

### **Bijlage 3 van de petitiegroep:** Commentaar op uitspraken van de ANWB en Veiligheidsregio.

Wij hebben geprobeerd deze materie makkelijk en snel inzichtelijk te maken voor de lezer. Om dit te bereiken hebben we bepaalde uitspraken van de ANWB en Veiligheidsregio in **geel** ge-highlight, en vervolgens in rood ons commentaar erop gegeven.

#### Bijlage 2: Reacties ANWB en Veiligheidsregio Haaglanden

##### **ANWB**

Wij weten niet welke vraag precies aan de ANWB is gesteld. Wij menen te hebben begrepen dat zij op afstand één en ander hebben bekeken. Wij willen de mening van de ANWB niet "aanvechten". Wél pleiten we ervoor een alomvattende blik op het onderwerp te ontwikkelen, en dat lijkt in dit geval niet te zijn gebeurd. Zo wordt bijvoorbeeld nergens melding gemaakt van de specifieke karakteristieken van de weg als de breedte, de bomen, de verbindende functie etc.

Ik heb het met mijn collega besproken die de fietsdossiers behartigt voor de ANWB. Het klopt dat wij in algemene zin voorstander zijn van vrijliggende fietspaden. Zeker in drukke situaties en als de snelheden hoger liggen dan 30 km per uur, biedt het meer comfort en veiligheid voor de **kwetsbare verkeersdeelnemers op het fietspad.**

Er is door de gemeente geen onderzoek gedaan naar de gebruikers van het fietspad. En dus ook niet naar de onderliggende motivatie van deze gebruikers om te fietsen en te blijven fietsen. Vanuit de petitie groep begrijpen we dat er veel ouderen van het fietspad gebruik maken. Deze mensen voelen zich kwetsbaarder dan jongeren en stellen een vrij liggend fietspad op prijs. We begrijpen ook dat scholieren van het fietspad gebruik maken, en dat deze mogelijkheid wordt gewaardeerd door hun ouders. De Stichting Gehandicapten Wassenaar pleit voor het handhaven van het fietspad evenals de Fietsersbond Wassenaar.

Als we naar de casus van de Schouwweg kijken zien we:

- Dat deze in een 30 km buurt is gelegen waarin je vanuit landelijk beleid geen vrijliggend fietspad verwacht. **Het pad valt ook niet heel erg op** wat is dit voor een uitspraak? De gebruikers weten het fietspad overigens goed te vinden, het ligt er al meer dan 100 jaar naar verwachting in het **donker onder de bomen.**

- Op de rijbaan kan het overdag ook donker zijn.
- Dat de verkeersintensiteiten erg laag zijn representatieve tellingen over meerdere seizoenen ontbreken zie ook andere documenten, waarmee ook het aantal passeermomenten laag is. Het zal dus niet snel voorkomen dat een fietser opzij gedwongen wordt, omdat twee motorvoertuigen elkaar moeten passeren. Dit is juist wat er gaat gebeuren! Hier had de ANWB o.i. ter relativering iets mogen zeggen over de beperkte breedte van de weg.
  - Het tweerichtings pad is vrij smal het is het op één na breedste dubbele fietspad van Wassenaar met een breedte van circa 3,30 m. en lijkt niet volmaakt vlak te zijn dat is met onderhoud eenvoudig op te lossen. Dit in combinatie met bladeren op de grond op de rijbaan zijn ook bladeren, en erger nog: op de rijbaan worden bladeren door de auto's opzij geperst waardoor aan de kanten plakkaten ontstaan. Dit is niet of minder het geval op het fietspad. en slecht zicht bij weersomstandigheden (dan wel in het donker) kan het passeren van twee tegemoetkomende fietsers op zich al risicovol maken slecht weer op de rijbaan is ook niet ideaal. Zeker met de snelheden die elektrische fietsen tegenwoordig bereiken. Het fietspad is niet vergevingsgezind; je kan niet veilig uitwijken. hier had men even aandacht kunnen besteden aan de beperkte breedte van de rijbaan en aan de bomen. Kunnen fietsers dan beter uitwijken op de rijbaan? Zeker wanneer er auto's rijden? Aan de ene kant is het hek aanwezig voor een deel van het fietspad is dat zo, maar een hek in de lengterichting is nog altijd vergevingsgezinder dan een auto en aan de andere kant bomen en geparkeerde auto's. klopt, op de rijbaan is dit overigens ook het geval.
  - De verkeersveiligheid die eventueel gewonnen wordt op de wegvakken, doordat fietsers op het vrijliggende fietspad fietsen, wordt teniet gedaan door de locaties waarop uitwisseling plaatsvindt met andere wegen. dat is een goed punt. Echter, het fietspad is met name een doorgaand fietspad. Men duikt als het ware bij de Papegaaienlaan een "tunnel" in en komt er bij de Schouwbrug weer uit Automobilisten moeten op de kruispunten immers met fietsers vanuit twee richtingen rekening houden die van achter de bomen opeens de weg op kunnen rijden of andersom; vanuit de aansluitende wegen een onverwachte route kunnen kiezen naar een van de richtingen op het fietspad.
  - Automobilisten moeten bij het in-/uitstappen van hun geparkeerde voertuig erg goed oppassen op naderend fietsverkeer vanuit twee richtingen. 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 wordt echter geheel anders bij het fietsen op de rijbaan. In dit geval hebben fietsers namelijk te maken met openslaande deuren aan beide zijden van de weg. Het probleem wordt daarmee al twee keer groter. Maar daar komt nog bovenop dat op de rijbaan het juist de bestuurdersdeuren zijn die naar de rijbaan openen! En er zit altijd iemand in de bestuurdersstoel. Maar daar houdt het niet bij op. Want 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 hulde zich in stilzwijgen. Overigens is het 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. We vinden dat hier eerlijk over moet worden nagedacht en gecommuniceerd. En 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 adviseurs zich aan schuldig maken. Ook hierbij speelt de hogere snelheid van elektrische fietsers een nadelige rol.

