

E-mail: wegencategoriseringsplan@wassenaar.nl

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



Wassenaar, 25 februari 2024

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

Geachte heer/mevrouw,

Onder verwijzing naar het (geamendeerde) besluit van de gemeenteraad van Wassenaar van 19 december 2023 met kenmerk Z/22/072047/368973 (het "**Raadsbesluit**"), maak ik graag gebruik van het recht van inspraak en stuur ik u hierbij graag mijn zienswijze toe t.a.v. het ontwerp-wegencategoriseringsplan 2023 voor de gemeente Wassenaar (hierna: "het **Ontwerp**").

1. Introductie en opzet van deze zienswijze

Mijn naam is [REDACTED] en ik woon nu bijna 3 jaar samen met mijn vrouw en onze [REDACTED] dochters [REDACTED] aan de Stoeplaan in Wassenaar, een van de 27 wegen die in het Ontwerp opnieuw beoordeeld worden. Onze kinderen gaan dagelijks met de fiets van en naar de Bloemcampschool. Ik maak voorts deel uit van een groep ouders met kinderen op de Bloemcampschool of de Kievietschool die op vrijwillige basis op elke schooldag in de ochtend een 'klaar-over post' verzorgen op de Stoeplaan ter hoogte van de kruising met de Laan de Goede Herder.

Op basis hiervan, ervaar ik op dagelijkse basis de verkeerssituatie op en rondom de Stoeplaan en de gevolgen daarvan voor de veiligheid en leefbaarheid van de buurtbewoners en de voetgangers en fietsers die gebruik maken van de Stoeplaan, onder wie veel schoolgaande kinderen. In deze zienswijze deel ik graag met u mijn ervaringen in dat kader en de gevolgen die dat naar mijn mening zou moeten hebben voor de categorisering van de Stoeplaan. Ik deel echter eerst graag enkele algemene observaties t.a.v. het Ontwerp en de totstandkoming daarvan.

Deze zienswijze bevat persoonlijke en vertrouwelijke informatie en ik verzoek de gemeente om daar dienovereenkomstig mee om te gaan. Ik begrijp dat de gemeente voornemens is om de zienswijzen (deels) openbaar te maken en ter beschikking te stellen aan de deelnemers van het burgerberaad. Ik verzoek de gemeente alvorens daartoe over te gaan, eerst in overleg te treden met mij over het identificeren van de persoonlijke en vertrouwelijke informatie uit deze zienswijze en die gedeelten van de zienswijze niet openbaar te maken.

2. Algemene observaties t.a.v. (de totstandkoming van) het Ontwerp

Allereerst wil ik mijn dank uitspreken dat de gemeente Wassenaar veel tijd en capaciteit beschikbaar maakt voor het opstellen en bespreken van een gedetailleerd wegencategoriseringsplan en daarbij ook advies inwint van een professionele externe consultant (te weten Royal Haskoning DHV; hierna "**DHV**")

en, misschien nog wel het belangrijkste, het voornemen heeft om daadwerkelijk en op korte termijn de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Wassenaar te verbeteren. Met veel belangstelling heb ik de diverse vergaderingen over dit onderwerp in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving (digitaal) gevolgd.

Niettemin blijf ik met een aantal vragen zitten en heb ik ook een aantal opmerkingen t.a.v. de conclusies en aannames die in het Ontwerp worden gemaakt. Deze vragen en opmerkingen zal ik hieronder puntsgewijs behandelen.

a. Opdrachtverstrekking aan DHV

Uit het Ontwerp blijkt niet wat de opdrachtverstrekking aan DHV is geweest. In het bijbehorende raadsvoorstel staat alleen het volgende: “[s]tel een nieuw wegencategoriseringsplan voor Wassenaar op dat past bij de actuele ontwikkelingen. Wegen die reeds zijn getypeerd als ETW30 blijven ongewijzigd.¹” Dat is wel heel summier en maakt niet inzichtelijk welke uitgangspunten leidend zijn geweest bij het opstellen van het Ontwerp. Het lijkt mij aannemelijk dat er meer gedetailleerde afspraken zijn gemaakt met DHV over het opstellen van het Ontwerp en met het oog op volledige transparantie van dit proces lijkt het mij wenselijk om die openbaar te maken. Zo lijkt het mij bijvoorbeeld relevant om te begrijpen welke rol de afspraken t.a.v. verkeer uit het coalitieakkoord (zie ook paragraaf 2.b hieronder) hebben gespeeld bij de opdrachtverstrekking aan DHV en de door DHV uitgevoerde analyses en werkzaamheden. Ik zou daarom de gemeente willen vragen om meer details t.a.v. de opdrachtverstrekking aan DHV openbaar te maken, zodat alle belanghebbenden bij het Ontwerp daar kennis van kunnen nemen.

b. Invloed van de in het coalitieakkoord gemaakte afspraken op het Ontwerp

In het coalitieakkoord “Samen voor Wassenaar; koersvast, open en betrokken” staat in de verkeersparagraaf het volgende:

“Een aantal gebiedsontsluitende wegen (bijvoorbeeld Stoeplaan, Groot Haesebroekseweg tot aan de Papegaaienlaan, de Wittenburgerweg) blijft 50 km/u; hier kan het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) doorstromen zonder dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.”

Dit coalitieakkoord is op 11 maart 2023 gepubliceerd en derhalve ruim voordat het Ontwerp voor het eerst werd gepubliceerd in november 2023. Uit het coalitieakkoord blijkt nergens op basis waarvan de vrij stellige aanname wordt gedaan dat het behouden van 50 km/u op de genoemde wegen zou kunnen “zonder dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.” Mijn vraag is derhalve op basis waarvan deze aanname is gedaan. Voorts zou ik graag vernemen hoe deze afspraak uit het coalitieakkoord zich verhoudt tot de nadien uitgevoerde werkzaamheden door DHV t.a.v. de categorisering van de betreffende wegen en of daarbij de ruimte is geboden aan DHV om van deze afspraak uit het coalitieakkoord af te wijken indien daartoe aanleiding zou bestaan.

Daaraan zou ik nog willen toevoegen dat, ook zonder me nog verdiept te hebben in de technische details en richtlijnen t.a.v. wegencategorisering (waarover hieronder in paragraaf 3 meer), ik als bewoner van de Stoeplaan, vrijwilliger van de ‘klaar-over’ post op de Stoeplaan en veelvuldig verkeersdeelnemer op de Stoeplaan (waaronder vaak per fiets), deze stelling niet snel zou maken en eerder van het tegenovergestelde zou uitgaan als basisaanname, namelijk dat de huidige verkeerssituatie (d.w.z. 50km/u) op de Stoeplaan grote negatieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

¹ Voorstel van het college aan de raad met zaaknummer Z/22/072047/368982.

Tot slot, is het in dit kader ook relevant om te benadrukken dat de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden niet per definitie betekent dat de weg daarmee voldoende veilig is om als GOW50 te worden gecategoriseerd. In het coalitieakkoord en tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023, wordt namelijk de suggestie gewekt dat zolang er vrijliggende fietspaden zijn, wegen kunnen worden gecategoriseerd als GOW50 “zonder gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid”. Zoals hieronder in paragraaf 3 nader zal worden toegelicht bestaan er grote onderlinge verschillen tussen de diverse typen van vrijliggende fietspaden en dient de veiligheid daarvan in samenhang met andere aspecten te worden beschouwd, zoals bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer versus tweerichtingsverkeer, breedte van het fietspad, breedte van de berm tussen autorijbaan en fietspad, obstakelvrije en vergevingsgezinde berm en bufferzone etc.

c. Waarom wordt het (tegengaan van) sluipverkeer niet meegenomen in het Ontwerp?

In het Ontwerp wordt niet ingegaan op (het tegengaan van) sluipverkeer door Wassenaar, ook wel onbedoeld of ongewenst verkeer genoemd. Er wordt niet toegelicht in het Ontwerp waarom dat zo is. Uit de debatten in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving leidt ik af dat ervoor gekozen is om dit separaat te behandelen. Op de website van de gemeente wordt hierover in de sectie “veelgestelde vragen” het volgende vermeld:

“Het Wegencategoriseringsplan is niet bedoeld voor het oplossen ongewenst doorgaand verkeer, maar dient als richtlijn bij herinrichtingsprocessen van wegen. De invloed van de maximum snelheid op de wegen is op bestaande verkeersstromen beperkt. Het ongewenst doorgaand verkeer door Wassenaar wordt veroorzaakt door langere reistijden en reisafstand via A44/N44. Het probleem wordt niet opgelost met meer 30 km/u wegen.”²

Deze stelling wordt niet verder toegelicht of onderbouwd en ook in het Ontwerp zelf wordt in het geheel geen aandacht besteed aan de problematiek omtrent sluipverkeer. Aangezien de opdrachtverstrekking aan DHV niet openbaar is gemaakt, kan het niet door mij met zekerheid worden vastgesteld, maar het lijkt er dus sterk op dat het onderzoek door DHV t.a.v. het Ontwerp geen rekening heeft gehouden met de (positieve) effecten van het verlagen van de maximum snelheid van 50km/u naar 30km/u op het verminderen van het sluipverkeer en daarmee automatisch het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, alsmede het verbeteren van de doorstroming (met name in de spits wanneer de meeste Wassenaarders zich verplaatsen).

Mijn persoonlijke verwachting op basis van mijn dagelijkse waarnemingen van de verkeerssituatie in Wassenaar is dat het verlagen van de maximum snelheid waarschijnlijk niet het sluipverkeer volledig zal voorkomen, maar het lijkt mij aannemelijk dat het in ieder geval het sluipverkeer zal verminderen, omdat de (sluip)route door Wassenaar simpelweg langer zal duren en daardoor minder aantrekkelijk zal worden voor het verkeer dat minder goed doorstroomt op de A44/N44 en daarom wellicht eerder ervoor zal kiezen om toch maar op de A44/N44 te blijven (zeker als 30km/u voor heel Wassenaar zou gelden binnen de bebouwde kom). Het is aannemelijk dat ook de routeplanners een alternatieve (sluip)route door Wassenaar minder snel zullen voorstellen als snellere optie indien er meer 30km/u wegen zouden zijn in Wassenaar. Hoe dan ook, het lijkt mij tenminste het onderzoeken waard.

Bovendien lijkt de gemeente zich ook zelf wel degelijk te realiseren dat wegcategorisering en het (tegengaan van) sluipverkeer met elkaar verband houden. In de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023 werd namelijk veelvuldig over dit verband gesproken en werd o.a. door wethouder Koetsier zelf aangegeven dat door het verlagen van de snelheid aan de noordzijde van Wassenaar het sluipverkeer “aan de achterkant van Wassenaar” wordt tegengegaan. Als dit verband

² <https://www.wassenaar.nl/wegencategoriseringsplan>

ook door de gemeente zelf wordt erkend, waarom is het dan niet meegenomen in de overwegingen bij het opstellen van het Ontwerp? En waarom wordt er dan niet ook gekeken naar het tegengaan van sluipverkeer d.m.v. wegencategorisering aan de zuidzijde van Wassenaar, waar ook veel sluipverkeer binnenkomt?

