. Wij bepleiten niet per se deze of gene oplossing. Ons doel was het gesprek met de gemeente op gang te brengen en aan te geven dat oplossingen mét behoud van het fietspad mogelijk zijn. In dat licht moeten onze commentaren hieronder worden gelezen. Wij vinden het belangrijk op basis van deze zuiverheid te komen tot een oplossing die het algemene belang van de inwoners van Wassenaar dient.

Duidelijk is geworden uit de gesprekken dat het voornamelijk het stuk van de Schouwweg Noord betreft dat ligt tussen Admiraal Helfrichlaan en de Schouwbrug.

Petitiegroep
Françoise van Leeuwen
Daan de Roos
Monique Rueb-Moonen

Opdrachtgever	Gemeente Wassenaar
Datum	22 februari 2024
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	016939.N1.05
Kenmerk opdrachtgever	Z/24/083179
Status	Definitief
Pagina	1/14

Second opinion Schouwweg Noord

1. Inleiding

In verband met vervanging van het riool heeft de gemeente Wassenaar een inrichtingsplan gemaakt voor de herinrichting van de Schouwweg. Belangrijkste verschil met de bestaande situatie is het vervallen van het vrijliggende tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Schouwweg. Tegen het plan is een petitie door bewoners van Wassenaar ingediend.



Figuur 1: Schouwweg gezien vanaf de Papegaaijenlaan (Foto Cyclomedia)

Naar aanleiding van vragen en opmerkingen van bewoners en de petitiehouders heeft de gemeente Goudappel gevraagd een second opinion te geven op het ontwerp en het vervallen van het fietspad. In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten voor de second opinion onder

elkaar. We bekijken in Figuur 3 hoofdstuk 3 de huidige situatie en in hoofdstuk 4 het ontwerp op basis van de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW en Fietsberaad.

Na de informatieavond op 6 februari 2024 heeft de gemeente ons gevraagd om een paragraaf op te nemen over de wenselijkheid/onwenselijkheid van een aantal alternatieve inrichtingsprincipes op de Schouwweg. In Hoofdstuk 5 gaan we hierop in.

2. Uitgangspunten en gegevens

2.1 Richtlijnen, aanbevelingen en studies

We hebben deze second opinion uitgevoerd op basis van de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW en het Fietsberaad:

- ASVV 2022 (digitale versie, laatst aangepast in 2023)
- Ontwerpwijzer Fietsverkeer (digitale versie, laatst aangepast in 2021)
- Handboek ontwerpen voor Kinderen (CROW-publicatie 153, 2000).

Deze publicaties zijn mede gebaseerd op verkeersveiligheidsstudies van de SWOV.

De petitiehouders verwijzen naar een verklaring van de SWOV waarin gesteld zou worden dat vrijliggende fietspaden voor fietsers veiliger zijn dan alternatieven¹. In de aangehaalde verklaring stelt de SWOV dat bij het verlagen van de snelheidslimiet van 50 naar 30 niet alleen belangrijk is dat er een nieuw verkeersbord komt, maar dat de wegen zelf er ook anders uit moeten zien. "Mensen moeten ten eerste weten dat er een andere limiet geldt, maar het moet hen ook fysiek onmogelijk worden gemaakt om hard te rijden, bijvoorbeeld door drempels." In de publicatie waarin deze verklaring van de SWOV is opgenomen wordt niet gesproken over fietspaden.

Wij hebben geen publicatie van de SWOV kunnen vinden waarin wordt geconcludeerd dat in een 30 km/uur woonstraat een vrijliggend fietspad wenselijk is voor of een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid.

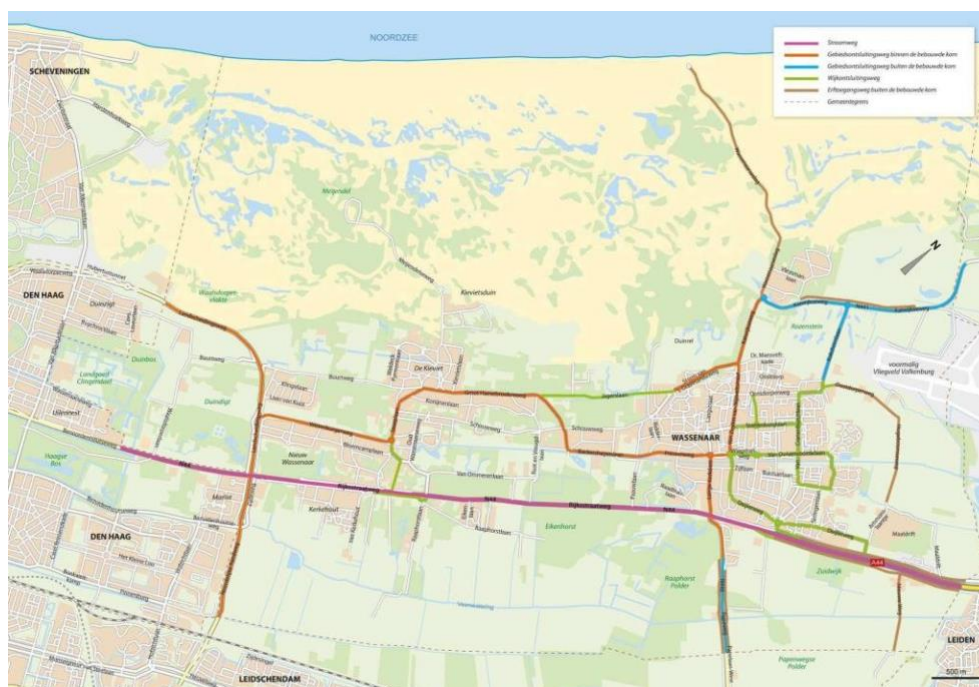
2.2 Functie van de weg

De gemeente Wassenaar heeft haar beleid op het gebied van verkeer en vervoer vastgelegd in het Verkeersplan 2016. In het plan is een wegategorisering opgenomen. De Schouwweg is 30 km/uur woonstraat (erftoegangsweg) met een ontsluitende functie voor de zijstraten

