

Fietsparkeerplan Woerden

Fietsparkeerplan binnenstad
gemeente Woerden
04-04-2025
Versie 1.0



Inhoud

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
2.1	Aanleiding	6
2.2	Scope	7
2.3	Leeswijzer	7
3	Huidige situatie	9
3.1	Algemeen	9
3.2	Huidige indeling functies Woerden	9
3.3	Bezoekers en Fietsgebruik	10
3.4	Belangrijke fietsstromen	11
3.5	Type en capaciteit parkeervoorzieningen	13
3.6	Bezetting en gebruik	14
3.7	Verdeling type straten binnenstad	17
3.8	Knelpunten en kansen	18
4	Doorkijk naar 2040	20
4.1	Nationale doelstellingen	20
4.2	Regionale doelstellingen	20
4.3	Lokale doelstellingen	20

4.4	Ontwikkelingsplannen Woerden	21
4.5	Bewaakte stalling	21
4.6	Toekomstige behoefte fietsparkeren	22
5	Uitgangspunten voor fietsparkeren	24
5.1	Algemene uitgangspunten voor fietsparkeren in Woerden	24
5.2	Uitgangspunten Beleidsregel fietsparkeernorm	27
6	Fietsparkeerstrategie korte termijn	29
6.1	Algemene maatregelen	29
6.2	Locatie specifieke maatregelen	31
6.3	Samenvattend	36
7	Fietsparkeerstrategie lange termijn	38
7.1	Inspelen op trends	38
7.2	Uitwerking scenario's	39
7.3	Scenario – Voetganger en fietser wordt gefaciliteerd	40
7.4	Scenario – voetganger prioriteit en binnenstad fietsvrij	41
8	Conclusie	43
Bijlage		44
B1-Vijf straattypen		45
Colofon		47

Samenvatting



Fietsparkeerplan samengevat

1 Samenvatting

De gemeente Woerden streeft naar een duurzame en leefbare omgeving waarin fietsen een belangrijke rol speelt. Met de ambitie om in 2026 fietsstad te worden, richt het beleid zich op het stimuleren van fietsgebruik. Niet alleen het aanleggen van aantrekkelijke en veilige fietsroutes is daarbij belangrijk, maar ook goede fietsparkeerplekken zijn essentieel. Door voldoende, veilige, bereikbare en comfortabele fietsparkeerlocaties aan te bieden, worden inwoners gestimuleerd om vaker de fiets te pakken. Goede voorzieningen dragen bovendien bij aan het voorkomen van fietsdiefstal. Daarnaast helpt het plan verrommeling van het straatbeeld tegen te gaan, waardoor de kwaliteit van de buitenruimte behouden blijft.

Het fietsparkeerplan richt zich met name op het centrumgebied van Woerden. Ook omvat het plan uitgangspunten voor de beleidsregel van de fietsparkeernormenhandvatenvoorbezoekersparkeren bij woningbouw en andere belangrijke voorzieningen.

Om inzicht te krijgen in de huidige situatie en uitdagingen, is onderzocht hoe de belangrijkste fietsstromen verlopen, wat de capaciteit en het gebruik van de bestaande fietsparkeervoorzieningen is, en waar knelpunten en kansen liggen. Daarnaast zijn de ontwikkelingsplannen in kaart gebracht en vertaald naar de verwachte toekomstige behoefte aan fietsparkeerplekken. Ook is het bovenliggende beleid geanalyseerd en zijn interviews gehouden met relevante belanghebbenden om een volledig beeld van de opgave te krijgen. Op basis van deze inzichten zijn scenario's en maatregelen uitgewerkt voor zowel de korte als de lange termijn.

De korte termijn maatregelen richten zich op het beter ordenen van het fietsparkeren, het vergroten van de capaciteit en het bevorderen van spreiding van fietsen over verschillende locaties. Gerichte ingrepen, zoals het optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen en het clusteren van fietsparkeerplekken aan de randen van het centrum, kunnen op korte termijn bijdragen aan een efficiëntere inrichting van de openbare ruimte. Deze maatregelen zijn relatief eenvoudig en kosteneffectief uit te voeren, en bieden bovendien de flexibiliteit om snel in te spelen op veranderende behoeften.

Voor de lange termijn bevat het fietsparkeerplan een strategie die inspeelt op belangrijke landelijke ontwikkelingen, zoals de verplaatsing van voertuigen naar de randen van het centrum, de toenemende diversiteit in fietstypen en de groei van het aantal fietsen. Het plan werkt met twee mogelijke toekomstscenario's. In het eerste scenario staat het faciliteren van voetgangers en fietsers centraal: de Rijnstraat wordt autovrij en er ontstaat ruimte voor comfortabele fietsverbindingen, voetgangers en vergroening. In het tweede scenario krijgt de voetganger de hoogste prioriteit en wordt de binnenstad zowel auto- als fietsvrij. Fietsers parkeren aan de randen van het voetgangersgebied, onder andere in inpandige stallingen. Om de strategie effectief te kunnen uitvoeren, is het van belang om tussentijds tellingen en evaluaties uit te voeren en eventueel bij te sturen op basis van actuele ontwikkelingen.

Het fietsparkeerplan biedt daarmee een doordachte aanpak voor zowel de korte als de lange termijn. Door in te zetten op een efficiënte verdeling en strategische plaatsing van fietsparkeerlocaties, draagt het plan bij aan een leefbare, toegankelijke en toekomstbestendige binnenstad van Woerden.

Maatregelen en Scenario's

Algemene maatregelen korte termijn

- Bepalen basis uitvoering voor de fietsparkeervoorzieningen
- Regelmatige handhaving op weesfietsen
- Verwijderen van (wees)fietsen die overlast veroorzaken
- Fietsvlonders
- Deelfietsen faciliteren

Locatie-specifieke maatregelen korte termijn

- Verhogen capaciteit Franse Steeg-Achterstraat
- Verhogen capaciteit Havenstraat-Romeinsteeg
- Verhogen capaciteit Havenstraat Zuid
- Verhogen capaciteit en vergroenen Meulmansweg-bibliotheek
- Fietsparkeervak op de Rijnstraat-Kruisstraat
- Verplaatsing en verduidelijking voorzieningen Rijnstraat Zuid
- Geveltuintjes in smalle stegen i.s.m. een verbodsbord bij de Gemene Buursteeg
- Vergroening van de Westdam om verrommeling tegen te gaan
- Verduidelijken en vervangen voorzieningen Kruittorenweg
- Routing verduidelijken voorzieningen bij Petruskerk
- Pop-up fietsparkeervoorzieningen tijdens marktdagen op Marktplein en/of Meulmansweg

Scenario's lange termijn

- Voetganger en fietser wordt gefaciliteerd
- Voetganger prioriteit en binnenstad fietsvrij

Inleiding



Aanleiding, stappen, scope en leeswijzer

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

De gemeente Woerden streeft naar een duurzame en leefbare omgeving waarin fietsen een belangrijke rol speelt. Tevens heeft Woerden de ambitie om fietsstad 2026 te worden. Geen gekke ambitie gezien het compacte beeld van de stad met de centrale ligging en goede aansluiting op regionale fietspaden. De fiets wordt in Woerden al relatief veel gebruikt de gemeente wil bezoekers nog verder stimuleren om de fiets te gebruiken. Echter ervaren de bezoekers van de binnenstad momenteel hinder bij het parkeren van hun fiets doordat er te weinig fietsparkeerplaatsen zijn. Ook verrommeling van het straatbeeld door fietsen is een bekend probleem in de binnenstad. Tevens neemt de vraag naar veilige stallingen toe, onder andere door de toename aan (duurdere) elektrische fietsen en de angst voor diefstal en vandalisme. Hierdoor is er vraag naar voldoende maar met name ook veilige fietsparkeerfaciliteiten in en rond de binnenstad van Woerden.

Dit fietsparkeerplan moet helpen om deze problemen aan te pakken. Het fietsparkeerplan is tweedelig. Ten eerste biedt het plan richtlijnen en maatregelen voor het parkeren van de fiets in de binnenstad van Woerden. Ten tweede biedt het plan richtlijnen voor bezoekersparkeren bij woningbouw en bij voorzieningen buiten het centrum, zoals scholen en wijkcentra. Er wordt specifiek ingegaan op de volgende aspecten:

- **Capaciteit en type fiets:** Wat is de huidige en toekomstige vraag naar fietsparkeerplaatsen?
- **Locaties:** Waar kan fietsparkeren gefaciliteerd worden?
- **Maatregelen:** Hoe kan fietsparkeren in de binnenstad gefaciliteerd worden?
- **Uitvoering:** Wat heeft prioriteit (korte termijn) en welke maatregelen zijn kansrijk?

Voor het opstellen van dit fietsparkeerplan zijn de volgende stappen doorlopen

Stap 1 - Projectstart

- Startgesprek
- Locatiebezoek

Stap 2 - Analyse huidige situatie

- Dossieronderzoek
- Huidige fietsstromen
- Locaties fietsparkeervoorzieningen
- Bezettingsgraden
- Belangrijke/opvallende locaties
- Fietsparkeertelling
- Interviews met belanghebbende
 - Fietsersbond
 - Ondernemersvereniging Stadshart
 - Bewonersplatform Binnenstad
- Knelpunten en kansen

Stap 3 - Kijken naar de toekomst

- Nationale, regionale en lokale doelstellingen
- Ontwikkelingsplannen, doelstellingen en ambities Woerden
- Samenbrengen huidige situatie en toekomstbeeld
- Toekomstige knelpunten en kansen in beeld brengen
- Uitgangspunten voor fietsparkeren

Stap 4 - Uitwerking fietsparkeerplan

- Korte termijn
- Lange termijn
- Onderscheid fietsparkeerplan centrum en bezoekersparkeren bij voorzieningen