Dat de problematiek omtrent sluipverkeer niet lijkt te zijn meegenomen in de overwegingen t.a.v. het Ontwerp verbaast te meer, omdat vrijwel alle politieke partijen in de gemeenteraad sluipverkeer aanmerken als een belangrijk, dan wel het belangrijkste thema voor wat betreft verkeer in Wassenaar. Hieronder ter illustratie een paar voorbeelden uit de lokale verkiezingsprogramma's van enkele politieke partijen:

VVD: *"Bij aanpassingen van wegen zijn de hoofdoverwegingen: meer veiligheid voor al het verkeer en afname van onbedoeld verkeer."*³

Hart voor Wassenaar: noemt als 2^e kernpunt van haar 12 kernpunten *"Verkeer: Eindelijk werk maken van sluipverkeer en verkeersoverlast."*⁴

Lokaal Wassenaar: *"Er is een toenemende verkeersdruk in onze gemeente en onderzocht moet worden of dit kan worden tegengegaan [...]". "Op diverse plaatsen willen we experimenten uitvoeren om de veiligheid te verhogen, de verkeersafwikkeling te verbeteren en ongewenst verkeer tegen te gaan [...]"*⁵

Op basis hiervan zou men verwachten dat de gemeenteraad iedere kans zou aangrijpen om de problematiek omtrent sluipverkeer aan te pakken en te verminderen. Het Ontwerp dat voor langere termijn zal gaan gelden, lijkt dan ook een aangewezen kans om in ieder geval te onderzoeken met behulp van de reeds ingeschakelde experts van DHV of een andere categorisering van de wegen binnen Wassenaar een (positieve) bijdrage kan leveren aan het tegengaan van het sluipverkeer.

In dit kader wijs ik ook op de opmerking van OV uitvoerder EBS die in het Ontwerp een zelfde effect verwacht door in het kader van het verlagen van de snelheid naar 30km/u te stellen dat "[h]et optimaliseren van de doorstroming binnen Wassenaar een positief effect [kan] hebben op de beoogde rijtijden waardoor de impact op de rijtijden kan worden verminderd."⁶ Met andere woorden, als er minder sluipverkeer is door o.a. meer 30km/u wegen, dan kan dat wel degelijk een positief effect hebben op de doorstroming van het verkeer dat wel een bestemming heeft in Wassenaar.

Op grond van het bovenstaande, zou ik dan ook graag de gemeenteraad in overweging willen geven om dit onderzoek alsnog uit te (laten) voeren, bijvoorbeeld parallel aan het burgerberaad, zodat er geen tijdsverlies hoeft plaats te vinden en het Ontwerp (in aangepaste vorm) alsnog finaal kan worden vastgesteld in het najaar van 2024 en daarna de huidige verkeerssituatie en leefbaarheid in Wassenaar zo snel mogelijk verbeterd kan worden.

d. Openbaar vervoer (EBS en Arriva)

Op p. 18-19 van het Ontwerp wordt een analyse gepresenteerd van de gevolgen voor het openbaar vervoer in Wassenaar van het in heel Wassenaar verlagen van de maximum snelheid naar 30km/u. In tabel 4-1 van het Ontwerp worden de huidige werkelijke rijtijden van het OV rond 12:00 in de middag (dus buiten de spits) vergeleken met de beoogde rijtijden in het geval van 30km/u op basis van "een inschatting van EBS op basis van halteren, knelpunten in de doorstroming etc."

³ <https://wassenaar.vvd.nl/standpunten/8250/goed-bereikbaar-dorp>

⁴ <https://hartvoorwassenaar.nl/de-12-kernpunten-van-hartvoorwassenaar/>

⁵ https://lokaalwassenaar.nl/?page_id=50

⁶ Zie pagina 19 van het Ontwerp.

Uit het Ontwerp blijkt niet of deze inschatting van EBS eveneens uitgaat van de situatie om 12:00 uur in de middag of op een ander tijdstip op de dag of een gemiddelde over de hele dag. Voor een zuivere vergelijking dient uiteraard te worden uitgegaan van eveneens de situatie rond 12:00 uur, omdat de rijtijden uiteraard sterk toenemen op drukker momenten door het vaker stoppen van de bus bij haltes, alsmede door meer (sluip)verkeer op de weg. Het verlagen van de snelheid op de wegen heeft uiteraard geen invloed op het aantal stops dat de bus maakt en ook niet op de locatie van de haltes, eventuele knelpunten in het verkeer etc. Het enige verschil is dus het verschil in maximum snelheid van de bus op het traject.

Als ik dan kijk naar de eerste twee deeltrajecten die beoordeeld worden in tabel 4-1 (te weten het deeltraject Wittenburgerweg-Stoeplaan en Stoeplaan Admiraal Helfrichlaan), dan kom ik uit op een significant kleinere toename van de rijtijd, als ik alleen de maximum snelheid van de bus wijzig van 50km/u naar 30km/u en alle overige omstandigheden gelijk houdt (dus het aantal stops, aantal passagiers dat in- en uitstapt, knelpunten etc.):

	A	B	C	D	E	F
	Afstand (meter)	Rijtijd 50km/u	Rijtijd 30km/u	Extra rijtijd (seconden)	Extra rijtijd volgens Ontwerp (seconden)	Vershil E minus D (seconden)
Wittenburgerweg – Stoeplaan	1277	91	153	62	77	15
Stoeplaan – Adm Helfrichlaan	3057	220	367	147	206	59
Totaal	4334	311	520	209	283	74

Volgens het Ontwerp zou de totale toename in reistijd op het deeltraject Wittenburgerweg-Admiraal Helfrichlaan dus 4:43 minuten zijn, terwijl dat volgens mijn berekeningen maar 3:29 minuten zou zijn, een verschil van 1:14 minuten oftewel ca. 25% minder dan volgens het Ontwerp. Bij deze berekeningen, wordt dan nog geen rekening gehouden met de ook door EBS gesignaleerde eventuele positieve effecten van 30km/u op de doorstroming waardoor de rijtijd juist kan afnemen t.o.v. 50km/u, met name tijdens de spitsmomenten wanneer de meeste Wassenwaarders gebruik maken van het OV.

Kortom, naar mijn mening nemen de rijtijden van de bussen van EBS minder toe dan voorgesteld in het Ontwerp en geven ook de opmerkingen van EBS aangaande de eventuele positieve effecten op de doorstroming in het geval van 30km/u aanleiding om dit te onderzoeken in het kader van het Ontwerp (zie ook paragraaf 2.c hierboven).

Hetgeen hiervoor vermeld wordt t.a.v. de door EBS uitgevoerde OV diensten, geldt op vergelijkbare wijze voor de door Arriva uitgevoerde OV lijnen. In het Ontwerp wordt genoemd dat de extra rijtijd in Wassenaar indien alle wegen 30km/u zouden worden 3-4 minuten bedraagt volgens een inschatting van Arriva. Het is niet duidelijk op welk moment van de dag deze inschatting van Arriva betrekking heeft. Net als bij de EBS lijnen, heeft het moment van de dag uiteraard vrij grote invloed op de totale rijtijd door Wassenaar i.v.m. knelpunten en het aantal stops. Bij de vergelijking met de totale rijtijd wordt in het Ontwerp dan wel weer verduidelijkt om welk moment van de dag het gaat, namelijk om de rijtijd in de daluren (dus zonder knelpunten en met minder stops).

Bovendien wordt de vergelijking tussen de extra rijtijd in Wassenaar en de totale rijtijd van de betreffende Qliner niet gemaakt t.o.v. het volledige traject van deze OV verbinding, namelijk van Den Haag naar Sassenheim, maar slechts van een deel daarvan, namelijk van Den Haag naar Katwijk. Waarom niet het volledige traject wordt meegenomen bij deze vergelijking wordt niet toegelicht in het

Ontwerp. Volgens de dienstregeling van Arriva bedraagt de totale rijtijd van het volledige traject ca. 1:10 tot 1:20 uur, derhalve aanzienlijk meer dan de 31 minuten genoemd in het Ontwerp. De extra rijtijd is dus alleen al op basis hiervan niet 10% van de totale rijtijd zoals genoemd in het Ontwerp, maar minder dan 5%. En daarbij blijft het dus onduidelijk, net als bij de in het Ontwerp opgenomen analyse t.a.v. EBS, of de inschatting van de extra reistijd ook is gedaan voor ritten uitsluitend in de daluren en niet een gemiddelde over de hele dag of tijdens de spijtijden.

Met het oog op een transparante en neutrale weergave van de situatie, zou het helpen als de gemeente bovenstaande punten inzichtelijk kan maken. Dat is extra van belang, omdat in het Ontwerp en de bijbehorende externe communicatie, alsmede tijdens de beraadslagingen in de gemeenteraad en de Commissie Fysieke Leefomgeving, door de gemeente vrij stellige kwalificaties worden verbonden aan de uitgevoerde analyses t.a.v. de OV diensten.

Zo wordt op de webpagina van de gemeente t.a.v. het Ontwerp vermeld onder veelgestelde vragen dat “[w]anneer de bussen langzamer moeten gaan rijden, dit ten koste [gaat] van de kwaliteit van het openbaar vervoer.” Er wordt niet nader toegelicht wat hiermee wordt bedoeld en wat deze conclusie zou rechtvaardigen. EBS geeft in het Ontwerp aan dat er drie onderdelen van belang zijn (voor de kwaliteit van het OV), namelijk betrouwbaarheid, doorstroming en comfort. Aan het comfort verandert niets door een andere maximumsnelheid (mogelijk zou je kunnen stellen dat het toeneemt doordat het verkeer minder hard voorbij rijdt langs de haltes waar passagiers buiten wachten). Voor wat betreft betrouwbaarheid en doorstroming is het goed voorstelbaar dat die juist verbeteren t.o.v. de huidige situatie, omdat (zoals ook door EBS wordt aangegeven), het verlagen van de maximum snelheid de (sluip)route door Wassenaar minder aantrekkelijk wordt, waardoor er minder knelpunten ontstaan en daardoor de doorstroming en de betrouwbaarheid van het OV toenemen. Dit zou dan ten koste gaan van een beperkte toename van de rijtijd zoals hierboven genoemd, waarbij moet worden opgemerkt dat de positieve effecten van een verbeterde doorstroming als gevolg van minder (sluip)verkeer daarin nog niet verwerkt zijn.

Een beter passende kwalificatie van de analyses t.a.v. het OV lijkt mij dan ook iets in de trant van ‘ondanks een beperkte toename van de rijtijden, is het goed denkbaar dat de betrouwbaarheid, doorstroming en het comfort van het OV zal toenemen’. Dit zou stelliger geformuleerd kunnen worden als het onderzoek van DHV zich ook had uitgestrekt tot het in kaart brengen van de positieve gevolgen van het verlagen van de maximumsnelheid op het terugdringen van het sluipverkeer en daarmee op het verbeteren van de doorstroming en het verminderen van het aantal knelpunten.

Verder wordt in het Ontwerp zelf gesteld (zie p. 19):

“In beginsel zijn EBS en Arriva geen voorstander van een totale verlaging van de snelheid in de gehele bebouwde kom. [...] Een volledige invoering van 30 km/u kan zelfs negatieve gevolgen hebben voor het OV aanbod binnen Wassenaar.”

Ook deze kwalificaties geven wat mij betreft een onvolledig beeld van de onderliggende analyses en feiten. Uit het Ontwerp blijkt namelijk dat de OV vervoerders 30km/u wegen wel degelijk prima kunnen accommoderen als deze wegen op de juiste manier worden ingericht (dus ‘busvriendelijke’ snelheidsremmende maatregelen en voorrang op zijwegen). De kwalificatie “negatieve gevolgen voor het OV aanbod” is weinig specifiek en gaat niet in op de mogelijke positieve effecten van het verlagen van de maximum snelheid op volgens de OV uitvoerders belangrijkste thema’s betrouwbaarheid, doorstroming en comfort.

e. Nood- en hulpdiensten

Net als bij de OV diensten, sluit de externe communicatie door de gemeente t.a.v. de nood- en hulpdiensten niet of niet volledig aan bij de onderliggende feiten en kan een verkeerd beeld ontstaan, zeker indien niet het volledige Ontwerp wordt gelezen, maar alleen de kortere berichten daarover van de gemeente. Een voorbeeld hiervan uit wederom het onderdeel veelgestelde vragen over het Ontwerp op de website van de gemeente:

“De nood- en hulpdiensten moeten namelijk op tijd bij een incident aanwezig kunnen zijn. Wanneer we alle wegen 30 km/u maken halen de nood- en hulpdiensten de wettelijk aanrijtijden niet meer.”