¹ <https://nos.nl/artikel/2501436-meer-ernstige-verkeersgewonden-in-2022-opvallende-stijging-doden-op-30-wegen>

Araweg, Admiraal Helfrichlaan en Zanderijlaan. Daarmee is het eerst en vooral een straat voor de bewoners langs de weg. Voor scholieren en hun ouders is de Schouwweg bovendien onderdeel van de schoolroute van de Montessorischool aan het Zanderijpad. Op erftoegangswegen geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en vindt menging van verschillende soorten verkeer plaats

De Schouwweg is geen onderdeel van een doorfietsroute of van het Fietsknooppunten netwerk. Maar net als alle woonstraten is de Schouwweg wel een straat waar gefietst wordt en voor de **directe omgeving** Voor veel meer dan de directe omgeving. Het fietspad aan de Schouwweg Noord is een belangrijke verbinding, namelijk een van de drie hoofdroutes tussen Wassenaar Zuid en Wassenaar Noord een schakel is in de fietsverbindingen binnen Wassenaar.



Figuur 2: Overzicht wegcategorisering Wassenaar in het Verkeersplan 2016²

2.3 Verkeersgegevens

Het autoverkeer op de Schouwweg is geteld in januari 2020, november 2022 en november 2023. Op een werkdag rijden er gemiddeld 900 tot 1.000 auto's per etmaal over de

² De gemeente Wassenaar is bezig met een herzien Wegencategoriseringsplan 2023. Het herziene wegcategoriseringsplan is nog niet vastgesteld maar wijkt voor de Schouwweg Noord niet af van het plan uit 2016.

Schouwweg (tellingen november 2022 en 2023). In januari 2020 lag de intensiteit wat hoger, 1.400 tot 1.500 auto's per etmaal.

In januari 2024 is een telling van het aantal fietsers uitgevoerd. **Het aantal fietsers is ongeveer 500 fietsers op een gemiddelde werkdag.** Pas vanaf 8 januari 2024 zijn voor het eerst fiets tellingen verricht, in hartje winter. Hier komt het getal van 500 per dag vandaan zo begrijpen wij. Sindsdien zijn er mogelijk opnieuw tellingen geweest. Echter, nu de Storm Zuid gesloten is kan men zich afvragen wat deze aantallen betekenen. Overigens is voor ons – de petitiekerngroep – niet zo belangrijk wat de exacte fiets tellingen zijn. De aantallen zijn niet heel hoog en ook niet heel laag. Uit ervaring weten wij dat het om een behoorlijk aantal fietsers gaat en wij weten dat de breedte van het huidige fietspad bij deze aantal fietsers past.

2.4 Ontwerp

We hebben de toekomstige situatie getoetst aan de hand van de situatietekening en dwarsprofielen 'Reconstructie Schouwweg-noord', VO bij projectnummer 51772 van 23 november 2022.

3. Huidige situatie

3.1 Inrichting



Figuur 3: Huidige wegbeeld met middenstreep en incidentele verkeersdrempel. De ruimte voor de voetganger wordt hier ook gebruikt om te parkeren (Foto Cyclomedia).

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

De Schouwweg in Wassenaar is een 30 km/uur woonstraat met een klinkerverharding. De wegbreedte is 4,80m – 5,00m. Er zijn beperkt snelheidsremmende maatregelen aanwezig in de vorm van verkeersdrempels. De onderlinge afstand tussen de snelheidsremmende maatregelen is erg groot, het effect op de snelheid is daardoor waarschijnlijk vooral lokaal. Bij de zijstraten geldt voorrang van rechts voor auto's en fietsers. Daar ontbreken snelheidsremmers. Vreemd element op een erftoegangsweg is de middenmarking, deze hoort op een 30 km/uur straat niet aanwezig te zijn.

De meeste woningen staan aan de oostzijde van de straat, aan die zijde is een voetpad aanwezig – maar incidenteel wordt die ruimte ook gebruikt om te parkeren. Aan de andere zijde ontbreekt het voetpad. Dat hoeft geen probleem te zijn aangezien daar ook veel minder woningen zijn.

Bijzonder voor een 30 km/uur woonstraat is de aanwezigheid van een verplicht tweerichting fietspad aan de westzijde van de straat. Bijzonder, omdat er in een woonstraat in het algemeen geen aanleiding is voor een aparte voorziening voor de fiets. Het karakteriseren van de Schouwweg Noord als een woonstraat is slechts een gedeeltelijke weerspiegeling van de realiteit. In de eerste plaats is er een school aan het einde van de straat. Vervolgens is er een bloemenwinkel, een advocatenkantoor, en een restaurant. En belangrijker: het fietspad is een belangrijke verbinding tussen Wassenaar Dorp/Noord en Wassenaar Zuid. Men fietst vanaf de Papegaaienlaan als het ware een "fietstunnel" in en komt weer "buiten" bij de Schouwbrug. Aan het begin en eindpunt van de "tunnel" vertakken de routes zich. Wij begrijpen dat de Schouwweg Noord voor auto's onaantrekkelijk kan zijn, want deze is smal, bochtig en soms donker, maar ook voor auto's is dit een van de drie wegen die naar het dorp leiden. Kijk je naar de aantallen van ca 1.500 auto's per dag (tellingen 2020) kun je mogelijk voor het autoverkeer van een woonstraat kan spreken, maar dit geldt zeker niet voor het vrij liggende fietspad. Voor de bewoners van de straat heeft het fietspad als vervelende consequentie dat het verboden is te fietsen op de Schouwweg Noord zelf. Wij begrijpen dit punt. Het bezwaar kan eenvoudig worden weggenomen door het fietspad onverplicht te maken. De woningen zijn per fiets niet direct bereikbaar, altijd moet eerst de straat worden overgestoken. Het fietspad is 3,00 m breed (op plaatsen breder) Het tweerichtingfietspad is circa 3,30 m breed en daarmee het op één na breedste dubbele fietspad van Wassenaar. Alleen de Buurtweg heeft een breder dubbel fietspad met circa 3,45 m. Andere dubbele fietspaden in Wassenaar zijn bijvoorbeeld de Groot Haesebroekseweg met circa 2,40 m, de Katwijkseweg met circa 2,70 m, en de Meijendelseweg met circa 3,00 m. en verhard met rode 30x30 tegels. Het pad ligt op veel plaatsen wat hoger dan de weg zelf, overstekende fietsers moeten het laatste stukje omhoog. Bij de oversteek terug krijgen ze door dit hoogteverschil juist bij de oversteek een beetje extra vaart.