Stap 5 - Afronding fietsparkeerplan

- Concrete maatregelen voor optimalisatie fietsparkeren

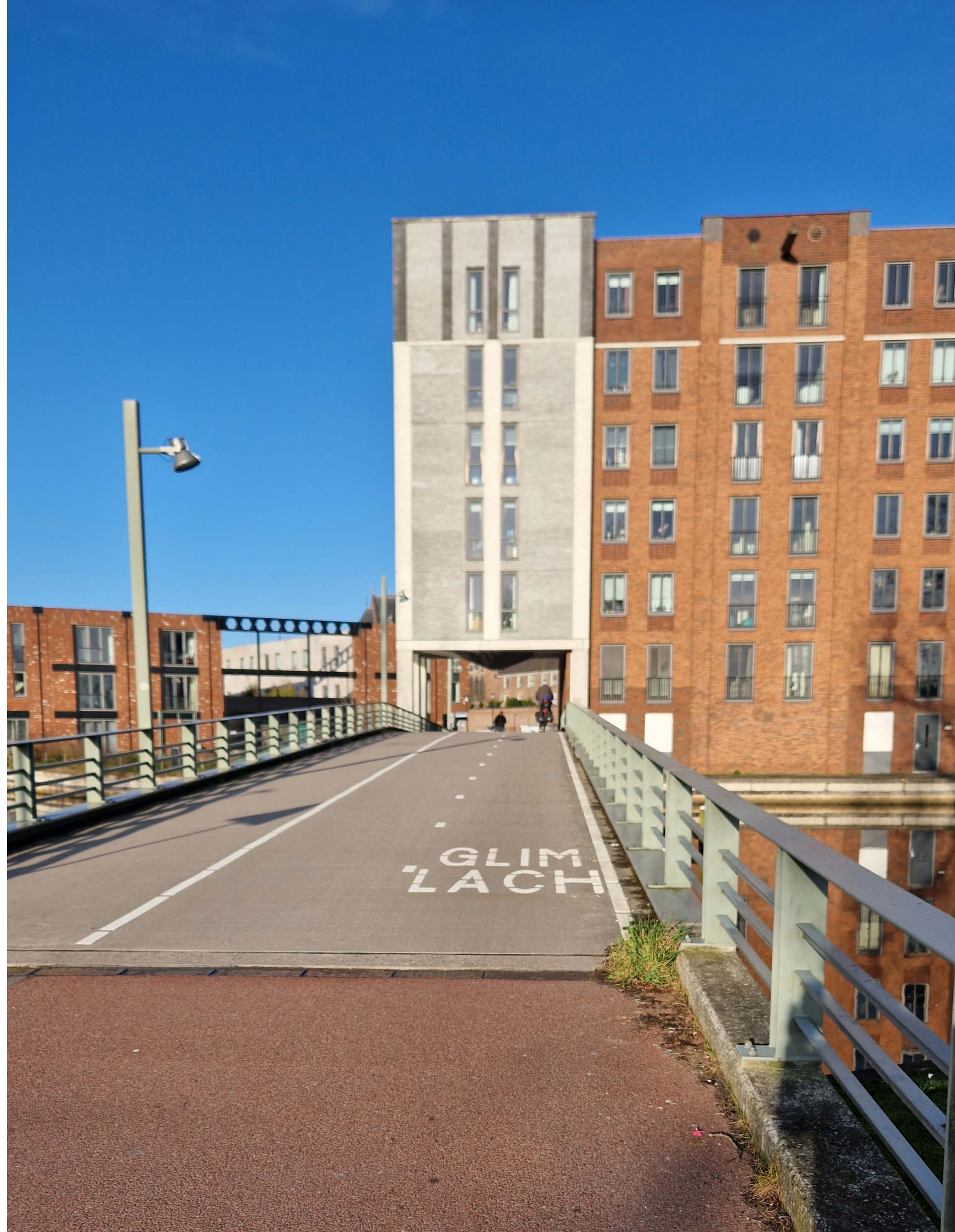
2.2 Scope

Het projectgebied richt zich met name op het centrumgebied (winkelgebied) van Woerden. Voor dit gebied worden concrete maatregelen aangedragen voor het fietsparkeerplan. Het fietsparkeerplan omvat ook handvaten voor bezoekersparkeren bij woningbouw en andere belangrijke voorzieningen. Deze handvaten beperken zich niet tot de binnenstad van Woerden maar moeten een algemene richtlijn vormen voor de gehele gemeente.

Dit onderzoek is gebaseerd op eigen bevindingen en inzichten uit eerdere studies, waaronder de onderzoeken van Trajan, het verkeersonderzoek uit 2023 en het haalbaarheidsonderzoek naar een bewaakte fietsenstalling uit 2022.

2.3 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt doorgekeken naar 2040; wat zijn de ambities en doelstellingen op het gebied van fietsparkeren? In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten voor fietsparkeren beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de maatregelen voor de korte termijn gepresenteerd. In hoofdstuk 6 worden de lange termijn maatregelen voor het fietsparkeerplan beschreven en onderbouwd. In hoofdstuk 7.



Huidige Situatie



3

Analyse huidige situatie fietsparkeren

3 Huidige situatie

De gemeente heeft het doel om fietsgebruik te stimuleren door middel van voldoende, veilige, bereikbare en comfortabele fietsparkeerlocaties. Dit zou onder andere verrommeling van het straatbeeld en diefstal tegen moeten gaan. Voordat er concreet wordt gekeken naar uitvoeringsmaatregelen wordt eerst de huidige situatie in beeld gebracht. Wat speelt er nu in de gemeente Woerden? Wat is het huidige aanbod en wat is de vraag? Welke doelgroepen komen voornamelijk op de fiets naar Woerden en zijn er ook groepen mensen die door gebrek aan fietsparkeervoorzieningen besluiten niet (op de fiets) te komen?

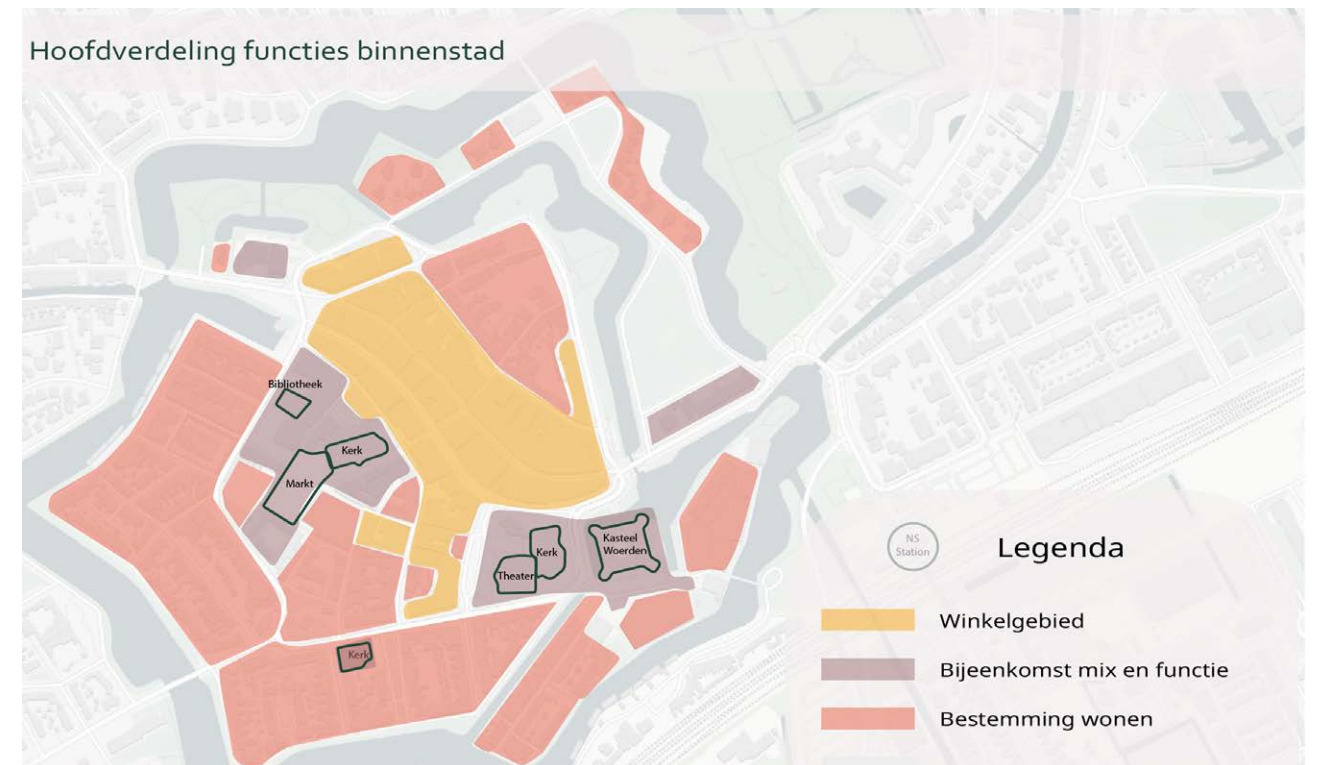
3.1 Algemeen

De gemeente Woerden ligt in de provincie Utrecht, in het oosten van het Groene Hart en bestaat uit vier kernen, namelijk Woerden, Harmelen, Kamerik en Zegveld. Wanneer er in het rapport naar 'Woerden' wordt verwezen, wordt hiermee de gehele stad bedoeld.

In 2024 telt Woerden bijna 40.000 inwoners en blijft de stad groeien. De onderstaande afbeelding toont de binnenstad van Woerden, een historisch stadshart binnen de oude vestingwerken en de Singel. In dit gebied wonen ongeveer 2.500 mensen. De binnenstad



Figuur 1. Binnenstad Woerden met deelgebieden



Figuur 2. Functiekaart Woerden

bestaat uit verschillende deelgebieden. Langs de randen van de Singel bevinden zich voornamelijk woongebieden waaronder het herontwikkelde Defensie-eiland. In de kern van de binnenstad ligt het winkelgebied, dat in de rest van dit rapport wordt aangeduid als het centrum (zie Figuur 1). Dit fietsparkeerplan richt zich met name op het centrum.

De Woerdense binnenstad kent relatief veel laagbouw en bewoners hebben vaak een eigen tuin. Hierdoor zijn de fietsparkeerdrukijfers gemiddeld lager dan in andere binnensteden: fietsen worden door bewoners hier namelijk regelmatig in de eigen tuin gezet. Door de afwezigheid van een grote hogeschool of universiteit ontbreekt er ook een significante studentenpopulatie die de parkeerdruk opvoert.

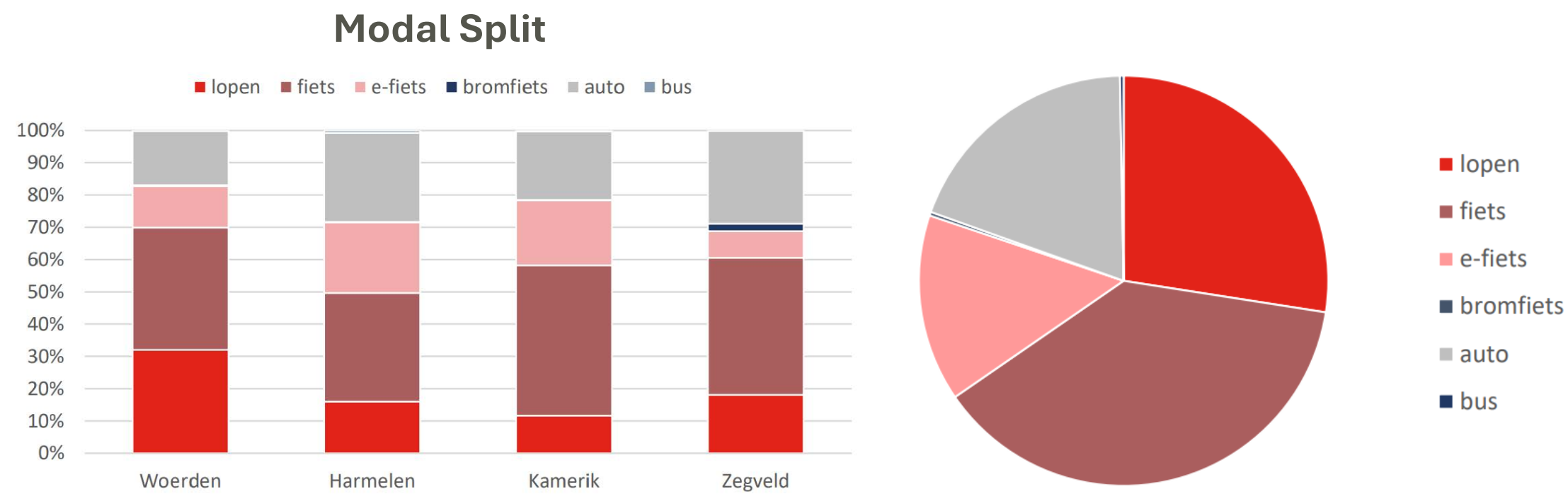
3.2 Huidige indeling functies Woerden

In het centrum, de woonstraten en Defensie-eiland zijn er verschillende functies te vinden (zie Figuur 2). Het centrum heeft een gemengde functie met winkelgebied, woongebied en een bijeenkomst mix en functie. De binnenstad is compact en heeft een doorsnede van ongeveer 800 meter. Het winkelgebied is van Westdam naar Oostdam ongeveer 400 meter en daarmee ook relatief klein.

