

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

Second opinion Schouwweg Noord

1. Inleiding

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



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

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

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

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

2. Uitgangspunten en gegevens

2.1 Richtlijnen, aanbevelingen en studies

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

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

Deze publicaties zijn mede gebaseerd op verkeersveiligheidsstudies van de SWOV.

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

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

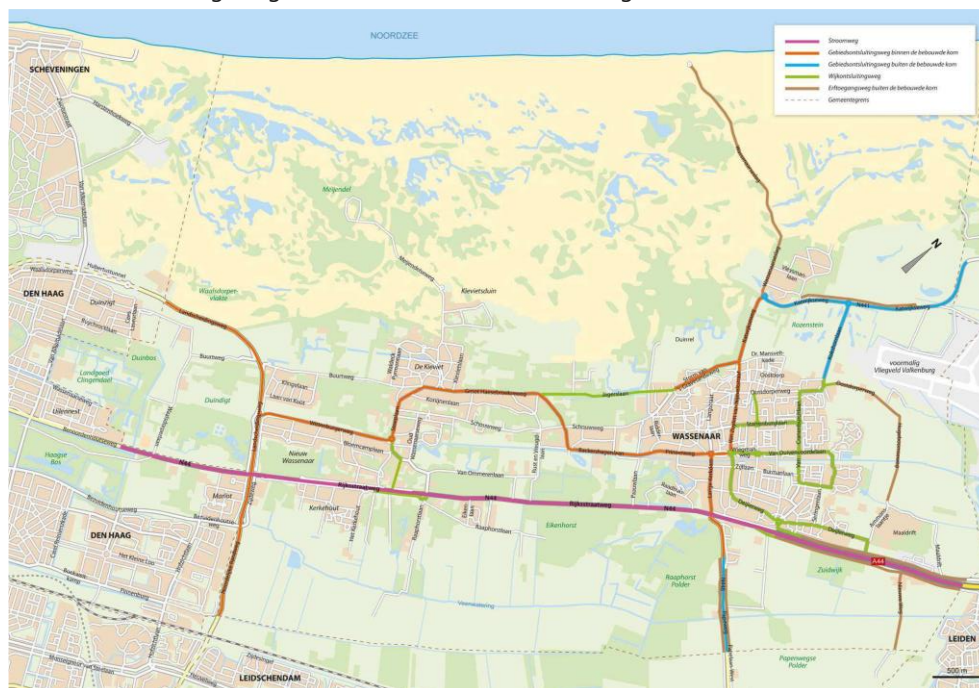
2.2 Functie van de weg

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

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

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

De Schouwweg is geen onderdeel van een doorfietsroute of van het Fietsknooppunten netwerk. Maar net als alle woonstraten is de Schouwweg wel een straat waar gefietst wordt en voor de directe omgeving een schakel in de fietsverbindingen binnen Wassenaar.



Figuur 2: Overzicht wegencategorisering Wassenaar in het Verkeersplan 2016²

2.3 Verkeersgegevens

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

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

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

In januari 2024 is een telling van het aantal fietsers uitgevoerd. Het aantal fietsers is ongeveer 500 fietsers op een gemiddelde werkdag.

2.4 Ontwerp

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

3. Huidige situatie

3.1 Inrichting



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

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

remmers. Vreemd element op een erftoegangsweg is de middenmarking, deze hoort op een 30 km/uur straat niet aanwezig te zijn.

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

Bijzonder voor een 30 km/uur woonstraat is de aanwezigheid van een verplicht tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de straat. Bijzonder, omdat er in een woonstraat in het algemeen geen aanleiding is voor een aparte voorziening voor de fiets. Voor de bewoners van de straat heeft het fietspad als vervelende consequentie dat het verboden is te fietsen op de Schouwweg Noord zelf. De woningen zijn per fiets niet direct bereikbaar, altijd moet eerst de straat worden overgestoken. Het fietspad is 3,00 m breed (op plaatsen breder) en verhard met rode 30x30 tegels. Het pad ligt op veel plaatsen wat hoger dan de weg zelf, overstekende fietsers moeten het laatste stukje omhoog. Bij de oversteek terug krijgen ze door dit hoogteverschil juist bij de oversteek een beetje extra vaart.