Dit alles Het "alles" waar de ANWB zich van een afstand op heeft gebaseerd is onzes inziens een te beperkte basis om tot een conclusie te komen in zo'n dossier in overweging nemende, vinden wij het een goede zaak dat de Schouwweg wordt ingericht als een echte erftoegangsweg waarbij het tweerichtingsfietspad wordt verwijderd. De mogelijk (gevoelsmatige) positieve effecten van het fietspad qua verkeersveiligheid veiligheid is belangrijk, maar "STOMP" concept om mensen te laten bewegen eerst *STAPPEN* en *TRAPPEN* dan het *OV, Mobility as a service* en dan privéauto. Mensen moeten aangemoedigd worden te fietsen. Dit belangrijke aspect wordt door ANWB niet meegenomen. Misschien is daar ook niet naar gevraagd, worden ons inziens teniet gedaan door de risico's die in deze situatie hierbij horen. Wij herkennen ons daarom niet in de genoemde uitspraak waarin onder andere de ANWB wordt aangehaald.

## **Veiligheidsregio Haaglanden**

De brandweer adviseert de gemeenten binnen de Veiligheidsregio Haaglanden bij herinrichting van wegen en bij nieuw te ontwikkelen woonwijken en aan te leggen wegen.

Dit om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten in het algemeen en de brandweer in het bijzonder te kunnen garanderen.

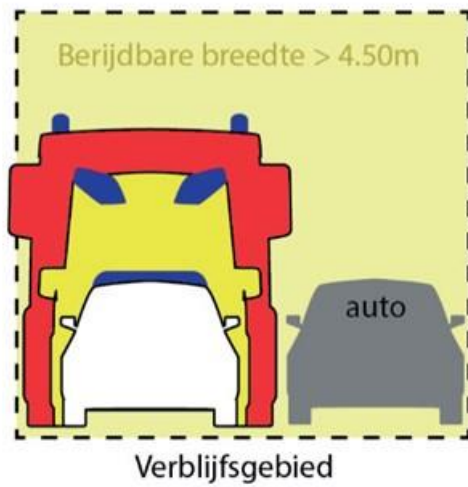
Een van de handvatten die de brandweer daarvoor gebruikt is de "Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid" van brandweer Nederland (zie bijlage)

De Schouwweg is voor de brandweer geen hoofdroute, en wordt gezien als een erftoegangsweg.

Volgens de handreiking van brandweer Nederland gelden voor een erftoegangsweg de volgende uitgangspunten:

Op erftoegangswegen (de wegen binnen het verblijfsgebied) dient voldoende ruimte te zijn om hulpdienstvoertuigen doorgang te kunnen geven, waardoor **een minimale berijdbare breedte van 4.50 meter nodig is**. Dit is nuttige informatie. Eerdere verzoeken aan de gemeente om deze informatie leverden geen antwoord. Nu is duidelijk dat het ook voor de nooddiensten mogelijk is desgewenst enkele tientallen centimeters van de rijbaan af te snoepen ten behoeve van parkeerplaatsen. Dat helpt bij de instandhouding van parkeerplaatsen langs het fietspad mét behoud van het fietspad. Het huidige plan van de gemeente voorziet in het afsnoepen van circa 30 cm van het fietspad ten behoeve van parkeerplekken met een uitschieter tot 52 cm. Aangezien nu duidelijk is dat er 30 cm van de rijbaan kan worden afgesnoept hoeft er minder tot eventueel niets van het fietspad te worden afgesnoept. Het fietspad wordt op die manier desgewenst niet heringericht. Wellicht vervallen enkele parkeerplekken. Echter, door beter gebruik te maken van de ruim 20 parkeerplekken op de inritten van de woningen tussen de Admiraal Helfrichlaan en de Schouwbrug kan dit goeddeels worden opgevangen. De gemeente zal wellicht antwoorden dat men de rijbaan niet smaller kan maken. Echter, dit is een rustige woonstraat. Er is weinig verkeer. En een smallere rijbaan helpt de vaart eruit te halen, hetgeen precies is wat men wil. Dit zou maatwerk zijn. Wij zijn niet per se voor déze oplossing maar het geeft nogmaals aan dat er oplossingen zijn om het fietspad te behouden. De doorgangshoogte moet minimaal 4.20 meter zijn. Er dient rekening gehouden te worden met de draaicirkel van de voertuigen en de hiermee gepaarde rijcurve en sleeplijn. Als richtlijn voor verharding geldt een totaal gewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton.

Verkeersdeelnemers dienen uit te kunnen wijken om het hulpdienstvoertuig passeerruimte te geven, zie onderstaande afbeelding



Ik kan dan ook niet akkoord gaan met de door jou (petitiehouders, red) voorgestelde restruimte van 2,8 meter en ik adviseer negatief in deze. Dit begrijpen wij.

Als er een rijbaan van 4,8 meter komt ben ik ook akkoord.