

Bijlage 1; Alle mogelijke alternatieven uitgewerkt.

Alternatief 1: het behouden van de huidige status van voetpad en blijven inzetten op handhaving bij meldingen van excessen van (brom)fietzers.

Verkeerskundig zijn vanwege de huidige breedte de enige mogelijke vormen van gebruik (en dus status van de paden rond het Wijchens Meer) die van onverplicht fietspad, of die van verplicht voetpad.

Om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen adviseert kenniscentrum CROW om voetpaden aan te leggen tussen de 1,00 en 1,50 meter breed. Voor een tweezijdig fietspad adviseren zij een breedte van minimaal 2,50 meter aan te houden. Vanwege de breedte van de huidige paden van het Wijchens Meer, ongeveer 1,50 meter, past de huidige status van voetpad bij de inrichting en zijn de paden veilig als voetpad te gebruiken. Als over de paden een fietser rijdt, is dat strafbaar en ligt de aansprakelijkheid bij een ongeval bij de fietser.

Hierbij blijft het de verantwoordelijkheid van iedere weggebruiker om zich in het verkeer te gedragen. Bij een overtreding van de fietser op het pad, hoeft dat niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie te leiden. Dit geven de deelnemers aan de enquête over het Wijchens Meer veelvuldig aan (zie bijlage 2 voor de uitwerking). Als met aangepaste snelheid op de paden wordt gefietst, vinden velen het niet bezwaarlijk als ook fietsers van de paden gebruik maken. Echter is en blijft dat met de huidige status van de paden niet toegestaan en is dat strafbaar.

De paden zijn voetpaden waarop regelmatig wordt gefietst. Daardoor kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld voor falend toezicht. Vanwege meldingen van overlast door fietsers is bekend dat alle paden oneigenlijk gebruikt worden. Vanwege de status van voetpad is dat niet toe te staan.

Voor gedogen is een gemeente niet verzekerd: schade vanwege bewust gedogen van een strijdige situatie, die een bijzonder gevaar van ernstige aard oplevert. Het is de vraag of sprake is van een bijzonder gevaar van ernstige aard. In het algemeen zullen een fietser en voetganger die in aanrijding met elkaar komen de schade onderling afhandelen. Hierdoor is het risico om hierop aansprakelijk te worden gesteld klein.

Het behouden van de status van voetpad en de verhardingsbreedte heeft geen invloed op de beeldkwaliteit. Die blijft gelijk.

Bij dit alternatief verandert de situatie niet, waardoor dit alternatief geen financiering vraagt.

De paden beslaan een grote afstand, waardoor handhaving maar beperkt mogelijk is. Echter kan er bij herhaaldelijke overlast op specifieke locaties extra worden ingezet op handhaving om ongewenst gebruik te beperken. Alle paden zijn geasfalteerd. Daardoor kan de indruk worden gewekt dat er op gefietst mag worden. Bij een onverhard pad is die neiging beperkt.

Alternatief 2: de paden de officiële status van verplicht fietspad geven en te verbreden, waarna wandelen en fietsen fysiek mogelijk en toegestaan is.

- a. *Verbreden van de paden tot volwaardige fietspaden in twee rijrichtingen.***
- b. *Naast de bestaande paden een separaat volwaardig fietspad in twee rijrichtingen aanleggen.***

De huidige paden rond het Wijchens Meer moeten verbreed worden zodat die paden voldoen aan de richtlijnen voor fietspaden in twee rijrichtingen. Uit de enquête blijkt dat vooral voetgangers bredere paden wensen bij gecombineerd gebruik. De verschillende opties die qua verbreding van de paden mogelijk zijn:

- Verbreden van de paden tot volwaardige fietspaden in twee rijrichtingen

Op fietspaden mag ook gewandeld worden. Het is daardoor voldoende om de huidige paden te verbreden tot fietspaden in twee rijrichtingen. Hierbij dienen wandelaars de fietspaden te gebruiken. De paden dienen minimaal 2,50 meter breed te zijn bij extensief gebruik. De richtlijnen adviseren bij normaal en gecombineerd gebruik om 3,50 meter breedte aan te houden. Omdat al veel wandelaars de paden gebruiken en dat blijven doen, is het raadzaam om voor deze paden 3,50 meter aan te houden als de minimale breedte voor gecombineerd gebruik.