Aan de noordzijde ligt het fietspad direct tegen de erfgrans en de erfafscheiding (hagen) van de huisnummers 1A, 1B en 1C. Hierdoor en door overhangende struiken is de bruikbare breedte van het fietspad kleiner. Zoals alles, dienen struiken ook onderhouden en gesnoeid te worden. De gemeente is hier in het verleden al op geweest. Overigens is het groen van de Zuid Koreaanse residentie recent gesnoeid. Ook bij de nummers 29 en 33 is de afstand tussen erfgrans en fietspad minimaal. Ter plaatse van de toegangen van de kavels aan de westzijde van de weg is telkens een doorsteek voor auto's aanwezig ter hoogte van de uitrit. Door de bomen tussen fietspad en rijbaan heeft afslaand autoverkeer slecht zicht op de fietsers. Indien men op

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

de rijbaan fietst wordt het probleem ons inzien verplaatst. Weliswaar komen fietsen dan niet uit twee richtingen. Echter, door de bomen bij een deel van de uitritten is het zicht op de rijbaan ook beperkt. Bij het uitrijden van de uitritten zijn fietsers voor het uitrijdend autoverkeer onzichtbaar door de hoge hagen en andersom kunnen fietsers een uitrijdende de auto's niet zien naderen. Een extra risico is dat de fietsers in twee richtingen rijden, **automobilisten zijn vaak niet bedacht op de fiets in de tegenrichting.** Dit is een onjuiste bewering aangezien de bewoners bekend zijn met de situatie, weten dat fietsers vanuit twee richtingen komen en dat het hier slechts om 6 uitritten over de gehele Schouwweg gaat. Met name het ontbreken van zicht op de fietsers vanuit de inritten is potentieel gevaarlijk en kan leiden tot ongevallen. Mochten er in de **toekomst meer kavels worden uitgeven** Dit is een onjuiste aanname, want is volgens beste weten niet aan de orde, aangezien daar residenties van ambassades gevestigd zijn. Dit lijkt op een **gelegenheidsargument** aan de westzijde van de weg ontstaan er meer vergelijkbare situaties met vergelijkbare risico's. **Op andere plaatsen is het zicht voor overstekende fietsers slecht door de geparkeerde auto's.** Wij vermoeden dat hier het gedeelte tussen de Admiraal Helfrichlaan en de Schouwbrug wordt bedoeld. De meeste fietsers steken niet over, maar fietsen de hele lengte van het fietspad. Voor die fietsers die ter plekke moeten zijn brengt het eerdergenoemde onverplichte fietspad uitkomst of daar waar bij de herinrichting verhogingen om het verkeer te remmen komen, kan dit mooi gecombineerd worden met oversteekplaatsen van en naar het fietspad.

Ruimte om te parkeren is aanwezig tussen de bomen aan de zijde van het fietspad. Op plekken waar meer ruimte aanwezig is, liggen parkeerplaatsen aan de zijde van de huizen. **De ruimte tussen rijbaan en fietspad is krap**, de aanbevolen marge van 80 cm tussen de geparkeerde auto's en het fietspad ontbreekt. **Dat is waar. We hebben tenslotte te maken met een fysiek beperkte ruimte.** Niet alle aanbevelingen, normen en richtlijnen zijn in de praktijk tegelijkertijd te realiseren. In dat geval dient er maatwerk te worden toegepast. Desalniettemin is het fietspad met een breedte van circa 3,30 m het op één na breedste dubbele fietspad in Wassenaar. **Fietsers moeten rekening houden met openzwaai- en portieren.** De ruimte om daarvoor uit te kijken is beperkt, zeker als er ook fietsers tegemoet komen.

Het is juist dat fietsers in noordelijke richting momenteel rekening moeten houden met openzwaaiende deuren. Aangezien de meeste auto's in de zuidelijke rijrichting langs het fietspad parkeren, en de meeste auto's niemand in de passagiersstoel hebben valt dit probleem nu gelukkig nog mee. Dit probleem wordt minimaal twee keer zo groot bij het fietsen op de rijbaan. In dit geval hebben fietsers te maken met openslaande deuren aan beide zijden van de weg, want er wordt aan beide kanten geparkeerd. Daar komt nog bij dat op de rijbaan het juist de bestuurdersdeuren zijn die naar de rijbaan openen! En er zit altijd iemand in de bestuurdersstoel. Dus het probleem wordt vele malen groter. Daar houdt het niet bij op. Op het fietspad is een mogelijk incident beperkt tot een deur, een fiets, of de grond, maar op de rijbaan kan het gebeuren dat een fietser schrikt van een openzwaaiende deur en uitwijkt, net terwijl er een auto langsrijdt. We hebben getracht een antwoord van de gemeente te krijgen op het voorgaande, maar men hield zich in stilzwijgen. Nogmaals het is niet onze bedoeling het fietsen op ETW30 rijbanen in het algemeen in diskrediet te brengen, maar de Schouwweg is aanzienlijk smaller dan vrijwel alle andere straten in Wassenaar. Wij vinden dat hier serieus over moet worden nagedacht en gecommuniceerd. Het uitsluitend vermelden van een eventueel risico van openslaande deuren op het fietspad en niet op de rijbaan is een voorbeeld van onzuivere argumentatie, waar helaas de wethouder en de adviseur zich aan schuldig maken.

