

RAADSINFORMATIEBRIEF met beantwoording artikel 40 vragen

13R.00257



Van: : College van burgemeester en wethouders

Datum : 9 juli 2013

Portefeuillehouder(s) : C. J. van Tuijl

Portefeuille(s) : Verkeer en Vervoer

Contactpersoon : B. Beving

Tel.nr. : 8362

E-mailadres : beving.b@woerden.nl

Gemeente Woerden



13R.00257

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door Heerd Jan Hoogeveen van de Fractie van D66 over Uitvoering fietsbeleid en fietspad Molenvlietbaan

Beantwoording van de vragen:

1) Op welke wijze heeft het college het fietsrapport een rol gegeven in de activiteiten voor Woerden Fietsstad 2014?

Antwoord:

Het college heeft het rapport van D66 via het in 2011 vastgestelde fietsbeleid (speerpuntenbeleid) een rol gegeven in de activiteiten voor Woerden Fietsstad 2014. Een aantal maatregelen uit het rapport van D66 heeft een plek gekregen in het uitvoeringsprogramma behorende bij het speerpuntenbeleid en de overige maatregelen worden betrokken bij de onderhoudswerkzaamheden in de komende jaren. Het klopt dat er vanwege beperkte financiële middelen keuzes zijn gemaakt voor de maatregelen van het uitvoeringsprogramma (**bijlagen: speerpuntenbeleid en RIB uitvoeringsprogramma fiets 2012**).

Daarnaast zijn er in de uitvoeringsprogramma's "beheer en onderhoud van de openbare ruimte", die de afdeling Realisatie en Beheer jaarlijks vaststelt, inmiddels ook punten meegenomen die in het rapport van D66 worden genoemd. Bijvoorbeeld door groot onderhoud aan de fietspaden uit te voeren, wordt ook op deze manier een aantal van de verzamelde knelpunten opgelost. Knelpunten die nog niet zijn opgelost, worden waar mogelijk meegenomen in reconstructies die nog op het programma staan ("werk met werk maken"). Overigens geldt dit ook voor knelpunten zoals die op 24 oktober 2012 door de fractie van CU/SGP zijn verzameld (rapport 'Woerden fietsveilig?').

2) Op welke wijze geeft het college uitvoering aan dat project, dat wil zeggen: welke visie hanteert het college bij de uitvoering, en welke criteria en prioriteiten vloeien daaruit voort?

Antwoord:

Woerden Fietsstad 2014 heeft een plek gekregen in het project 'Woerden fietst natuurlijk!'. Het doel van dit project is om alle maatregelen die op fietsgebied genomen worden onder één gezamenlijke noemer onder de aandacht te brengen. Dit zijn zowel maatregelen die via het speerpuntenbeleid door de gemeente Woerden worden uitgevoerd, als maatregelen die door de samenleving worden uitgevoerd.

Een van de doelen uit het collegeprogramma is ook om Woerden als fietsstad te promoten. Via het project 'Woerden fietst natuurlijk!' wordt dit doel nader ingevuld. Onderdeel van het project is ook de deelname van Woerden aan de verkiezing Fietsstad 2014, een uitdrukkelijke wens ook van uw Raad.

Het project 'Woerden fietst natuurlijk' bevat derhalve in beginsel geen extra fysieke maatregelen. Het project is opgezet met het doel om dat wat uitgevoerd wordt met inzet van communicatiemiddelen onder de aandacht te brengen en het fietsbeleid op die manier herkenbaar te maken. Daarbij gaat het om de

maatregelen uit het speerpuntenbeleid, onderhoudsmaatregelen, recreatieve ontwikkelingen en waar mogelijk maatregelen die door de samenleving worden uitgevoerd. Ook wordt nadrukkelijk gewezen op wat Woerden op fietsgebied allemaal al te bieden heeft.

3) Op welke wijze heeft de toepassing van deze visie en deze criteria geleid tot het deels verdwijnen van het fietspad langs de Molenvlietbaan?

Antwoord:

Het fietspad langs de oostzijde van de Molenvlietbaan vanaf de kruising Rivierenlaan tot de Molenvlietbrink is verbreed. Dit verbrede fietspad is nu voor fietsers in twee richtingen te gebruiken.

Het fietspad aan de westzijde van de Molenvlietbaan op dit weggedeelte is per abuis weggehaald en inmiddels weer teruggebracht in oorspronkelijke staat. Hiermee heeft fietsgemak weer voorrang aan de westzijde van de Molenvlietbaan.

4) Gaat het college dit nog aanpassen, zodat fietsers *niet* de weg hoeven over te steken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het fietspad aan de westzijde van de Molenvlietbaan op dit weggedeelte is inmiddels weer teruggebracht in oorspronkelijke staat. De gemeente heeft fietsveiligheid hoog in het vaandel staan. Er zal nog onderzocht worden hoe de veiligheid voor overstekende fietsers ter hoogte van het parkeerterrein verbeterd kan worden.

Bijlagen:

- 1: Speerpunten fietsbeleid 2011 – 2014 (13i.02649)
- 1a: Bijlage bij speerpunten: Fietskaart 2011 (13i.02650)
- 2: RIB uitvoeringsprogramma fiets 2012 (12R.00087)
- 3: Brief vragen ex. Art. 40 inzake uitvoering fietsbeleid Molevlietbaan (13.020916)

De secretaris



dr. G.W. Goedmakers CMC

De burgemeester



V.J.H. Molkenboer

fietsstructuur

Speerpunten Fietsstructuur en maatregelen gemeente Woerden 2011 - 2014

Mei 2011

Voorwoord.

Woerden is een fietsstad, weliswaar nog niet klaar om aan de verkiezing Fietsstad van het Jaar mee te doen maar nergens in Nederland komen meer treinreizigers op de fiets naar het station. De komende tijd staan er verbeteringen op het programma rondom het station en met de uitvoering van de speerpunten wil de gemeente Woerden een nog betere fietsstad worden. Over fietsen in de mooie polders rond Woerden hoef ik u niets te vertellen: een mooi rondje na het eten en de route voor veel schoolkinderen op weg naar Woerden.

Woerden is al *mijn* fietsstad. Met de speerpunten die voor u liggen, hoop ik dat Woerden ook *uw* fietsstad wordt. In deze speerpunten wordt voor de periode 2011-2014 beschreven, wat de gemeente doet voor de fietsers. Ik ben als wethouder Verkeer trots op de totstandkoming ervan, en op de betrokkenheid van de mensen die aan dit document hebben meegewerkt. Namens de Fietsersbond waren dat G. Valstar, M. van Rooij en I. Corbière, namens VVN Harmelen J. Wesseloo, namens VVN Woerden S. Beijeman en A. van Hengel en namens de Vakgroep Verkeer S. Bakker, R. Veelenturf en B. Beving.

Als college maken we ons sterk voor het gebruik van de fiets¹. We willen dat de fiets een echt en volwaardig alternatief voor de auto wordt en blijft, met name voor de korte afstanden. We streven naar een heldere fietsstructuur die veilig is en de fietser (soms ook echt letterlijk) maar zeker figuurlijk voorrang geeft op de auto. Het heeft wat jaren geduurd maar met dit document leggen we de basis voor de komende jaren. We geven onze visie voor langere termijn weer, wat als basis dient voor andere ontwikkelingen, en vertellen ook wat we hiervoor gaan doen. Het is ook een concreet document met acties en tijdsbestekken. Kortom: we gaan aan de slag voor de fietser!

Tenslotte wil ik nogmaals alle gesprekspartners en ambtelijke medewerkers bedanken voor hun inzet.

Ik wens u alvast veel fietsplezier!

Titia Cnossen
Wethouder verkeer

Inleiding

Voor de stimulering van het fietsgebruik in Woerden zijn voor de periode 2011 - 2014 7 speerpunten bepaald. In dit document wordt per speerpunt in beeld gebracht wat de gemeente Woerden in de periode 2011 – 2014 daarvoor wil gaan doen. Daarnaast wordt per speerpunt een nadere toelichting gegeven. De ambities die de gemeente Woerden voor deze periode heeft zijn:

- de maatregelen die uit de speerpunten voortkomen te realiseren vanuit IBOR.
- een actieve deelname van Woerden aan promoten “Woerden fietsstad” voor het jaar 2013
- het stimuleren van geschikte fietsenstallingsvoorzieningen bij bushaltes
- het versterken van het recreatief fietsverkeer (met gebruikmaking van provinciale middelen)

Er zijn in dit document onderdelen opgenomen (bij speerpunt “heldere fietspadenstructuur”) die niet binnen deze periode gerealiseerd kunnen worden. De reden voor deze opname is het belang dat gehecht wordt aan duidelijkheid over dit onderwerp met het oog op mogelijk toekomstige ontwikkelingen.

Voor meer informatie met betrekking tot de fiets in Woerden wordt verwezen naar “Bijlage bij fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014”.

Voor de vertaling van de fietsstructuurkaart naar maatregelen op straat zijn (voor nog niet in voorbereiding / uitvoering zijnde projecten) geen financiële middelen gereserveerd. Er wordt naar

¹ In het coalitieakkoord 2010-2014 is in het belang van de fietsers opgenomen dat de gemeente zich actief zal inspannen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Hiertoe wordt onderzocht op welke plaatsen nieuwe (doorgaande) fietsroutes worden aangelegd, zodat de fiets een echt en volwaardig alternatief voor de auto wordt, met name voor de korte afstanden. Ook zal het bestaande fietsroutenetwerk veiliger worden gemaakt, zeker op de kruispunten met druk ander (auto)verkeer en de routes die naar het station, scholen en sportvoorzieningen leiden.

gestreefd om uitvoering van de maatregelen in combinatie met andere werkzaamheden, zoals (onderhouds-) werkzaamheden aan het wegennet (IBOR), herontwikkelingen van gebieden etc. plaats te laten vinden. Voor de werkzaamheden vanuit het IBOR zal een jaarlijks werkprogramma worden opgesteld. Afhankelijk van de omvang van de aanpassingen die noodzakelijk zijn zal financiële dekking gevonden moeten worden voor het “meerwerk”. Daarnaast is deze mogelijkheid van “meeliften” afhankelijk van de vraag of de aanpassingen kunnen wachten tot een moment van b.v. groot onderhoud.

Fietsstructuurkaart

Op de fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014 zijn de belangrijke fietsroutes aangegeven. Het gaat om de belangrijkste verzamelroutes voor doorgaand fietsverkeer. Er is een onderscheid gemaakt in hoofd fietsroutes (bestaand, nieuw en op te heffen) en secundaire/recreatieve fietsroutes (bestaand, nieuw en op te heffen). Daarnaast zijn de kruisingen waar de fiets voorrang verleend moet worden door het overige verkeer én de te onderzoeken locaties voor een voorrangswijziging ten gunste van de fiets in beeld gebracht.