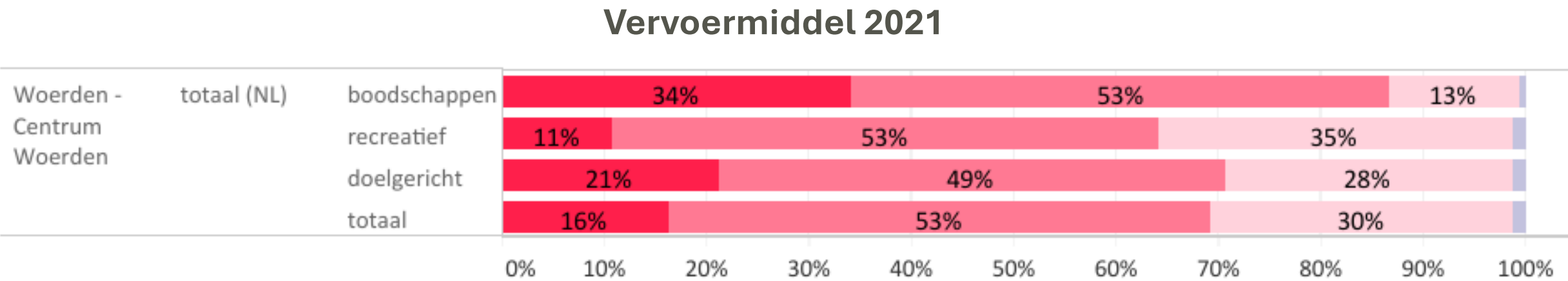
De woonstraten hebben logischerwijs voornamelijk een woonfunctie. Op Defensie-eiland is er een combinatie van woningen en bijeenkomst (horeca) mix en functie. Bijeenkomst mix en functie houden locaties als kantoren, kerken en openbare gebouwen in.

3.3 Bezoekers en Fietsgebruik

Woerden heeft een verzorgende functie voor de dorpen in de buurt. De bezoekers komen met name voor vrijetijdsbesteding, winkelen en boodschappen doen. Uit het Koopstromenonderzoek uit 2021 komt naar voren dat gemiddeld 53% van de bezoekers de fiets gebruikt. Dit betreft een hoog fietsgebruik; benchmarksteden hebben een totaal percentage van 33% fietsgebruik door bezoekers (Figuur 3 en Figuur 4).



Figuur 3. Modal split bezoek aan centrum Woerden vanuit gemeente Woerden, Bron verkeersenquête 2023



Figuur 4. Vervoersmiddelen bezoekers naar het centrum, bron Koopstromenonderzoek 2021

3.4 Belangrijke fietsstromen

De binnenstad van Woerden kan via verschillende wegen bereikt worden. Omdat de binnenstad omgeven is door de Singel is het aantal toegangswegen beperkt. In Figuur 8 zijn deze toegangsroutes met pijlen weergegeven. Dit zijn de Oostsingel, Westdam, Chrysantstraat, Stationsweg en Oostdam.

De binnenstad van Woerden kent een fijnmazig fietsnetwerk. Fietsinfrastructuur is op verschillende manieren vormgegeven. Dit is in kaart gebracht in Figuur 9. Op de meeste locaties waar gefietst mag worden is echter geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig. De fietser fietst hier 'gewoon op straat'. Deze straten betreffen met name woonstraten (waardoor het logisch is dat er geen aparte fietspaden zijn). De Rijnstraat is een aparte straat omdat deze een dubbele functie heeft. Deze straat dient als shared space en winkelzone voor voetgangers en fietsers. Daarnaast is autoverkeer toegestaan in de Rijnstraat voor voertuigen die een ontheffing hebben.

Een deel van het centrum van Woerden is een voetgangerszone (aangegeven met verkeersbord Go7 in verschillende varianten, zie Figuur 5, Figuur 6 en Figuur 7). Rondom het Kerkplein is de aanduiding voorzien van een uitzondering voor fietsers (ma/zat 18.00-8.00h, vrij 21.00-08.00h), dit is niet het geval rond de voetgangerszones bij de Rijnstraat en de Voorstraat.



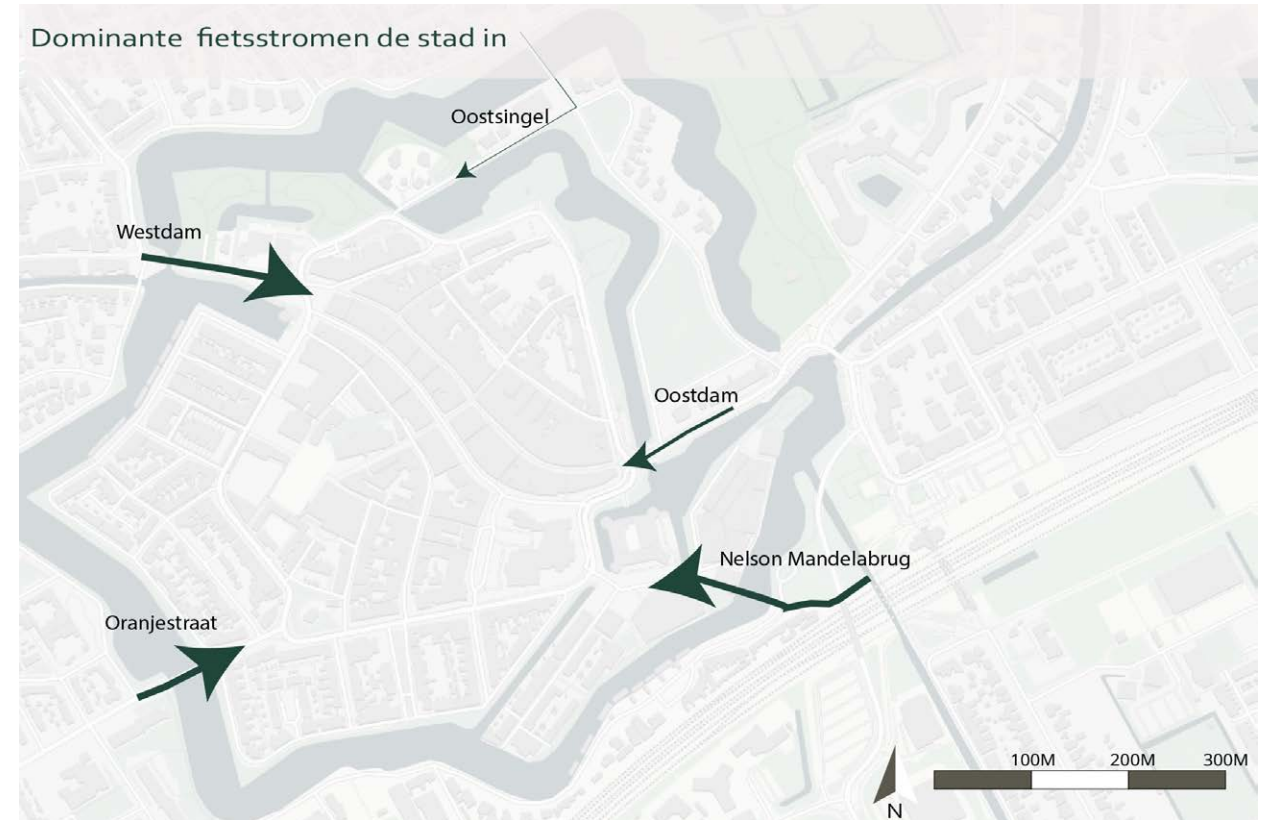
Figuur 5. Aanduiding voetgangerszone Kruisstraat



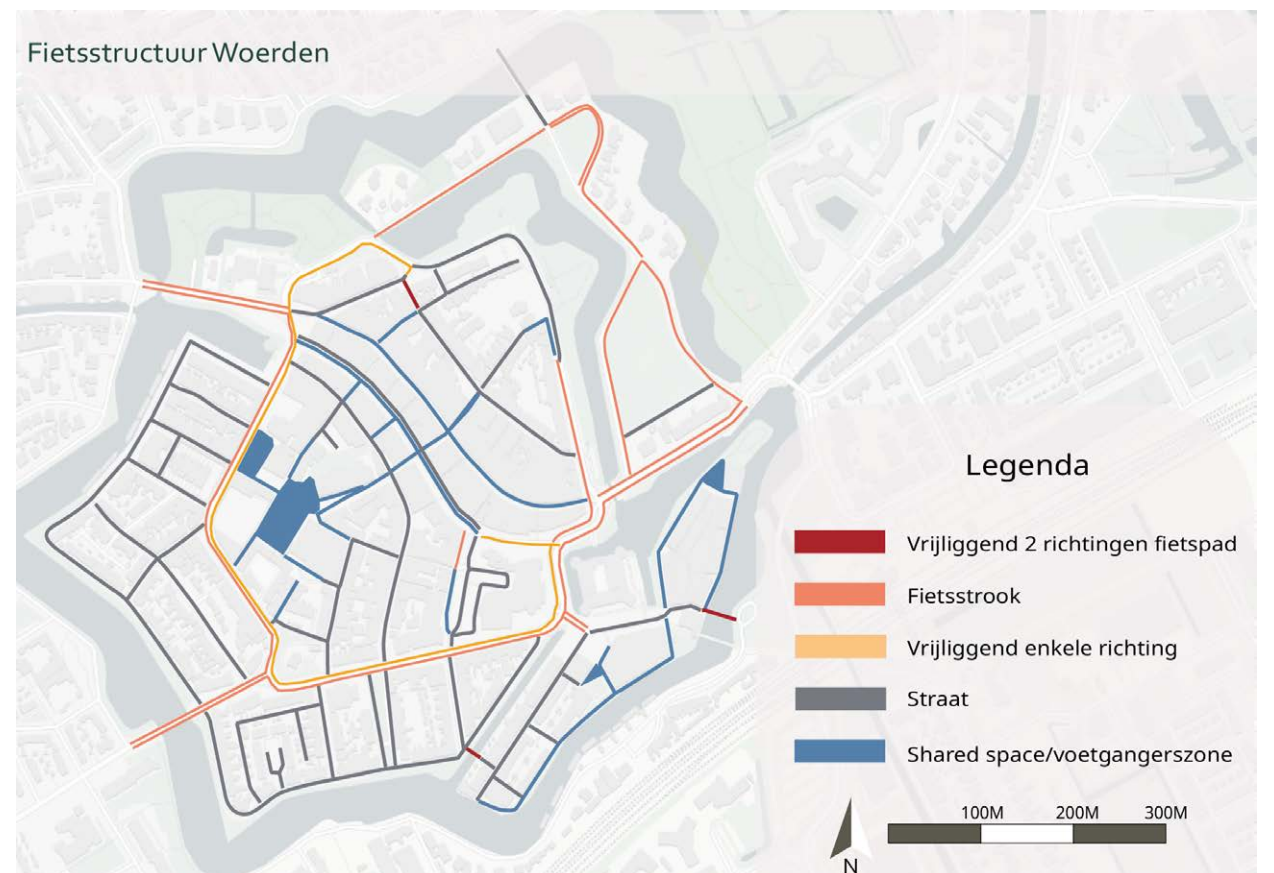
Figuur 6. Aanduiding voetgangerszone kerkplein met aanduiding uitzondering



Figuur 7. Aanduiding voetgangerszone vanaf Rijnstraat naar Kerkstraat



Figuur 8. Toegangswegen binnenstad Woerden



Figuur 9. Fietsstructuur binnenstad Woerden

Huidige situatie

Om fietsers eraan te herinneren dat het een voetgangerszone betreft heeft de ondernemersvereniging een object geplaatst om fietsers te wijzen dat ze moeten lopen tijdens winkelopeningstijden (Figuur 10).