3.2 Autoverkeer

Om te toetsen of de verkeersintensiteit past bij een woonstraat en bij een schoolroute kijken we naar de een straat geschikt is als woonstraat en school kijken we naar de aanbeveling uit het Handboek ontwerpen voor Kinderen (CROW-publicatie 153). Uitgaande van een snelheid van 30 km/h geeft dit handboek een oordeel over de oversteekmogelijkheden bij verschillende intensiteitsniveaus.

Intensiteit	Karakterisering van de oversteek
Tot 2.000 mvt (spitsintensiteit = 200 mvt/u)	de straat is goed tot redelijk goed over te steken, ook voor jonge kinderen
2.000 tot 4.000 mvt (spitsintensiteit = 200 tot 400 mvt/h)	oversteekbaarheid wordt minder makkelijk voor jonge kinderen, zorg voor goed zicht van en naar de stoep en voor logische oversteekplekken op kinderroutes
meer dan 4.000 mvt	op schoolroutes en andere intensief gebruikte kinderroutes: <ul style="list-style-type: none"> • zebepad/voetgangsoversteekplaats op een plateau; • versmalling van de rijbaan; • goede zichtbaarheid op overstekend kind; • middeneiland (facultatief).

Tabel 1: indicatie van de gewenste karakterisering van de oversteek bij scholen bij verschillende intensiteiten

Daarnaast geldt dat spelen op straat mogelijk is als de snelheid van de auto's laag is en er niet meer dan 1.000 auto's per etmaal rijden.

Met een intensiteit van ongeveer 1.000 auto's per dag heeft de Schouwweg een intensiteit die past bij een woonstraat. Ook als schoolroute heeft de straat een passende intensiteit. Bij deze intensiteit is fietsen op straat goed en veilig mogelijk.

3.3 Fietsers

Het aantal fietsers is ongeveer 500 fietsers op een gemiddelde werkdag (telling januari 2024), ongeveer de helft van het aantal auto's. Deze combinatie van fiets en auto kan goed en veilig worden afgewikkeld op een 30 km/uur erftoegangsweg.

Het fietspad is breed genoeg voor dit aantal fietsers – maar omdat de Schouwweg is geen onderdeel is van een doorfietsroute of van het Fietsknooppunten netwerk is er **geen aanleiding voor een fietsvoorziening.**

Hier wordt een mening gebaseerd op de eerste fietstellingen ooit en wel in hartje winter en griep periode (5 t/m 15 januari 2024). Maar het exacte aantal fietsers is niet doorslaggevend, zie opmerkingen eerder. Wel dient gezegd dat een "doorfietsroute" of "Fietsknooppunten netwerk" slechts een etiket is dat door de Provincie wordt gegeven. Dat de Schouwweg dit etiket niet opgeplakt heeft gekregen doet niets af aan het feit dat het een veel gebruikte fietsverbinding in ons dorp is. Niet voor niets spreekt de Fietsersbond Wassenaar zich uit vóór behoud van het fietspad).

3.4 Afweging wenselijkheid fietsvoorziening

Op een **erftoegangsweg 30 km/uur zijn geen specifieke fietsvoorzieningen nodig**, uitgaande van een intensiteit van het gemotoriseerd verkeer tot circa 5.000 mvt/etm en een beperkte hoeveelheid fietsers **Voor fietsers (en auto's) is dit een doorgaande verbinding**. De intensiteit op de Schouwweg ligt ver onder deze grens. Bij lage intensiteiten van het gemotoriseerd en het fietsverkeer is een krap profiel uitgangspunt. Dit draagt bij aan de beoogde lage snelheid, maar is niet per definitie voldoende; ook bij een krap profiel zijn aanvullend snelheidsverlagende maatregelen nodig.

Op drukke (hoofd)fietsroutes zijn soms maatregelen gewenst op een 30 km/uur straat. Het aantal fietsers op de Schouwweg is niet hoog, de weg heeft geen functie **als (hoofd)fietsroute aangewezen door de provincie ZH, maar voor Wassenaarders behoort de Schouwweg tot het gemeentelijke fietsnetwerk**. We merken op **dat bijna altijd** een fietsstraat in een 30 km/uur omgeving de meest geëigende oplossing **en niet een apart fietspad langs de weg**. **Dat willen we geloven, maar de Schouwweg is wel bijzonder smal, heeft uitzonderlijk veel oude dikke bomen, die ook nog eens dicht op elkaar staan. Er is een bladerdek dat lastige schaduwwerking kan veroorzaken en de weg is licht bochtig. Kortom, er zijn voldoende redenen om maatwerk toe te passen. Daarnaast is het is ook niet zo dat de Schouwweg de enige 30km straat zou zijn met vrij liggende fietspaden. Denk aan de Buurtweg, de Meijendelseweg of de Rust & Vreugdlaan.**

Binnen de bebouwde kom worden fietspaden langs rijbanen in principe uitgevoerd voor fietsverkeer in één richting. Tweerichtingenfietspaden hebben een hoger risico bij zijwegen en uitritten. Toch kunnen er redenen zijn om een tweerichtingenfietspad toe te staan, namelijk als:

- een tweerichtingenfietspad de route voor fietsers verkort en/of een **logische snelle verbinding vormt** in een route (dit betreft dan steeds (zeer) korte stukjes); **Het fietspad vormt een logische snelle fietsverbinding tussen Zuid en Noord en vice versa! Fietsen op de rijbaan met circa 12 verkeersdrempels (iedere 80 meter een) en wachten achter en op auto's maakt de verbinding een stuk langzamer!**
- een tweerichtingenfietspad oversteekbewegingen voorkomt.