De conclusie in het Ontwerp t.a.v. de nood- en hulpdiensten vermeld echter iets heel anders:

“Uit de gesprekken met de hulpdiensten is gebleken dat de impact van een snelheidsverlaging op de hoofdroutes van de hulpdiensten beperkt lijkt als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden.”

En als we nog in wat meer detail kijken naar de bevindingen in het Ontwerp t.a.v. politie, brandweer en ambulances dan kunnen we het volgende lezen, hetgeen toch echt iets anders aangeeft dan wat in de veelgestelde vragen sectie wordt genoemd op de website van de gemeente:

Politie (gevestigd in Wassenaar)

“Door het vergroten van het aantal 30 km/u wegen zal de opkomsttijd licht toenemen. In het geval van een calamiteit mag de snelheid echter hoger liggen waardoor deze impact beperkt is.”

Brandweer (gevestigd in Wassenaar)

“Naar aanleiding van het gesprek heeft de brandweer doorgerekend wat het effect is op de rijtijden bij de invoering van 30 km/u op alle wegen. Hieruit blijkt dat zowel in de huidige situatie als met de invoering van 30 km/u in geheel Wassenaar de aanrijtijden worden behaald [...]”

Ambulances (de enige nood -en hulpdienst die van buiten Wassenaar moet komen)

“Indien gekozen wordt om de snelheid te verlagen kan dit impact hebben op de oprijtijden vanuit Leiden en Leidschendam. Hoe groot die impact precies is, is niet gedefinieerd door de ambulancedienst omdat onvoldoende zicht is hierop. Vanuit de ambulancedienst zijn mogelijke maatregelen benoemd om een eventuele toename van de rijtijd te verbeteren/gelijk te houden na een snelheidsverlaging [...]”

Kortom, volgens het Ontwerp heeft geen van de drie nood- en hulpdiensten aangegeven dat de wettelijke aanrijtijden niet gehaald kunnen worden als overal in Wassenaar de maximum snelheid naar 30km/u zou gaan.

f. Vervolgstappen richting finaliseren en implementeren van het Ontwerp

Dit brengt mij bij het volgende en tevens laatste algemene onderwerp voordat ik specifiek zal ingaan op de situatie op de Stoeplaan, namelijk de aangekondigde vervolgstappen om tot een definitief Ontwerp te komen dat kan worden goedgekeurd in de gemeenteraad en daarna zo snel mogelijk kan worden uitgevoerd.

Volgens de website van de gemeente m.b.t. het Ontwerp, zal in de periode maart-april 2024 reacties worden verstuurd op de ontvangen zienswijzen en zullen die daarna aan het burgerberaad ter beschikking worden gesteld en zal in het najaar 2024 tot definitieve besluitvorming kunnen worden gekomen. Echter, volgens recente berichtgeving in De Wassenaarse Krant zal het nog tot begin 2025 duren voordat het burgerberaad kan worden afgerond en zal pas daarna een reactie op de zienswijzen

geformuleerd worden.⁷ Dit zou zeer teleurstellend zijn en ik zou de gemeente willen vragen om in ieder geval wel vast te houden aan het reageren op de zienswijzen volgens de originele planning, te weten in de periode maart-april 2024. Temeer omdat de inwoners van Wassenaar en andere belanghebbenden nu worden gevraagd om binnen 6 weken een zienswijze in te dienen.

Daarnaast zou ik de gemeente in overweging willen geven om ook de tijd van mei 2024 tot het finaliseren van het burgerberaad begin 2025 (een periode van dus bijna een jaar) zoveel mogelijk nuttig te gebruiken door (i) aanvullend onderzoek door DHV te laten uitvoeren t.a.v. de verwachte positieve effecten van het verlagen van de maximum snelheid op de doorstroming en het tegengaan van sluipverkeer (dit zou dan mogelijk ook nog kunnen worden 'meegenomen' als onderdeel van het burgerberaad) en (ii) alvast aan de slag te gaan met het opstellen van de uitvoeringsprogramma's, incl. de specifieke inrichting van de betreffende wegen en daarbij prioriteit te geven aan de wegen, waarvan op dit moment al duidelijk is dat er verkeersonveilige situaties bestaan, zoals bijvoorbeeld de Stoeplaan.

T.a.v. het burgerberaad zou ik de gemeente willen vragen om ervoor te zorgen dat de deelnemers aan dit beraad komen te beschikken over de juiste feiten en analyses zonder dat daaraan door de gemeente al kwalificaties en conclusies worden verbonden, zoals bijvoorbeeld t.a.v. het OV en de nood- en hulpdiensten. In dit kader wijs ik ook nog op het volgende voorbeeld. Op de website van de gemeente wordt vermeld dat van de 27 wegen die beoordeeld zijn in het kader van het Ontwerp "er uiteindelijk twee wegen [overblijven] waar men 50 km/u mag rijden. De overige wegen worden in het nieuwe wegennetplan 30 km/u."⁸ Dit is evident onjuist en zou een totaal verkeerd beeld kunnen doen ontstaan. Het gaat namelijk niet om 2 van de 27 wegen die 50km/u zouden blijven volgens het huidige Ontwerp, maar om maar liefst 17 van de 27 wegen die 50km/u zouden blijven (zie p. 32 van het Ontwerp).

Het is inmiddels voor een ieder duidelijk dat het categoriseren van wegen een veelbesproken onderwerp is binnen de gemeente Wassenaar dat tot veel reacties van inwoners en andere belanghebbenden heeft geleid. Het lijkt mij daarom vooral in zo'n situatie van groot belang dat juist de gemeente zeer zorgvuldig optreedt in de communicatie over dit onderwerp en daarbij een neutrale en objectieve berichtgeving zorgvuldig waarborgt.

Tot slot van mijn algemene observaties, nog een opmerking t.a.v. het burgerberaad. Nadat ik mij verdiept heb in het Ontwerp is het mij duidelijk geworden dat dit een zeer technisch onderwerp betreft dat veel uiteenlopende aspecten beslaat (o.a. verkeersveiligheid, leefbaarheid, openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten), waarbij elk aspect verankerd is in een grote hoeveelheid regelgeving die op haar beurt ook weer zeer technisch van aard is. En dan heb ik me in hoofdzaak alleen nog maar gericht op de Stoeplaan. Het lijkt me dan ook nogal een omvangrijke en uitdagende taak voor willekeurige inwoners van Wassenaar om een weloverwogen beeld van al deze aspecten te ontwikkelen t.a.v. het volledige wegennetwerk van Wassenaar. Ik verwijs in dit verband ook naar het interview met mevrouw Messemaker in De Wassenaarse Krant van 26 januari 2024 die vergelijkbare zorgen uit op basis van de veelzijdigheid van de onderhavige kwestie en het hoge technische gehalte van ieder van die aspecten.⁹

Ik hoop ten slotte dat deze zienswijze aantoont dat het betrekken van de bewoners en andere direct betrokkenen die daadwerkelijk en op dagelijkse basis de verkeerssituatie ervaren op de wegen die onderdeel uitmaken van het Ontwerp, kan helpen om alle relevante aspecten in beeld te krijgen en op basis daarvan tot een weloverwogen oordeel te komen dat rekening houdt met alle specifieke omstandigheden van iedere individuele weg. In dat kader zou ik de gemeente willen vragen om de

⁷ <https://www.dewassenaarsekrant.nl/nieuws/algemeen/16313/organisatie-burgerberaad-lastiger-dan-verwacht>

⁸ <https://www.wassenaar.nl/wegencategoriseringsplan>

⁹ <https://www.dewassenaarsekrant.nl/nieuws/algemeen/16235/uitgelicht-motie-burgerberaad>

betrokkenheid van direct omwonenden en andere direct betrokkenen onderdeel te laten zijn van het burgerberaad of daarin op andere wijze te voorzien.

3. Opmerkingen t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan

In het tweede deel van deze zienswijze zal ik ingaan op de specifieke (verkeer)situatie van de Stoeplaan en mijn observaties ten aanzien daarvan en de gevolgen daarvan voor de categorisering van de weg. Ik zal daarbij eerst een omschrijving geven van de Stoeplaan, de directe omgeving en de (diverse soorten) verkeersstromen over de Stoeplaan. Daarna zal ik per verkeersonveilige situatie aangeven waar en op welke wijzen zich deze situaties voordoen op de Stoeplaan. Vervolgens zal ik aan de hand van de CROW-inrichtingseisen en andere regelgeving t.a.v. verkeersveiligheid analyseren onder welke wegencategorie de Stoeplaan naar mijn mening valt en daarbij de vergelijking maken met de aannames en uitgangspunten t.a.v. de Stoeplaan in het Ontwerp. Daarna zal ik ingaan op andere relevante aspecten zoals OV verbindingen en nood- en hulpdiensten.

a. Algemene omschrijving (verkeerssituatie) Stoeplaan

De Stoeplaan is ca. 950 meter lang en loopt van de Van der Oudermeulenlaan tot aan de kruising met het Wilhelminaplein en is onderweg o.a. verbonden met de Wittenburgerweg. Langs vrijwel de gehele lengte van de weg staan, zoals bij wel meer wegen in Wassenaar, mooie oude bomen dicht langs de autorijbaan. Op dit relatief korte stuk van de zogenaamde noord-zuid hoofdroute (zie raadsvoorstel) bevinden zich twee (scherpe) bochten. Afgezien van de kruispunten aan beide einden van de weg, heeft de Stoeplaan kruispunten met maar liefst 9 andere wegen (te weten Konijnenlaan, Sophialaan, Schouwweg, Groen van Prinstererlaan, Acialaan, Wittenburgerweg, parallelbaan Wittenburgerweg, Laan de Goede Herder en Bloemcampaan). Daarnaast zijn er nog de op- en afritten van bewoners aan beide zijden van de Stoeplaan. De Stoeplaan heeft een vrijliggend fietspad met voor het overgrote deel tweerichtingsverkeer. Tot slot is het t.a.v. de technische inrichting van de weg ook nog relevant om te vermelden dat op de Stoeplaan (nog) geen 'stil' asfalt is aangebracht.

Hoewel er geen basisscholen direct aan de Stoeplaan liggen, liggen er wel twee basisscholen in de directe omgeving van de Stoeplaan, namelijk de Kievietschool (ca. 200 leerlingen) en de Bloemcampschool (ruim 400 leerlingen). Daarnaast huist er in het gebouw van de Kievietschool tevens een kinderdagverblijf en een buitenschoolse opvang, waarbij de buitenschoolse opvang dagelijkse vele kinderen van de Bloemcampschool met meerdere grote bakfietsen over de Stoeplaan naar de Kievietschool vervoerd. Aan de andere kant van de Stoeplaan bevinden zich peuterschool Beregoed en muziekschool Wassenaar. Tot slot is er ook nog een sportvereniging in de directe omgeving van de Stoeplaan, namelijk tennisvereniging Oud Wassenaar. Het moge duidelijk zijn uit het voorgaande dat al deze voorzieningen die voornamelijk gericht zijn op kinderen ertoe leiden dat veel kinderen zijn aangewezen op de Stoeplaan om van en naar deze bestemmingen te reizen, waaronder veelal per fiets. Daarbij komt dat de Stoeplaan kan worden beschouwd als een verbindingsweg tussen de woonwijken De Kieviet, Oud Wassenaar en Nieuw Wassenaar, met als gevolg veel verkeersbewegingen van kinderen die in deze wijken wonen. Tot slot mag in dit rijtje van relevante 'voorzieningen' de grote serviceflat Landgoed Stoephout niet ontbreken, dat rechtstreeks aan de Stoeplaan ligt. Voor de volledigheid heb ik e.e.a. ook aangeduid op het in **Bijlage 1** bijgevoegde overzichtskaartje van de Stoeplaan.