Aan de noordzijde ligt het fietspad direct tegen de erfgrens en de erfafscheiding (hagen) van de huisnummers 1A, 1B en 1C. Hierdoor en door overhangende struiken is de bruikbare breedte van het fietspad kleiner. Ook bij de nummers 29 en 33 is de afstand tussen erfgrens en fietspad minimaal. Ter plaatse van de toegangen van de kavels aan de westzijde van de weg is telkens een doorsteek voor auto's aanwezig ter hoogte van de uitrit. Door de bomen tussen fietspad en rijbaan heeft afslaand autoverkeer slecht zicht op de fietsers. Bij het uitrijden van de uitritten zijn fietsers voor het uitrijdend autoverkeer onzichtbaar door de hoge hagen en andersom kunnen fietsers een uitrijdende de auto's niet zien naderen. Een extra risico is dat de fietsers in twee richtingen rijden, automobilisten zijn vaak niet bedacht op de fiets in de tegenrichting. Met name het ontbreken van zicht op de fietsers vanuit de inritten is potentieel gevaarlijk en kan leiden tot ongevallen. Mochten er in de toekomst meer kavels worden uitgegeven aan de westzijde van de weg ontstaan er meer vergelijkbare situaties met vergelijkbare risico's. Op andere plaatsen is het zicht voor overstekende fietsers slecht door de geparkeerde auto's.

Ruimte om te parkeren is aanwezig tussen de bomen aan de zijde van het fietspad. Op plekken waar meer ruimte aanwezig is, liggen parkeerplaatsen aan de zijde van de huizen. De ruimte tussen rijbaan en fietspad is krap, de aanbevolen marge van 80 cm tussen de geparkeerde auto's en het fietspad ontbreekt. Fietsers moeten rekening houden met openzwaaiende portieren. De ruimte om daarvoor uit te wijken is beperkt, zeker als er ook fietsers tegemoet komen.

3.2 Autoverkeer

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

Intensiteit	Karakterisering van de oversteek
Tot 2.000 mvt (spitsintensiteit = 200 mvt/u)	de straat is goed tot redelijk goed over te steken, ook voor jonge kinderen
2.000 tot 4.000 mvt (spitsintensiteit = 200 tot 400 mvt/h)	oversteekbaarheid wordt minder makkelijk voor jonge kinderen, zorg voor goed zicht van en naar de stoep en voor logische oversteekplekken op kinderroutes
meer dan 4.000 mvt	op schoolroutes en andere intensief gebruikte kinderroutes: • zebrapad/voetgangersoversteekplaats op een plateau; • versmalling van de rijbaan; • goede zichtbaarheid op overstekend kind; • middeneiland (facultatief).

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

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

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

3.3 Fietzers

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

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

3.4 Afweging wenselijkheid fietsvoorziening

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

Op drukke (hoofd)fietsroutes zijn soms maatregelen gewenst op een 30 km/uur straat. Het aantal fietsers op de Schouwweg is niet hoog, de weg heeft geen functie als (hoofd)fietsroute. We merken op dat bijna altijd een fietsstraat in een 30 km/uur omgeving de meest geëigende oplossing en niet een apart fietspad langs de weg.

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

- een tweerichtingenfietspad de route voor fietsers verkort en/of een logische snelle verbinding vormt in een route (dit betreft dan steeds (zeer) korte stukjes);
- een tweerichtingenfietspad oversteekbewegingen voorkomt.

Deze argumenten voor een tweerichtingenfietspad gelden niet voor de Schouwweg niet gelden. Ook op die grond is er geen aanleiding voor een fietsvoorziening.

3.5 Conclusie

In de huidige situatie is de Schouwweg een 30 km/uur woonstraat. De asmarkering en het fietspad zijn bijzondere elementen die niet passen bij een erftoegangsweg. Het aantal snelheidsremmende maatregelen is onvoldoende om de snelheid daadwerkelijk te beperken tot 30 km/uur.

Op basis van de aanbevelingen van het CROW en Fietsberaad en de specifieke situatie in de Schouwstraat is een vrijliggend fietspad hier niet nodig is en uit oogpunt van de risicobeperking voor fietsers ook ongewenst.