Deze argumenten voor een tweerichtingenfietspad gelden niet voor de Schouwweg. Ook op die grond is er geen aanleiding voor een fietsvoorziening. **Waar Goudappel niet over spreekt is de subjectieve veiligheid, dit geeft aan hoe fietsers het ervaren om op de weg te fietsen. Uit gesprekken met verkeersdeskundigen werd ons duidelijk dat die subjectieve veiligheid in ieder geval even belangrijk of zelfs belangrijker is dan de objectieve veiligheid. Als mensen denken ik vind het plezierig om daar te fietsen dan zullen zij ook eerder de fiets nemen.**

3.5 Conclusie

In de huidige situatie is de Schouwweg een 30 km/uur woonstraat, maar niet voor fietsers voor hen is het voornamelijk een doorgaande route van Zuid naar het dorp of naar de andere kant van Wassenaar. De asmarkering en het fietspad zijn bijzondere elementen die normaal gesproken niet passen bij een erftoegangsweg, maar het fietspad ligt er al dus waarom kan het niet blijven?. Het aantal snelheidsremmende maatregelen is onvoldoende om de snelheid daadwerkelijk te beperken tot 30 km/uur. Wat gaat de gemeente nog meer voor maatregelen nemen?

Op basis van de aanbevelingen van het CROW en Fietsberaad en de specifieke situatie in de Schouwstraat Schouwweg zal bedoeld zijn is een vrijliggend fietspad hier niet nodig is en uit oogpunt van de risicobeperking voor fietsers ook ongewenst. Deze conclusie wordt niet gedragen door onze kanttekeningen.

4. Ontwerp

Het ontwerp gaat uit van een 30 km/uur straat met een rijbaanbreedte van 4,80m met parkeervakken van 2,00m breed aan een of twee zijden van de weg. Aan de oostzijde voor de woningen een trottoir van 1,50 of 1,70m breed. Deze profielindeling en rijbaanbreedte voldoet aan aanbeveling van het CROW voor een rustige woonstraat met autoverkeer en fietsverkeer in twee richtingen. **Er is voldoende ruimte voor auto's en fietsers om elkaar te kunnen passeren of tegen te komen.** **In het spitsuur en bij slecht weer is het maar de vraag hoe soepel het fietsverkeer kan worden afgewikkeld.** Het voetpad is met 1,50m niet erg breed maar voldoende, ook voor mensen met bijvoorbeeld een rolstoel of een kinderwagen. Ook de breedte van deparkeerplaatsen voldoet aan de aanbevelingen.

De snelheid wordt in de hand gehouden door plateaus bij de zijstraten en verkeersdrempels op de trajectdelen zonder zijstraten. De onderlinge afstand is **gemiddeld ongeveer 80 meter**, een goede maat om de snelheid daadwerkelijk te beperken. **Let op: elke 80 meter een verkeersdrempel, beslist niet prettig voor fietsers en mensen met een beperking. Dit zal het fietsen niet bevorderen.** Door de plateaus wordt er extra aandacht op gevestigd dat verkeer van rechts voorrang heeft. Door de lage snelheid van het autoverkeer is er minder risico dat auto's fietsers geen voorrang geven. De plateaus zorgen er bovendien voor dat mensen in een rolstoel of met een scootmobiel makkelijker kunnen oversteken. En dat geldt natuurlijk ook voor mensen met bijvoorbeeld een kinderwagen.



Figuur 4: uitsnede uit de tekening, zijstraat met kruispuntplateau

Door het gemengde profiel voor auto's en fietsers in combinatie met de lage snelheid van het autoverkeer ontstaat er voor de fiets een **betere situatie** dan op het tweerichtingenfietspad. **Dit begrijpen we niet.** Dat geldt nog extra voor de bewoners langs de straat, hun woningen worden veel beter bereikbaar met de fiets. Bij parkeerbewegingen en bij de erftoegangen aan de westzijde van de weg is de fiets duidelijker in beeld en heeft de fietser een beter zicht op de manoeuvres van de auto's. Bovendien hebben fietsers op de rijbaan meer ruimte om **uit te wijken mocht een automobilist even niet opletten.** **Maar wat als er een tegenligger aan komt? Of een auto uit een zijstraat of uitrit? Het fietspad is 3,30 m breed en de rijbaan 4,80 m. Dat scheelt wel maar niet dag en nacht wanneer men bedenkt dat er op het fietspad geen auto's rijden en op de rijbaan wel. We herhalen nogmaals dat de Schouwweg smal is.** Daarmee sluit de inrichting aan op de principes van **Duurzaam Veilig** **Dat kan wel zo zijn, maar een deskundige die meerdere jaren bij CROW heeft gewerkt vertelde ons dat het pas echt gevaarlijk wordt, wanneer men zich 100% aan alle normen zou houden! Kortom, gezond verstand en maatwerk zijn belangrijk.** Als iemand zich vergist is de inrichting **meer vergevingsgezind:** door de lage snelheid van de auto's en meer ruimte voor de fietsers kan een vergissing beter opgevangen worden. **Dat is maar de vraag.**

5. Andere inrichtingsprincipes

Na de informatieavond op 6 februari 2024 zijn verschillende ideeën voor een alternatieve inrichting geopperd, enerzijds door de petitiehouders maar ook binnen de gemeente. In dit hoofdstuk gaan we op deze ideeën in.

5.1 Fietsstraat



De definitie van een fietsstraat is: een inrichtingsvorm voor een straat, waarop een doorgaande functie voor het fietsverkeer (hoofd-fietsroute, snelle fietsroutes) gecombineerd moet worden met een erftoegangsfunctie voor het autoverkeer (ETW). Bijvoorbeeld een hoofd-fietsroute door een woonwijk. Een van de eisen voor het goed functioneren van een fietsstraat is de intensiteit van het fietsverkeer en het autoverkeer. Zijn er te weinig fietsers, dan is een fietsstraat niet geloofwaardig. De verhouding fiets-auto moet tenminste 1:2 zijn. Aangezien de fietsstraat tegelijkertijd een erftoegangsweg is, is de herkenbaarheid van de fietsstraat van belang. Het verschil met een gewone straat moet duidelijk zijn om ervoor te zorgen dat fietsers en automobilisten het juiste gedrag vertonen.