Door een deel van de Stoeplaan rijden EBS bussen 43 en 44 en er bevinden zich 3 haltes direct aan de Stoeplaan (2 in noordelijke richting en 1 in zuidelijke richting). Volgens het Ontwerp (zie afbeelding 12) maakt de Stoeplaan deel uit van het (gemeentelijke) fietsnetwerk. In het Ontwerp wordt tevens gesteld dat de Stoeplaan geen deel uitmaakt van het netwerk vrachtverkeer, maar hiervan is in de praktijk niet veel te merken. Er rijden namelijk dagelijks vele vrachtwagens door de Stoeplaan, alsmede veel groot en klein werkverkeer (d.w.z. grote bussen met aanhangers of opleggers, speciaal materiaal etc.).

Verder kan in deze context het sluipverkeer niet onbenoemd blijven, want ook op de Stoeplaan zorgt dit voor overlast en verhoogt het de verkeersonveilige situaties. Op werkdagen kun je de klok erop gelijk zetten dat zodra het verkeer vastloopt op de N44/A44, het sluipverkeer Wassenaar binnenkomt en daarbij ook vaak de Stoeplaan gebruikt. Aan de Stoeplaan is dat het meest zichtbaar door het sluipverkeer dat vanuit zuidelijke richting Wassenaar binnenrijdt in de hoop tijd te winnen t.o.v. de route over de N44/A44 (vooral in de ochtendspits als ook veel kinderen naar school fietsen). Dat sluipverkeer komt Wassenaar binnen via zowel de Wittenburgerweg alsook de Van der Oudermeulenlaan en rijdt vervolgens niet alleen rechtdoor over de Stoeplaan richting de Groot Haesebroekseweg, maar probeert ook vaak nog verder 'binnendoor' te rijden door op de Stoeplaan af te slaan naar de Schouwweg, Groen van Prinstererlaan en de Acialaan (en ook vice versa). Dit 'afslaande' verkeer vergroot de verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan, waarop ik hieronder in meer detail zal ingaan.

b. Verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan

Hieronder zal ik puntsgewijs de belangrijkste, vrijwel dagelijks waarneembare, verkeersonveilige situaties op de Stoeplaan omschrijven. Voor de volledigheid en om dit nader visueel te illustreren, heb ik in **Bijlage 2** een aantal foto's toegevoegd van een aantal van de betreffende locaties aan de Stoeplaan.

➤ **Onvoldoende ruimte tussen de autorijbaan en het fietspad met tweerichtingsverkeer met als gevolg een reëel risico op frontale botsingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers**

Zoals ook genoemd in het Ontwerp, ligt er een vrijliggend fietspad aan de Stoeplaan. Een belangrijke nadere nuance wordt echter niet genoemd in het Ontwerp en ook niet meegenomen in de overwegingen t.a.v. de veiligheid op de Stoeplaan. Het gaat hier namelijk niet om vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de autorijbaan, maar om één vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de weg met tweerichtingsverkeer.¹⁰ In figuur 3 en figuur 4 van het Ontwerp wordt achtereenvolgens de ideale en de minimale inrichting van een GOW50 weg volgens de CROW-richtlijnen visueel weergegeven en op beide afbeeldingen wordt uitgegaan van fietspaden/fietsstroken aan weerszijden van de autoweg. Nergens in het Ontwerp wordt ingegaan op dit naar mijn mening cruciale verschil tussen enerzijds fietsvoorzieningen met eenrichtingsverkeer en fietsvoorzieningen met tweerichtingsverkeer anderzijds. Hieronder in paragraaf 3.c zal ik nader toelichten dat dit onderscheid ook vanuit de CROW richtlijnen en andere regelgeving t.a.v. verkeersveiligheid wel degelijk van groot belang is.

Het tweerichtingsverkeer op het fietspad op de Stoeplaan heeft uiteraard tot gevolg dat het fietsverkeer frontaal het gemotoriseerde verkeer tegemoet rijdt en dat leidt tot gevaarlijke situaties in beide richtingen op het fietspad, maar in het bijzonder in zuidelijke richting fietsend, omdat het gemotoriseerde verkeer, waaronder dus bussen, vrachtwagens en groot werkverkeer, op de zeer beperkte afstand van minder dan 1 meter fietsers tegemoet rijdt. Zeker in de spits wanneer het extra druk is en zeker ook als het verkeer op de A44/N44 vastloopt en er veel (sluip)verkeer door de Stoeplaan rijdt, is het als fietser zeer intimiderend en geeft het een hoogst onveilig gevoel om daar te fietsen. In de winter wordt je als fietser bovendien haast verblind door de koplampen van de 'lange sliert' auto's. Dit alles geldt in nog grotere mate voor (kleine) kinderen die uiteraard veel lager bij de grond zitten op hun fiets en waardoor het op hen nog meer impact heeft.

Deze verkeersonveilige situatie is ook al geruime tijd bekend bij de gemeente, zoals blijkt uit het fietsveiligheidsplan van 29 april 2021. Daarin wordt op p.19 t.a.v. de Stoeplaan vermeldt dat "het

¹⁰ Deze situatie geldt voor het veruit het grootste deel van de Stoeplaan. Alleen tussen de Laan de Goede Herder en de overgang naar de Van der Oudermeulenlaan ligt aan weerszijden van de weg een fietspad.

fietspad dicht tegen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer aan[ligt], waardoor dit een onprettig gevoel geeft aan fietsers. Dit komt ook terug in de digitale inventarisatie van het Verkeersonderzoek Wassenaar. In het Verkeersonderzoek Wassenaar wordt de Stoeplaan meegenomen in de schouw en bekeken of de gehele situatie (inclusief autorijbaan) verbeterd kan worden.” Tot op heden is er echter nog niks gedaan om de verkeersonveilige situatie te verbeteren, anders dan het plaatsen van een paar witte plastic paaltjes (overigens zonder reflectoren) ter hoogte van de boom die het fietspad splitst. Het is overigens evident dat dit niet alleen geldt voor de plek ter hoogte van de boom, maar net zo goed voor vrijwel de gehele Stoeplaan waar deze strook minder dan 1 meter breed is en bestaat uit een op gelijke hoogte gelegen stukje (meestal modderige) berm waar ook overduidelijk regelmatig door auto's overheen wordt gereden. De witte paaltjes die langs de weg zijn geplaatst ter hoogte van de boom bieden uiteraard geen enkele daadwerkelijke bescherming in het geval een auto van de rijbaan afraakt en op het fietspad komt. Dat dit niet een puur theoretische situatie is, bewijst wel het feit dat meerdere van die witte paaltjes al kapot of plat zijn gereden (zie **Bijlage 2**).

Daarnaast is mij bekend dat alleen al in het afgelopen jaar tot anderhalf jaar er meerdere ongelukken zijn geweest op de Stoeplaan, waarbij o.a. auto's in aanraking zijn gekomen met een of meerdere van de vele dicht langs de weg gesitueerde bomen en van de autorijbaan zijn afgeraakt. Voor zover mij bekend, is bij in ieder geval een van die situaties een gemotoriseerd voertuig diagonaal over de autoweg én het fietspad geschoten en uiteindelijk tot stilstand gekomen tegen het hek van een van de woonhuizen langs de Stoeplaan. Voor zover mij bekend fietste er op dat moment gelukkig niemand op het fietspad, maar als dat wel het geval was geweest dan had dit heel anders kunnen aflopen. Ik heb geen toegang tot de volledige ongevalshistorie op de Stoeplaan, maar weet wel dat er regelmatig ongelukken gebeuren en dat de meeste bomen aan de Stoeplaan ook tekenen vertonen van aanrijdingen met auto's. Het lijkt mij dan ook helaas een kwestie van tijd voordat een dergelijke situatie zich opnieuw voordoet, waarbij het fietspad op de Stoeplaan ook nog eens nauwelijks mogelijkheden biedt om uit te wijken, voor zover daarvoor überhaupt nog een mogelijkheid bestaat bij gemotoriseerd verkeer dat met 50km/u van de autorijbaan afraakt. Zie ook **Bijlage 3** met twee voorbeelden van recente ongevallen op de Stoeplaan ter nadere illustratie. Daarnaast hebben zich alleen al in de afgelopen twee jaar diverse ongevallen voorgedaan op de Stoeplaan ter hoogte van de kruising met de parallelbaan van de Wittenburgerweg, waarbij ook fietsers betrokken waren.

➤ **In- en uitvoegend gemotoriseerd verkeer vanuit de zijwegen en op- en afritten kan niet anders dan tijdelijk dwars op het fietspad stil te staan alvorens in te voegen op de Stoeplaan**

Een andere veelvoorkomende onveilige situatie op de Stoeplaan is dat auto's noodgedwongen het fietspad deels of geheel blokkeren door er dwars op te rijden met als doel om voldoende zicht te hebben op het autoverkeer op de Stoeplaan om in te voegen vanuit de zijwegen en op- en afritten. Dit wordt nog eens extra bemoeilijkt door de vele bomen langs de Stoeplaan en de bochten in de weg. Zoals hierboven aangegeven is de berm tussen de autoweg en het fietspad zeer smal en is er derhalve onvoldoende ruimte voor auto's om stil te staan tussen het fietspad en de autorijbaan. Dit zorgt voor een onveilige situatie vanuit meerdere perspectieven. Bovendien voldoet ook dit niet aan de inrichtingseisen t.a.v. verkeersveiligheid zoals ik hieronder in paragraaf 3.c nader zal toelichten.

Enkele voorbeelden van onveilige situaties die zich voordoen als gevolg van deze situatie:

- fietsers proberen soms met gevaar voor eigen leven om de auto's die het fietspad (soms langdurig) blokkeren heen te manoeuvreren en daarbij deels over de autorijbaan fietsen;
- automobilisten die vanuit de zijwegen proberen in te voegen op de Stoeplaan zien regelmatig de fietsers op het fietspad niet of te laat aankomen en proberen dan op het laatste moment het fietspad weer vrij te maken door overhaast in te voegen of om door weer achteruit te rijden. Het moge duidelijk zijn dat ook dit voor onveilige situaties leidt voor zowel de fietsers als de automobilisten.