- Aanleggen van een separaat volwaardig fietspad in twee rijrichtingen

Hiermee behouden wandelaars het huidige pad als wandelpad, waarbij er voor het fietsverkeer een apart fietspad wordt aangelegd. Hiermee krijgt iedere weggebruiker een eigen pad om gebruik van te maken, al mag de wandelaar ook over het nieuwe fietspad wandelen. Omdat we niet weten hoeveel meer hier gefietst gaat worden en om zeker voldoende breedte aan te houden voor het gecombineerde gebruik, is het raadzaam om ook deze paden 3,50 meter breed te maken.

In beide gevallen zullen de fietsintensiteiten op de paden fors toenemen. Hoeveel dat is, blijft moeilijk in te schatten. Nu wordt er al regelmatig gefietst over de paden, ondanks dat de kans om bekeurd te worden.

Op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek (BW) kunnen gemeenten aansprakelijk worden gesteld voor gebreken aan een opstal (weg), (risico aansprakelijkheid). Doordat de weg (fietspad) voldoet aan de eisen die er aan gesteld worden, overeenkomstig de CROW richtlijnen, is de kans zeer klein dat de gemeente aansprakelijk wordt gesteld bij een ongeval. Wel is het daarbij zaak dat de fietspaden goed worden onderhouden.

Voor de beeldkwaliteit zal het verbreden van deze paden of de aanleg van een extra fietspad een forse impact hebben. Het huidige beeld van smalle paden rond het Meer zal veranderen in grotere en massievere paden. Ook het gebruik door fietsers neemt toe, waarmee het nu rustige park achtige karakter verandert in die van een doorgaande fietsroute. Deze optie heeft in de krant gestaan, waarna bezorgde bewoners al hun zorgen uitten over het verdwijnen van een mooi natuurgebied in Wijchen. Deze optie zal ook tot veel weerstand onder de natuurliefhebbers leiden.

De incidentele kosten voor het verbreden van de huidige paden dan wel het aanleggen van een nieuw fietspad, zijn aanzienlijk. In bijlage 4 is op een kaartje per gebied aangegeven waar van uit moet worden gegaan bij de variant met het verbreden van het huidige pad of het aanleggen van losse fietspaden. De berekening om hiertoe te komen wordt uitgewerkt in bijlage 3. De structurele onderhoudskosten zijn hierin niet opgenomen.

Met dergelijke brede fietspaden, is de verleiding groot om er ook met een motor of auto gebruik van te maken. Hoewel de bebording aangeeft welk gebruik gewenst is (fietspad), bestaat de kans dat regelmatig motoren of auto's de paden gebruiken. Tijdens vorstperiodes als palen uit fietspaden zijn gehaald ten behoeve van het strooien, krijgen we al direct meldingen dat er auto's over de fietspaden rijden. Echter zijn die fietspaden van een paal voorzien om sluipen te voorkomen. Daar is bij het meer geen sprake van. Hoeveel oneigenlijk gebruik optreedt na verbreding is daarom lastig in te schatten.

Alternatief 3: De paden de officiële status van verplicht fietspad geven, met het behoud van de huidige verhardingsbreedte.

Dit gebruik wenst een grotere meerderheid van gebruikers die de enquête hebben ingevuld; al voldoet deze optie absoluut niet aan de richtlijnen die worden gesteld aan officiële fietspaden.

Verkeerskundig wordt afgeraden de huidige paden een officiële status van fietspad te geven. Daarvoor zijn deze paden onvoldoende breed. De kans op een ongeval neemt daardoor sterk toe. Echter is het altijd mogelijk om gemotiveerd van deze genoemde richtlijnen af te wijken. De motivering is voor deze situatie moeilijk, omdat de paden jarenlang al hun status van voetpad hebben. Met de verandering van de status naar verplicht fietspad staan we fietsen toe, wat nu op dezelfde paden nog verboden is vanwege de te geringe verhardingsbreedte. Vanwege de breedte is dit gebruik niet wenselijk en wordt deze optie verkeerskundig afgeraden.