De vormgeving van een fietsstraat bestaat uit een asfaltloper in rood of roodachtig asfalt met rabatstroken aan beide zijden, eventueel twee rijloperen in rood asfalt met een middenstrook. Bij zijwegen en op kruispunten heeft de fietsstraat voorrang door uitritconstructies of een voorrangskruispunt. De fietsstraat wordt aangegeven met Fietsstraatbord L51.

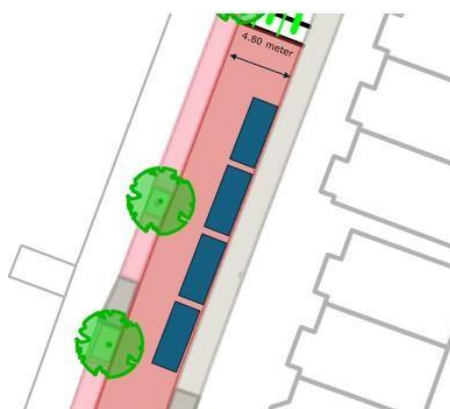
In §3.3 hebben we geconstateerd dat er geen aanleiding is voor bijzondere fietsvoorzieningen op de Schouwweg, er is geen sprake van een hoofd-fietsroute. In beginsel is daarom ook

een fietsstraat niet nodig en daarmee ook niet wenselijk. Andere aspecten in de overweging rond de fietsstraat:

- De verhouding auto's-fietsers op de Schouwweg valt binnen de grenzen voor een fietsstraat. Dit is op zichzelf echter geen argument voor een fietsstraat.
- Een stukje fietsstraat met de specifieke fietsstraatvormgeving en voorrangregeling als incident in de verbinding Schouwweg – Storm van 's Gravensandeweg leidt tot onlogische verschillen in de vormgeving en voorrangssituatie voor de verschillende in elkaars verlengde liggende erftoegangswegen. Deze discontinuïteit leidt tot onduidelijkheid en is daarom uit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk.
- In verband met de bomen langs de Schouwweg is een asfaltverharding geen optie. Daarmee vervalt een van de belangrijke herkenbaarheidskenmerken en ook één van de kwaliteitsaspecten. Het Fietsberaad raadt om een fietsstraat toe te passen als niet voldaan kan worden aan de herkenbaarheidskenmerken.

5.2 Parkeren op de rijbaan

Een deel van de onveiligheid in de huidige situatie wordt veroorzaakt door de geparkeerde auto's langs het fietspad. Door alle parkeerplaatsen te verwijderen en over te gaan tot parkeren aan de oostzijde van de rijbaan wordt dit probleem weggenomen.



Daar staan een aantal bezwaren tegenover:

- Op de rijbaan geparkeerde auto's beperken het zicht op het naderende autoverkeer. Er zijn geen 'oren' aan het trottoir zoals bij parkeervakken. Daardoor is het niet mogelijk om vanaf de rand van het trottoir te beoordelen of een veilige overstek mogelijk is. Dit geldt extra voor kinderen of mensen in een rolstoel of scootmobiel, zij kunnen niet over de geparkeerde auto's heen kijken. Zeker voor **jonge kinderen is dit een verzwarende van de overstektaak, juist omdat zij nog niet goed in staat zijn rekening te houden met naderend verkeer dat ze niet kunnen zien.** **Dan is dit in heel Nederland een probleem indien men net op zo'n soort punt woont. Het is in zo'n geval gebruikelijk even een stukje te lopen naar een plek waar het oversteken makkelijker is. Overigens vragen we ons af of Goudappel deze jonge kinderen dan wel op de rijbaan ziet fietsen.**
- Het beperktere zicht bij de overstek weegt hier extra zwaar **omdat alle bewoners met de fiets direct vanaf huis de weg moeten oversteken naar het fietspad.** **Dit is onmiddellijk en makkelijk op te lossen door het fietspad onverplicht te maken.**
- De geparkeerde auto's beperken de breedte zodanig dat tegemoetkomende auto's elkaar niet meer kunnen passeren. Afhankelijk van het aantal geparkeerde auto's kan dit hinderlijk zijn voor de doorstroming en de veiligheid. Daarmee komt mogelijk ook de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten in het geding.
- Door de aandragers van dit idee is geopperd het voetpad te versmallen zodat de rijbaan iets breder kan worden. Daarmee zou voor het voetpad 1,20m overblijven. Deze maat

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

voldoet niet aan de eisen van de toegankelijkheid. Voor iemand in een rolstoel of scootmobiel is deze breedte onvoldoende als die over een grotere lengte (meer dan 10 tot 20 meter) wordt doorgezet.

Voor de bewoners leidt parkeren op de rijbaan niet tot een verbetering, de doorstroming wordt beperkt, de straat wordt minder verkeersveilig. Maar het is toch een rustige woonstraat? Er is niet veel doorstroming nodig, toch? En er zijn legio inhammen bij uitritten. En men zoekt toch juist naar manieren om de vaart eruit te halen? Wij pleiten overigens niet per se voor deze oplossing, maar willen graag de andere kant van de medaille tonen en zoeken naar mogelijkheden waarmee wij het fietspad kunnen behouden.

5.3 Parkeren op de rijbaan met eenrichtingsverkeer

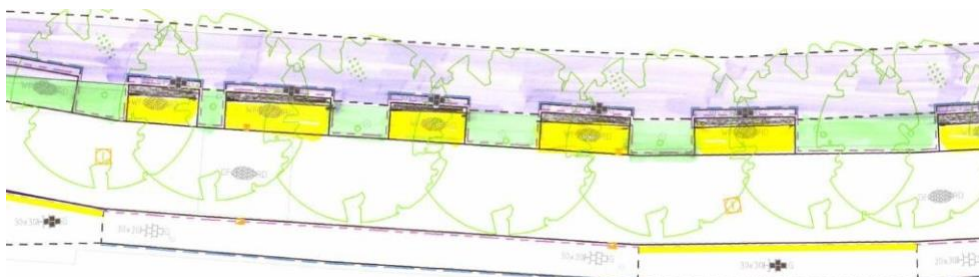
Door alleen autoverkeer in één richting toe te staan in combinatie met parkeren op de rijbaan wordt het autoverkeer niet belemmerd door geparkeerde auto's op de rijbaan, er zijn geen tegenliggers waarmee rekening moet worden gehouden. Los van dit aspect gelden alle bezwaren die genoemd zijn in de voorgaande paragraaf. Daarbij komt dat de bewoners van de Schouwweg Noord deels via andere straten moeten omrijden als ze vertrekken of thuiskomen. De extra tijd die dit kost is beperkt, maar deze andere straten worden hierdoor wel drukker.