De Rijnstraat is formeel geen voetgangersgebied, maar betreft wel een straat met veel publieke voorzieningen en winkelend publiek. Tijdens drukke momenten wordt er op de Rijnstraat een blokkade geplaatst (in samenspraak met ondernemers) die fietsers vraagt om af te stappen voor de veiligheid (Figuur 11).

Door de binnenstad van Woerden loopt een landelijke en regionale fietsroute (zie Figuur 12). De landelijke fietsroute gaat over de Oostdam en de Rijnstraat. De regionale fietsroute gaat over de Wilheminaweg en Chrysantstraat. Doordat deze routes beide door de binnenstad lopen is de binnenstad in de zomermaanden een populaire bestemming voor recreatieve fietsers.

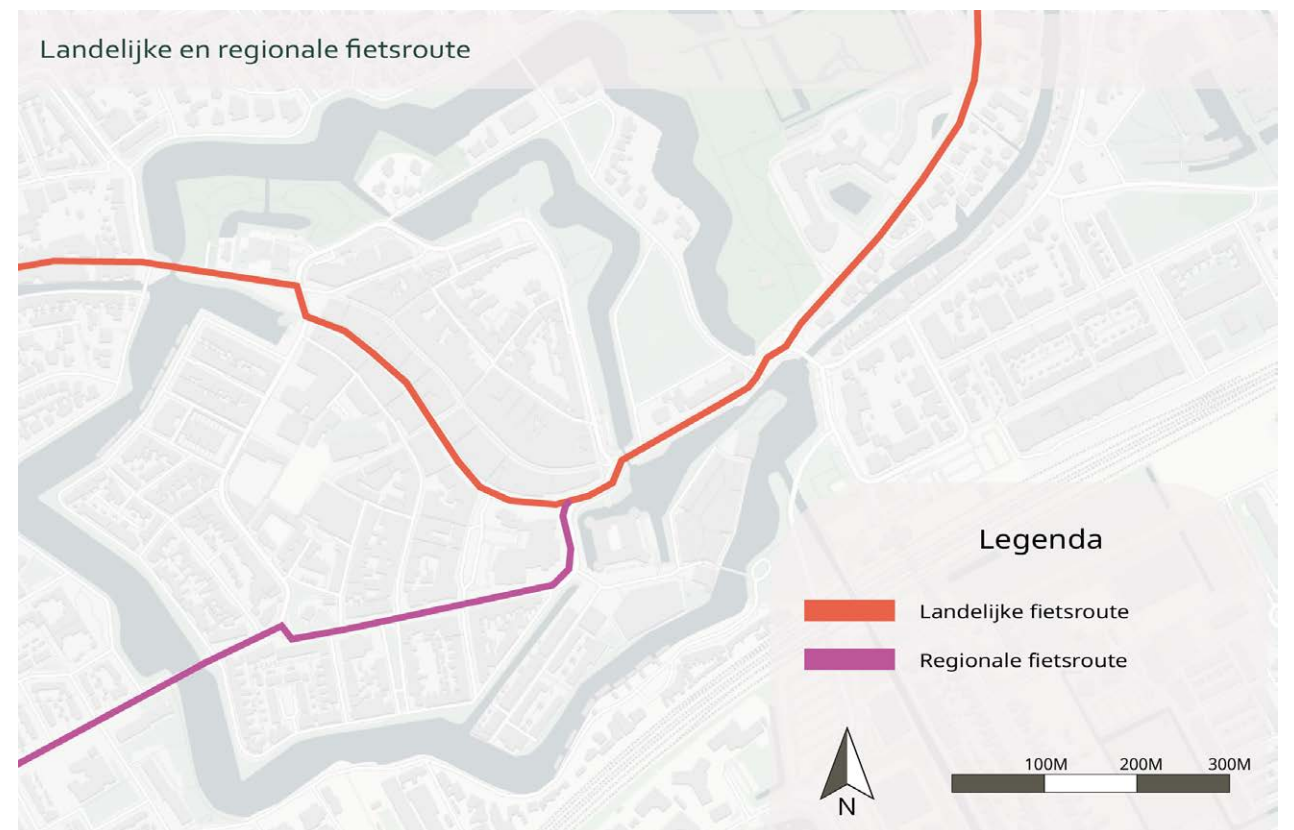
Naast de landelijke en grotere regionale fietsrouting kent gemeente Woerden zelf ook een verdeling van primaire en secundaire fietsstromen binnen de stad. Deze loopt deels gelijk op met de landelijk aangewezen fietsroutes door de stad maar kent daarnaast een primaire en secundaire structuur (zie Figuur 13).



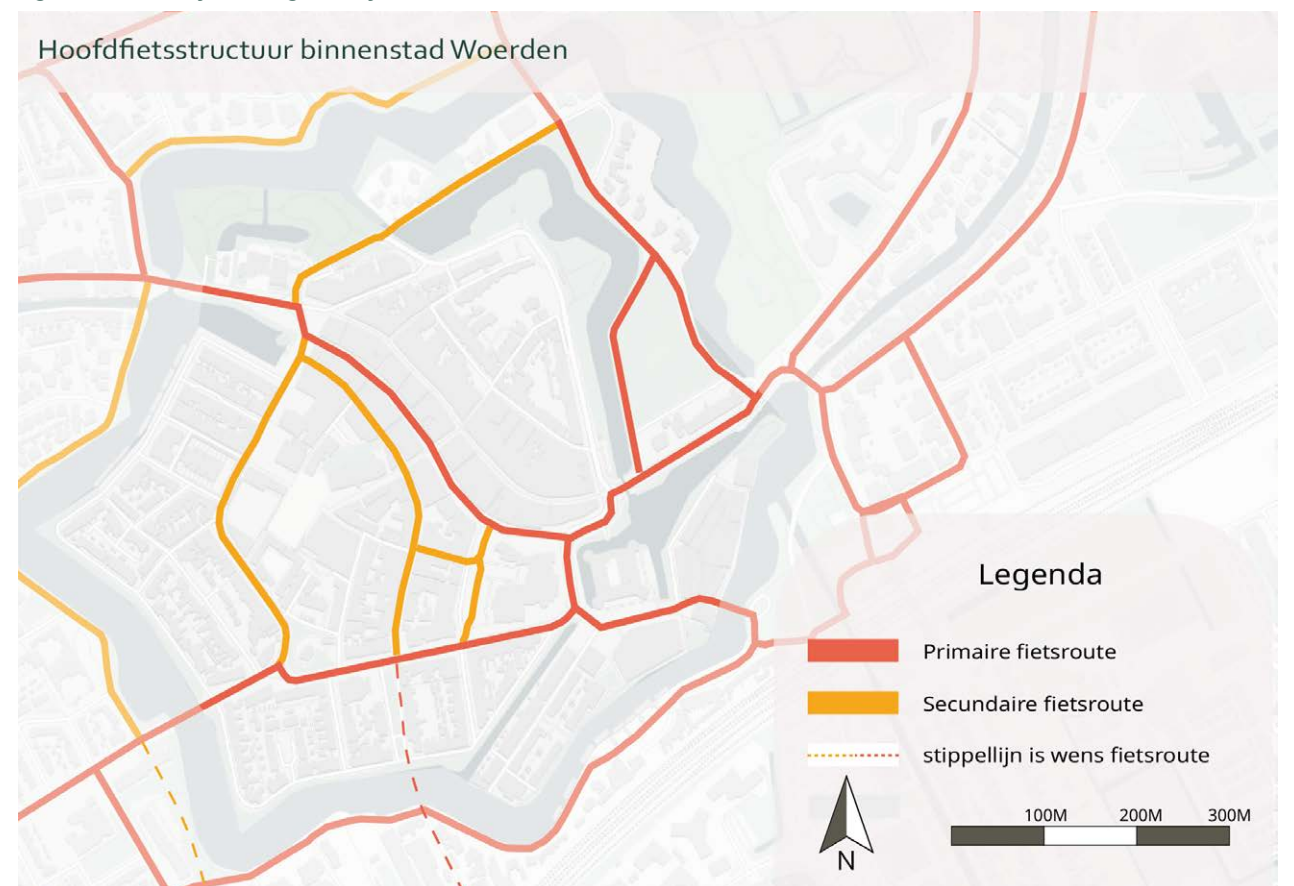
Figuur 10. Object in de kruisstraat ter attentie met de tekst 'winkels open, fietsers lopen' (de Kruisstraat betreft een voetgangerszone, dus formeel mag hier niet worden gefietst)



Figuur 11. Verzoek om af te stappen bij de Rijnstraat, wordt op drukke momenten geplaatst door ondernemers