➤ **Meerdere gevaarlijke en onoverzichtelijke oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers**

Afgezien van het oversteekpunt helemaal aan het einde van de Stoeplaan ter hoogte van de overgang in de Groot Haesebroekseweg, zijn de andere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk en ronduit gevaarlijk. Van noord naar zuid gaat het dan voornamelijk om de volgende punten (hierbij laat ik de oversteekplaatsen die niet aan een zijweg grenzen buiten beschouwing, zoals oversteekpunten vanuit woonhuizen, bushaltes en de serviceflat):

- 1) het oversteekpunt ter hoogte van de Sophialaan: dit oversteekpunt ligt in een van de bochten van de Stoeplaan en is alleen daardoor al beperkt overzichtelijk. De onoverzichtelijkheid wordt nog verder verhoogd door de vele bomen langs weerszijden van de weg. Tot slot is hier zeer relevant dat het fietspad lager ligt dan de autorijbaan, waardoor het zicht van fietsers op het autoverkeer verder verminderd wordt en het bovendien extra lastig is om vanuit stilstand weg te fietsen en de weg over te steken.
- 2) het oversteekpunt ter hoogte van de (parallelbaan van de) Wittenburgerweg: dit oversteekpunt is bijzonder onoverzichtelijk en ook op dit punt hebben zich in het recente verleden diverse ongevallen voorgedaan en ook worden de verkeersborden op deze plek regelmatig geraakt dan wel volledig omver gereden door het gemotoriseerde verkeer. Dit is ook het punt waar de klaar-over post zich bevindt, die gebruik maakt van het zebrapad om de schoolgaande kinderen te helpen om veilig over te steken (fietsers stappen daar af om veiligheidsredenen). De onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties ontstaan op dit punt vooral doordat er vele verkeersstromen van zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers bij elkaar komen en vaak in- of uit moeten voegen vanaf/richting maar liefst 4 verschillende wegen, namelijk de Stoeplaan, Wittenburgerweg, parallelbaan Wittenburgerweg en de Laan de Goede Herder. Het is niet voor niets dat juist op dit punt een klaar-over post wordt verzorgd door ouders van kinderen die naar de Kievietschool en de Bloemcampschool gaan. Daarnaast speelt ook hier weer de ruimte tussen de autoweg en het fietspad een belangrijke rol. Op dit punt ontbreekt een tussenberm namelijk volledig en kunnen fietsers dus niet veilig stil staan tussen het fietspad en de autoweg voor of na het oversteken van de autoweg. Dit betekent in de praktijk dat fietsers alvorens over te steken dus niet alleen moeten kijken of het autoverkeer op de Stoeplaan vrij is om over te steken, maar ook of het fietspad vrij is om in of uit te voegen. In combinatie met alle verschillende verkeersstromen leidt dat regelmatig tot onveilige situaties en dus ook tot daadwerkelijke ongevallen.
- 3) het oversteekpunt ter hoogte van de Bloemcamplaan: dit punt ligt in een andere bocht van de Stoeplaan en is daardoor niet ideaal qua overzichtelijkheid. Wat hier wel helpt is de middengeleider, hoewel die onvoldoende breed is om veilig stil te staan, zeker bij verkeer dat daar met 50km/u passeert.
- 4) het oversteekpunt ter hoogte van de Van der Oudermeulenlaan: hier gaat het hoofdzakelijk om fietsverkeer dat vanaf de Bloemcamplaan de Stoeplaan/Van der Oudermeulenlaan wil oversteken richting Park Oud Wassenaar. Ook dit punt bevindt zich in een (scherpe) bocht en is hierdoor beperkt overzichtelijk.

In dit kader wijs ik er voor de goede orde ook nog op dat veel van het fietsverkeer dat de Stoeplaan gebruikt, deze twee keer moet oversteken om van vertrekpunt op bestemming te komen. Dit komt doordat de meeste van de voorzieningen beschreven in paragraaf 3.a aan de westzijde van de Stoeplaan liggen, terwijl het fietspad aan de oostzijde van de Stoeplaan ligt.

➤ **Fietspad te smal, geen uitwijkmogelijkheden en te veel geluidsoverlast om veilig te kunnen fietsen met kinderen**

Het fietspad met tweerichtingsverkeer langs de Stoeplaan is in theorie ca. 2,4 meter breed, maar in de praktijk is het minder, omdat er vaak veel vuil vanaf de autoweg en de modderige tussenberm op het fietspad ligt en in het seizoen ook vaak veel blad. Daarbij komt dat er langs beide kanten van het fietspad nauwelijks uitwijkmogelijkheden zijn door bomen of het muurtje dat direct naast het fietspad staat langs een groot deel van de Stoeplaan. Ook hebben de meeste fietsers een 'natuurlijke neiging' om zoveel mogelijk aan de binnenkant van het fietspad te blijven om zodoende zoveel als mogelijk is uit de buurt te blijven van het gemotoriseerde verkeer. Zie ook **Bijlage 2** in dit verband.

In de praktijk komt het erop neer dat het onmogelijk is om met twee fietsers naast elkaar te rijden als er tegemoet komend verkeer is en dat derhalve de meeste mensen hier noodgedwongen achter elkaar moeten fietsen. Dat geldt dus ook voor ouders die met hun (jonge) kinderen van en naar school fietsen en die hun kinderen dus niet kunnen helpen door naast ze te fietsen. Dat is uiteraard een onwenselijke situatie, zeker gelet op de vele verkeersonveilige situaties die de kinderen op de Stoeplaan moeten passeren (zie hierboven).

Daarbij komt ook nog dat in tegenstelling tot vele andere wegen binnen Wassenaar die te maken hebben met vergelijkbare verkeersintensiteiten, de autorijbaan van de Stoeplaan tot op heden nog niet is voorzien van zogenaamd 'stil asfalt'. Het asfalt aan de Stoeplaan dateert grotendeels van 2012 of nog ouder en dit veroorzaakt zeker op de drukke momenten bijzonder veel geluidsoverlast.¹¹ In combinatie met de zeer beperkte ruimte tussen de autorijbaan en het fietspad, maakt dit het feitelijk onmogelijk om met jonge kinderen te communiceren die je als ouder per fiets van en naar school of een van de andere nabijgelegen (kinder)voorzieningen wilt begeleiden. Uiteraard geldt hetzelfde voor volwassenen die soms met elkaar moeten kunnen communiceren om onveilige situaties te vermijden op het smalle fietspad.

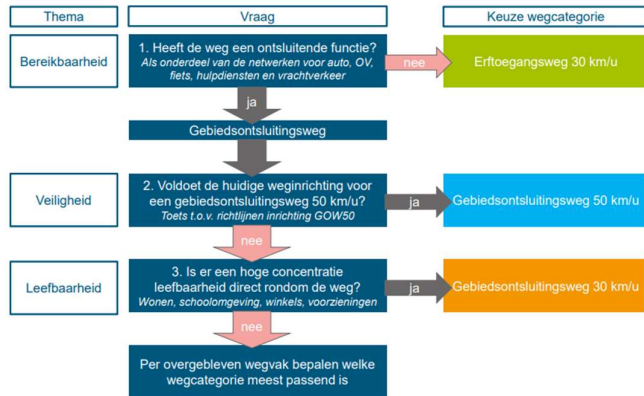
c. CROW afwegingskader en andere relevante regelgeving t.a.v. het verkeersveilig inrichten van infrastructuur

Inleiding

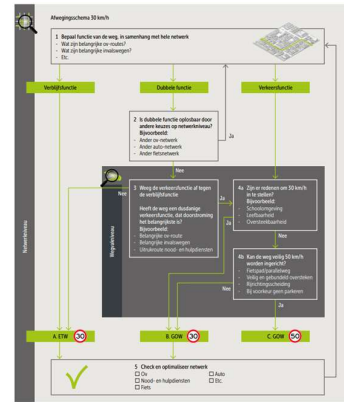
In het Ontwerp wordt de Stoeplaan gecategoriseerd als GOW50 op basis van onderstaand afweegschema dat weliswaar gebaseerd is op CROW-richtlijnen, maar niet als zodanig in de CROW richtlijnen is opgenomen. Dit afweegschema lijkt dus door DHV en/of de gemeente zelf gecreëerd. Dit is opmerkelijk en wijkt af van het in de door CROW opgestelde Afwegingskader 30km/u (het "**CROW Afwegingskader**") wel als zodanig opgenomen afwegingskader dat eveneens hieronder is afgebeeld en dat ook terug te vinden is op p.12 van het Ontwerp.¹² Uit het Ontwerp wordt niet duidelijk waarom niet wordt uitgegaan van het specifiek hiervoor opgestelde CROW Afwegingskader en ik zou de gemeente willen vragen om deze afwijking van de relevante richtlijnen nader toe te lichten.

¹¹ Over het verzoek om op korte termijn ook 'stil asfalt' aan te brengen op de autorijbaan van de Stoeplaan zal ik de gemeente nog separaat berichten.

¹² <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/afwegingskader-30-km-per-uur.aspx>



Afwegingschema Ontwerp



Afwegingskader CROW

In de begeleidende tekst op p.23 van het Ontwerp wordt hierbij vermeld dat “[z]odra een weg aan een wegcategorie is gekoppeld, is niet verder onderzocht hoe de weg scoort op de volgende vragen”. Dit is een belangrijk verschil met het CROW Afwegingskader op basis waarvan wel altijd alle vragen beantwoord moeten worden voordat een weg als GOW50 gecategoriseerd kan worden en dat daarbij eerst leefbaarheid wordt beoordeeld en daarna veiligheid, terwijl in het Ontwerp die toetsing in omgekeerde volgorde plaatsvindt. Niet duidelijk is waarom DHV en de gemeente hier expliciet van afwijken door wegen al definitief als GOW50 te categoriseren voordat alle vragen zijn beantwoord. Ook t.a.v. dit punt zou ik de gemeente willen vragen om een nadere toelichting.

Dit onderscheid tussen het in het Ontwerp toegepaste afwegingskader en het CROW Afwegingskader is o.a. relevant voor de Stoeplaan, omdat o.a. de Stoeplaan al in stap 2 van het in het Ontwerp toegepaste afweegschema definitief wordt gecategoriseerd als GOW50 en er dus niet naar de vraag uit stap 3 wordt gekeken, namelijk: “[i]s er een hoge concentratie leefbaarheid direct rondom de weg? Wonen, schoolomgeving, winkels, voorzieningen”. Deze toets maakt wel altijd deel uit van het CROW Afwegingskader alvorens een weg als GOW50 kan worden gecategoriseerd en is naar mijn mening dan ook ten onrechte niet meegewogen in het Ontwerp bij het categoriseren van o.a. de Stoeplaan.

In het navolgende zal ik niettemin allereerst het afweegschema volgen uit het Ontwerp en daarna het CROW Afwegingskader bespreken. De relevante overwegingen in beide situaties zijn voor een groot deel vergelijkbaar en ook de conclusie is in beide gevallen uiteindelijk gelijk.

Afwegingschema Ontwerp

Voor wat betreft de Stoeplaan is in het Ontwerp alleen getoetst op de inrichtingseisen voor GOW50 en dus niet tevens op leefbaarheid en de conclusie om de Stoeplaan als GOW50 te categoriseren wordt in essentie bepaald door de volgende summier samenvatting in tabel 5-2 van het Ontwerp:

Straat			2. Voldoet de huidige weginrichting voor een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u?				
			Inrichtingseisen GOW50	Huidige inrichting fiets	Parkeren	Oversteekbaarheid	Conclusie inrichting
24	Stoeplaan	GOW	minimaal profiel	Vrijliggende fietspaden	Geen parkeren	geconcentreerd	voldoet = GOW50

Laat ik beginnen door te stellen dat ik het ermee eens ben dat de Stoeplaan in hoofdzaak een gebiedsontsluitende weg is. Het is ook duidelijk dat er geen sprake is van parkeervoorzieningen langs de Stoeplaan. T.a.v. de in bovenstaande tabel genoemde aspecten “inrichtingseisen GOW50, de huidige inrichting fietspaden en oversteekbaarheid” kom ik echter tot een andere conclusie dan het Ontwerp. Het is goed om erop te wijzen dat het al dan niet voldoen aan de inrichtingseisen GOW50 (ideaal profiel of minimaal profiel) uit de tabel hierboven mede wordt bepaald door de daarna genoemde aspecten,

waaronder dus veilige fietsvoorzieningen en oversteekbaarheid. Ik zal die twee elementen hieronder bespreken.

➤ **Een ‘voldoende veilige’ fietsinfrastructuur is niet mogelijk aan de Stoeplaan**

Zoals hierboven in paragraaf 3.b ook is uiteengezet, is bij de Stoeplaan sprake van een vrijliggend fietspad met tweerichtingsverkeer. Dat is wezenlijk anders dan twee vrijliggende fietspaden aan weerszijde van de autorijbaan, waarnaar wordt verwezen in de CROW-richtlijnen t.a.v. GOW50 (zowel minimaal profiel als ideaal profiel). Zie in dit verband figuur 3 en figuur 4 van het Ontwerp. Bij tweerichtingsverkeer is er namelijk een aanzienlijk groter risico op frontale botsingen, waaronder frontale botsingen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.

