



25 februari 2024

Burgemeester en Wethouders van Wassenaar

Johan de Wittstraat 45,

2242 LV Wassenaar

Betreft: Wegencategoriseringsplan (Z/22/072047/368973)

Geacht college,

U bent conform artikel 3.4 lid 3 van de Verordening Inwonerparticipatie Wassenaar 2021 belast met de uitvoering van de inspraakprocedure over het wegencategoriseringsplan waartoe de gemeenteraad heeft besloten in haar vergadering van 19 december 2023. Hierbij stuur ik u mijn zienswijze.

Ondergetekende is ingezetene van Wassenaar en weggebruiker, als automobilist, fietser en voetganger, en dus belanghebbende.

In het algemeen merk ik op dat de weginrichtingen voor de verschillende GOW50 en GOW30 wegen niet goed gemotiveerd zijn.

A. Verkeersintensiteiten niet beschouwd

Het ligt voor de hand dat de inrichting van een weg aangepast moet zijn aan de verkeersintensiteit, aan een- of tweerichtingsverkeer, en aan het soort verkeer (OV, vrachtwagens, personenauto's) op die weg. Dit geldt met name voor GOW30 wegen, omdat daar de breedte van de middenrijloper c.q. rijbaan kan variëren van 2,2 meter tot 6 meter, en men kan kiezen tussen fietsstroken en vrijliggende fietspaden. Hoe intenser het verkeer hoe wenselijker een vrijliggend fietspad is in plaats van fietsstroken.

In het rapport van RHDHV¹ dat een bijlage is bij het raadsbesluit staan op meerdere plaatsen de woorden (verkeers)intensiteit en (verkeers)samenstelling. Bijvoorbeeld, op pagina 14 (tabel 3-1) staat dat bij circa 5000 à 8000 pae² per etmaal een GOW30 hoort. Het raadsbesluit dat nu voor inspraak vrijgegeven is, vermeldt nergens in de bijlage 4 waarin de categorisering en de bijbehorende weginrichtingen zijn uitgewerkt, hoe hoog de huidige of verwachte voertuigintensiteiten zijn, noch dat die intensiteiten zijn meegenomen in de voorstellen. Nu heb ik als gewone burger helaas ook geen gegevens over de verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling

¹ Wegencategoriseringsplan Wassenaar - Verkeersonderzoek, Royal HaskoningDHV, 21 (!) december 2023

² Pae = personenautoequivalent. Een personenauto heeft volgens Wegenwiki.nl een pae van 1, een vrachtwagen telt voor 1,5 pae, een gelede vrachtauto voor 2,3 en een bus voor 2,0. 8000 Pae/etmaal is gemiddeld 333 auto's per uur ofwel 5 à 6 per minuut; 's nachts zal dit veel minder zijn en overdag veel meer. Daarom moet men liever kijken naar de piek pae's in een bepaalde periode.

op de Wassenaarse wegen, maar de gemeente en RHDHV zouden die gegevens wel moeten hebben, gezien alle onderzoeken naar sluipverkeer en verkeersstellingen van de laatste jaren. Ik weet wel uit ervaring dat sommige wegen die nu als GOW30 worden geklasseerd (bijvoorbeeld de Jagerslaan) drukker zijn dan andere (bijvoorbeeld de Schouwweg³).

Zonder die gegevens kan men niet concluderen dat een bepaalde weg een ETW30, GOW30 of GOW50 moet zijn. Daarom is bijlage 4 waarin de categorisering en inrichtingen worden voorgesteld, niet goed onderbouwd.

B. Liever vrijliggende fietspaden in plaats van fietsstroken

In het raadsvoorstel (pagina 4) staat: *Zo horen vrij liggende fietspaden voortaan bij een GOW50 en in principe fietsstroken bij een GOW30. Bestaande vrij liggende fietspaden kunnen in een GOW30 behouden blijven.*

Maar in het rapport van RHDHV wordt voor bijna alle GOW30 wegen waarbij al een vrijliggend fietspad of een ventweg aanwezig is, gekozen voor fietsstroken op de rijbaan in combinatie met een smalle rijloper. Daardoor zullen auto's, vrachtauto's en bussen regelmatig op de fietsstroken terechtkomen – zeker als zij moeten uitwijken voor tegenliggers. De CROW⁴ en de Fietzersbond⁵ pleiten echter voor vrijliggende fietspaden, zeker als die al aanwezig zijn.

Kennelijk meent men dat fietsers op de rijbaan een verkeers-remmende werking op het autoverkeer hebben waardoor de snelheid daalt. (Waarom dan ook niet voetgangers op de rijbaan toelaten?!) Die remmende werking zal in het algemeen wel waar zijn maar men schept ook een risico op aanrijdingen met fietsers (denk aan slingerende schoolkinderen die met 2 of meer naast elkaar rijden). Het maakt trouwens weinig uit of men als fietser wordt aangereden door een auto met 50, 30 of 10 km per uur: in alle gevallen ernstig letsel. Daarom liever geen fietsstroken.

Men kan de snelheid ook beperken door andere maatregelen dan fietsstroken. Denk aan drempels, chicanes, wegversmallingen etc. Ook kan men hobbels zo maken dat bussen er geen last van hebben maar minder brede auto's wel.

C. Voorbeelden van verkeerde inrichtingsvoorstellen

Hierna geef ik enige voorbeelden hoe de voorstellen in bijlage 4 (pagina 46 e.v.) van het Wegencategoriseringsplan kunnen worden verbeterd. Om niet in herhaling te vallen bespreek ik niet alle voorstellen.

#25 – Van der Oudermeulenlaan. Waarom stelt men fietsstroken voor terwijl een vrijliggend fietspad de norm is voor een GOW50 volgens CROW-richtlijnen? Ik betwist de opmerking “Door de bomen in het groen ontbreekt hier de ruimte om een veilige GOW50 inrichting te maken (met fietsstroken)”. Men erkent dus al dat een rijbaan met fietsstroken geen veilige inrichting is voor een GOW50! Het is goed mogelijk fiets- en voetpaden te maken tussen de bomen en de erfgrenzen van de woningen. Daar is nu ongeveer 4 meter ruimte, waar nu voetpad en gras ligt.

³ Dat de Schouwweg ontbreekt in dit rapport/raadsbesluit, is een manco. Waarom die het onderwerp moest zijn van een eerder, apart raadsbesluit is onbegrijpelijk. Als men de Schouwweg met dezelfde methodiek categoriseert als de wegen in het onderhavige rapport, dan is die een GOW30. Dat betekent dat het vrijliggende fietspad behouden kan blijven en dat parkeerplaatsen niet tegen fietsstroken aangelegd worden.

⁴ Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, CROW, Eindrapport mei 2023, pagina 17-18

⁵ <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/fietspaden/>

#7 – Starrenburglaan. Waarom hier fietsstroken houden op deze drukke weg waarover ook lijnbussen en vrachtauto's rijden? Ik stel voor fietsers over de ventweg (categorie ETW30) te geleiden, fietsers te verbieden op de hoofdrijbaan en die een breedte 6,5 m te geven. Conform de paragraaf "minimale breedte bij ov-routes" op pagina 18 van de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30.

#9 – Ter Weerlaan. Ten eerste is de voorgestelde rijloper van 2,50 meter breed te smal voor de lijnbussen die hier rijden. Volgens CROW publicatie 224 moet de breedte van een rijloper busstrook minimaal 3,10 meter zijn. Dat betekent dat de bussen constant over de fietsstroken zullen rijden wat de veiligheid niet verhoogt.