Figuur 12. Landelijke en regionale fietsroute



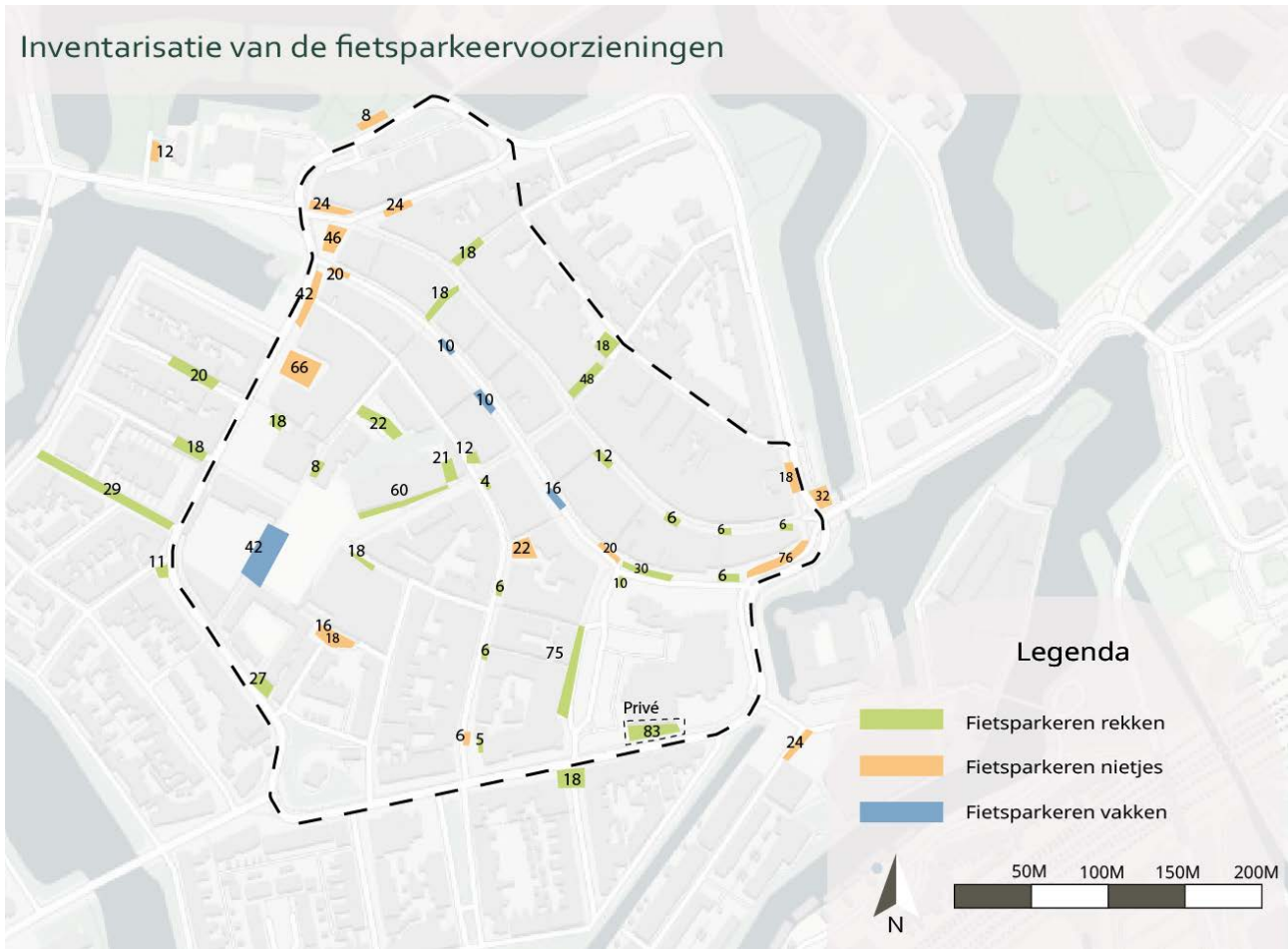
Figuur 13. hoofdfietsstructuur gemeente Woerden

3.5 Type en capaciteit parkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen in het centrum van Woerden zijn verspreid over verschillende locaties. Alle voorzieningen bevinden zich in de openbare ruimte, op maaiveldniveau en zijn onbewaakt. De binnenstad beschikt niet over een inpandige fietsenstalling. In het verleden was deze er wel, maar vanwege het lage gebruik is besloten deze te sluiten.

Er zijn drie type fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad aanwezig, namelijk: nietjes, rekken en vakken (zie Figuur 14, Figuur 15 en Figuur 16). Bij de fietsrekken valt op dat hier geen specifieke aanbindvoorziening wordt aangeboden waarbij een fietsslot aan het frame kan worden vastgebonden, dit kan bij de nietjes wel. Bij een aantal fietsparkeervakken zijn ringen op de grond aangelegd zodat (bak)fietsen en scooters/bromfietsen een slot aan het achterwiel kunnen aanbinden.

In februari 2025 is een locatiebezoek uitgevoerd waarbij het aantal en soort fietsparkeervoorzieningen is geïnventariseerd. In Figuur 17 zijn de locaties, typen en aantallen weergegeven.



Figuur 17. Fietsparkeervoorzieningen centrum Woerden

Soorten fietsparkeervoorzieningen

Nietjes

2 fietsen per nietje



Figuur 14. Nietjes Meulmansweg-Bibliotheek

Rekken



Figuur 15. Rekken Rijnstraat-Wagenstraat

Vakken

Vak met aanbindmogelijkheid op grond



Figuur 16. Vakken Rijnstraat

3.6 Bezetting en gebruik

3.6.1 Bezetting 2022

In juni 2022 heeft Trajan per fietsparkeerlocatie de bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen geanalyseerd om inzicht te krijgen in de verdeling van geparkeerde fietsen.

De fietsparkeervoorzieningen zijn op een gemiddelde werkdag niet volledig bezet, met een bezettingsgraad van 78%. In de avond daalt dit percentage naar 73%, en 's nachts staan er weinig fietsen (17%). De drukste dag is zaterdagmiddag, wanneer veel mensen de binnenstad bezoeken om te winkelen, de markt te bezoeken of gebruik te maken van de horeca. Op dat moment stijgt de fietsparkeerdruk naar 109%. Opvallend is dat, ondanks de beschikbare voorzieningen, 45% van de fietsen niet in de buurt van de aangeboden fietsparkeervoorzieningen staan (in het haalbaarheidsrapport van Trajan over een inpandige fietsenstalling staat een afbeelding die de locaties toont van de fietsen buiten de voorzieningen). Dit leidt tot veel wild geparkeerde fietsen op ongewenste plekken. Tijdens dit piekmoment zijn de meeste fietsparkeervoorzieningen vrijwel volledig bezet. De periode van extreme drukte is echter relatief kort.

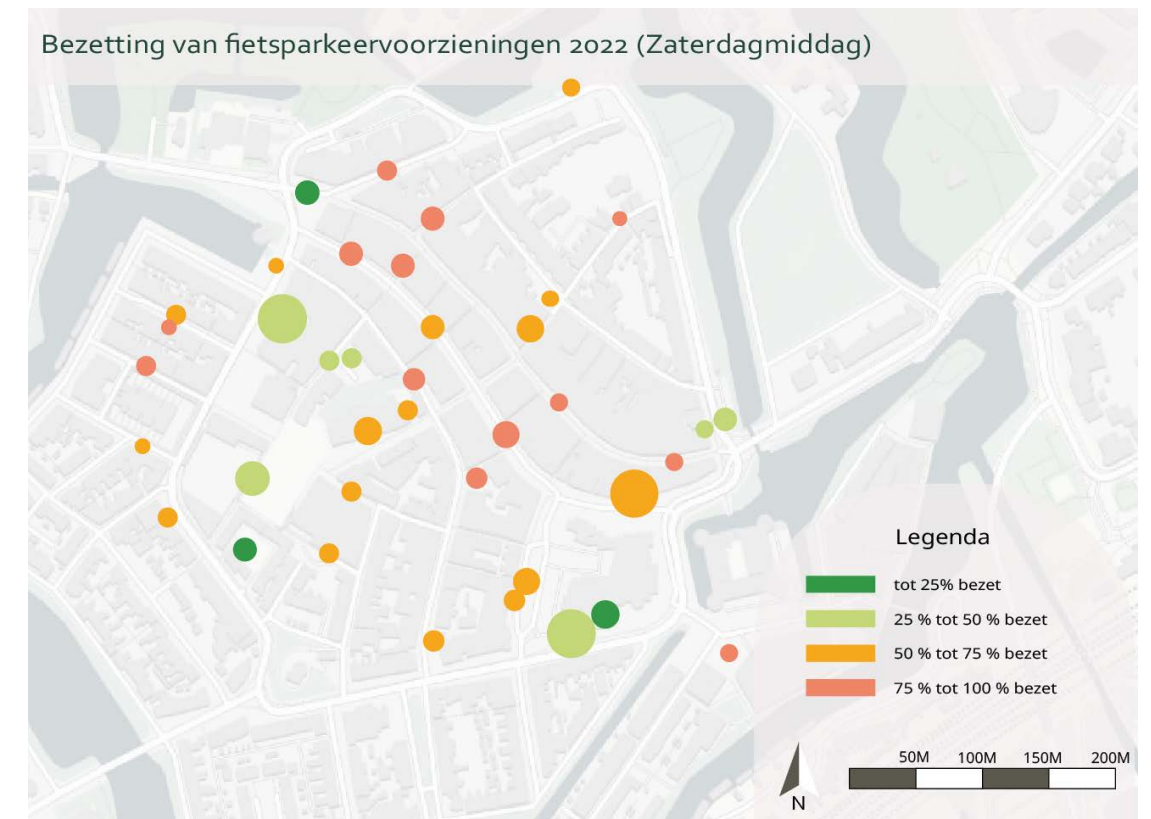
Omdat de zaterdagmiddag maatgevend is voor de bezetting van de fietsparkeervoorzieningen, is specifiek voor dit moment in kaart gebracht wat de bezettingsgraad per locatie is. Dit is weergegeven in Figuur 18. De overzichtskaart laat zien dat vooral de voorzieningen midden in het kernwinkelgebied tegen hun maximale capaciteit aan zitten. De grotere fietsparkeerlocaties aan de randen van het centrum hebben een relatief lagere bezettingsgraad, deze liggen immers verder lopen van de winkels af.

Conclusies uit haalbaarheidsonderzoek van Trajan (2022):

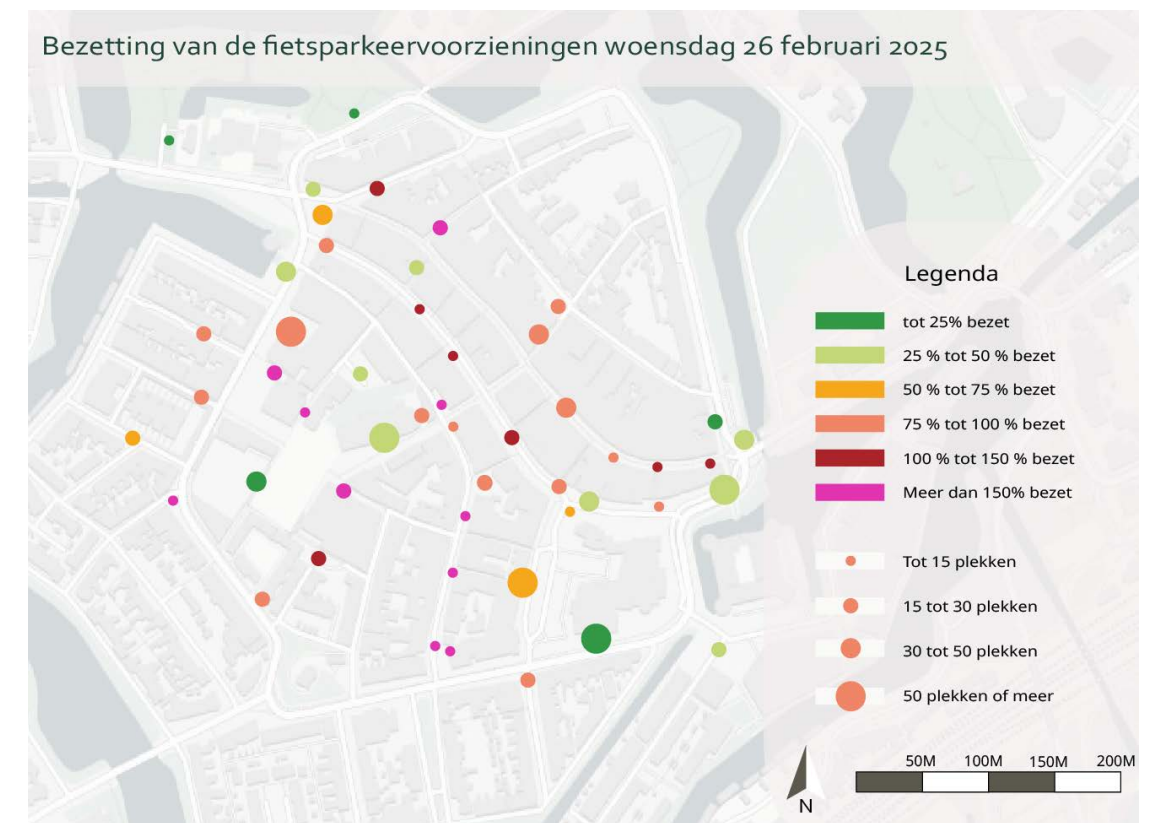
- Er zijn weinig weesfietsen, fietsen die buiten de aangeboden voorzieningen worden geparkeerd blijven niet lang staan (lage parkeerdruk 's nachts)
- Er is een lage parkeerbehoefte vanuit bewoners zelf in de openbare ruimte
- Er is op het piekmoment op zaterdagmiddag een tekort van ongeveer 50 fietsparkeervoorzieningen indien de bestaande voorzieningen zo efficiënt mogelijk benut worden.
 - Inmiddels zijn een aantal extra voorzieningen in de vorm van fietsparkeervakken aangeboden en zijn een aantal rekken weggehaald.