De CROW richtlijnen bevatten ook richtlijnen t.a.v. de inrichting van een veilige fietsinfrastructuur en daarnaast zijn er andere publiekrechtelijke richtlijnen van toepassing. Deze richtlijnen worden echter niet behandeld in het Ontwerp en mij is onduidelijk waarom niet, vooral omdat het hier juist gaat om de veiligheid van fietsers te beoordelen én te borgen. Ik ben geen verkeersveiligheidsexpert, maar na wat onderzoek lijken mij tenminste de volgende overwegingen van groot belang bij het bepalen of wegen en de bijbehorende fietsvoorzieningen voldoende veilig zijn, zoals ook terug te vinden in door of namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgegeven publicaties (die voor een deel weer gebaseerd zijn op CROW richtlijnen).

Allereerst verwijs ik graag naar de volgende tabel uit de publicatie “Definitie van ‘voldoende veilige’ weg- en fietsinfrastructuur” van het Kennisnetwerk SPV, hetgeen een samenwerking is van CROW en SWOV in opdracht van het Ministerie van IenW:¹³

1.2 Conflicten tussen verkeersdeelnemers en veilige snelheden

Zowel op basis van botsproeven tussen voetgangers en motorvoertuigen als op basis van inzichten die zijn ontwikkeld in de Zweedse ‘Vision Zero’ (Tingvall & Haworth, 1999), zijn de volgende veilige snelheden bepaald:

Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers	Veilige snelheid (km/uur)
Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers	30
Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's	50
Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's	70
Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn	≥100

Tabel 1.2 Veilige snelheden voor enkele conflicttypen (bron: Wegman & Aarts, 2005).

Zoals hierboven aangegeven zijn op de Stoeplaan conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers (zoals fietsers) zeer wel mogelijk. Op basis van ook door het Ministerie van IenW onderschreven literatuur is in dat verband een snelheid van 30km/u veilig. In de basis is dus een snelheid van 30km/u gewenst op de Stoeplaan vanuit veiligheid.

Na dit algemene uitgangspunt verwijs ik hieronder graag naar de volgende meer gedetailleerde en technische voorschriften t.a.v. de inrichting van ‘voldoende veilige’ fietsinfrastructuur, waaraan in het geval van de Stoeplaan niet (volledig) wordt voldaan en door de fysieke beperkingen ter plaatse in de praktijk ook niet kan worden voldaan.

¹³ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Downloads/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/Achtergronddocument-SPI-weg-en-fietsinfra.aspx>

Allereerst verwijs ik naar de volgende tabel uit een publicatie van wederom Kennisnetwerk SPV met technische voorschriften t.a.v. fietspaden, die gebaseerd zijn op CROW richtlijnen¹⁴:

Omschrijving	Solitaire fietspad (V2)	Solitaire fiets-/bromfietspad (V3)	Vrijliggend fietspad (V16)	Vrijliggend fiets-/bromfietspad (V17)
Geen obstakels	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.	Geen paaltjes of obstakels op het fietspad.
Visuele geleiding (CROW, 2016, V2, V3, V6, V5, V16, V17; CROW, 2015)	- asmarkering bij tweerichtingsverkeer bij utilitaire paden - kantmarkering indien onverlicht	- asmarkering bij tweerichtingsverkeer bij utilitaire paden - kantmarkering: - buiten bebouwde kom altijd - binnen bebouwde kom indien onverlicht	- asmarkering bij tweerichtingsverkeer - kantmarkering: - op alle utilitaire fietspaden buiten de bebouwde kom - als het fietspad langs een weg afbuigt (bijvoorbeeld voor een abri of bij een kruispunt) - indien onverlicht	- asmarkering bij tweerichtingsverkeer - kantmarkering: - op alle utilitaire fietspaden buiten de bebouwde kom - als het fietspad langs een weg afbuigt (bijvoorbeeld voor een abri of bij een kruispunt) - indien onverlicht
Voldoende breedte verharding, incl. verharde bermstrook (CROW, 2016, V2, V3, V16, V17)	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fietsers/uur): minimumbreedte 0 – 50 – 1,5 m (l) 50 – 150 – 2,5 m 150 – 350 – 3,5 m >350 – 4,5 m	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fietsers/uur): minimumbreedte 0 – 50 – 2,0 m 50 – 100 – 3,0 m 100 – 300 – 4,0 m >300 – 5,0 m	Spitsuurintensiteit in één richting (fietsers/uur) - minimumbreedte eenrichtingsfietspad 0 – 150 – 2,0 m 150 – 750 – 2,5-3,0 m >750 – 3,5-4,0 m - minimumbreedte tweerichtingsfietspad Spitsuurintensiteit (twee richtingen; fietsers/uur): 0 – 50 – 2,5 m 50 – 150 – 2,5-3,0 m 150 – 350 – 3,5-4,0 m >300 – 4,5 m	Spitsuurintensiteit in één richting (fietsers/uur) - minimumbreedte eenrichtingsfietspad 0 – 150 – 2,0 m 75 – 375 – 3,0 m >750 – 4,0 m - minimumbreedte tweerichtingsfietspad Spitsuurintensiteit (twee richtingen; fietsers/uur): 0 – 50 – 2,5 m 50 – 150 – 3,0 m 150 – 300 – 4,0 m >300 – 5,0 m

Omschrijving	Solitaire fietspad (V2)	Solitaire fiets-/bromfietspad (V3)	Vrijliggend fietspad (V16)	Vrijliggend fiets-/bromfietspad (V17)
Verharding vlak, heel en stroef (CROW, 2016, par. 8.2; Wijlhuizen et al., 2014)	Geen scheuren, gaten en hobbels met een grote kans voor fietsers om uit balans te raken en die fietsers over het algemeen proberen te ontwijken			
Vergevingsgezinde rand (CROW, 2019, par. 6.7; Wijlhuizen et al., 2014)	- bij voorkeur geen (en maximaal 2 cm) hoogteverschil rand fietspad en berm/trottoir - bij toepassing van een opsluitband of trottoirband, fietsvriendelijke toepassing gebruiken (V60) - bermverhardingsstrook (V64)			
Obstakelvrije berm (CROW, 2016, par. 7.1.6)	Minimaal 0,5 m obstakelvrije ruimte			

1. Tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm of trottoirband, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben

Uit bovenstaande tabel is de kolom “vrijliggend fietspad (V16)” van toepassing op de Stoeplaan. De breedte van het fietspad langs de Stoeplaan is voor een groot deel ca. 2,4 meter breed en voldoet daarmee net niet aan de minimumbreedte uitgaande van een spitsuurintensiteit van 0-50 fietsers/uur. Ik heb dit niet geteld, maar het is mijn verwachting dat dit in de praktijk eerder 50-150 fietsers/uur zullen zijn tijdens de spits en het fietspad dus eigenlijk 2,5-3,0 meter breed dient te zijn. Wat naar mijn mening echter nog een belangrijkere afwijking is, is dat aan de Stoeplaan niet wordt voldaan aan een obstakelvrije berm van minimaal 0,5 meter en er dus ook geen uitwijkmogelijkheid is voor fietsers. Dit heb ik hierboven in paragraaf 3.b ook al nader omschreven.

Ook is van belang voor een veilige inrichting van (vrijliggende) fietspaden langs een (voorrangs)autorijbaan publicatie 19b van het CROW Fietsberaad¹⁵. Daarin wordt o.a. het volgende gesteld dat van belang is voor de Stoeplaan:

¹⁴ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/KNVV/media/media/Downloads/2020/Wanneer-zijn-wegen-en-fietspaden-voldoende-veilig-Bijlage-B.pdf>

¹⁵ <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/cd4a1d57-e132-4c91-b2b8-8d5fb6719842/Fietsberaadpublicatie-19b-Grip-op-fietsongevallen-met-motorvoertuigen.pdf.aspx?ext=.pdf>

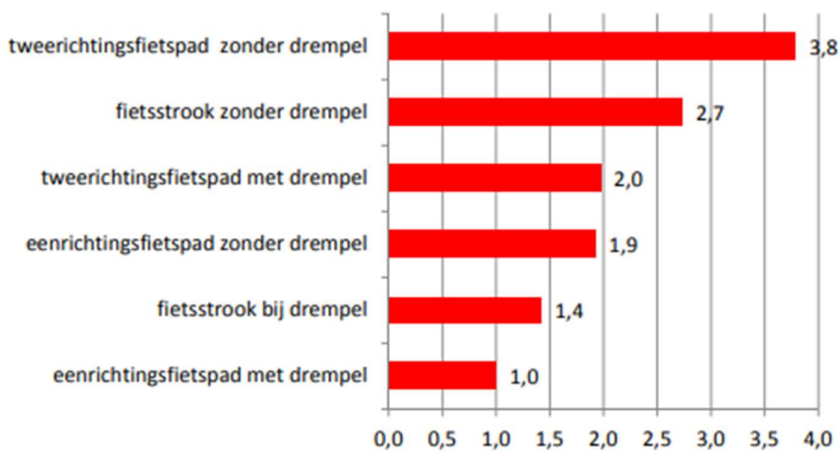
Ongevallen met fietsers die op en langs een voorrangsweg fietsen

Uit veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden op 2,00 tot 5,00 meter van de rijbaan. Aanbevolen wordt verder om in zijstraten een drempel of uitritconstructie toe te passen, aangezien dit leidt tot een lager risico voor fietsers.

Tweerichtingsfietspaden zijn onveiliger dan eenrichtingspaden. Dit vraagt om grote terughoudendheid bij de toepassing van dit soort paden. Kiest men voor een tweerichtingspad, dan is het van belang om de oversteekvoorzieningen bij zijwegen zo veilig mogelijk in te richten, onder meer met snelheidsremmers, het wegnemen van zichtbelemmeringen en toepassing van de juiste bebording en markering.

Aanbevelingen

Uit veiligheidsoverwegingen gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden op 2,00 tot 5,00 meter van de voorrangsweg (gerekend van zijkant rijbaan tot zijkant fietspad). Dit draagt ook bij aan het voorkomen van dodehoekongevallen (zie hoofdstuk 4).



Afbeelding 3.6. Relatieve risico voor fietsers ten opzichte van een éénrichtingsfietspad voorzien van een drempel [27].

Uit deze publicatie van het CROW Fietsberaad blijkt overduidelijk dat tweerichtingsfietspaden onveiliger zijn dan eenrichtingspaden. Het verschil tussen een vrijliggend fietspad met eenrichtingsverkeer en een vrijliggend fietspad met tweerichtingsverkeer is dus wel degelijk relevant vanuit verkeersveiligheid en zou wat mij betreft dan dus ook moeten worden meegenomen in de overwegingen t.a.v. de categorisering van de betreffende wegen (autorijbaan), hetgeen niet is gebeurd in het Ontwerp.

Voorts blijkt uit deze publicatie dat op veruit het grootste deel van de Stoeplaan bij lange na niet voldaan kan worden aan de vereisten t.a.v. de minimumbreedte van de tussenberm tussen de autorijbaan en het fietspad. Vereist is een minimale breedte van 2 tot 5 meter, terwijl de tussenberm op het grootste deel van de Stoeplaan minder dan 1 meter breed is en het bovendien praktisch onmogelijk is die zodanig te verbreden dat wel wordt voldaan aan de betreffende richtlijnen. Daarbij komt dat de Stoeplaan relatief veel zijwegen heeft (namelijk 9 zijwegen op een totale lengte van 950 meter, waarbij de kruispunten aan beide uiteinden van de weg dan nog niet eens zijn meegeteld), die ook vanwege de beperkte ruimte niet optimaal veilig kunnen worden ingericht. Dit vormt dus een risico voor fietsers bij afslaand verkeer vanaf de Stoeplaan richting de zijwegen, maar ook bij invoegend verkeer vanuit de zijwegen richting de Stoeplaan (zie paragraaf 3.b voor een nadere omschrijving).

Kortom, de fietsvoorzieningen aan de Stoeplaan zijn niet ‘voldoende veilig’ in te richten volgens de geldende richtlijnen.