Uit de enquête blijkt dat vooral onder voetgangers die de paden alleen als voetpad gebruiken, grote weerstand bestaat op het gebruik door fietsers. Liefst 74,2% van die groep heeft bezwaren tegen fietsers. Echter gebruikt een meerderheid van de voetgangers (50,4%) deze paden ook om er zelf te fietsen (zie bijlage 5, paragraaf 2.3.4). Zij geven aan dat de paden te smal zijn, maar dat met respect voor elkaar, rekening houden met elkaar en verdraagzaamheid de huidige paden goed gecombineerd te gebruiken zijn. De richtlijnen schrijven echter voor een ruimere verhardingsbreedte toe te passen, om onderlinge conflicten en ongevallen te voorkomen.

Op grond van artikel 6:174 Burgerlijk Wetboek (BW) kunnen gemeenten aansprakelijk worden gesteld voor gebreken aan een opstal (weg), (risico aansprakelijkheid). Een weg moet voldoen aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, waarbij een weggebruiker er van uit mag gaan dat hij op een normale, ongehinderde en veilige manier van de wegen gebruik kan maken. De CROW-richtlijnen voor de inrichting van wegen bieden hiervoor goede handvatten. Deze richtlijnen geven o.a. de eisen aan qua breedte van een fietspad. Wegbeheerders mogen daar gemotiveerd van afwijken. In deze situatie, mede gezien de geschiedenis van het opheffen van status van voetpaden in 2009, is er een grote kans dat de gemeente op grond van artikel 6:174 BW aansprakelijk is wanneer van het pad zonder verdere aanpassingen een fietspad wordt gemaakt.

Voor de beeldkwaliteit zal het instellen van de officiële status van fietspad geringe invloed hebben. Het fietsen op de paden neemt toe. Hoeveel valt vooraf moeilijk te bepalen. Of na het veranderen van de status in fietspad en het grotere gebruik van de paden door fietsers de verdraagzaamheid onderling gelijk blijft, weten we niet. Door het toenemende gebruik zal de beleving wat veranderen. Het wordt op de paden drukker.

Om de status van voetpad te veranderen in de status van fietspad, moet een verkeersbesluit worden genomen. Vervolgens dienen alle bestaande verkeersborden te worden vervangen. De kosten zullen enkele duizenden euro's zijn (2.000 euro).

De paden beslaan een grote afstand, waardoor handhaving maar beperkt mogelijk is. Echter kan er bij herhaaldelijke overlast op specifieke locaties extra worden ingezet op handhaving om ongewenst gebruik te beperken. Alle paden zijn geasfalteerd. Daardoor wordt al de indruk gewekt dat hier gefietst mag worden. Vanwege de geringe verhardingsbreedte is het niet te verwachten dat er veel andere verkeersdeelnemers (brommers en/ of motoren) gebruik van maken. Daarop kan handhavend ingezet worden.

Alternatief 4: Opheffen van de status van een voetpad, waarna de paden wederom geen officiële status meer hebben.

De verantwoordelijkheid om op een bewuste en veilige manier van de weg of een pad gebruik te maken, ligt bij de gebruikers zelf.

Uit de enquête blijkt dat veel bewoners (45,2% van de geënquêteerden) op de paden wandelen én fietsen en dat zij vinden dat dit goed gaat. Zij zijn voorstander van gebruik door de beide groepen verkeersdeelnemers. Met deze keuze moet een wandelaar, nu nog officieel de enige toegestane gebruiker van de paden, rekening houden met de aanwezigheid van nog meer en andere gebruikers.

Iedere weggebruiker is zelf verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag. Op een smal pad, hoor je rekening te houden met de overige gebruikers. Het maakt hierbij niet uit of het om een wandelaar of (brom)fietser gaat. Dat is een reactie die ook is genoemd bij de enquête (zie bijlage 2), dat we er samen uit moeten kunnen komen, saamhorigheid onder de gebruikers.