Met de hoofd fietsroutes wordt het netwerk van routes bedoeld die voor grotere hoeveelheden (brom-) fietsers de verbindingen vormen tussen herkomst en bestemming in de daarop aangesloten fijnmaziger ingerichte gebieden. In het totale netwerk vragen hoofd fietsroutes de grootste aandacht. De secundaire routes zijn van een lagere orde en vormen overwegend een verbinding (al of niet recreatief) in of met het buitengebied.

Op dezelfde kaart zijn ook de fietsverbindingen aangegeven die in voorbereiding zijn (o.a. in het kader van A12 BRAVO) en die met zekerheid (plan en geld beschikbaar gesteld) de komende jaren zullen worden gerealiseerd.

Speerpunten van het fietsbeleid 2011 -2014.

1. Korte en veilige fietsroutes en oversteekplaatsen
2. Heldere fietspadenstructuur
3. Waar mogelijk prioriteit (voorrang) voor de fiets binnen de bebouwde kom
4. Kwalitatief goede wegverharding voor fietsers (comfort)
5. Kwalitatief goede fietsenstallingsvoorzieningen (o.a. aanbindmogelijkheden)
6. Voldoende capaciteit fietsenstalling NS-Station
7. Actieve uitvoering weesfietsen en fietswrakkenbeleid. Het (brom)fiets parkeer handhavingsbeleid

1. Korte en veilige fietsroutes en oversteekplaatsen

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

- aanleg vrijliggend fietspad Utrechtsestraatweg tussen Stationsweg en J.van Oldenbarneveltlaan (2011).
- aanleg fietsverbinding Waardsedijk – Molendijk in het kader van A12 BRAVO project 3 (2013).
- aanleg fietsverbinding tussen de Kromwijkerdijk en de Wulverhorstbaan met een nieuwe langzaamverkeersbrug over de Kromwijkerwetering en een ongelijkvloerse kruising over de Wulverhorstbaan ter hoogte van tunnel het Vinkje in het kader van A12 BRAVO project 3 (2013).
- aanleg fietsverbinding tussen de N198 (Hofbrug Harmelen) en de Groenendaal. Deze verbinding wordt aangelegd in het kader van A12 BRAVO project 6b (2013).
- reconstructie Hoge Rijndijk (tussen Molenvlietbaan en Boerendijk) eventueel in combinatie met een rotonde Hoge Rijndijk Boerendijk (2014).
- Het bewegwijzeren van de Kromwijkerdijk tussen de Waardsedijk en de Wulverhorstbaan als fietsverbinding (2012)

Toelichting

Voor de optimalisatie van het Woerdens fietsnetwerk zijn de bestaande (hoofd-)fietsroutes geïnventariseerd. Deze (hoofd-)fietsroutes zijn bepaald op basis van de ligging ervan in het netwerk en (ingeschatte) fietsverkeerintensiteiten.

Naast de fietsverbindingen die de komende jaren uitgevoerd gaan worden is er ook een aantal fietsverbindingen in beeld gebracht die op langere termijn worden gerealiseerd of waarvoor (nog) geen concrete, vastgestelde plannen zijn en/of geen financiële dekking is.

Bedoeld wordt:

- Een langzaamverkeersroute en brug tussen de binnenstad en het NS-station via het Defensie-eiland. Realisatie brug in kader ontwikkeling Defensie-eiland (financiën brug beschikbaar, financiën verbinding tussen brug en weg Singel nog niet beschikbaar).
- een fietsverbinding ten zuiden van de recreatieplas tussen Cattenbroekerdijk en Groenendaal (financiën beschikbaar)
- de aanleg van een fietsverbinding tussen Rietveld (N458) en de Hollandbaan (onderdeel van A12 BRAVO project 4, Westelijke Randweg Woerden, financiën nog niet beschikbaar)
- fietsverbinding tussen het centrum van Woerden en Middelland via een brug over de singel een tunnel onder het spoor, financiën nog niet beschikbaar.

1.1 Verlichting en sociale veiligheid

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Het verlichtingsniveau moet “voldoende” zijn.

Toelichting

Voor de openbare verlichting bestaat geen specifiek beleid binnen de gemeente Woerden. Er zijn wel richtlijnen die zoveel mogelijk worden gehanteerd. Het gewenste niveau voor Woerden is een doelmatig (voldoende) verlichtingsniveau.

In het kader van het meerjarenperspectief (bezuinigingen) is opdracht gegeven om voor de openbare verlichting te onderzoeken of en wat er mogelijk te bezuinigen is. Het is niet uitgesloten dat dit deels effecten gaat hebben op de verlichting van de fietsroutes. Omdat niet bekend is of de verlichting voldoende, onvoldoende of misschien wel te luxe is moet dat goed onderzocht worden voordat er besloten kan worden over eventuele bezuinigingen op het verlichtingsniveau op hoofdfietsroutes en secundaire fietsroutes.

De sociale veiligheid van een fietsroute wordt door vele (o.a. ruimtelijke) factoren bepaald en niet alle fietsroutes zijn voor ieder moment van de dag sociaal veilig te maken. Daarom is het van groot belang te beschikken over alternatieve, sociaal veilige(r) routes met goede verlichting zodat fietsers kunnen kiezen voor een mogelijk iets langer, maar sociaal veiliger alternatief.

1.2 Strooibeeld

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Er wordt niet bezuinigd op het strooien op hoofdfietsroutes.

Toelichting

Alle hoofdfietsroutes, overeenkomstig de fietsstructuurkaart vallen onder de huidige strooiroutes op twee kleine gedeeltes na (de Parijslaan in Snel en Polanen die de fietsverbinding vormt tussen de het zuidelijk woongebied en het centrum via de Amsterdamlaan, en de steeg tussen de Achterstraat en de Nieuwstraat langs de Lutherse kerk die deel uitmaakt van de fietsroute tussen Oostdam en Westdam). De Parijslaan is in het belang van de fietser inmiddels opgenomen in de strooiroutes, maar de steeg bij de Achterstraat niet. De reden daarvoor is dat aan een zijde van de steeg twee hardstenen palen staan die niet verwijderd kunnen worden (achteruitrijdende strooiwagen is zeker hier uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer ongewenst) en dat deze steeg in particulier bezit is waarover niet met zwaar materieel gereden kan worden. Mogelijk kan voor dit pad een oplossing gevonden worden door het aanbieden van een zoutbak voor gebruik in deze omgeving.

In het kader van het meerjarenperspectief (bezuinigingen) is opdracht gegeven om mogelijke bezuinigingen te onderzoeken. Het is gewenst om de hoofdfietsroutes in de strooiroutes opgenomen te hebben en te houden.

2 Heldere fietspadenstructuur

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Het zuidelijk fietspad langs de Middellandbaan wordt opgeheven op moment dat de zuidelijke randweg (A12BRAVO 3) met de bijbehorende fietsvoorzieningen wordt afgebouwd.

Het oostelijk fietspad langs de Hollandbaan (deel ten noorden van kruispunt met Waardsebaan) wordt op langere termijn opgeheven.

Toelichting

Op de fietsstructuurkaart is de huidige fietspadenstructuur aangegeven. De fietspaden langs beide zijden van de Middellandbaan en de Hollandbaan worden door fietsers in beide richtingen bereden. Dit is toegestaan maar de inrichting ervan komt op veel plaatsen (o.a. bij de kruispunten) niet overeen met dit gebruik en bij de kruispunten kunnen fietsers “overal” in alle richtingen oversteken, wat zeker voor de automobilist veel onduidelijkheid veroorzaakt.

Vanwege het gebruik in beide richtingen worden de volgende vragen opgeworpen:

- zijn al deze dubbele voorzieningen voor de fietser wel van belang?
- bieden de dubbele voorziening wel of niet een duidelijk wegbeeld voor alle verkeer?
- biedt een vereenvoudigde structuur in de toekomst voordelen?

Middellandbaan

Het noordelijk fietspad langs de Middellandbaan vormt de belangrijke fietsverbinding. Logisch als gevolg van de aansluitingen op de eenzijdige fietspaden bij de tunnel 't Vinkje en de Middellandbrug. Als gevolg van de aanleg van de zuidelijke randweg komt de fietsoversteekplaats over de Wulverhorstbaan te vervallen en vermindert de functie van het zuidelijk fietspad nog meer. Het is daarom logisch en voor alle verkeer duidelijker om het zuidelijk fietspad langs de Middellandbaan op te heffen en het noordelijk fietspad ter plaatse van de kruispunten iets aan te passen en (op termijn) te voorzien van asfaltverharding. Het meest geschikte moment om het zuidelijk fietspad op te heffen is het moment waarop de zuidelijke randweg met de bijbehorende fietsvoorzieningen (A12 BRAVO project 3) wordt afgebouwd. Deze werkzaamheden zijn dan, naar het zich laat aanzien, in ieder geval niet te financieren in het kader van groot onderhoud.

Hollandbaan

Het oostelijk fietspad langs de Hollandbaan heeft buiten de kruispunten geen directe ontsluitingen naar bestemmingen, heeft een ongewenste uitbuiging bij het tankstation en eindigt bij de Veldbloemenlaan waar fietsers naar de zuidkant moeten oversteken.

Het westelijke fietspad langs de Hollandbaan heeft wel een directe ontsluitingen naar de woonwijk en sluit goed aan op het eenzijdige, in beide richtingen bereden fietspad langs de Gildenweg en de toekomstige fietsvoorzieningen langs het noordelijk deel van de Westelijke Randweg (A12 BRAVO project 4). Een eenvoudige en duidelijke structuur voor de fietsvoorzieningen langs de Hollandbaan is gewenst. Mede met het oog op een beter haalbare kwaliteitsslag (breder fietspad en voorzien van asfaltverharding) in de toekomst voor het westelijke fietspad is het gewenst om op langere termijn het oostelijk fietspad langs de Hollandbaan (deel ten noorden van kruispunt met Waardsebaan) op te heffen.

3 Waar mogelijk prioriteit (voorrang) voor de fiets binnen de bebouwde kom

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

- De voorrang voor overstekende fietsers op de fietsoversteekplaats Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg wordt gewijzigd.
- De voorrang voor overstekende fietsers op de noordelijke fietsoversteekplaats op het kruispunt Rietveld - Zegveldse Uitweg wordt gewijzigd met een aanpassing aan dat kruispunt.

Toelichting

Een al vele jaren toegepaste vuistregel in het belang van de fietser is dat de fietser binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk de voorrang moet genieten.

Een aantal (hoofd-)fietsroutes kruist belangrijke ontsluitingswegen waar autoverkeer voorrang heeft.

Onderzocht is of er in het belang van het fietscomfort situaties zijn binnen de bebouwde kommen van Woerden waar de voorrang in het voordeel van de fietser gewijzigd kan worden, waarbij de verkeersveiligheid voorop blijft staan. Hieruit zijn twee situaties naar voren gekomen² waar de voorrangssituatie te gunste van de fietser kan worden gewijzigd. Het betreft de fietsoversteekplaats Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg en de noordelijke fietsoversteekplaats op het kruispunt Rietveld - Zegveldse Uitweg.

De voorrangswijziging voor overstekende fietsers op de fietsoversteekplaats Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg is met zeer beperkte aanpassingen binnen de bestaande inrichting uit te voeren (bebording en belijning) en kan bij onderhoud, of als kleine verkeersmaatregel worden uitgevoerd. Voor de voorrangswijziging op de noordelijke fietsoversteekplaats op het kruispunt Rietveld - Zegveldse Uitweg moet de oversteekplaats meer naar het kruispunt verschoven worden (om bij de voorrangsweg te gaan horen) en is een wat groter investering noodzakelijk.

4 Kwalitatief goede wegverharding voor fietsers (comfort)

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Er wordt naar gestreefd extra krediet beschikbaar te stellen voor een hogere onderhoudsschaal (B, IBOR) voor de hoofdfietsroutes.

Toelichting

In 2009 heeft de Raad van de gemeente Woerden het IBOR (Integraal Beleid Openbare Ruimte) vastgesteld³. De kwaliteit voor het onderhoud van de openbare ruimte waarvoor de gemeenteraad gekozen heeft is niveau C voor alle wegen van Woerden. Dat is een vrij laag onderhoudsniveau⁴. De hoofdstructuur voor de fiets volgens de fietsstructuurkaart is fijnmaziger dan die in het IBOR is opgenomen omdat de aantrekkelijkheid voor het gebruik van de fiets verhoogd wordt door een relatief fijnmazig en kwalitatief beter fietsnetwerk aan te bieden.

Voor het comfort van de fietser is een hogere kwaliteit van het fietsnetwerk gewenst. Dat wordt pas bereikt als deze fietsstructuur vervolgens een hogere (onderhouds-)schaal wordt toegekend. Niveau A is het beste, en daarmee een luxe niveau.

Niveau B in het kader van IBOR is een sober en doelmatig onderhoudsniveau en wordt door de weggebruiker als "goed" geaccepteerd. Voor de hoofdfietsroutes, overeenkomstig de fietsstructuurkaart is dit het gewenste onderhoudsniveau.

Op dit moment zijn er geen financiële middelen om te kunnen kiezen voor onderhoud op niveau B.

Indien gekozen wordt voor de hogere (onderhouds-)schaal B, zullen de onderhoudskosten zeer fors toenemen en zal jaarlijks extra krediet beschikbaar gesteld moeten worden voor het IBOR.

5 Kwalitatief goede fietsenstallingsvoorzieningen (o.a. aanbindmogelijkheden)

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

- Enkele malen per jaar worden weesfietsen en fietswrakken geruimd om de beschikbare stallingsvoorzieningen beschikbaar te houden voor bezoekers⁵.
- Voldoende veilige en goede fietsenstallingen worden gemaakt bij OV-haltes waar deze behoefte bestaat.
- Bij toekomstige herinrichtingen (zoals de Rijnstraat) zullen de mogelijkheden voor goede extra fietsenstallingsmogelijkheden onderzocht worden.

Toelichting

Fietsers hebben behoefte aan mogelijkheden om hun fiets veilig, goed, gemakkelijk en zo dicht mogelijk bij de bestemming te stallen. Het voorzien in die behoefte is belangrijk voor het

² "Bijlage bij fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014"

³ zie ook bijlage bij fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014

⁴ voor nadere informatie wordt verwezen naar het IBOR

⁵ (zie verder bij speerpunt 8, actieve uitvoering weesfietsen en fietswrakkenbeleid).

mobiliteitsbeleid omdat bijvoorbeeld de angst voor diefstal tot minder fietsgebruik leidt. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn nodig op locaties waar fietsritten beginnen en eindigen.

Extra aandacht voor het fietsparkeren moet uitgaan naar die plaatsen waar grote concentraties van gestalde fietsen voorkomen. Voor Woerden zijn dat de centrum/winkelgebieden en overstappunten zoals het NS-station, bushaltes etc.

5.1 Centrum Woerden

De herinrichting van de binnenstad is in de afgelopen periode (uitvoering VCP '95) met uiterst grote zorg tot stand gekomen. In de ontwerpen van dit gebied is steeds gezocht naar een maximum aantal vaste fietsenstallingen die mogelijk zijn in kwalitatief goede verhouding tot de totale inrichting van de diverse gebieden. De mogelijkheid om het aantal fietsenklemmen in de binnenstad uit te breiden is er wel, maar gaat ten koste van de totale inrichting en van andere gebruikers van de openbare ruimte.

Proef bewaakte fietsenstalling

In oktober 2006 is een proef gestart met een bewaakte fietsenstalling in de binnenstad. De locatie betrof het terrein van het Arsenaal tussen de Groenendaal en de Meulmansweg met 115 fietsklemmen en enkele plaatsen voor bromfietsen. Omdat de bewaking / het toezicht in de praktijk voor beheersmatige problemen zorgde en gebleken was dat de bewaking geen meerwaarde op het stallen van fietsen had, is daarmee gestopt.

In het belang van het aanzien van de binnenstad verdient het een voorkeur voor het ruimen van fietswrakken⁶

Bij toekomstige herinrichtingen (zoals de Rijnstraat) zullen de mogelijkheden voor goede extra fietsenstallingsmogelijkheden onderzocht worden.

5.2 Overige winkelgebieden

Bij de ontwikkeling van winkelcentra wordt voorzien in stallingvoorzieningen voor de fiets volgens de richtlijnen fietsparkeren.

Deze voorzieningen worden op peil gehouden door het ruimen van fietswrakken (zie verder bij speerpunt 8, actieve uitvoering fietswrakkenbeleid).

5.3 Bushaltes

Een gecombineerd gebruik van bus en fiets blijkt, afhankelijk van de locatie van de halte, van redelijk belang. Vooral in het buitengebied is er een aantal locaties waar veel fietsers overstappen naar het openbaar vervoer zoals bij de halte Teckop-Ir. Enschedeweg.

In Harmelen is er een aantal bushaltes waar veel OV-reizigers met de fiets naar toe komen. Bij een aantal van deze haltes zijn stallingen geplaatst zonder goede aanbindmogelijkheden.

Het gewenste niveau in Woerden is de beschikking over voldoende veilige en goede fietsenstallingen bij OV-haltes waar deze behoefte bestaat.

In het kader van het project "Verbeteren kwaliteit Bushaltes" van de provincie Utrecht (toegankelijk maken van bushaltes) worden (onlosmakelijk) samen met de aanleg van toegankelijke bushaltes goede fietsenstallingen aangelegd met aanbindmogelijkheden indien nodig (80% subsidiebijdrage).

⁶ zie verder bij speerpunt 8, actieve uitvoering weesfietsen en fietswrakkenbeleid.

6 Voldoende capaciteit fietsenstalling NS-Station

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Plannen worden ontwikkeld voor een stallingvoorziening aan de noordzijde van het station met een bewaakte voorziening met ongeveer 1100 plaatsen en een uitbreiding van de onbewaakte stalling met 850 naar ca. 2600 plaatsen. De gemeente Woerden levert haar bijdrage in de inrichting van de omgeving van deze stalling.

Toelichting

Het huidige aantal fietsenstallingplaatsen bedraagt in totaal 3572 stuks waarvan 1096 in de bewaakte stalling. Aan noordzijde van het station zijn 1748 onbewaakte stallingplaatsen en aan de zuidzijde 728 onbewaakte stallingplaatsen. Deze stallingvoorzieningen bieden onvoldoende mogelijkheden voor fietsers om goed te kunnen stallen.

Op basis van de prognose 2020 van Prorail en op basis ontwikkeling in-/uitstappers worden op dit moment plannen ontwikkeld om de stallingvoorziening aan de noordzijde van het station uit te breiden. Uitgegaan wordt van een bewaakte voorziening met ongeveer dezelfde omvang als de huidige (ca. 1100) en een uitbreiding van de onbewaakte stalling met 850 naar ca. 2600 plaatsen

7 Actieve uitvoering weesfietsen en fietswrakkenbeleid. Het (brom)fiets parkeer handhavingsbeleid

Wat gaan we in de periode 2011 – 2014 doen en op welke wijze:

Op het stationsplein en in het stadscentrum van Woerden wordt 2 x per jaar een ruimactie voor weesfietsen en fietswrakken gehouden, in de winkelcentra Tournoyveld, Molenvliet en Snel en Polanen 1 x per jaar. Incidenteel worden tussendoor ook fietswrakken verwijderd.

Toelichting

Fietswrakken en fout geparkeerde (brom)fietsen in de gehele gemeente Woerden mogen altijd worden geruimd zoals vastgesteld in de APV art. 5.1.11 van 2007. Weesfietsen mogen alleen in de in het aanwijzingsbesluit aangewezen gebieden worden geruimd. Op dit moment zijn er vijf gebieden aangewezen (Stationsgebied, Centrum Woerden binnen de Singel, Tournoyveld, Winkelcentrum Snel en Polanen en Winkelcentrum Molenvliet).

Op het stationsplein en in het stadscentrum van Woerden wordt 2 x per jaar een actie gehouden, in de winkelcentra Tournoyveld, Molenvliet en Snel en Polanen 1 x per jaar. Incidenteel worden tussendoor ook fietswrakken verwijderd.

De beperking van deze opruimmogelijkheden is het gevolg de locatie op het stadserf voor maximaal 450 fietswrakken die slechts 6 tot 7 maanden per jaar voor dit gebruik beschikbaar is, de wettelijke stallingtermijn van 13 weken en het beperkte budget.

Bekend is dat bij de weesfietsenacties rondom het NS-station gemiddeld 400 tot 500 weesfietsen en wrakken verwijderd worden. Eén zo'n actie kost de gemeente Woerden circa € 8.000. Voor de uitvoering van het weesfietsen/wrakkenbeleid is structureel jaarlijks € 65.000 beschikbaar en is alleen de uitvoering en communicatie, niet eventuele uitbreiding van opslagcapaciteit gedekt.

Cijfers over het aantal fietswrakken in het stadscentrum zijn niet beschikbaar. Fietsen die een duidelijk wrak zijn en langere tijd op 1 plek staan worden buiten de 2 jaarlijkse acties weggehaald door de wijkbeheerders wanneer zij dit opmerken en er voldoende capaciteit (mankracht) voor is.

Mei 2011

Afdeling Ruimte gemeente Woerden
Vakgroep Verkeer.

Bijlage bij
“fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014”

Achtergrondinformatie behorende bij de fietsstructuurkaart
Woerden

Inleiding

In deze bijlage van de fietsstructuurkaart zijn ter informatie onderstaande documenten met betrekking tot het fietsen in Woerden opgenomen.

- Fietsbalans van de Fietsersbond uit 2002, aanbevelingen en gemeentelijke reactie
- Raadsbesluit over fietsbeleid uit 2005
- Fietspadenstructuur
- Verkeersveiligheid
- Gewenste voorrangssituatie voor fietsers
- Bewegwijzering
- Fietsenstallingsvoorzieningen centrum Woerden
- Subsidiemogelijkheden voor uitvoering fietsbeleid
- Recreatief fietsverkeer
- Fietspromotie
- Communicatie

Fietsbalans Woerden

In 2002 is voor de kern Woerden door de Fietsersbond een Fietsbalans opgesteld (eindrapport fietsbalans Woerden van september 2002). In dat rapport, waarin 9 aspecten van het Woerdens fietsklimaat zijn onderzocht, scoorde Woerden onder de norm maar wel beter dan gemiddeld.

Als minpunten werden het volgende genoemd:

- Zeer slechte score op verkeersveiligheid voor de fietsers.
- De directheid voor fietsers is matig (hoge omrijdfactor en lage gemiddelde snelheid).
- Het fietsbeleid staat slecht op papier en er is geen budget voor fietsbeleid.
- Woerden heeft een matige score op comfort (hinder door: smalle infrastructuur, ander auto- en fietsverkeer en de verplichting om te lopen)
- Een matige score op het aspect comfort (wegdek, tegels en klinkers)
- Een matige stedelijke dichtheid (het aantal bestemmingen binnen fietsafstand laat te wensen over).
- Fietsers zijn matig tevreden over het fietsklimaat. Met name hebben fietsers een negatief oordeel over de aanpak van fietsendiefstal.

Als pluspunten werden het volgende genoemd:

- hoog fietsgebruik (belangrijkste vervoerswijze tot 7,5 km).
- Fiets heeft goede concurrentiepositie t.o.v. de auto (in meeste gevallen sneller dan auto)
- Fiets heeft weinig last van oponthoud (zeer lage stopfrequentie i.v.m. weinig verkeerslichten)
- Fiets heeft over algemeen voorrang op auto
- Heldere doorgaande verbindingen (samenhang)
- Fietser heeft positief oordeel over sociale veiligheid.

In deze balans, een door de gemeenteraad vastgesteld kader voor het Woerdense fietsbeleid, worden de volgende aanbevelingen gedaan die onderstaand zijn voorzien van een reactie.

De fiets vervult in Woerden een onmisbare rol voor de bereikbaarheid. Met name binnen de bebouwde kom neemt de fietser een aanzienlijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening: 41% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Daarmee is de fiets binnen Woerden de belangrijkste vervoerswijze. Een stimulerend fietsbeleid voor korte afstanden is dan ook goed voor de bereikbaarheid van Woerden. Tevens levert een stimulerend fietsbeleid een belangrijke bijdrage aan het bereiken van lokale doelstellingen op het gebied van efficiënt ruimtegebruik, leefkwaliteit, verkeersveiligheid, economie, gezondheid, maatschappelijke participatie en milieu. Tenslotte vraagt goed fietsbeleid weliswaar om forse investeringen, maar ten opzichte van andere vervoerswijzen zijn de financiële inspanningen gering. En een voortvarende aanpak loont. Uit analyses van de fietsbalansgegevens

van alle onderzochte gemeenten blijkt een significant verband tussen fietsgebruik en de score op de Fietsbalans. Hoe hoger de Fietsbalansscore, hoe hoger het fietsgebruik. Op basis van deze analyse is becijferd dat het fietsgebruik in Woerden met 11 tot 19% zal toenemen als de gemeente op alle aspecten volgens de normen uit de fietsbalans scoort. Het loont dus de zwakten van het fietsklimaat in Woerden aan te pakken.

Aanbeveling

Leg fietspaden of eventueel fietsstroken aan wanneer hoge snelheden (50 km/h) en hoge intensiteiten onvermijdelijk zijn (gebiedsontsluitingswegen) en verlaag de snelheid (30 km/h) en de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer wanneer scheiding onmogelijk of ongewenst is. Zorg voor grote verblijfsgebieden (30 km gebieden). Bekijk of fietsroutes autoluw of autovrij kunnen worden gemaakt. Deze maatregelen zijn ook zeer effectief voor de verbetering van de aantrekkelijkheid.

Reactie: Daar waar dat mogelijk is gebeurt dat. Een voorbeeld hiervan is de woonwijk Snel en Polanen (zie fietsstructuurkaart)

Aanbeveling

De meeste ongevallen gebeuren op kruispunten. Speciale aandacht hiervoor is op zijn plaats, met name op 50 km-wegen. Denk in ieder geval aan het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/h op het kruispunt zelf en het verhogen van het attentieniveau van alle verkeersdeelnemers.

Reactie: Daar waar mogelijk is wordt daar uitvoering aan gegeven. Voorbeelden hiervan zijn de Rotondes bij de Limesbrug, Rembrandtlaan en de oversteekplaats Waardsebaan (Fietsroute NS-station – Molenvliet). Zie fietsstructuurkaart

Aanbeveling

Zorg er voor dat fietsers voldoende ruimte krijgen zodat het fietsverkeer veilig kan doorstromen. Ouders moeten hun (kleine) kinderen veilig kunnen begeleiden. In Woerden is met name aanpassing van de te smalle fietspaden en fietsstroken noodzakelijk.

Reactie: Daar waar mogelijk is gebeurt dat, o.a. in nieuwe ruimtelijke ontwerpen en reconstructies.

Aanbeveling

Voor verbetering van de omrijdfactor is een herkomst- & bestemmingsanalyse de beste manier om onvolkomenheden in het netwerk te lokaliseren. Bekijk vervolgens of aanvullingen van het netwerk mogelijk zijn, bijvoorbeeld in de vorm van fietsdoorsteken, bruggen of tunnels.

Reactie: De ontbrekende/gewenste verbindingen voor de fietsers zijn in beeld gebracht in het kader van dit fietsbeleid (zie fietsstructuurkaart).

Aanbeveling

De gemeente kan het betaald parkeren verder uitbreiden en de tarieven verhogen.

Reactie: De tarieven voor betaald parkeren (auto) zijn sinds 2002 fors verhoogd en de mogelijkheden voor het uitbreiden van het betaald parkeren zijn in onderzoek.

Aanbeveling

Stel een plan van aanpak op voor de bestrijding van fietsendiefstal. Besteed hierin aandacht aan bewaakte en onbewaakte stallen, diefstalpreventie, aanpak, opsporing en vervolging van fietsendieven, actieve aanpak van heling en publieksvoorlichting over al deze onderwerpen.

Reactie: Dit is gebeurd, met name voor de omgeving rond het NS-station. Vervolgen dieven etc. is een taak van de politie en het OM.

Aanbeveling

Belast één ambtenaar met de coördinatie van de uitvoering van het plan van aanpak bestrijding fietsdiefstal. Deze ambtenaar "fietsdiefstalbestrijding" leidt een task-force met daarin alle belangrijke partijen die een rol spelen in de aanpak van fietsendiefstal en fietsparkeren.

Reactie: Dit is gebeurd (veel voorkomende criminaliteit)

Aanbeveling

Ontwikkel een specifiek fietsbeleid als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid.

Reactie: met dit beleidsstuk wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling

Aanbeveling

Formuleer meetbare, liefst kwantitatieve doelstellingen. De uitvoering van het beleid wordt hiermee toetsbaar en kan eventueel tussentijds worden aangepast.

Reactie: Het stimuleren van fietsgebruik door de voorzieningen voor de fietser op alle fronten te verbeteren is als doel van het fietsbeleid gesteld. Het gaat daarbij om onder andere verhoogde verkeersveiligheid en tevredenheid over de kwaliteit van de fietsvoorzieningen.

Aanbeveling

Formuleer duidelijke kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsrouten netwerk. Denk bijvoorbeeld aan oponthoud, stopfrequentie, voorrang en vooral ook omrijdfactor, breedte en verharding. Daarbij is het van groot belang dat kwaliteitsniveau voor het gehele netwerk, dus ook op kruispunten, overeind te houden.

Reactie: In dit beleidsstuk wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling (voorrangsituatie binnen bebouwde kom). zie fietsstructuurkaart. Voor de maatvoering en uitvoering wordt uitgegaan van de daarvoor geldende richtlijnen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

Aanbeveling

Uiteraard zijn uitvoeringsprogramma's onderhoudsprogramma's en de reservering van voldoende geormerkt budget noodzakelijk om van een daadwerkelijk uitvoering van de plannen verzekerd te zijn.

Reactie: Voor de vertaling van dit beleid naar maatregelen op straat zijn (voor nog niet in voorbereiding/uitvoering zijnde projecten) geen financiële middelen gereserveerd. Er wordt naar gestreefd om de uitvoering van de gewenste infrastructurele voorzieningen in combinatie met andere werkzaamheden, zoals (onderhouds-)werkzaamheden aan het wegennet (IBOR), herontwikkelingen van gebieden etc. plaats te laten vinden. Daarbij wordt opgemerkt dat e.e.a. afhankelijk is van de omvang van de aanpassingen die vanuit fietsbeleid noodzakelijk zijn en dat daarvoor geen extra kosten hoeven te worden gemaakt. Extra financiële ruimte is er binnen de onderhoudsbudgetten niet. Worden de kosten hoger, dan zal financiële dekking gevonden zal moeten worden voor het meerwerk dat daaruit voortkomt. Daarnaast is deze mogelijkheid afhankelijk van de vraag of de aanpassingen kunnen wachten tot een moment van groot onderhoud.

Conclusies en aanbevelingen Fietsbalans (ENFB) Woerden

In deze balans uit 2002 wordt de volgende conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Met name binnen de bebouwde kom neemt de fietser een aanzienlijk deel van de verplaatsingen voor zijn rekening: 41% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Daarmee is de fiets binnen Woerden de belangrijkste vervoerswijze.

Op basis van deze analyse is becijferd dat het fietsgebruik in Woerden met 11 tot 19% zal toenemen als de gemeente op alle aspecten volgens de normen uit de fietsbalans scoort.

In de fietsbalans zijn vervolgens aanbevelingen gedaan over aanleg van fietspaden, grote verblijfsgebieden (30 km gebieden), autoluw of autovrij maken van fietsroutes, snelheidsreductie op kruispunten 50 km-wegen en voldoende ruimte zodat het fietsverkeer veilig kan doorstromen.

Daarnaast is voorgesteld om eventuele 'black spots' in het fietsrouten netwerk met prioriteit aan te pakken, het comfort van het wegdek voor fietsers en de matige directheid in Woerden te verbeteren.

Voor de aanpak van fietsendiefstal is ook een voorstel gedaan.

Voor effectieve verbeteringen op de zwakke punten van het fietsklimaat in Woerden is een systematische planmatige aanpak noodzakelijk: het **beleid op papier**.

- Ontwikkel een specifiek fietsbeleid als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid.
- Formuleer meetbare, liefst kwantitatieve doelstellingen. De uitvoering van het beleid wordt hiermee toetsbaar en kan eventueel tussentijds worden aangepast.
- Formuleer duidelijke kwaliteitseisen aan het (hoofd)fietsrouten netwerk. Denk bijvoorbeeld aan oponthoud, stopfrequentie, voorrang en vooral ook omrijdfactor, breedte en verharding. Daarbij is het van groot belang dat kwaliteitsniveau voor het gehele netwerk, dus ook op kruispunten, overeind te houden.
- Uiteraard zijn uitvoeringsprogramma's onderhoudsprogramma's en de reservering van voldoende geormerkt budget noodzakelijk om van een daadwerkelijk uitvoering van de plannen verzekerd te zijn.

Raadsbesluit d.d. 29 JUNI 2005 Fietsbeleid

In de raadsvergadering van 29 juni 2005 heeft de raad van de gemeente Woerden tot een voorstel van de fractie van GroenLinks als volgt besloten:

a. Ingestemd is met de onderstaande aangegeven kaders waarbinnen het Woerdense fietsbeleid gerealiseerd dient te worden;

Kader 1: de Fietsbalans

In de fietsbalans gaat het met name om voor fietsers relevante aspecten als directheid, comfort, concurrentiepositie t.o.v. de auto en de verkeersveiligheid. Deze aspecten worden in de Balans verpakt in maatregelen, die moeten strekken tot verbetering van de situatie. Daarnaast wordt Woerden op een aantal belangrijke punten afgezet tegen landelijke gemiddelden. In één oogwenk valt te zien op welke punten verbeteringen nodig zijn.

Kader 2: het Fietsrouten netwerk

Teneinde het fietsbeleid daadwerkelijk handen en voeten te kunnen geven is het noodzakelijk om de eisen aan het fietsrouten netwerk te definiëren en deze vervolgens te implementeren. Dat maakt fietsen veiliger, comfortabeler en overzichtelijker. In bijlage 2 zijn verbetervoorstellen in kaart gebracht.

Kader 3: de Fietscommunicatie

De boodschap die uitgedragen moet worden is dat het fietsgebruik het waard is om gestimuleerd te worden en dat de Woerdense bevolking gemotiveerd moet worden om vaker de fiets te pakken. Het achterliggende doel is het autogebruik te verminderen om met name de binnenstad van Woerden bereikbaar en leefbaar te houden. Er moet een communicatieplan komen om die boodschap uit te dragen.

b. Het college is gevraagd om inzichtelijk te maken wat er binnen de gemeentebegroting aan uitgaven ten behoeve van de fiets wordt uitgetrokken;

c. het College is verzocht om die bedragen ook in meerjarig perspectief te zetten;

d. het College is in overweging gegeven het fietsbeleid jaarlijks af te stemmen met de lokale afdeling van de Fietsersbond;

Om diverse redenen heeft het ontwikkelen van het fietsbeleid enkel jaren op zich laten wachten.

Verkeersveiligheid

Ongevallen registratie

In totaal hebben er tussen 2000 tot en met 2009 428 geregistreerde ongevallen plaats gevonden binnen de gemeente Woerden waarbij een fiets betrokken is.

omschrijving	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Kruispunt	258	183	54	3	51	129	75
Wegvak	170	120	35	1	34	85	50
totaal	428	303	89	4	85	204	125

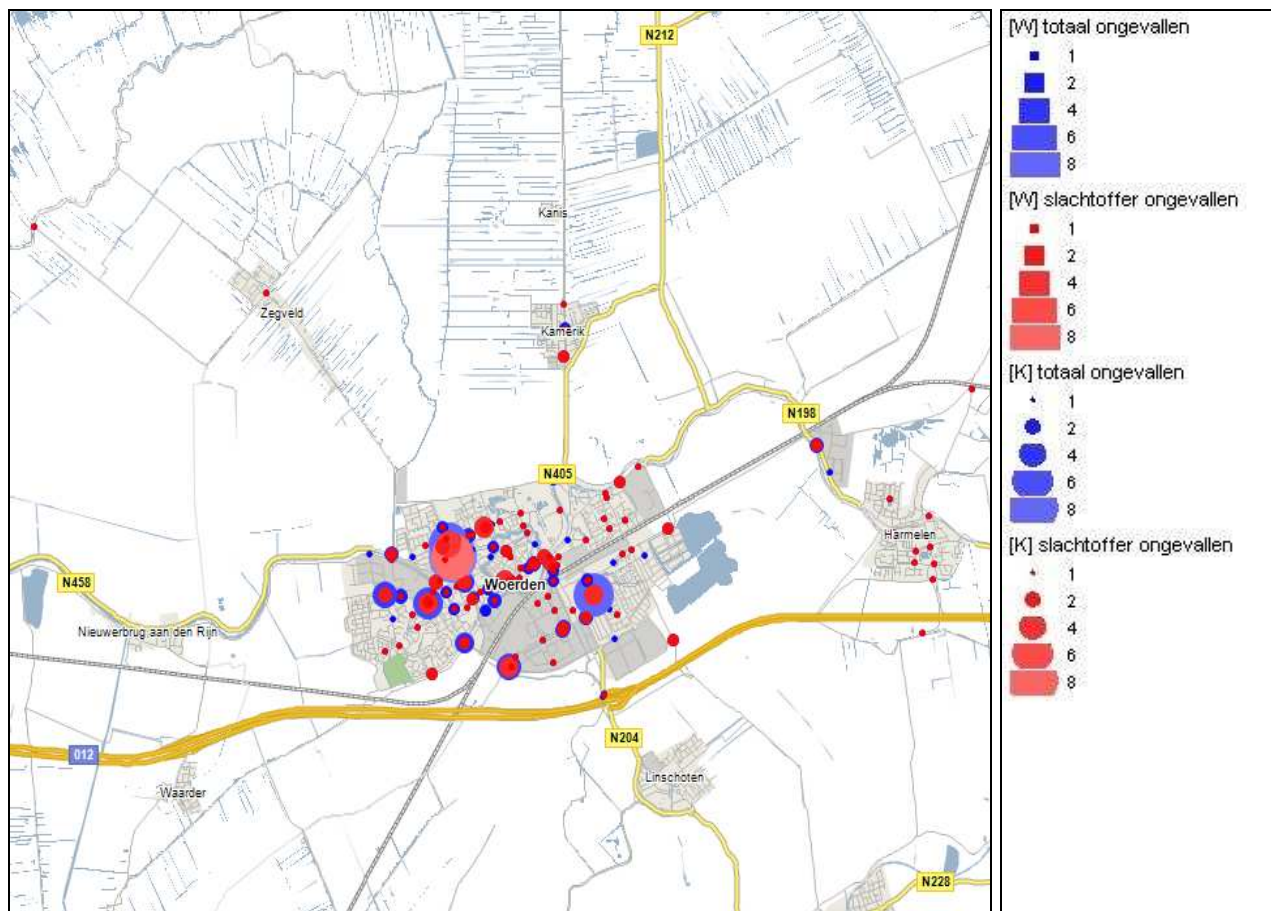
Daarbij zijn 89 ernstige slachtoffers gevallen. De ernstige slachtoffers bestaan voornamelijk uit de fietsers waarvan 3 dodelijke slachtoffers en 83 slachtoffers die zijn opgenomen in het ziekenhuis (de overige slachtoffers zijn voetgangers/bromfietzers).

Ruim de helft van de geregistreerde ongevallen (258) heeft plaats gevonden op een kruispunt. De overige ongevallen hebben plaats gevonden op een wegvak.

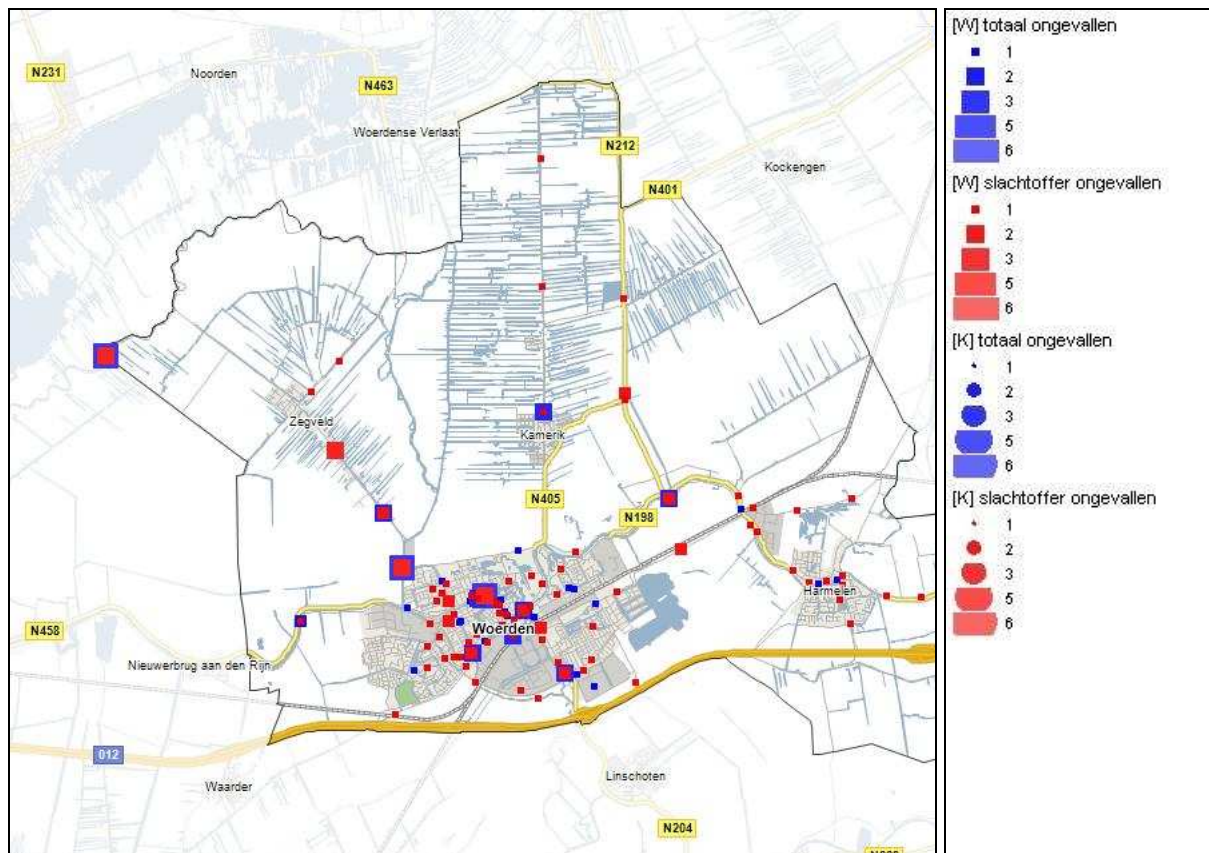
Van deze ongevallen hebben zich er 336 voorgedaan bij daglicht, 29 bij schemer en 63 bij duister. 361 ongevallen hebben plaatsgevonden bij droog weer, 59 bij regen, 3 bij sneeuw, 3 bij mist en van 2 ongevallen zijn de weersomstandigheden onbekend. Uit deze gegevens valt niet direct af te leiden of het lichtniveau van de wegverlichting en de weersomstandigheden van invloed zijn op het ongevallenbeeld.

Overzichtskaarten met alle geregistreerde ongevallen tussen 2000 t/m 2009 waarbij een fiets is betrokken op een kruispunt binnen de gemeente Woerden

Op deze kaart zijn de kruispuntlocaties te zien waar de geregistreerde ongevallen met de fiets hebben plaats gevonden.



Op deze kaart zijn de wegvaklocaties te zien waar de geregistreerde ongevallen met de fiets hebben plaats gevonden.



Onderstaand zijn de landelijke doelstellingen verkeersongevallen van het Ministerie van Verkeer Waterstaat aangegeven. Deze doelstelling geldt niet specifiek voor de fietsers maar voor alle weggebruikers.

- het aantal verkeersdoden (640 in 2010) met 22% terugbrengen naar maximaal 500 in 2020
- het aantal ernstig gewonden (17.000 in 2010) met 38% terugbrengen naar maximaal 10.600 in 2020.

Gewenste voorrangssituaties voor fietsers

Een aantal (hoofd-)fietsroutes kruist belangrijke ontsluitingswegen waar autoverkeer voorrang heeft. Vooral in het belang van de verkeersveiligheid zijn tot nu toe voor die kruispunten niet of nauwelijks uitzonderingen gemaakt ten gunste van de fietser en heeft het verkeer op de voorrangswegen / kruisingen ook op deze kruisingen de voorrang behouden.

In het belang van het comfort voor de fietser is onderzocht of er situaties zijn binnen de bebouwde kommen van Woerden waar de voorrang in het voordeel van de fietser gewijzigd kan worden, waarbij uiteraard de verkeersveiligheid voorop blijft staan.

Met het oog op de verkeersveiligheid worden daarbij eisen gesteld aan de zichtbaarheid, het verwachtingspatroon / de begrijpelijkheid en de snelheid.

De inrichting van wegen en kruispunten moet zoveel mogelijk voldoen aan het verwachtingspatroon van de weggebruiker en vraagt daarom om zoveel mogelijk consistentie. Bij het beantwoorden van de vraag waar de fietser voorrang geboden kan worden moet allereerst onderscheid gemaakt worden tussen wegen binnen en buiten de bebouwde kom. De fiets is bij uitstek geschikt voor korte afstanden en op basis daarvan is het gewenst om in het binnenstedelijk gebied, daar waar mogelijk is, de fiets voorrang te geven. Voor fietsroutes in het buitengebied geldt dat in mindere mate. Omdat de rijnsnelheid van het gemotoriseerde verkeer op wegen buiten de bebouwde kom veelal hoger is dan

binnen de bebouwde kom is het met het oog op de verkeersveiligheid minder gewenst de fietser daar op oversteekplaatsen voorrang te verlenen. Om deze reden zijn in deze notitie uitsluitend mogelijkheden voor oversteekplaatsen binnen de bebouwde kom onderzocht.

Voor de onderzochte locaties bestaan in principe de volgende 4 mogelijkheden:

1. Voorrang voor overstekende fietsers is veilig uit te voeren met zeer beperkte aanpassingen binnen de bestaande inrichting.
2. Voorrang voor overstekende fietsers verdraagt zich niet met de bestaande en gewenste voorrangsregeling voor deze locatie.
3. Voorrang voor overstekende fietsers is veilig uit te voeren met grote technische aanpassingen (gelijkvloers / ongelijkvloers)
4. Voorrang voor overstekende fietsers betekent grote technische aanpassingen, is niet realistisch / niet mogelijk / onvoldoende comfortabel voor fietsers (kosten, benodigde ruimte, hellingbanen etc.).

In onderstaande tabel zijn voor alle kernen van de gemeente Woerden de kruispunten / oversteekplaatsen opgenomen van hoofdfietsroutes die geselecteerd en onderzocht zijn voor het wijzigen van de voorrang.

De kruispunten op de Mijzijde in Kamerik zijn in samenhang gezien omdat consistentie in de voorrangssituatie voor alle onderzochte de kruispunten op deze route van belang geacht wordt.

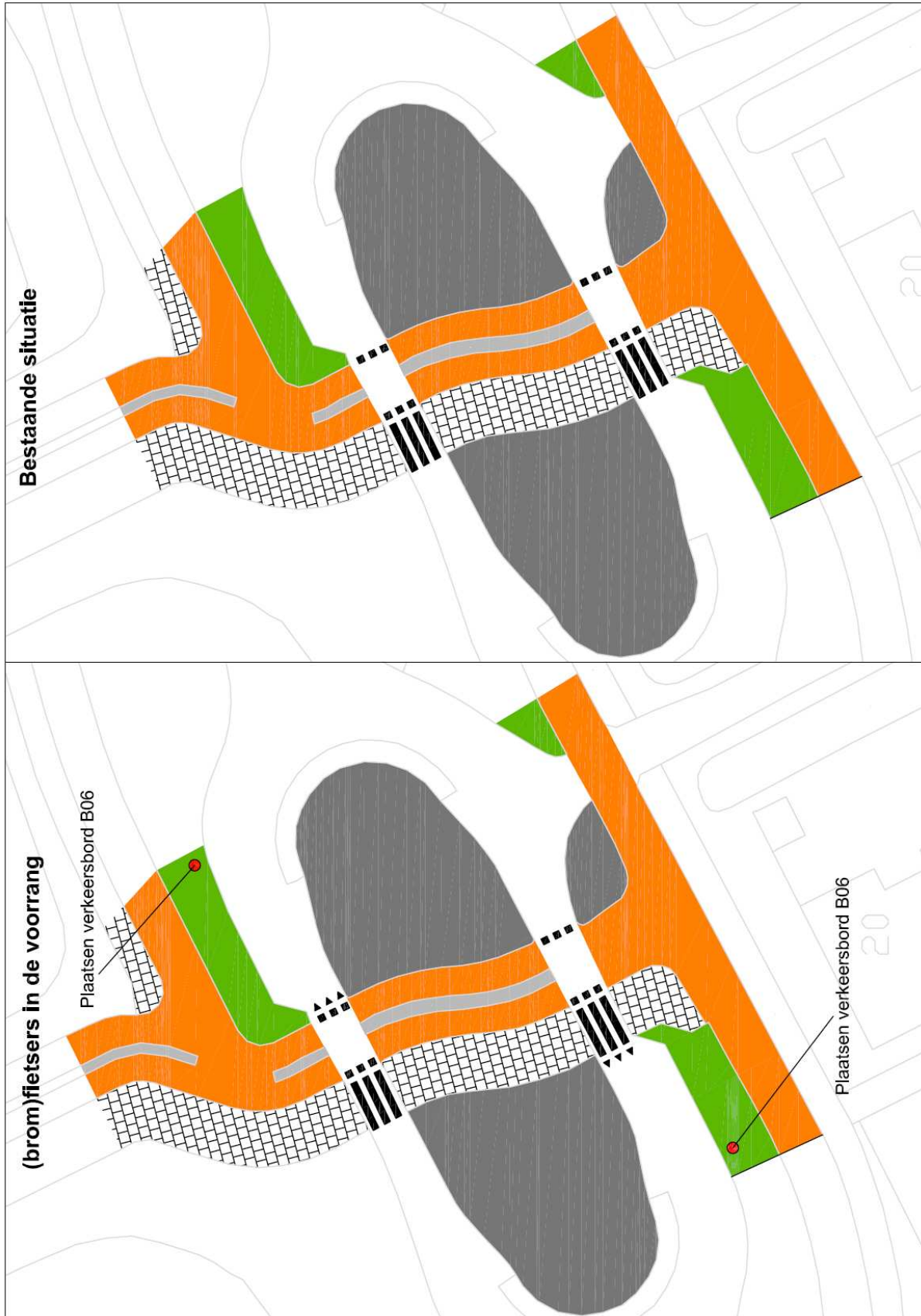
Nr.	Locatie (allen binnen de bebouwde kom)	Wel / niet mogelijk, wel / niet gewenst en eventuele toelichting	Aan te bevelen
1	Kern Woerden Fietspad Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg	Mogelijk. Vorrang voor overstekende fietsers is veilig uit te voeren met zeer beperkte aanpassingen binnen de bestaande inrichting.	Ja
2	Kern Woerden Fietspad Bergstraat t.p.v. kruising Alpenstraat	Niet mogelijk. Om voorrang voor overstekende fietsers uit te voeren moet het gehele kruispunt een voorrangskruising worden. Dat betekent ook voorrang voor motorvoertuigen op de Bergstraat. Dat verdraagt zich niet met de regels voor een 30 km/u-zone waarbinnen dit kruispunt ligt.	Nee
3	Kern Woerden Fietspad Stationsplein t.p.v. bocht Stationsweg / Spoorlaan.	Niet gewenst Vorrang voor overstekende fietsers verdraagt zich niet met de bestaande en gewenste voorrangsregeling voor deze locatie. Bij wijziging moet ook de auto bus vanaf plein voorrang verleend worden, en dat is onlogisch	Nee
4	Kern Woerden Fietspad Meanderbrug t.p.v. Oudelandseweg	Wel mogelijk, niet gewenst/haalbaar. Vorrang voor overstekende fietsers betekent grote technische aanpassingen aan de weg, is niet realistisch / onvoldoende comfortabel voor fietsers op basis van kosten, benodigde ruimte, hellingbanen etc.	Nee
5	Kern Woerden Fietsroute Oostdam (richting centrum) t.p.v. kruising centrumring.	Niet gewenst Op dit kruispunt moet het verkeer dat de centrumring oprijdt voorrang verlenen aan het verkeer op de centrumring. Deze principiële keuze is voor alle toegangen op de centrumring gemaakt om te benadrukken dat de automobilist in het	Nee

		<p>centrum te gast is en de toegangswegen niet bedoeld zijn als routes voor doorgaand verkeer. Deze kruising is in de beleving van de weggebruikers ingewikkeld. Rechtafslaande automobilisten moeten de rechtdoor overstekende fietsers voorrang verlenen, en verkeer op de centrumring heeft wel weer voorrang op deze overstekende fietsers.</p> <p>De oversteekplaats voor fietsers kan niet in de voorrang worden gezet omdat maar 1 van de kruisende wegen (centrumring of Oostdam) in de voorrang gezet kan worden. De oversteekplaat tot een zodanige afstand verplaatsen (richting Achterstraat) zodat deze niet meer tot de kruising hoort en wel in de voorrang gezet kan worden biedt theoretisch wel een oplossing voor dit probleem, maar is in de praktijk voor de fietser onacceptabel.</p>	
6	<p>Kern Woerden</p> <p>Fietsroute Westdam (richting centrum) t.p.v. kruising centrumring.</p>	<p>Niet mogelijk/gewenst</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers(in twee richtingen) verdraagt zich niet met de voorrangsregeling op dit kruispunt met de centrumring.</p>	Nee
7	<p>Kern Woerden</p> <p>Fietsroute Oranjestraat (richting centrum) t.p.v. kruising centrumring.</p>	<p>Niet mogelijk/gewenst</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers(in twee richtingen) verdraagt zich niet met de voorrangsregeling op dit kruispunt met de centrumring.</p>	Nee
8	<p>Kern Woerden</p> <p>Fietsroute Defensie-eiland (toekomst) t.p.v. kruising centrumring.</p>	<p>Niet mogelijk/gewenst</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers verdraagt zich niet met de voorrangsregeling op dit kruispunt met de centrumring.</p>	Nee
9	<p>Kern Woerden</p> <p>Fietspad/route Waardsedijk dat de Voltaweg kruist.</p>	<p>Niet mogelijk/gewenst</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers verdraagt zich niet met de bestaande en gewenste voorrangsregeling voor deze locatie.</p>	Nee
10	<p>Kern Woerden</p> <p>Fietsroute Molenvliet/NS-station t.p.v. Waardsebaan.</p>	<p>Wel mogelijk, niet gewenst/haalbaar.</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers betekent grote technische aanpassingen, is niet realistisch / niet mogelijk / onvoldoende comfortabel voor fietsers (kosten, benodigde ruimte, hellingbanen etc.).</p>	Nee
11	<p>Kern Woerden</p> <p>Noordelijk fietspad Leidsestraatweg / Rietveld t.p.v. kruispunt Zegveldse Uitweg.</p>	<p>Wel mogelijk</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers is veilig uit te voeren met zeer beperkte aanpassingen binnen de bestaande inrichting.</p> <p>Wel moet de fietsoversteekplaats tot minder dan 10 meter richting kruispunt worden verplaatst.</p>	Ja
12	<p>Kern Kamerik fietsroute Mijzijde</p> <p>kruispunten Molentocht, Hallehuis, Spijkerlaan en Overstek.</p>	<p>Wel mogelijk, niet gewenst omdat het route voor fietsers te ondergeschikt is.</p> <p>De kruispunten op de Mijzijde in Kamerik zijn in samenhang gezien omdat consistentie in de voorrangssituatie voor alle onderzochte kruispunten op deze route van belang geacht wordt.</p>	Nee

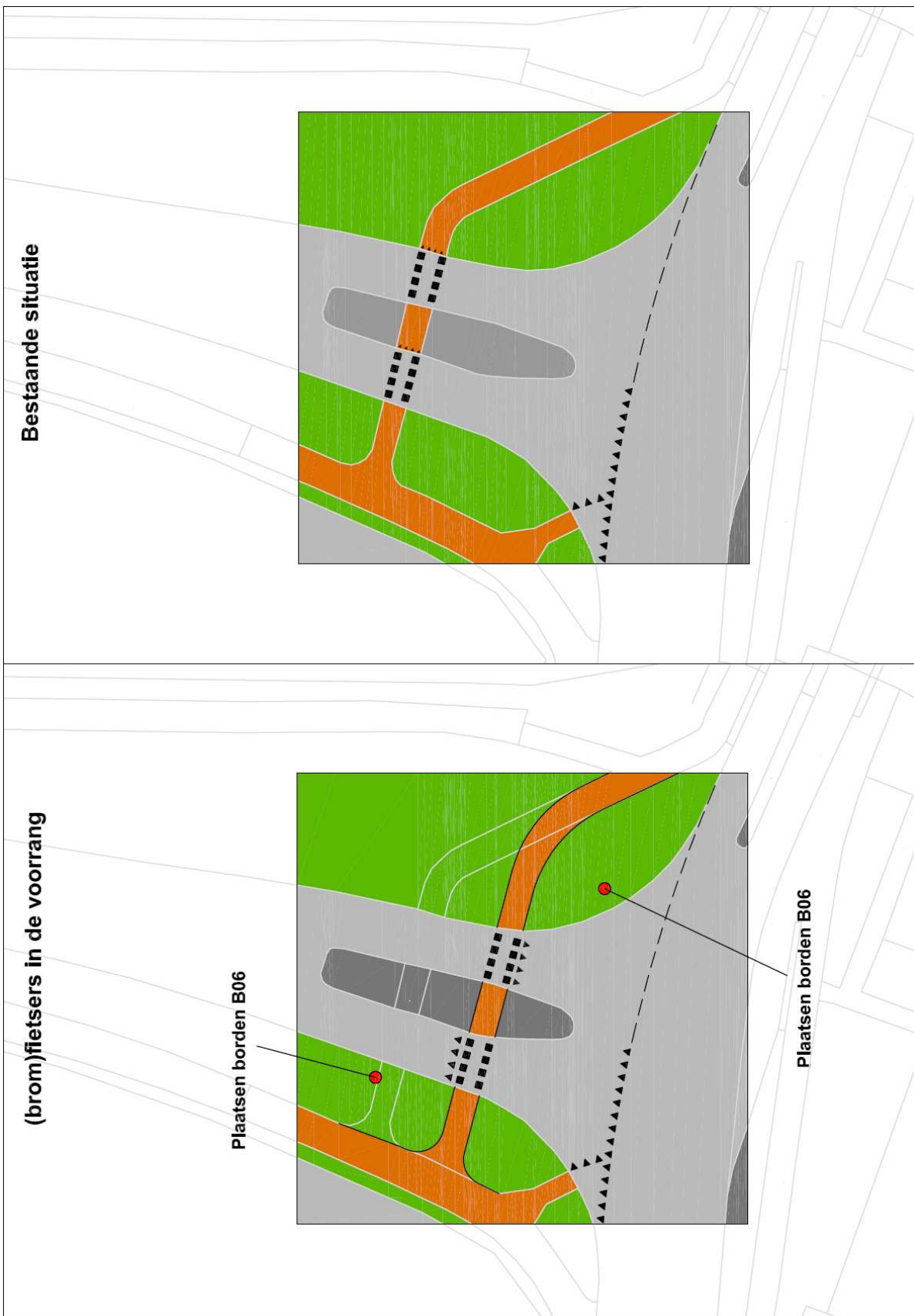
		<p>Vanaf Woerden ligt aan de kant van de Mijzijde een in twee richtingen bereden fietspad dat voor Kamerik overgaat in een landbouwontsluitingsweg. Het 1^e kruispunt is het kruispunt met de Nijverheidsweg. Dit is een voorrangskruising ten gunste van het fietsverkeer. Op dit kruispunt (dat ook een verzamelpunt is voor schoolgaande fietsers) verdeelt het fietsverkeer zich naar het westelijk, noordelijk en oostelijk woongebied.</p> <p>Op dit kruispunt hebben een aantal ernstige ongevallen plaatsgevonden waarbij (brom-)fietsers betrokken zijn geweest.</p> <p>De hoeveelheid fietsverkeer op de Mijzijde ten noorden van dit kruispunt is niet voldoende groot om deze route in te richten als voorrangsroute. In de periode 2005-2009 hebben zich op deze kruispunten m.u.v. het kruispunt met Overstek geen ongevallen voorgedaan. Bij in voering van een voorrangssituatie voor de fietser in de kern Kamerik is het nog maar de vraag of de veiligheid daarmee gediend zou zijn.</p>	
16	Kern Harmelen Fietsroute Haanwijk t.p.v. de Westelijke Randweg.	<p>Wel mogelijk, niet gewenst/haalbaar.</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers betekent grote technische aanpassingen, is niet realistisch / niet mogelijk / onvoldoende comfortabel voor fietsers (kosten, benodigde ruimte, hellingbanen etc.).</p>	Nee
17	Kern Harmelen Fietsroute Harmelerwaard – Dorpsstraat / Acasialaan t.p.v. kruising Dorpsstraat	<p>Wel mogelijk, niet gewenst/haalbaar.</p> <p>Voorrang voor overstekende fietsers betekent grote technische aanpassingen, is niet realistisch / niet mogelijk / onvoldoende comfortabel voor fietsers (kosten, benodigde ruimte, hellingbanen etc.).</p>	Nee

Onderstaand zijn schetsen opgenomen voor de 2 kruispunten waar de voorrang ten gunste van de fietser kan worden aangepast.

Vorrangwijziging: Cattebroekerdijk-Steinhagenseweg



Voorrangswijziging: Leidsestraatweg – Rietveld – Zegveldse Uitweg



Bewegwijzering

Op 18 december 2007 heeft het college van b&w het beleid objectenverwijzing vastgesteld.

De belangrijkste functie van de fietsbewegwijzering is het geleiden van de fietser via de voor hem kortste of meest geëigende route naar zijn doel. Dit geldt met name voor de ter plaatse onbekende fietser.

De belangrijke fietsroutes zijn ANWB-bewegwijzerd. Het betreft de doorgaande fietsroutes naar andere dorpen en steden en een aantal eigen doelen zoals het centrum, het NS-station en het ziekenhuis.

Voor de recreatieve fietsers is een netwerk met knooppuntbewegwijzering beschikbaar. De zeskantige bebording voor de recreatieve routes worden vervangen door de knooppuntroutes.

(zie verder: beleidsnota recreatieve fietser).

Recreatief fietsverkeer

Recreatief fietsen betreft het beter benutten van de aanwezige toeristisch-recreatieve structuur voor fietsen. Het doel hierbij is het verbeteren van de toegankelijkheid van het landelijk gebied en de relatie tussen stad en land, met het oog op het genereren van economische effecten.

Huidige situatie in Woerden:

In de provincie Utrecht vormt voor fietsen het 'fietsknooppuntennetwerk' de basis voor en fietstocht door het gebied. Dit netwerk loopt ook door Woerden. Bij dit systeem wordt ingezet op het realiseren van ontbrekende schakels in dit netwerk. Voor Woerden geldt vooral dat een aanvulling op de fietsstructuur gewenst is nabij Zegveld. Kansen die zich voordoen om het fietsnetwerk fijnmaziger te maken moeten waar mogelijk worden benut.

De recreatiebehoefte aan de westzijde van Utrecht breidt zich uit. Het huidige recreatieve aanbod aan deze kant van Utrecht is kwalitatief en kwantitatief onvoldoende, zo blijkt uit het onderzoeksrapport 'Utrechters er op uit!' over de behoefte van de bewoners van Utrecht aan buitenrecreatie rondom de stad (2011). Dit wordt deels veroorzaakt door een aantal barrières zoals Lage Weide, de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal. De recreatieve voorzieningen zijn voor de recreant uit dit gebied te veel op afstand en hierdoor meer geschikt voor de sportieve fietser of bezitters van een elektrische fiets dan voor de 'gewone' recreatieve fietser. De bereikbaarheid per auto is goed. Het aantrekken van autoverkeer naar hiervoor ingerichte transferia of overstappunten kan de afstand (lees: reistijd) voor de recreant verkleinen.

Gewenst niveau in Woerden:

De gemeente Woerden vervult haar rol als recreatie-uitloopgebied voor inwoners van nabijgelegen stedelijke regio's, met name Leidsche Rijn/Utrecht. Een van de thema's die werden genoemd in de beleidsnota Recreatie (2008-2012) is 'verbinden', waarmee wordt bedoeld op het verbeteren van recreatieve verbindingen binnen de gemeente, en het aantrekkelijker verbinden van Woerden met nabije aantrekkelijke locaties en omliggende stedelijke gebieden.

In het bijzonder wordt gewezen op het verbeteren van de ontsluiting voor recreatief fietsen (langzaam verkeer) van Leidsche Rijn naar Woerden. In de beleidsnota "Recreatie" van de gemeente Woerden is als aanbeveling opgenomen het aantal aantrekkelijke fietsmogelijkheden vanuit Leidsche Rijn en nabijgelegen aantrekkelijke locaties te vergroten door middel van de aanleg van vrijliggende fietspaden. Een voorbeeld is het ontwikkelen van een oversteek over de Grecht ter hoogte van de weg Toegang in Zegveld en de Houtkade in Kamerik.

Hoe te bereiken

Binnen de gemeente Woerden concentreert het recreatief fietsbeleid zich rond een drietal pijlers:

1. Opgaven recreatieve infrastructuur en routes

- Integreren van nieuwe fietsverbindingen in het fietsknooppuntennetwerk.
- Verdichten recreatief fietsroutennetwerk
- Oplossen van knelpunten in fietsverbindingen, bijvoorbeeld:
 - Oversteek langzaamverkeer over Grecht (ter hoogte van Toegang/Zegveld-Houtkade/Kamerik)

- Verbeteren fietspad over Houtkade/Kamerik (Recreatieschap St.Gr.)
 - Fietsverbinding ten zuiden van recreatieplas Cattenbroek
 - Onderzoek naar mogelijkheid voor vrijliggende fietspaden t.b.v. recreatief fietsen tussen Leidsche Rijn en Woerden
 - Versterken stad-landrelatie door middel van fietsverbindingen
 - Aansluiting zoeken op recreatieve fietsmogelijkheden Woerden - Groene Hart - omliggend stedelijk netwerk
 - Waar mogelijk medewerking verlenen aan de realisatie van recreatieve voorzieningen om zo tegemoet te komen aan het huidige tekort aan recreatief aanbod
2. Opgaven recreatieve knooppunten
- Verbeteren van recreatieve knooppunten
 - Mogelijke TOP (Toeristische Overstap Plaats) bij Recreatieplas
 - Mogelijke TOP bij Station Woerden
 - Mogelijke TOP bij Oortjespad (nu 'bezoekerscentrum')
 - Carpoolplaats bij project 8 in Bravo-project, bedoeld als transferium voor recreatief fietsverkeer naar Groene Hart
3. Opgaven communicatie, bekendheid en promotie
- Verhogen van de kennis van beschikbare fietsmogelijkheden
 - Meer bekendheid geven aan en promotie van recreatieve voorzieningen binnen gemeente Woerden bij omliggend stedelijk gebied, in het bijzonder Utrecht/Leidsche Rijn via verschillende communicatiemiddelen
 - Goede adequate bewegwijzering fietsroutes

Fietspromotie

Er zijn verschillende partijen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie, die apart van elkaar communiceren over het fietsgebruik. In werkgroepen trekken deze partijen al of niet gezamenlijk op in het promoten van de fiets en wordt een eenduidiger en krachtiger signaal naar de (potentiële) fietser afgegeven. Samenwerken ligt voor de hand. De verschillende partijen hebben dan wel verschillende beweegredenen, zoals gezondheid, luchtkwaliteit of bereikbaarheid. Maar zij hebben allen hetzelfde belang; meer Woerdenaren op de fiets!

Belangrijke aspecten bij het vormgeven van een campagne zijn doelgroepen en motieven en gedragsbeïnvloeding. Afhankelijk hiervan kan een promotieactie gekoppeld worden aan bijvoorbeeld een evenement, financiële prikkels of communicatie.

De gemeente Woerden stimuleert deze activiteiten en neemt direct of indirect aan deze campagnes deel.

Mei 2011
Afdeling Ruimte gemeente Woerden
Vakgroep Verkeer

RAADSINFORMATIEBRIEF

12R.00087



Van : college van burgemeester en wethouders

Datum : 24 april 2012

Portefeuillehouder(s) : C.J. van Tuijl

Portefeuille(s) : Verkeer en Vervoer

Contactpersoon : B. Beving

Tel.nr. : 8362

E-mailadres : beving.b@woerden.nl

Gemeente Woerden



12R.00087

Onderwerp:

Programma uitvoering maatregelen fiets 2012

Kennisnemen van:

Het programma uitvoering maatregelen fiets 2012

Inleiding:

In de raadsvergadering van 3 november 2011 heeft het college toegezegd de Raad in het voorjaar van 2012 te informeren over de wijze waarop het college invulling geeft aan de fietsnota.

In deze raadsinformatiebrief is het uitvoeringsprogramma voor 2012 opgenomen met de fietsmaatregelen waarvoor uit het IBOR ca. € 100.000 beschikbaar gesteld. Dit budget maakt het mogelijk om in 2012 de maatregelen die in de fietsstructuurkaart zijn opgenomen voor de gehele periode 2011 – 2014 uit te voeren. Daarnaast zijn er maatregelen opgenomen die in samenhang met al in uitvoering zijnde projecten worden uitgevoerd. Ook zijn er maatregelen opgenomen die op basis van de ontvangen fietspunten – Top 12 uit het rapport “Fietsen in Woerden” van D66 worden uitgevoerd.

Kernboodschap:

Programma uitvoering maatregelen fiets in 2012

- Fietsoversteekplaats Steinhagenseweg:

Wijzigingen voorrang voor overstekende fietsers op de fietsoversteekplaats Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg (is eind maart 2012 uitgevoerd).

- Fietsoversteekplaats kruispunt Rietveld – Zegveldse Uitweg:

Wijziging voorrang voor overstekende fietsers op de noordelijke fietsoversteekplaats. Hiervoor moet de oversteekplaats dicht bij de voorrangsweg Rietveld worden aangelegd. (zie bijlage 1: Wijziging voorrangssituatie fietsoversteekplaats Zegveldse Uitweg)

- Noordelijk fietspad Middellandbaan:

Aanpassingen fietspad noordzijde voor fietsers in beide richtingen. Hiervoor wordt bij de kruispunten de bochten aangepast, bebording bijgeplaatst voor het autoverkeer en wordt een asmarkering op het fietspad aangebracht. (zie bijlage 2: aanpassingen aan het in twee richtingen bereden fietspad noordzijde Middellandbaan)

– Fietsoversteekplaats Meanderbrug:

Aanleg nieuwe oversteekplaats Oudelandseweg op bebouwdekomgrens in kader vervanging brug. Er komt 1 gezamenlijk punt waar fietsers en voetgangers oversteken in combinatie met de uitrit van het parallelweggetje langs de Oude Rijn. Op de Oudelandseweg en het naastliggend fietspad wordt ter plaatse van de oversteekplaats een snelheidsremmend plateau aangebracht. De oude verkeerslichtenregelininstallatie wordt verwijderd. (zie bijlage 3: Herinrichting fietsoversteekplaats Oudelandseweg bij Meanderbrug)

– Fietsbewegwijzering centrum:

De fietsbewegwijzering in het centrum wordt aangepast en aangevuld.

– Fietspaaltjes:

Overbodige paaltjes in fietspaden worden geïnventariseerd en verwijderd.

– Fietsenstalling winkelcentrum S&P:

Op de plaats waar de grootste stallingsbehoefte is (omgeving supermarkt) worden extra fietsklemmen (3 x 2 nietjes) geplaatst.

– Fietspad Stationsplein-Noord:

Op het fietspad vanuit de fietstunnel wordt gedeeltelijk (tot aan de lus voor het autoverkeer) een asmarkering aangebracht ter verduidelijking van de fietsvoorzieningen.

– Fietspad kruispunt Middenweg – Hoofdweg Zegveld:

Op het kruispunt Middenweg – Hoofdweg (Zegveld) wordt nieuwe belijning/markering aangebracht op het doorgaand fietspad om de overzichtelijkheid van het kruispunt te verbeteren.

– Van Helvoortlaan - Kievitstraat

Op de kruising Kievitstraat – Van Helvoortlaan wordt een doorsteek gemaakt in de bocht voor fietsers die vanaf de Van Helvoortlaan richting zwembad rijden.

– Fietsenstallingen bij de OV-haltes:

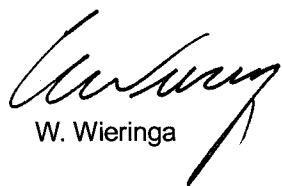
Bij de OV-haltes Noordergaard en kastanjelaan in Harmelen en de OV-halte Oudelandseweg in Woerden worden fietsenstallingen aangebracht.

Vervolg:

In 2012 worden deze werkzaamheden uitgevoerd.

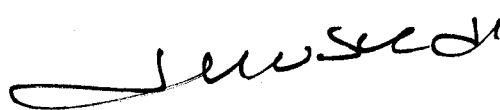
Bijlagen:

De secretaris



W. Wieringa

De burgemeester



mr. H.W. Schmidt