- **De oversteekbaarheid van de Stoeplaan is niet geconcentreerd/gebundeld, maar verspreid over tenminste 10 locaties over een weg van slechts 950 meter**

In het Ontwerp wordt ten aanzien van het aspect oversteekbaarheid het volgende van belang geacht (zie p.26):

“[o]versteekbaarheid en de aanwezigheid van een middengeleider. Kan langzaam verkeer veilig en op een specifiek locatie veilig oversteken.”

Aan de Stoeplaan bevindt zich alleen een middengeleider ter hoogte van de oversteekplaatsen ter hoogte van het Wilhelminaplein, de parallelbaan van de Wittenburgerweg en de Bloemcampaan, hoewel bij die laatste twee er wel direct bij moet worden gezegd dat de middengeleider onvoldoende breed is om er veilig stil te staan met de fiets, zodat er in de praktijk toch altijd de volledige weg in één keer moet worden overgestoken. Dus eigenlijk is het enige voor fietsers voldoende veilige oversteekpunt de kruising met stoplichten bij het Wilhelminaplein.

Ook is het niet zo dat de oversteekbaarheid geconcentreerd is, zoals wordt gesteld in het Ontwerp. Hoewel er geen definitie van “geconcentreerde oversteekbaarheid” wordt gegeven, lijkt mij daar in het geval van de Stoeplaan geen sprake van. In **Bijlage 4**, heb ik het aantal oversteekpunten op een kaartje aangegeven. Dat telt op tot in totaal minimaal 10 oversteekpunten voor langzaam verkeer. In de praktijk wordt er op nog meer punten overgestoken, bijvoorbeeld van de oostzijde naar de westzijde bij de bushalte “De Kieviet”. Bovendien zijn de meeste van de oversteekplaatsen onoverzichtelijk en onveilig, zoals nader omschreven in paragraaf 3.b hierboven.

- **Conclusie: Stoeplaan voldoet op tenminste twee onderdelen niet aan minimale inrichtingsvereisten voor GOW50**

Uit het bovenstaande volgt dat op de aspecten fietsveiligheid en oversteekbaarheid de Stoeplaan niet voldoet aan de kenmerken die horen bij een voldoende veilige GOW50. Het antwoord op de 2^e vraag uit het afweegschema van het Ontwerp had dus ontkennend beantwoord moeten worden. Normaalgesproken zou volgens het afweegschema uit het Ontwerp nu de vervolgvraag t.a.v. de leefbaarheid beoordeeld moeten worden om te zien of de Stoeplaan dan wellicht als GOW30 gecategoriseerd zou kunnen worden, maar daar gaat het Ontwerp niet op in, omdat ervoor is gekozen (in tegenstelling tot het CROW Afwegingskader), om de vragen t.a.v. leefbaarheid niet te beoordelen als een weg al eerder in het afweegschema van het Ontwerp in een bepaalde categorie ingedeeld wordt.

Als we uitgaan van het CROW Afwegingskader komt die vraag dus altijd wel aan de orde alvorens een weg als GOW50 kan worden gecategoriseerd en daarom zal ik in het nu volgende deel het CROW Afwegingskader bespreken dat naar mijn mening sowieso als uitgangspunt gebruikt had moeten worden in het Ontwerp.

CROW Afwegingskader

Zoals ook in het Ontwerp wordt bevestigd, heeft de wetgever op basis van voortschrijdend inzicht t.a.v. verkeersveiligheid een nieuwe categorie toegevoegd aan de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg, namelijk de GOW30 en daarvoor is door de CROW een nieuw afwegingskader opgesteld waarmee “kan worden bepaald welk[e] wegcategorie van toepassing is op de bestaande wegen binnen een gemeente” (zie p.12 Ontwerp). Dit is het CROW Afwegingskader.

Het zou dus voor de hand liggen om dit vernieuwde afwegingskader te gebruiken om de bestaande wegen binnen Wassenaar opnieuw te categoriseren. Dat geldt te meer, omdat de opdracht aan DHV kennelijk inhield een nieuw wegcategoriseringsplan voor Wassenaar op te stellen “dat past bij de actuele ontwikkelingen”. Echter, om voor mij onduidelijke redenen en zonder enige toelichting in het Ontwerp, heeft de gemeente ervoor gekozen om een eigen afweegschema op te stellen (zoals ook hierboven in de inleiding van deze paragraaf omschreven) en niet uit te gaan van het meest actuele afweegschema, namelijk het CROW Afwegingskader.

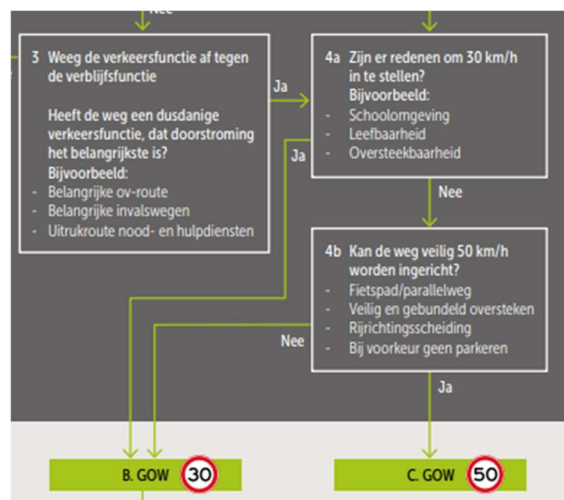
Als we nu wel kijken naar het CROW Afwegingskader en de algemene beginselen t.a.v. wegcategorisering zoals omschreven in deze meeste recente relevante CROW-richtlijnen, dan valt allereerst het volgende op:

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan

Voor de verkeersveiligheid gaat het afwegingskader ervan uit dat er overall een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h. Dat wil niet zeggen dat de functie van de weg verandert – het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar wel dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

Dit uitgangspunt van ‘overall 30km/u, tenzij...’ uit het CROW Afwegingskader komt nergens terug in het Ontwerp en de ‘dubbele toets’ op veiligheid en leefbaarheid alvorens tot een GOW50 kan worden besloten maakt uitdrukkelijk geen onderdeel uit van het Ontwerp, althans niet voor de Stoeplaan.

Aansluitend bij bovenstaand uitgangspunt uit het CROW Afwegingskader, zouden t.a.v. de Stoeplaan dus de vragen 4a en 4b (zie afbeelding hieronder) moeten worden beantwoord, alvorens de weg als een GOW50 kan worden aangemerkt.



Zoals hierboven al aangetoond, moet het antwoord op vraag 4b “nee” zijn t.a.v. de Stoeplaan en zou derhalve de conclusie GOW30 moeten zijn. Echter, dezelfde conclusie zou naar mijn mening ook al

getrokken moeten worden op basis van vraag 4a, waarop het antwoord “ja” zou moeten zijn t.a.v. de Stoeplaan op basis van de volgende omstandigheden:

- schoolomgeving: in de directe omgeving van de Stoeplaan bevinden zich o.a. twee basisscholen (in totaal meer dan 600 basisschoolleerlingen), een kinderdagverblijf, een buitenschoolse opvang en een sportvereniging. Daarnaast liggen er direct aan de Stoeplaan een muziekschool en een peuterschool¹⁶;
- leefbaarheid: er bevinden zich woonhuizen aan beide zijden van de Stoeplaan en een grote serviceflat aan de westzijde, waarbij de bewoners altijd de Stoeplaan moeten oversteken om per fiets of te voet te kunnen vertrekken;
- oversteekbaarheid: hierboven is al uiteengezet dat de oversteekplaatsen verspreid zijn over tenminste 10 locaties op de Stoeplaan en vrijwel allemaal onvoldoende veilig zijn. Ter hoogte van de Laan de Goede Herder wordt door ouders met kinderen op de Bloemcampschool en Kievietschool dagelijks een ‘klaar-over’ post verzorgd, omdat het anders al helemaal onveilig is voor de kinderen om daar over te steken.

Kortom, op basis van het CROW Afwegingskader en de specifieke omstandigheden van de Stoeplaan zoals in het voorgaande omschreven kan er naar mijn mening geen andere conclusie worden getrokken t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan, dan om deze als een GOW30 aan te merken.

d. Overige relevante overwegingen: OV verbindingen en nood- en hulpdiensten

Zowel op basis van het CROW Afwegingskader als op basis van het Ontwerp dienen ook de gevolgen voor het OV en de nood- en hulpdiensten te worden geanalyseerd als onderdeel van het onderzoek.

Hierboven in paragraaf 2.e, heb ik al in algemene zin beschreven dat ook volgens het Ontwerp zelf geen van de drie nood- en hulpdiensten heeft aangegeven dat de wettelijke aanrijtijden niet gehaald kunnen worden als overal in Wassenaar de maximum snelheid naar 30km/u zou gaan. Wel dient er aandacht te zijn voor het aanbrengen van de juiste snelheidsbeperkende maatregelen. Aangezien de Stoeplaan met een lengte van 950 meter slechts een relatief klein deel van de totale aanrijroutes betreft, geldt dit ook zeker voor de Stoeplaan.

Ten aanzien van het OV, dient allereerst te worden vastgesteld dat alleen de EBS bussen 43 en 44 door een deel van de Stoeplaan rijden, namelijk van de rotonde tot de stoplichten bij het Wilhelminaplein en vice versa. Dit betreft een afstand van ca. 700 meter. Als we de extra rijtijd die het verlagen van de maximum snelheid van 50km/u naar 30km/u op dit stuk van de Stoeplaan op dezelfde wijze zouden berekenen als in paragraaf 2.d is gedaan t.a.v. langere trajecten in Wassenaar, dan levert dit een extra rijtijd op van slechts ca. 34 seconden.

	A	B	C	D
	Afstand (meter)	Rijtijd 50km/u (seconden)	Rijtijd 30km/u (seconden)	Extra rijtijd (seconden)
Rotonde Wittenburgerweg – stoplichten Wilhelminaplein	700	50	84	34

¹⁶ Het formele adres van de muziekschool en de peuterschool is Van der Oudermeulenlaan, maar de feitelijke toegang ligt aan de Stoeplaan.

Hierbij wordt dan nog geen rekening gehouden met de eventuele positieve effecten op de rijtijden van minder sluipverkeer, minder knelpunten en, als gevolg daarvan, een verbeterde doorstroming van het OV (vooral tijdens de spits als de meeste Wassenaarders het OV gebruiken), zoals ook gesignaleerd door EBS (zie paragraaf 2.c).

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het verlagen van de snelheid op de Stoeplaan van 50km/u naar 30km/u een verwaarloosbare impact heeft van ca. een halve minuut extra rijtijd voor het OV op een totale trajectduur van ca. 40 minuten voor bus 43 en 35 minuten voor bus 44 (oftewel slechts ca. 1,5% extra reistijd). Daarnaast kunnen de nood- en hulpdiensten de wettelijke aanrijtijden blijven halen. Kortom, vanuit het perspectief van OV en nood- en hulpdiensten zijn er geen belemmeringen om de Stoeplaan als GOW30 te categoriseren.

4. Overige relevante overwegingen

➤ **Besteed meer aandacht aan het bevorderen van fietsen**

Na bovenstaande gedetailleerde en nogal technische analyse, wil ik graag nog een ander belangrijk punt onder de aandacht brengen dat ook veelvuldig wordt genoemd in de partijprogramma's van de politieke fracties in de gemeenteraad aangaande verkeersveiligheid. Het bevorderen van het gebruik van de fiets voor verkeersbewegingen binnen Wassenaar en in het bijzonder voor het van en naar school brengen van kinderen.