Dit is een oplossing waarbij het fietspad behouden zou kunnen worden. Wij pleiten niet per se voor deze oplossing.

5.4 Versmallen van het fietspad

Door het fietspad te versmallen ontstaat er ruimte om het parkeren tussen fietspad en rijbaan beter mogelijk te maken. Dat is op zichzelf waar, door het fietspad te versmallen tot bijvoorbeeld 2,40m. Wij stelden voor zo nodig te versmallen tot 3,00 m is er ruimte voor een smalle margestrook tussen de geparkeerde auto's en het fietspad. Daarmee wordt het risico op onveilige situaties door openslaande autoportieren beperkt. Daarmee ontstaat een verbetering ten opzichte van de huidige situatie – maar ten koste van de ruimte op het fietspad. Het fietspad zou nog steeds breder zijn dan vele andere dubbele vrij liggende fietspaden in Wassenaar. De onveiligheid bij de uitritten blijft bestaan. Dat is zo, maar wat Goudappel niet vermeldt is dat bij fietsen op de rijbaan er nog circa 30 uitritten bijkomen aan de oostzijde van de weg!

En bewoners moeten nog steeds met de fiets de straat oversteken bij vertrek of aankomst. Maak het fietspad onverplicht, dit is toch niet moeilijk?



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Figuur 5: schetsvoorstel voor smaller fietspad en smallere parkeervakken

Er is ook een variant op bovengenoemd idee geschetst waarbij het fietspad en de parkeervakken worden versmald. Daarmee wordt extra ruimte gecreëerd voor een margestrook tussen de geparkeerde auto's en het fietspad. Smallere parkeervakken betekenen dat een deel van de auto's niet meer binnen het parkeervak past. **Dit is nu ook al het geval, ze worden niet smaller dan de huidige parkeervakken.** De effectieve breedte voor het rijdende verkeer wordt daarmee verkleind, er **is minder ruimte voor twee tegemoetkomende voertuigen om elkaar te passeren.** **We kunnen de weg niet verbreden.** **Dat geldt versterkt voor** grote voertuigen en dus ook voor de **nood- en hulpdiensten.** **De politie heeft aangegeven 4,50 m breedte nodig te hebben.** Er zou derhalve 30 cm van de 4,80 m brede rijbaan af kunnen worden gehaald om parkeerplaatsen ruimer te maken. **Dat wil zeggen formeel ruimer, want vandaag de dag parkeert men er al, ook al zijn de vakken kleiner.** De kans is groot dat mensen hun auto met twee wielen in de marge-strook tussen fietspad en parkeerplaats zullen parkeren, al was het maar om te voorkomen dat de buitenspiegel beschadigd.

5.5 Onverplicht fietspad



Als variant op een versmald fietspad is het denkbaar het verplichte tweerichtingen fietspad te veranderen in een onverplicht fietspad. Daarmee vervalt het verbod om te fietsen over de Schouwweg Noord en hebben de bewoners de mogelijkheid om veilig over de heringerichte straat te fietsen en veilig van en naar huis te fietsen. Wie niet over de rijbaan wenst te fietsen kan gebruik maken van het onverplichte fietspad. Dat pad kan wellicht ook een functie voor voetgangers hebben. Voor een onverplicht fietspad gelden geen harde eisen voor de breedte, er zijn ruimere mogelijkheden om het pad te versmallen, zodanig dat het ingepast kan worden in het herinrichtingsplan voor de straat. Voor de bewoners van de straat is dit uit oogpunt van verkeersveiligheid een verbetering, zij kunnen ervoor kiezen op de weg de fietsen en hoeven dus niet meer over te steken naar het fietspad.

5.6 Fietspad deels handhaven

Op het deel van de Schouwweg Noord heeft het huidige fietspad voor de gebruikers eigenlijk geen nadelen. (Deze zin is niet specifiek. Waarschijnlijk wordt bedoeld de Schouwweg Noord tussen de Papegaaienlaan en de Admiraal Helfrichlaan) **Pas ten noorden van de Rust en Vreugdlaan** Dit is verwarrend. De Rust en Vreugdlaan speelt namelijk helemaal geen rol in deze kwestie. Gek dat de gemeente dit niet is opgevallen bij het lezen van het advies, omdat men toch aan mag nemen dat het in dat geval ter verbetering zou zijn geretourneerd? We begrepen van de expert van Goudappel dat hij zijn werk heeft gedaan zonder uitgebreid ter plekke polshoogte te nemen. Dat zou zorgen voor een zuiverder resultaat. Wij betwijfelen dit. Van een persoon met veel ervaring bij het CROW begrepen we dat juist de inbreng van