3.6.2 Bezetting 2025 op een marktdag

In februari 2025 is er door Movares een nieuwe telling uitgevoerd in het centrum op een woensdagochtend. Deze telling is uitgevoerd met het doel om een vergelijking te kunnen leggen met de cijfers uit 2022, waardoor een beeld gevormd kan worden over de groei en afname van fietsen en de locaties hiervan. Op woensdagochtend is er markt op het Kerkplein, er is gekozen voor deze dag om zo ook een beter beeld te krijgen van de manier van fietsparkeren op en om de markt. In Figuur 19 is het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen inzichtelijk gemaakt.



Figuur 18. Bezetting fietsparkeervoorzieningen 2022



Figuur 19. Bezetting fietsparkeervoorzieningen 2025

3.6.3 Gebruik

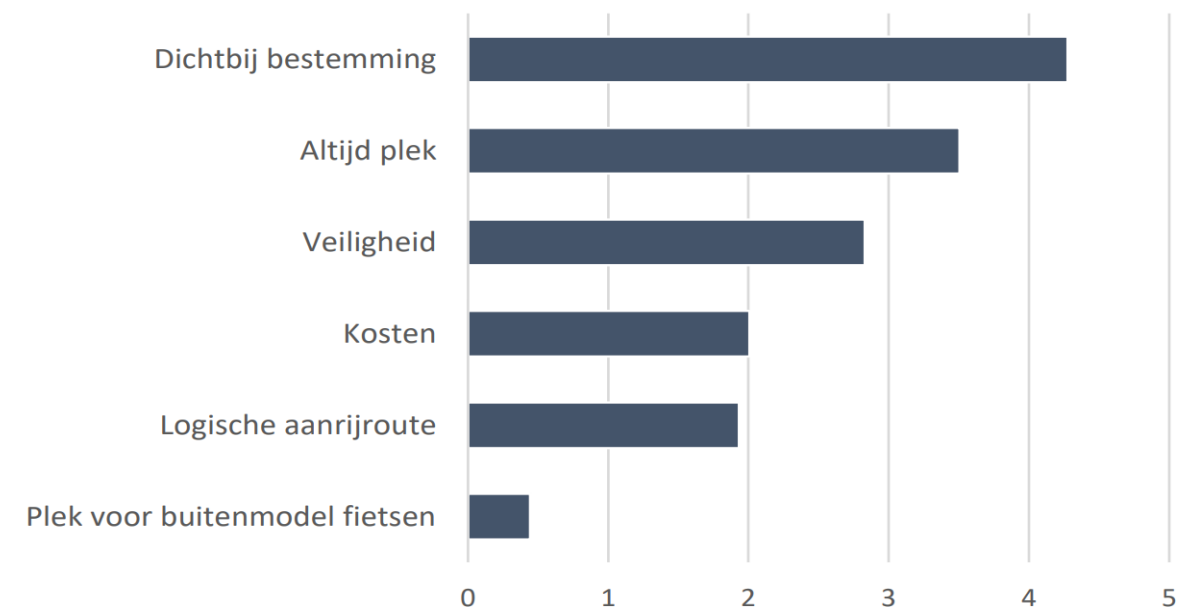
Ondanks de aanwezige fietsparkeervoorzieningen kiest het winkelend publiek ervoor hun fiets niet op een officiële stallingsplaats te parkeren. Vaak zetten zij hun fiets direct tegen de gevel, dicht bij hun bestemming, of tussen elementen zoals straatmeubilair en reclameborden van winkels. De afwijkende kleur in de straatafwerking speelt hierbij een rol, omdat deze onbewust uitnodigt tot parkeren. In Figuur 20 is de Voorstraat te zien waar dit gebeurt.

Daarnaast zijn niet alle fietsparkeervoorzieningen even praktisch geplaatst. Zo staan de fietsnietjes bij de Westdam-Ravelijnsingel op het trottoir, waardoor de loopruimte voor voetgangers zeer beperkt wordt en het straatbeeld rommelig oogt. Dit belemmert zowel de toegankelijkheid als de doorstroming van voetgangers op deze locatie.



Figuur 20. Fietsen parkeren voor de winkels in Voorstraat, direct bij de bestemming zonder formele parkeervoorziening

Redenen voor gebruik van voorzieningen



Figuur 21. Motieven om fietsparkeervoorziening te gebruiken

Motieven gebruik fietsparkeerplekken

Trajan heeft tevens een verkeersonderzoek uitgevoerd in 2023. In dit rapport komen belangrijke aspecten naar voren bij het stallen van de fiets (zie Figuur 21). De belangrijkste reden om de fiets ergens te stallen is dat de parkeervoorziening dicht bij de bestemming is, gevolgd door het aspect dat er altijd ruimte is. Voor het korte en langetermijn fietsparkeerplan is het van belang dat hiermee rekening gehouden wordt.

3.6.4 Type fietsen

Uit de verkeersenquête Woerden (Trajan, 2023) blijkt dat 91% van de inwoners van gemeente Woerden een (elektrische) fiets bezit, waarvan 70% de fiets ook daadwerkelijk gebruikt. Ook blijkt dat de elektrische fiets een significant aandeel heeft: 42% geeft aan een elektrische fiets te gebruiken. Een landelijke trend is de groei in het bezit van elektrische fietsen, zo ook in de gemeente Woerden. Dit is ook terug te zien in Tabel 1.

In de telling van 2022 lijkt de elektrische fiets ondervertegenwoordigd, mogelijk omdat niet altijd gemakkelijk is waar te nemen of een fiets elektrisch is. Tijdens de telling in 2025 is een kwart van de waargenomen fietsen elektrisch. Het hoge gebruik van de fiets vraagt ook om passende stallingen bij de desbetreffende voorzieningen. Momenteel heeft Woerden geen bewaakte stalling. De vraag hiernaar stijgt wel, met name door het bezit van duurdere fietsen, zoals de elektrische fiets. Het aandeel elektrische fietsen stijgt volgens het verkeersonderzoek van Trajan naar verwachting ook van 23% in 2019 naar 37% in 2025.

Tabel 1. onderverdeling typen fietsen zaterdag 2022 en woensdag 2025

Type Voertuig	Aantal fietsen zaterdag (2022)	Aantal fietsen woensdag (2025)	Percentage zaterdag (2022)	Percentage woensdag (2025)
Fiets	1.066	789	90,4%	69,7%
Elektrische fiets	41	286	3,5%	25,3%
Bakfiets	21	13	1,0%	1,2%
Bromfiets	30	21	2,5%	1,9%
Snorfiets	30	17	2,5%	1,5%
Driewieler/ scootmobiel	-	5	-	0,4%
Totaal	1.188	1.131	100%	100%



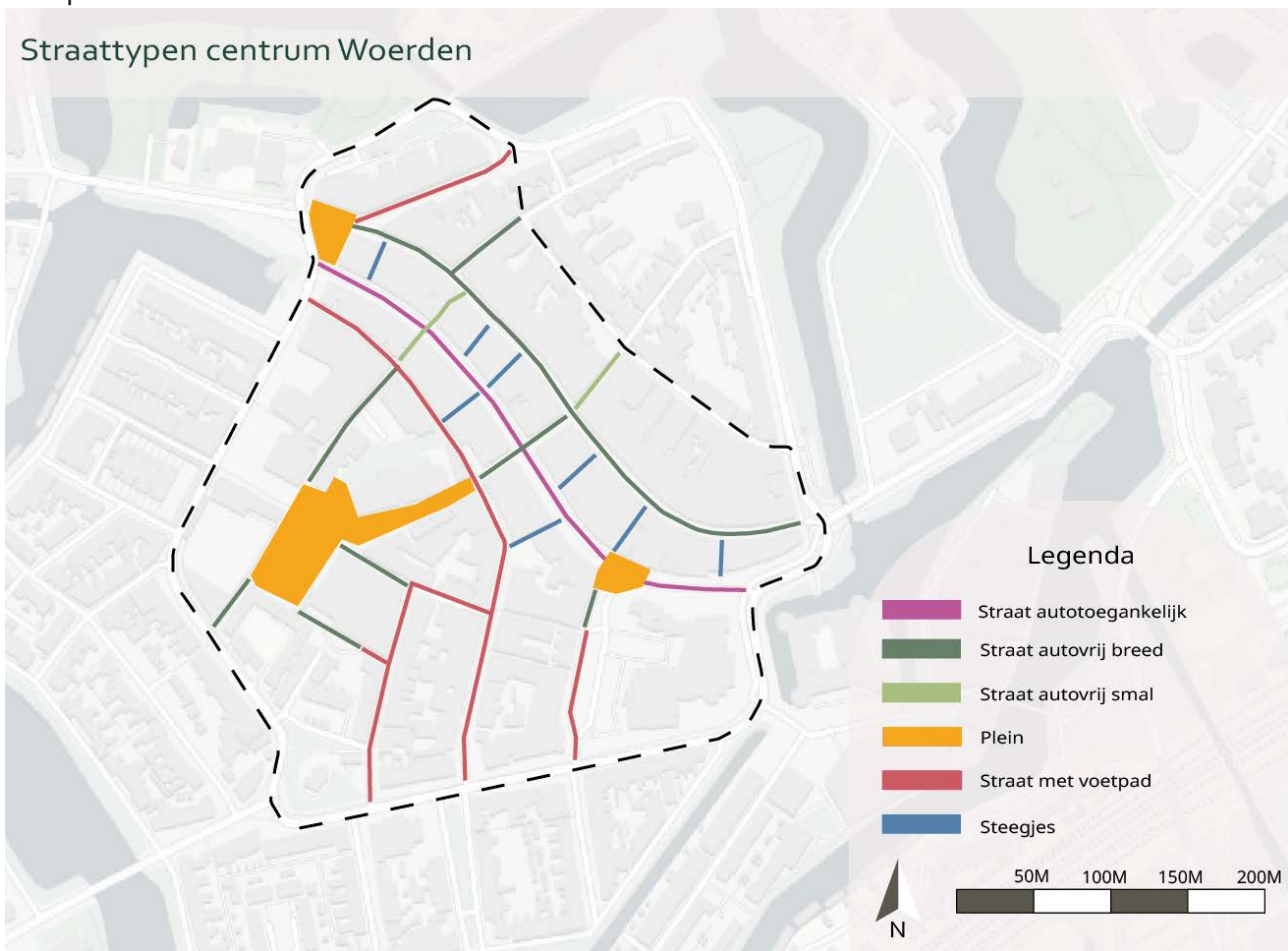
3.7 Verdeling type straten binnenstad

De binnenstad van Woerden kent verschillende type straten en verblijfsgebieden, zoals ook in de vorige paragrafen is beschreven. Bij het ontwikkelen van een strategie voor fietsparkeren is het, naast aansluiting op het fietsnetwerk en de bestemmingen, van belang om rekening te houden met de ruimtelijke logica. Zo kunnen gebieden met smalle stoepen ongeschikt zijn voor fietsparkeren. Om dit fietsparkeerplan beter af te stemmen op de verschillende straatprofielen, is er een analyse uitgevoerd op basis van vijf typerende straatprofielen.

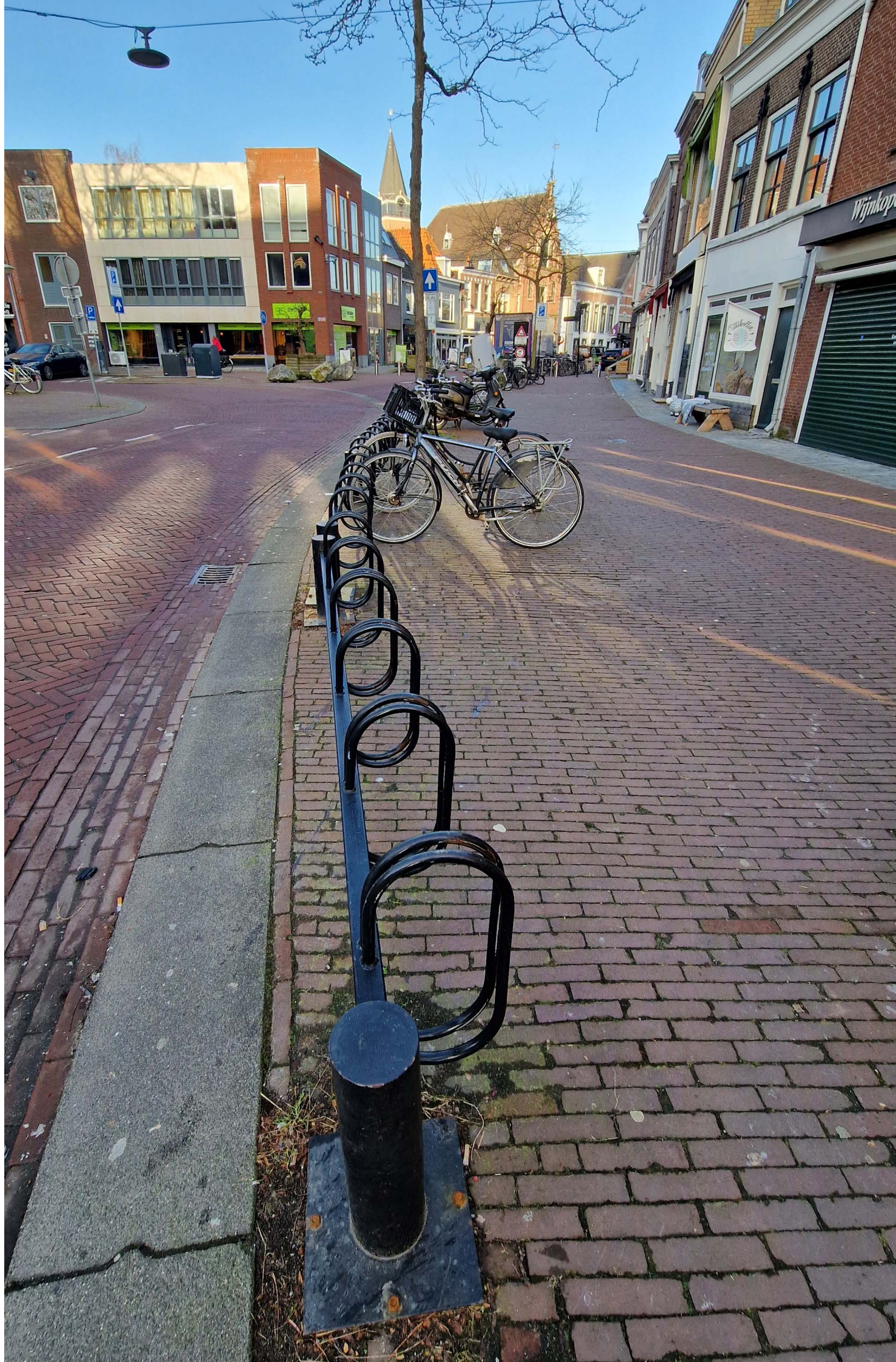
Straatprofielen Centrum Woerden:

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| 1. Straat autotoegankelijk | 2. Straat autovrij (breed en smal) |
| 3. Straat met voetpad | 4. Plein |
| 5. Steegjes | |

In Figuur 22 zijn de straattypen weergegeven in het centrum van Woerden. Een fotoanalyse en toelichting van het type straten is in bijlage 1 opgenomen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de huidige situatie in relatie tot de fietsparkeervoorzieningen en de bijbehorende knelpunten.



Figuur 22. Straattypen Woerden



- **Compacte binnenstad** - Woerden heeft een compacte binnenstad. De afstanden zijn relatief kort en goed beloopbaar.
- **Fietsparkeerlocaties dichtbij winkelgebied** - Momenteel bevinden zich fietsparkeerlocaties dicht bij het winkelgebied. Dit zijn over het algemeen ook de meest gebruikte fietsparkeervoorzieningen. Hier liggen kansen voor optimalisatie.
- **Onbenutte voorzieningen** - Er zijn meerdere onbenutte fietsparkeervoorzieningen in het centrum van Woerden. Door efficiënter gebruik of herpositionering van de voorzieningen, is er op de meeste momenten voldoende ruimte op korte termijn. Dit biedt de mogelijkheid om de schaarse openbare ruimte beter te benutten voor andere doelen, zoals vergroening.

Kansen

- **Veiligere fietsparkeervoorzieningen** - Het aantal elektrische (en vaak dure) fietsen is de afgelopen jaren sterk toegenomen en blijft groeien. Dit vraagt om aantrekkelijke en veilige fietsparkeervoorzieningen die diefstal voorkomen en fietsbezitters gemoedsrust bieden. Door te zorgen voor beveiligde stallingsmogelijkheden wordt het fietsgebruik verder gestimuleerd.

3.8 Knelpunten en kansen

Op basis van de analyse van de huidige situatie zijn de volgende knelpunten en kansen geïdentificeerd.

Knelpunten

- **Fietsroute door het centrum** - De landelijke fietsroute loopt door het centrum van Woerden, dit moedigt fietsers aan om dwars door de binnenstad te fietsen. Hoewel dit gefaciliteerd wordt, is het niet altijd wenselijk omdat het kan leiden tot conflicten tussen fietsers en voetgangers. Daarnaast zorgt de route ervoor dat mensen niet aan de randen van het centrum parkeren, maar verspreid langs de route. Dit komt omdat fietsers zo snel mogelijk bij hun bestemming willen zijn.
- **Mismatch fietsparkeervoorzieningen vraag en aanbod** - Niet alle fietsparkeervoorzieningen worden even goed gebruikt, waarbij op sommige locaties er meer fietsen staan dan fietsparkeervoorzieningen.
- **Locatie van de fietsrekken zorgt voor een rommelig beeld** - Fietsrekken zijn vaak geplaatst op trottoirs, waardoor deze smal worden en voetgangers hinder ondervinden van verkeerd geparkeerde fietsen. Vooral wanneer de rekken tegen de straatkant zijn geplaatst, draagt dit bij aan een rommelig straatbeeld.
- **Afwezigheid inpandige en beschutte stallingen** - Alle fietsparkeervoorzieningen bevinden zich in de openbare ruimte en zonder toezicht. Bij de fietsrekken ontbreekt een mogelijkheid om te fiets met een slot aan het frame vast te maken. Vooral voor duurdere fietsen kan het fijn zijn dat deze veilig geparkeerd kunnen worden.
- **Zaterdagdrukte is het grootste probleem** - Alleen op zaterdagmiddag is er een capaciteitstekort. Op overige dagen is dit niet het geval.
- **Fietsen in Voorstraat** - Hoewel er in de Voorstraat niet gefietst mag worden, gebeurt dit wel regelmatig. Dit probeert men tegen te gaan door obstakels te plaatsen. Fietsen kunnen echter in een aantal zijstraten van de Voorstraat geparkeerd worden waardoor fietsen via deze weg logisch is.

Doorkijk naar 2040



4

Doelstellingen, ontwikkelingen en behoeften

4 Doorkijk naar 2040

Dit hoofdstuk richt zich op de toekomstvisie voor fietsparkeren in Woerden. Eerst komen de nationale, regionale en lokale doelstellingen aan bod, gevolgd door de lokale ambities en ontwikkelingsplannen. Vervolgens wordt de toekomstige behoefte aan fietsparkeren in kaart gebracht. Dit vormt de basis voor het volgende hoofdstuk, waarin de uitgangspunten voor het fietsparkeerplan worden uitgewerkt.

4.1 Nationale doelstellingen

In Nederland wordt veel gewerkt aan (het verbeteren van) mobiliteit. Een onderdeel hiervan is het stimuleren van duurzaam vervoer. Dit betekent dat Nederland het fietsen nog meer wil stimuleren. Op de korte termijn wil de Rijksoverheid 100.000 mensen extra op de fiets naar werk. Ook hoort het verbeteren van fietsenstalling bij stations hierbij om de reis zo aantrekkelijk mogelijk te maken¹.

De fietsersbond heeft een visie 2040 opgesteld. Hieruit komt het belang naar voren dat fietsen voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het doel is dan ook dat het voor iedereen mogelijk is om te fietsen, op wat voor fiets dan ook.

Om fietsparkeren bij woningen aantrekkelijk te maken, is er landelijke regelgeving voor fietsparkeernormen bij nieuwbouw. In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving uit 2023 staat dat bij nieuwbouw elke woning het fietsparkeren op eigen terrein moet regelen. Voor appartementen wordt dit vaak gerealiseerd door middel van een niet-gemeenschappelijke, afsluitbare bergruimte van minimaal 5 m².

Er zijn diverse gemeenten (zoals Eindhoven, Amsterdam en Utrecht) die een gemeenschappelijke stalling onder voorwaarden toestaan bij woningen met een groter woonoppervlak dan 50 m². Er worden o.a. eisen gesteld aan het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan een (kleinere) inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

4.2 Regionale doelstellingen

Provincie Utrecht is bezig met het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk, dit moet leiden tot een verhoogd fietsgebruik waardoor de vraag naar de hoeveelheid en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen groter wordt. In het regionaal toekomstbeeld fiets staat beschreven dat er voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer)voorzieningen moeten worden aangeboden bij de multimodale knopen en ontwikkellocaties.

Momenteel werkt de provincie ook aan doorfietsroutes om comfortabel, snel en veilig tussen de verschillende dorpen en steden te kunnen fietsen. In totaal werkt de provincie aan negen doorfietsroutes waaronder de doorfietsroute tussen Woerden en Utrecht is (F12). Dit is een 19 kilometer lange route tussen Woerden, Harmen, Leidsche Rijn en Catherijnesingel Utrecht. De provincie werkt ook actief aan veilige fietsroutes voor scholieren.