Op basis van de weginrichting dient de gebruiker immers te beoordelen of hij of zij de paden mag gebruiken. Gezien de geringe verhardingsbreedte, is het gebruik door fietsers en wandelaars het enige gewenste gebruik, al zijn deze paden conform de richtlijnen te smal voor gebruik door fietsers. Door het opheffen van de officiële status is het echter niet meer strafbaar te stellen als vervolgens over deze paden brommers, scooters of motoren rijden. Dat zijn de gebruikers die van de paden geweerd moeten worden, waar wél tegen opgetreden moet worden, aldus een groot aantal reacties op de enquête. Eventueel is dat gebruik te voorkomen door een verbod in te stellen op gemotoriseerd verkeer. Snorfietsen vallen daar niet onder.

Over de aansprakelijkheid die de gemeente heeft is weinig bekend. Het is uit jurisprudentie niet duidelijk af te leiden in hoeverre een gemeente bij een ongeval aansprakelijk wordt gesteld. Wel mag van de weggebruikers worden verwacht dat zij gepast gedrag vertonen door de weginrichting en verhardingsbreedte waaruit een gewenst (extensief) gebruik volgt.

Dit alternatief is in 2009 tijdelijk uitgevoerd. Hierbij zijn de toegangen tot het meer voorzien van een ludiek bord (zie inleiding). De beeldkwaliteit is in die periode niet merkbaar veranderd, al was de periode te kort om dat goed te beoordelen. Wel zal, net als bij alternatief 3, het fietsgebruik over de paden toenemen. Het wordt daarmee drukker, wat beperkte negatieve invloed heeft op de beeldkwaliteit.

Bij dit alternatief moet een verkeersbesluit worden genomen en moeten de bestaande borden worden verwijderd. Behalve kosten voor onze eigen organisatie brengt dit geen verdere kosten met zich mee.

Handhaving is beperkt mogelijk doordat de paden theoretisch geen status meer hebben en een ieder er gebruik van mag maken. Echter blijkt uit de geringe verhardingsbreedte dat het ongewenst is als hier brommers en/of motoren (auto's) overheen rijden. Daarmee is de kans dat motoren op de paden rijden klein. Ook is het strafbaar om medeweggebruikers in gevaar te brengen. Hierop kan handhavend worden opgetreden als we meldingen krijgen van overlast en gevaarlijke situaties door motoren. Handhaving is vervolgens alleen door de politie mogelijk doordat wij niet zelf op rijdende motorvoertuigen mogen handhaven.

Alternatief 5: Gedragsverandering

Dit alternatief gaat uit van de huidige situatie, waarbij is bekeken of het mogelijk is om gedrag van gebruikers van de paden van het Wijchens meer te beïnvloeden. Dit is gedaan door studenten die enquêtes hebben afgenomen. Zij hebben vervolgens met behulp van gedragsbeïnvloeding geprobeerd het wederzijdse begrip tussen de fietser en de wandelaar te vergroten. Hierbij is met ludieke borden geprobeerd om meer saamhorigheid te creëren onder gebruikers. Daarbij lag de nadruk op het samen gebruiken van de paden, rekening houden met elkaar. Niet op gebruik van de paden als individuele voetganger of als fietser, waarmee 'groepsvorming' optreedt. In het rapport wordt geconcludeerd dat de weerstand bij wandelaars significant is afgenomen, waarna zij de fietsers meer accepteerden. Ook bij fietsers ontstond een duidelijke verandering, doordat zij meer rekening hielden met de wandelaars. De combinatie van een verplicht voetpad waarop het fietsen wordt toegestaan, is juridisch niet mogelijk. Het uitgangspunt van '*samen komen we er uit*', en dan vooral de verantwoordelijkheid leggen bij de weggebruiker is wel een goede basis om gezamenlijk van de paden rond het Wijchens Meer gebruik te kunnen maken.