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

mensen die de situatie al jaren kennen zeer waardevol is. Hoe het ook moge zijn, we vermoeden dat Goudappel hier doelt op de Admiraal Helfrichlaan en niet op de Rust en Vreugdlaan ontstaat het veiligheidsprobleem voor de bewoners en voor de gebruikers van het fietspad. Het is denkbaar het fietspad te beëindigen ter plaatse van het kruispuntplateau ter plaatse van de Rust en Vreugdlaan. De snelheid van het auto-verkeer is ter plaatse van het plateau laag, een overgang op deze plek is daarmee veilig mogelijk. Ter plaatse van de woningen ontstaat de daarmee gewenste veilige situatie. We merken op dat de meerwaarde van het fietspad op het zuidelijke deel van de straat beperkt is maar hier geen verkeersonveiligheidsprobleem kent. Het is dus niet een "probleem" van de hele Schouwweg Noord maar alleen van een deel van de weg bij de Schouwbrug en wel van huizen die beperkt eigen inritten en parkeerplaatsen hebben. Dit maakt helder dat het plan van de gemeente is om het goed functionerende fietspad te verwijderen uitsluitend ten behoeve van enig groen en parkeerfaciliteiten van een beperkt aantal woningen. Het individuele belang weegt hier blijkbaar zwaarder voor de gemeente dan het algemeen belang. Gezien de ligging van de "gedupeerde" woningen dicht bij de Spelderslaan zou het toch niet ondenkbaar zijn dat men het volgende alternatief op zijn minst mede overweegt. Tegelijkertijd kan men meer gebruik maken van de meer dan 20 parkeerplekken op de inritten van de woningen op het traject Admiraal Helfrichlaan - Schouwbrug. Deze staan nu dikwijls ongebruikt. En voor speciale gevallen zou de gemeente eventueel parkeervergunningen kunnen afgeven. Kortom: er zijn allerlei mogelijkheden het fietspad te behouden én te parkeren.

5.7 Parkeerverbod aan de zijde van het fietspad, parkeren op afstand

Een optie om meer ruimte te creëren in de Schouwweg Noord is het weghalen van parkeerplaatsen en daarvoor een alternatief aanbieden. Als alternatieve parkeerlocatie is hierbij de Spelderslaan genoemd. Aan de Spelderslaan zijn parkeervakken aan de zijde van de woningen. Er lijkt enige overmaat aan parkeerruimte aanwezig te zijn, aangezien alle woningen aan de Spelderslaan beschikken over de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. De aanwezige parkeerplekken zijn vooral bedoeld voor bezoek en worden daarnaast gebruikt voor het parkeren van de tweede auto.



Figuur 6: parkeerstrook Spelderslaan, zaterdag 16 december 2023 (foto Cyclomedia)

Voor de bewoners van de Schouwweg Noord betekent parkeren aan de Spelderslaan een flinke loopafstand tussen woning en parkeerplaats, ruim verder dan de **grens van 100m die hiervoor in het algemeen wordt aangehouden³**.

De 3 verwijst schijnbaar naar een voetnoot, maar die is onvindbaar.

Bewoners van de Spelderslaan krijgen te maken met een verhoging van de parkeerdruk, **Figuur 6 laat zien dat in de huidige situatie op een vrije dag maar een klein deel van de parkeerplaatsen leeg is.**

Dat klopt niet. De foto laat heel iets anders zien, namelijk dat aan de zuidzijde van de Spelderslaan, langs het water, er überhaupt niet geparkeerd wordt. Daar is plek voor tientallen auto's! Deze zuidzijde is circa 210 m lang. Van deze lengte dient circa 15m af te worden getrokken om de brug die toegang biedt tot "Het Eiland" beschikbaar te houden. En wellicht dienen we nog enkele meters af te trekken in verband met toegang tot een elektra kast of rioolput. Maar dan blijft er nog 185 m geheel vrije rijbaan over om te parkeren. Hoewel op de foto de weg smal lijkt is deze in feite circa 5,45 m breed. En aan de huiszijde zijn parkeervakken waardoor ruimte en doorstroming geen enkel probleem oplevert. Wij pleiten niet per se voor deze oplossing, maar het is wel weer een oplossing of een deel van een oplossing waarbij het fietspad behouden zou kunnen blijven. Er bestaan dus mogelijkheden om het fietspad te behouden. Het is niet aan ons om aan te geven welke oplossing dat moet zijn. Helaas heeft de gemeente in onze ogen geen enkele serieuze poging gedaan deze specifieke mogelijkheid nader te onderzoeken of met de bewoners in kwestie te bespreken.

Deze maatregel sluit niet aan bij het parkeerbeleid van de gemeente. Gezien de nadelen voor de bewoners van beide straten wat zijn de nadelen voor de bewoners van de Spelderslaan. Is er met hen gesproken? is dit geen goede oplossingsrichting.

³ Toekomstbestendig parkeren. CROW publicatie 381, CROW Ede, 2018

6. Conclusie

De geplande herinrichting van de Schouwweg draagt bij aan een betere 30 km/uur-inrichting en een lagere snelheid van het autoverkeer. Fietsers gebruiken de rijbaan waarmee voor hen een veilige situatie ontstaat. Dat is maar de vraag, zie de opmerkingen hierboven. De risico's rond geparkeerde auto's. De risico's met openslaande deuren worden eerder groter, zie 3,1 en uitritten vallen weg de uitritten aan de westzijde verdwijnen niet. En aan de oostzijde van de weg zullen fietsers geconfronteerd worden met circa 30 uitritten die nu überhaupt niet in beeld komen of worden kleiner. Voor bewoners en hun kinderen te voet en op de fiets ontstaat er een veilige en overzichtelijker situatie. Dit zien wij echt anders.

Varianten om het fietspad te handhaven leiden tot een inrichting die minder goed aansluit bij de uitgangspunten en gebruiksmogelijkheden van een woonstraat. voor fietsers is dit een doorgaande weg. Bovendien kan in mindere mate worden voldaan aan de aanbevelingen die gelden voor een veilige 30 km/uurerftoegangsweg. Is het niet belangrijker om met met gezond verstand en maatwerk om te gaan met aanbevelingen.

Conclusie van de Petitie Groep:

Wij vinden de kwaliteit van deze "second opinion" teleurstellend. De eenzijdigheid in de analyse is zorgwekkend. Zoals aangegeven in onze commentaren in rood zijn er meer manieren om naar de materie te kijken. Goudappel lijkt doelredeneringen te gebruiken om het plan van de gemeente te steunen.

Wij zeggen voor de duidelijkheid nogmaals dat wij niet per se voor de ene of de andere oplossing zijn het fietspad te behouden. D e taak is aan de gemeente. We vonden het onze verantwoordelijkheid aan te tonen dat er verschillende oplossingen mogelijk zijn om het fietspad te behouden en tegelijkertijd zeer redelijk tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners.