

ANWB

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

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

- Dat deze in een 30 km buurt is gelegen waarin je vanuit landelijk beleid geen vrijliggend fietspad verwacht. Het pad valt ook niet heel erg op naar verwachting in het donker onder de bomen.
- Dat de verkeersintensiteiten erg laag zijn, waarmee ook het aantal passeermomenten laag is. Het zal dus niet snel voorkomen dat een fietser opzij gedwongen wordt, omdat twee motorvoertuigen elkaar moeten passeren.
- Het tweerichtings pad is vrij smal en lijkt niet volmaakt vlak te zijn. Dit in combinatie met bladeren op de grond en slecht zicht bij weersomstandigheden (dan wel in het donker) kan het passeren van twee tegemoetkomende fietsers op zich al risicovol maken. Zeker met de snelheden die elektrische fietsen tegenwoordig bereiken. Het fietspad is niet vergevingsgezind; je kan niet veilig uitwijken. Aan de ene kant is het hek aanwezig en aan de andere kant bomen en geparkeerde auto's.
- De verkeersveiligheid die eventueel gewonnen wordt op de wegvakken, doordat fietsers op het vrijliggende fietspad fietsen, wordt teniet gedaan door de locaties waarop uitwisseling plaatsvindt met andere wegen. Automobilisten moeten op de kruispunten immers met fietsers vanuit twee richtingen rekening houden die van achter de bomen opeens de weg op kunnen rijden of andersom; vanuit de aansluitende wegen een onverwachte route kunnen kiezen naar een van de richtingen op het fietspad.
- Automobilisten moeten bij het in-/uitstappen van hun geparkeerde voertuig erg goed oppassen op naderend fietsverkeer vanuit twee richtingen. Ook hierbij speelt de hogere snelheid van elektrische fietsers een nadelige rol.

Dit alles in overweging nemende, vinden wij het een goede zaak dat de Schouwweg wordt ingericht als een echte erftoegangsweg waarbij het tweerichtingsfietspad wordt verwijderd. De mogelijk (gevoelsmatige) positieve effecten van het fietspad qua verkeersveiligheid, worden ons inziens teniet gedaan door de risico's die in deze situatie hierbij horen. Wij herkennen ons daarom niet in de genoemde uitspraak waarin onder andere de ANWB wordt aangehaald.

Veiligheidsregio Haaglanden

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

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

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

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

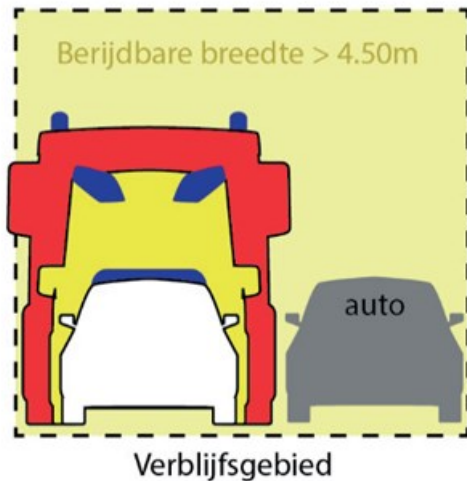
Volgens de handreiking van brandweer Nederland gelden voor een erftoegangsweg de volgende uitgangspunten:

Op erftoegangswegen (de wegen binnen het verblijfsgebied) dient voldoende ruimte te zijn om hulpdienstvoertuigen doorgang te kunnen geven,

waardoor een minimale berijdbare breedte van 4.50 meter nodig is. De doorgangshoogte moet minimaal 4.20 meter zijn. Er dient rekening gehouden te worden met de

draaicirkel van de voertuigen en de hiermee gepaarde rijcurve en sleeplijn. Als richtlijn voor verharding geldt een totaal gewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton.

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



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

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