4. Ontwerp

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

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



Figuur 4: uitsnede uit de tekening, zijstraat met kruispuntplateau

Door het gemengde profiel voor auto's en fietsers in combinatie met de lage snelheid van het autoverkeer ontstaat er voor de fiets een betere situatie dan op het tweerichtingenfietspad. Dat geldt nog extra voor de bewoners langs de straat, hun woningen worden veel beter bereikbaar met de fiets. Bij parkeerbewegingen en bij de erftoegangen aan de westzijde van de weg is de fiets duidelijker in beeld en heeft de fietser een beter zicht op de manoeuvres van de auto's. Bovendien hebben fietsers op de rijbaan meer ruimte om uit te wijken mocht een automobilist even niet opletten. Daarmee sluit de inrichting aan op de principes van Duurzaam Veilig. Als iemand zich vergist is de inrichting meer vergevingsgezind: door de lage snelheid van de auto's en meer ruimte voor de fietsers kan een vergissing beter opgevangen worden.

5. Andere inrichtingsprincipes

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

5.1 Fietsstraat



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

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

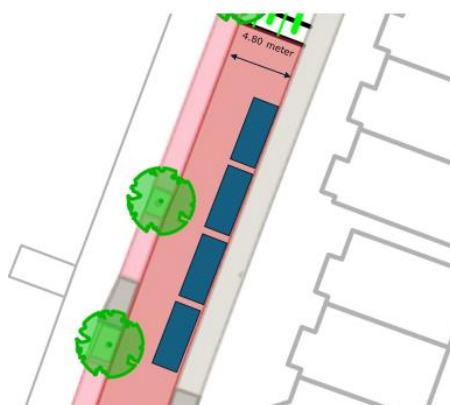
In §3.3 hebben we geconstateerd dat er geen aanleiding is voor bijzondere fietsvoorzieningen op de Schouwweg, er is geen sprake van een hoofdfietsroute. In beginsel is daarom ook

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

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

5.2 Parkeren op de rijbaan

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



Daar staan een aantal bezwaren tegenover:

- Op de rijbaan geparkeerde auto's beperken het zicht op het naderende autoverkeer. Er zijn geen 'oren' aan het trottoir zoals bij parkeervakken. Daardoor is het niet mogelijk om vanaf de rand van het trottoir te beoordelen of een veilige overstek mogelijk is. Dit geldt extra voor kinderen of mensen in een rolstoel of scootmobiel, zij kunnen niet over de geparkeerde auto's heen kijken. Zeker voor jonge kinderen is dit een verzwarende van de overstektaak, juist omdat zij nog niet goed in staat zijn rekening te houden met naderend verkeer dat ze niet kunnen zien.
- Het beperkte zicht bij de overstek weegt hier extra zwaar omdat alle bewoners met de fiets direct vanaf huis de weg moeten oversteken naar het fietspad.
- De geparkeerde auto's beperken de breedte zodanig dat tegemoetkomende auto's elkaar niet meer kunnen passeren. Afhankelijk van het aantal geparkeerde auto's kan dit hinderlijk zijn voor de doorstroming en de veiligheid. Daarmee komt mogelijk ook de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten in het geding.

- Door de aandragers van dit idee is geopperd het voetpad te versmallen zodat de rijbaan iets breder kan worden. Daarmee zou voor het voetpad 1,20m overblijven. Deze maat voldoet niet aan de eisen van de toegankelijkheid. Voor iemand in een rolstoel of scootmobiel is deze breedte onvoldoende als die over een grotere lengte (meer dan 10 tot 20 meter) wordt doorgezet.

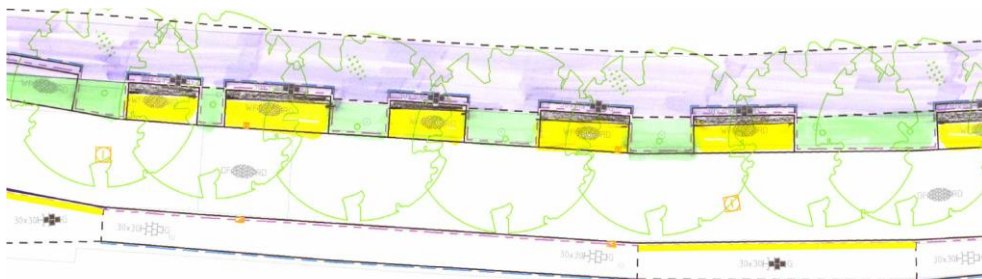
Voor de bewoners leidt parkeren op de rijbaan niet tot een verbetering, de doorstroming wordt beperkt, de straat wordt minder verkeersveilig.