Ter illustratie, een paar voorbeelden uit lokale politieke partijprogramma's:

- D66: "[w]e geven in Wassenaar voortaan meer ruimte en voorrang aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en (elektrische) deelauto's."¹⁷
- CDA: "[v]eiligheid rond scholen is een speerpunt. Zo veel mogelijk inzet om kinderen niet met de auto te brengen", "[v]erkeersveiligheid versterken en in het bijzonder voor minder ervaren en kwetsbare fietsers" en "Wassenaarders vaker de auto laten staan en de (elektrische) fiets of openbaar vervoer nemen."¹⁸

Zoals uit deze zienswijze duidelijk blijkt, is het op dit moment niet voldoende veilig om zich per fiets over de Stoeplaan te verplaatsen en ook de oversteekplaatsen zijn niet voldoende veilig. Dit geldt al helemaal voor kinderen die zich per fiets over de Stoeplaan willen verplaatsen. Dit volgt niet alleen uit een analyse van de CROW en andere richtlijnen die hierboven zijn aangehaald, maar wordt ook bevestigd door verhalen van diverse ouders uit de buurt die over de Stoeplaan moeten om bijvoorbeeld hun kinderen van en naar school te brengen en aangeven dit per auto te doen, omdat ze het, begrijpelijkerwijs, te gevaarlijk vinden om dat per fiets te doen. Dit gaat uiteraard precies in tegen het gewenste beleid waarbij fietsen zoveel mogelijk wordt bevorderd, zeker voor kinderen.

Er ligt hier wat mij betreft dan ook niet alleen een taak voor de gemeente om de Stoeplaan op een voldoende veilige manier te categoriseren en in te richten, maar ook een mogelijkheid om andere belangrijke politieke doelstellingen te vervullen, namelijk het bevorderen van het gebruik van de fiets binnen Wassenaar, waaronder door de jongste generaties Wassenaarders.

¹⁷ <https://d66.nl/wassenaar/verkiezingsprogramma/>

¹⁸

https://d14uo0i7wmc99w.cloudfront.net/Afdelingen/Zuid_Holland/Wassenaar/CDA%20Verkiezingsprogramma%202022.pdf

In dit kader is het ook nog van belang om te wijzen op de relatie tussen het coalitieakkoord en het Ontwerp, zoals dat kort ter sprake kwam tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving van 6 november 2023. Tijdens die vergadering werd door wethouder Koetsier desgevraagd alleen aangegeven dat dit gebaseerd is op “politieke keuzes”. Ik vertrouw erop dat de wethouder, het college en de gemeenteraad eerder gemaakte “politieke keuzes” niet een obstakel laten zijn als de verkeersveiligheid evident in het geding is, zoals ik hierboven heb aangetoond t.a.v. de Stoeplaan. Bovendien staat het categoriseren van de Stoeplaan als GOW50 haaks op een andere “politieke keuze” die is gemaakt in het coalitieakkoord namelijk het “stimuleren [van] fietsverkeer en bevorderen van fietsveiligheid bij scholen en sportverenigingen.” Zoals hierboven aangetoond leidt de huidige categorisering van de Stoeplaan als GOW50 tot het tegenovergestelde effect, namelijk dat ouders noodgedwongen kinderen per auto van en naar school, de kinderopvang en de sportvereniging brengen, omdat de ouders de route per fiets te gevaarlijk vinden.

➤ **Behandel het uitvoeringsprogramma en de wegcategorisering gelijktijdig**

In het (geamendeerde) raadsbesluit betreffende het Ontwerp wordt gesteld dat na definitieve vaststelling van het wegcategoriseringsplan een uitvoeringsprogramma dient te worden opgesteld “mede op basis van ongevalgegevens, waarbij bijzondere aandacht [moet] worden gegeven aan wegen waar een verdere verhoging van de verkeersveiligheid gewenst is.” Dit lijkt er (impliciet) vanuit te gaan dat er op basis van de categorisering zoals voorgesteld in het Ontwerp wegen zullen zijn waar een verdere verhoging van de verkeersveiligheid gewenst is. Dit roept bij mij een aantal vragen op, waaronder:

- als al bij voorbaat rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat wegen niet voldoende veilig zijn op basis van het Ontwerp, waarom wordt er dan niet eerst gekeken naar de mogelijkheid om die wegen af te waarderen van 50km/u naar 30km/u, hetgeen precies is waarvoor de GOW30 categorie is gecreëerd door de wetgever?;
- waarom worden de ongevalgegevens niet al in het stadium van wegcategorisering betrokken? Zoals hierboven omschreven, geven die een beeld van de mogelijke gevaarlijke situaties die kunnen ontstaan en zeggen dus iets over de verkeersveiligheid ter plekke;
- wat gebeurt er als de conclusie in het uitvoeringsprogramma is dat een bepaalde weg alleen voldoende veilig kan worden ingericht d.m.v. het verlagen van de snelheid? Wordt dan de categorisering opnieuw aangepast? Dit lijkt mij niet efficiënt.

In het (geamendeerde) raadsbesluit wordt tevens genoemd dat “in het uitvoeringsprogramma passende maatregelen [moeten] worden opgenomen die de veiligheid verhogen van voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen. De veiligheid rondom scholen, sportverenigingen en zorgvoorzieningen wordt verhoogd met behulp van passende ingrepen.” Dit roept opnieuw in ieder geval één belangrijke vraag op, namelijk:

- als veiligheid rondom scholen, sportverenigingen en zorgvoorzieningen ook door de gemeenteraad zelf van groot belang wordt geacht, waarom wordt daaraan dan niet meer aandacht besteed in het Ontwerp, waarbij geldt dat alle drie genoemde typen voorzieningen zich aan of in de directe nabijheid van de Stoeplaan bevinden. Zoals hierboven in paragraaf 3.c omschreven, is er in het Ontwerp voor gekozen om een afwijkend afwegingskader te hanteren, waarbij aspecten omtrent school- en leefomgeving in het geheel niet gewogen worden voor een groot aantal wegen, waaronder ook de Stoeplaan. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Zoals al meermaals genoemd in deze zienswijze, is het mij inmiddels duidelijk geworden dat wegcategorisering een nauwkeurige weging vereist van een groot aantal uiteenlopende specifieke omstandigheden op het gebied van met name veiligheid en leefbaarheid. Dit vereist maatwerk per weg met inachtneming van al die specifieke omstandigheden en betrokkenheid van belanghebbenden die

goed zicht hebben op de dagelijkse situatie ter plekke. Het zou naar mijn mening dan ook het meest efficiënt zijn om de wegcategorisering tegelijk met het uitvoeringsprogramma te behandelen, tenminste voor zover het de inrichting van de wegen betreft en het waarborgen van de veiligheid en leefbaarheid.

Recente ontwikkelingen t.a.v. het verder stimuleren van GOW30 wegen

Tot slot nog een ander punt dat ik graag nog zou willen meegeven, voordat ik tot een afronding kom en dat zijn relatief recente ontwikkelingen t.a.v. regelgeving die het mogelijk maken voor gemeentes om het gebruik van GOW30 verder te stimuleren en uit te rollen. In een persbericht van het CROW uit september 2023 staat bijvoorbeeld het volgende te lezen:

“De gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur, ofwel de GOW30, krijgt vanaf 1 oktober 2023 een extra stimulans. Dan treden de aanpassingen in werking van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevordert hiermee de toepasbaarheid van het nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom.

Verschillende gemeenten zijn bezig om extra wegen binnen de bebouwde kom om te vormen tot 30km/uur-wegen. De GOW30 wordt hierbij gezien als oplossing om de verkeersveiligheid te verbeteren voor de zogeheten ‘grijze wegen’ binnen de bebouwde kom. Het gaat om wegen die én een verkeersfunctie én een verblijfsfunctie hebben, en de gebiedsontsluitingswegen die niet veilig voor 50 km/uur kunnen worden ingericht.”¹⁹

Ik zou de gemeente dan ook willen vragen om deze ontwikkelingen te blijven volgen en mee te nemen bij de definitieve besluitvorming t.a.v. de categorisering van de wegen in Wassenaar. Bovendien blijkt uit deze informatie van CROW wederom duidelijk dat op wegen die niet veilig voor 50km/u kunnen worden ingericht, de categorie GOW30 nieuw is gecreëerd om toch een voldoende veilige situatie te realiseren op die wegen. Zoals ik hierboven heb aangetoond is de Stoeplaan bij uitstek een weg die op basis van dit nieuwe regelgevingskader als GOW30 dient te worden aangemerkt.

In dit verband is het ook nog relevant om te vermelden dat in het CROW Afwegingskader wordt vermeld dat “[o]nderzoek naar 200 bestaande ‘grijze wegen’ laat zien dat de ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h significant minder ernstig zijn: 21% van de ongevallen op een 30 km/h-weg is ernstig, tegen 30% bij 50 km/h.”

5. Belangrijkste conclusies en vragen/verzoeken aan de gemeente

Afrondend zou ik hieronder graag de belangrijkste punten uit deze zienswijze kort willen samenvatten en de gemeente willen vragen om deze in overweging te nemen bij de verdere besluitvorming t.a.v. de categorisering van de relevante wegen in Wassenaar en in het bijzonder de Stoeplaan.

- Op basis van het afweegschema uit het Ontwerp en ook op basis van het CROW Afwegingskader, is er maar één conclusie mogelijk t.a.v. de categorisering van de Stoeplaan en dat is GOW30. Alleen op die manier kan er een voldoende veilige situatie worden gecreëerd op de Stoeplaan. Het verlagen van de snelheid van 50km/u naar 30km/u heeft geen of slechts zeer beperkt gevolgen voor het OV en de nood- en hulpdiensten.
- In het Ontwerp wordt het (tegengaan van) sluipverkeer niet meegewogen en dus ook niet de mogelijk positieve effecten in dat verband die het anders categoriseren van wegen kan hebben

¹⁹ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2023/september/gow30-krijgt-stimulans-door-aanpassing-uitvoerings>

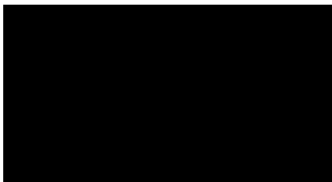
op de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Wassenaar. Dit is een gemiste kans en ik zou de gemeente graag in overweging willen geven om dit alsnog te analyseren gedurende de periode die nog nodig is om tot definitieve besluitvorming te komen t.a.v. de categorisering van wegen in Wassenaar.

- Wegencategorisering is een technisch onderwerp en maatwerk per weg is vereist. Daarvoor is gedetailleerde kennis nodig van de specifieke omstandigheden van iedere weg. Ik zou de gemeente willen vragen om daarmee rekening te houden bij het organiseren van het burgerberaad en te waarborgen dat alle feiten en omstandigheden op een objectieve en correcte wijze worden meegegeven aan de deelnemers aan het burgerberaad.
- De Stoeplaan is op dit moment al onvoldoende veilig en het is derhalve zaak zo spoedig mogelijk de verkeersveiligheid ter plekke te verbeteren. Ik zou de gemeente dan ook willen vragen om, anders dan in het (geamendeerde) raadsbesluit, niet te wachten tot na definitieve vaststelling van het wegcategoriseringsplan met het analyseren van de ongevallenhistorie en het opstellen van de relevante uitvoeringsbesluiten, maar om daar nu direct mee te starten zodat die hopelijk straks in een keer samen met het wegcategoriseringsplan kunnen worden vastgesteld en daarna direct met de daadwerkelijke uitvoering kan worden gestart. Er is geen tijd te verliezen.

Tot slot zou ik graag willen refereren aan een opmerking van wethouder Koetsier tijdens de vergadering van de Commissie Fysieke Leefomgeving op 6 november 2023, waarin de wethouder desgevraagd aan de gemeenteraad mededeelt dat “onze kinderen een veilig fietsklimaat en veiligheid rond de scholen verdienen. Dat is een absolute prioriteit.” Ik vertrouw erop dat de wethouder deze toezegging nakomt en daarbij gesteund zal worden door de gemeenteraad in het belang van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Wassenaar.

Hartelijk dank voor uw aandacht en ik ben graag beschikbaar voor een nadere toelichting en/of overleg.

Hoogachtend,



Bijlagen