Ten tweede, waarom hier een fietsstrook in noordelijke richting houden op deze weg terwijl er al een ventweg is? Ik stel voor fietsers over de ventweg (categorie ETW30) te geleiden, fietsers te verbieden op de hoofdrijbaan en die een breedte van 6,5 m te geven. Conform de paragraaf "minimale breedte bij ov-routes" op pagina 18 van de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30. Eventueel kan men ook een vrijliggend fietspad aanleggen in de nu groene middenberm.

#8 – Van Cranenburchlaan. Waarom hier een fietsstrook in zuidelijke richting houden op deze weg waarover veel auto's en vrachtauto's rijden, bijv. naar het Avalax terrein aan de Hogeboomseweg? Er ligt al een vrijliggend fietspad in noordelijke richting. Kan men niet dat fietspad verbreden en tweerichtingsverkeer maken? NB - Als men wil voorkomen dat de bewoners van de Van Cranenburchlaan moeten oversteken om naar/van het fietspad te komen, dan kan men het dubbele fietspad aan de huizenkant van de laan aanleggen, en de parkeerplaatsen anders aanleggen (vgl. voorstel Prinsenvweg GOW50 waar men de parkeerplaatsen omdraait met de fietsstrook).

#17B en #17C – Jagerslaan midden en zuid. Men heeft gekozen voor het opheffen van het fietspad: *"Door keuze voor GOW30 zijn fietspaden niet noodzakelijk en is er gekozen voor fietsstroken."* Dit is vreemde logica want ook bij GOW30 zijn fietspaden mogelijk:

In de CROW Handreiking⁴ staan op pagina 17 en 18 drie opties voor GOW30 wegen.

1. GOW30 met fietsstroken (1,7-2,2 m) met een smalle middenrijloper (2,2-3,8 m) voor autoverkeer in twee richtingen;
2. GOW30 met fietsstroken (1,7-2,25 m) met een brede middenrijloper (4,8-6 m) voor autoverkeer in twee richtingen;
3. GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen.

RHDHV kiest voor optie 1. De Handreiking zegt over optie 1: *In dit profiel is nauwelijks nog sprake van een scheiding tussen fietsers en motorvoertuigen. Afhankelijk van het aantal tegenliggers maken automobilisten veelvuldig gebruik van de fietsstrook. De fietsstrook is vooral bedoeld om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en het gewenste inhaalgedrag van automobilisten te faciliteren. De bijbehorende maximumsnelheid is 30 km/h en de maximale voertuig-intensiteit 6.000 motorvoertuigen per etmaal.*

Op grond van de verkeersintensiteit van 8000⁶ kan men niet kiezen voor dit profiel en behoort men te gaan voor de tweede of derde mogelijkheid. De tweede, met een middenrijloper van 480-600 cm

⁶ <https://www.ad.nl/wassenaar/lommerrijke-laan-in-villadorp-zucht-onder-8000-autos-per-dag-en-nu-gaan-zehem-nog-verbreden-ook~af999f47/>.

is vooral bedoeld voor wegen met (veel) bussen en vrachtwagens. Blijft optie 3: "GOW30 met een vrijliggend fietspad en een rijloper voor autoverkeer in twee richtingen". De Handreiking zegt hierover: *Dit profiel wordt gekenmerkt door vrijliggende fietspaden en een rijbaan van minimaal 5,80 meter breed, zonder asmarkering en voor motorvoertuigen in twee richtingen. De rijbaan is breed genoeg voor twee personenauto's uit tegenovergestelde richting, die elkaar met gematigde snelheid kunnen passeren.*

Ook deze optie is niet goed mogelijk daar de huidige rijbaan 4,30 resp. 4,65 m breed is en moeilijk uit te breiden. Daarom pleit ik voor een mengvorm van opties 1 en 3: het dubbele fietspad te handhaven en eventueel te verbreden (wat kan ten koste van de breedte van de rijbaan), de rijbaan niet te verbreden en in de rijbaan snelheids-remmende maatregelen te nemen.

Hoogachtend,