5.3 Parkeren op de rijbaan met eenrichtingsverkeer

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

5.4 Versmallen van het fietspad

Door het fietspad te versmallen ontstaat er ruimte om het parkeren tussen fietspad en rijbaan beter mogelijk te maken. Dat is op zichzelf waar, door het fietspad te versmallen tot bijvoorbeeld 2,40m is er ruimte voor een smalle margestrook tussen de geparkeerde auto's en het fietspad. Daarmee wordt het risico op onveilige situaties door openslaande autoportieren beperkt. Daarmee ontstaat een verbetering ten opzichte van de huidige situatie – maar ten koste van de ruimte op het fietspad. De onveiligheid bij de uitritten blijft bestaan. En bewoners moeten nog steeds met de fiets de straat oversteken bij vertrek of aankomst.



Figuur 5: schetsvoorstel voor smaller fietspad en smallere parkeervakken

Er is ook een variant op bovengenoemd idee geschetst waarbij het fietspad en de parkeervakken worden versmald. Daarmee wordt extra ruimte gecreëerd voor een margestrook tussen de geparkeerde auto's en het fietspad. Smallere parkeervakken betekenen dat een deel van de auto's niet meer binnen het parkeervak past. De effectieve breedte voor het rijdende verkeer wordt daarmee verkleind, er is minder ruimte voor twee tegemoetkomende voertuigen om elkaar te passeren. Dat geldt versterkt voor grote voertuigen en dus ook voor de nood- en hulpdiensten. De kans is groot dat mensen hun auto met twee wielen in de margestrook tussen fietspad en parkeerplaats zullen parkeren, al was het maar om te voorkomen dat de buitenspiegel beschadigd.

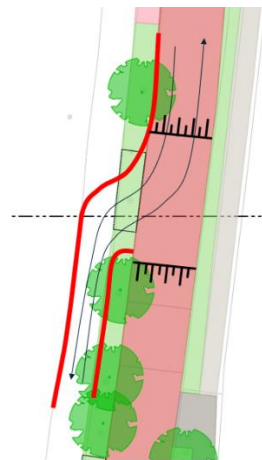
5.5 Onverplicht fietspad



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

5.6 Fietspad deels handhaven

Op het deel van de Schouwweg Noord heeft het huidige fietspad voor de gebruikers eigenlijk geen nadelen. Pas ten noorden van de Rust en Vreugdlaan ontstaat het veiligheidsprobleem voor de bewoners en voor de gebruikers van het fietspad. Het is denkbaar het fietspad te beëindigen ter plaatse van het kruispuntplateau ter plaatse van de Rust en Vreugdlaan. De snelheid van het autoverkeer is ter plaatse van het plateau laag, een overgang op deze plek is daarmee veilig mogelijk. Ter plaatse van de woningen ontstaat de daarmee gewenste veilige situatie. We merken op dat de meerwaarde van het fietspad op het zuidelijke deel van de straat beperkt is maar hier geen verkeersonveiligheidsprobleem kent.



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

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



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

Voor de bewoners van de Schouwweg Noord betekent parkeren aan de Spelderslaan een flinke loopafstand tussen woning en parkeerplaats, ruim verder dan de grens van 100m die hiervoor in het algemeen wordt aangehouden³. Bewoners van de Spelderslaan krijgen te maken met een verhoging van de parkeerdruk, Figuur 6 laat zien dat in de huidige situatie op een vrije dag maar een klein deel van de parkeerplaatsen leeg is.

Deze maatregel sluit niet aan bij het parkeerbeleid van de gemeente. Gezien de nadelen voor de bewoners van beide straten is dit geen goede oplossingsrichting.

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

6. Conclusie

De geplande herinrichting van de Schouwweg draagt bij aan een betere 30 km/uur-inrichting en een lagere snelheid van het autoverkeer. Fietzers gebruiken de rijbaan waarmee voor hen een veilige situatie ontstaat. De risico's rond geparkeerde auto's en uitritten vallen weg of worden kleiner. Voor bewoners en hun kinderen te voet en op de fiets ontstaat er een veilige en overzichtelijker situatie.

Varianten om het fietspad te handhaven leiden tot een inrichting die minder goed aansluit bij de uitgangspunten en gebruiksmogelijkheden van een woonstraat. Bovendien kan in mindere mate worden voldaan aan de aanbevelingen die gelden voor een veilige 30 km/uur erftoegangsweg.