4.3 Lokale doelstellingen

In de strategienota verkeersvisie 2030 geeft de gemeente Woerden aan prioriteit te geven aan fietsers en voetgangers, waarbij het autoverkeer secundair is. Dit betekent dat er beperkingen worden gelegd aan het autogebruik in de stad om de fietser te bevoordelen. Een voorbeeld hiervan is dat bij een kruising van een hoofdfietsroute en een autoroute voorrang wordt gegeven aan de fietsroute. Dit kan ertoe leiden dat autoritten potentieel worden vervangen door ritten met de fiets of het openbaar vervoer, waardoor de vraag naar fietsparkeervoorzieningen stijgt. Dit effect wordt versterkt door de groei van het aantal elektrische fietsen. Het stimuleren van fietsgebruik is sowieso een belangrijk punt voor de gemeente Woerden. Zo heeft de stad de ambitie om in 2026 de fietsstad van Nederland te worden, en is in november 2022 de motie 'Woerden fietsstad 2026' door de raad aangenomen.

In september 2017 is er de Verkeersvisie opgesteld door gemeente Woerden. Als uitwerking hierop is in april 2019 de Strategienota Verkeersvisie 2030 opgesteld en vastgesteld. De gemeente Woerden wil zich verder ontwikkelen als fietsstad. Hierbij hoort onder andere het opstellen van een fietsnetwerkk kaart, toegankelijkheidsniveaus opstellen en het faciliteren van goede, comfortabele en veilige fietsparkeervoorzieningen dicht bij de bestemming. Hierbij is er ook aandacht voor buitenmodel fietsen, zoals kratfietsen, bakfietsen en handbikes.

In 2022 heeft de gemeente Woerden de Nota Parkeernormen vastgesteld. Hierin zijn ook bindende fietsparkeernormen opgenomen. Dit heeft als doel minimale eisen te stellen aan fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en de fiets beter te faciliteren.

4.4 Ontwikkelingsplannen Woerden

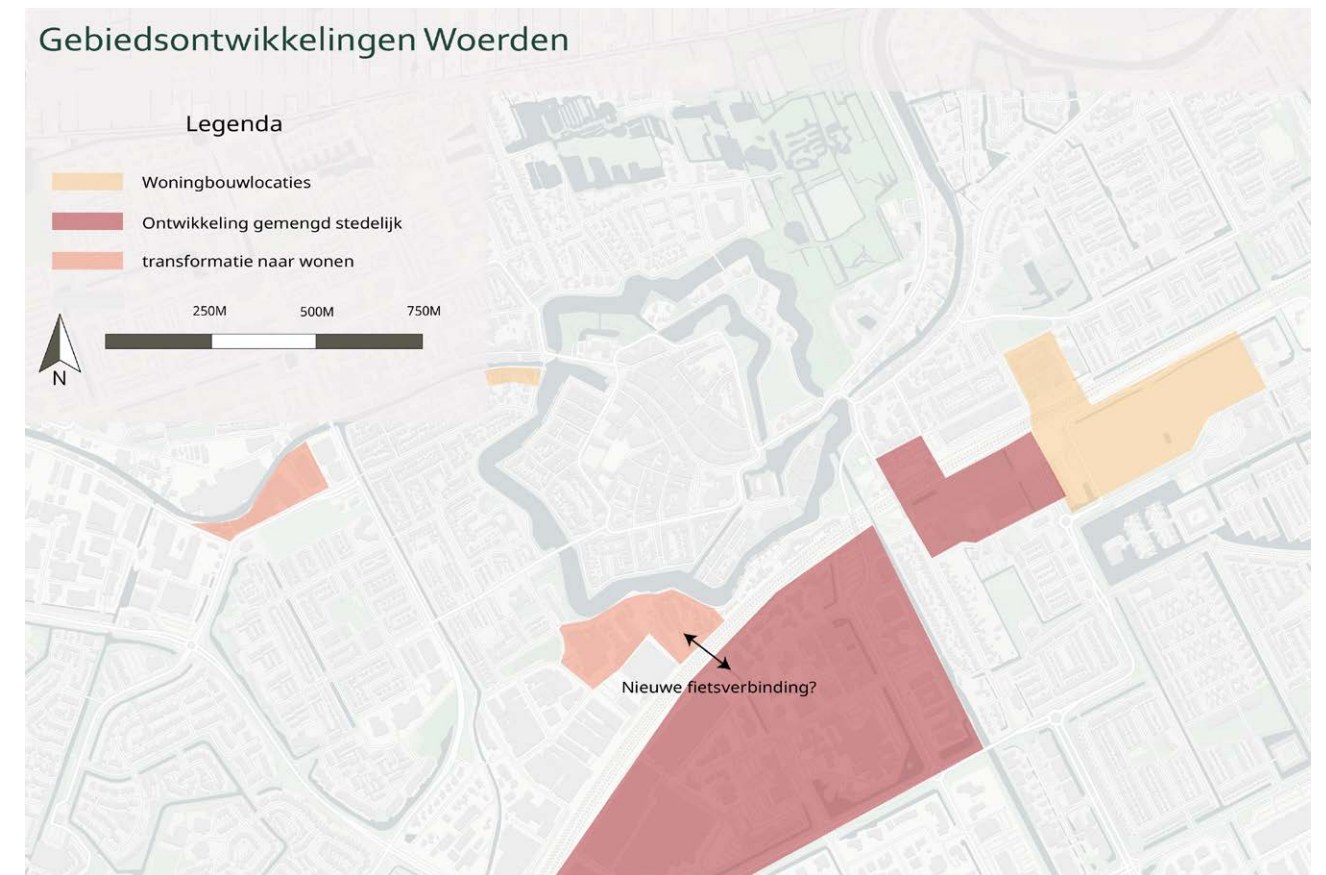
In 2022 heeft de gemeente Woerden een omgevingsvisie vastgesteld. Een grote ontwikkeling die in de komende 20 jaar gerealiseerd gaat worden vindt plaats binnen de 'Poort van Woerden'. Dit zijn drie ontwikkelgebieden waar plek komt voor ongeveer 4.700 woningen met bijbehorende voorzieningen, een deel van deze woningen wordt gerealiseerd door transformatie van kantoren. Ook in omliggende dorpen gaat gebouwd worden. Er worden ook nieuwe werkplekken gerealiseerd. De gemeente Woerden verwacht dat het aantal inwoners tot 2035 met 3,75% groeit. In Figuur 23 is dit aangegeven als gemengd stedelijk gebied. Ook is onderdeel van de omgevingsvisie een eventuele nieuwe fietsverbinding die het spoor (ongelijkvloers) kruist. Momenteel is hier vanuit centrum Woerden maar één logische verbinding (via de fietstunnel naast het station). Een overzicht van de ontwikkelgebieden is te zien in Figuur 23.

4.5 Bewaakte stalling

Zoals eerder benoemd heeft Woerden momenteel geen bewaakte fietsenstalling. Wel is er in 2021 een motie aangenomen door de gemeenteraad van Woerden om een haalbaarheidsonderzoek naar een bewaakte fietsenstalling uit te voeren. In het verleden was er namelijk wel een bewaakte fietsenstalling. Deze is echter enkele jaren geleden gesloten omdat de stalling hoge kosten had en er te weinig gebruik van werd gemaakt.

Uit het verkeersonderzoek van Trajan (2023) blijkt dat ongeveer 25% van de inwoners van de gemeente Woerden vindt dat er een bewaakte fietsenstalling zou moeten komen. Bij de bewoners van de stad Woerden ligt dit percentage echter een stuk lager: slechts 15% geeft aan behoefte te hebben aan een bewaakte stalling.

Het haalbaarheidsonderzoek naar een bewaakte fietsenstalling van Trajan (2022) toont aan dat een centrale bewaakte stalling moeilijk haalbaar is, voornamelijk vanwege de hoge kosten en de relatief lage bezettingsgraad op de meeste momenten van de week. Bij het verder ontwikkelen van het fietsparkeerplan worden de uitkomsten van dit onderzoek meegenomen.



Figuur 23. Gebiedsontwikkelingen Woerden

4.6 Toekomstige behoefte fietsparkeren

Met dit fietsparkeerplan wordt naar een strategie gewerkt voor de korte en langere termijn. Hierbij is het van belang de trends en ontwikkelingen scherp te hebben. In voorgaande paragrafen zijn al ambities, doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingen omschreven. Uiteindelijk is er een verdere vertaalslag nodig naar de toekomstige behoefte.

Door het voeren van een autoluw beleid, in combinatie met de groei van het aantal elektrische fietsen, wordt verwacht dat het aantal fietsritten toeneemt. Aangezien de elektrische fiets sneller is dan de reguliere fiets, wordt deze gemakkelijker ingezet voor grotere afstanden. Kijkend naar een landelijke trend wordt verwacht dat ook het aantal buitenmodelfietsen toeneemt. Deze fietsen nemen meer ruimte in beslag dan de reguliere fiets, en het fietsparkeerplan moet hier rekening mee houden.

Het Kennis instituut Mobiliteit (KiM) verwacht op basis van het huidige beleid dat in 2029 het fietsgebruik landelijk 11% hoger is dan in 2023. Het gebruik van de elektrische fiets neemt met 40% toe en dat van de gewone fiets met 7% af. Het KiM plaats daarbij als kanttekening dat er de afgelopen jaren een steeds breder palet aan tweewielers op de weg komt met elektrische ondersteuning of een motor, waarvan het nog niet duidelijk is welke tot de fietsen kunnen worden gerekend en welke niet. Bovenstaande percentages zijn echter wel gebaseerd op afgelegde afstanden en niet op het aantal individuele ritten.

Verschillende steden hebben prognoses opgesteld om de groei van het fietsbezit en gebruik in kaart te brengen, zodat ze beter kunnen inspelen op de toekomstige behoeften. Eindhoven verwacht een jaarlijkse groei van ongeveer 5%, Zwolle tussen de 3,2% en 6,4%, en Delft tussen de 1,4% en 4,2%. Deze groei is gerelateerd aan de stijging van het aantal inwoners, flankerend beleid en de modal shift. Voor Woerden wordt daarom een jaarlijkse groeiprognose van 2% gehanteerd, gezien de relatief kleinere omvang van de stad in vergelijking met de genoemde steden en de verwachte bevolkingsgroei. In Tabel 2 is een inschatting gemaakt hoeveel fietsparkeervoorzieningen er nodig zijn in 2040.

De huidige behoefte geeft aan dat er op een marktdag, zoals op zaterdag, een tekort van 84 fietsparkeervoorzieningen is. Als de prognose van een jaarlijkse stijging van het fietsbezit met 2% wordt gevolgd, zijn er in 2040 naar verwachting 350 extra fietsers op een marktdag op zaterdag. Het is belangrijk om deze groei in overweging te nemen bij het opstellen van een scenario voor de lange termijn.

Tabel 2. Benodigd aantal fietsparkeervoorzieningen

	2022/ 2025		Prognose 2040
	Bezettingsgraad	Aantal	Groei aantal tweewielers (+2% per jaar)
Fietsparkeervoorzieningen		928	1249(+321)
Bezetting dinsdag (reguliere dag)	78%	863(-65)	1161(+263)
Bezetting zaterdag (marktdag)	109%	1188(+260)	1599(+411)
Bezetting woensdag (marktdag)	97%	1132(+204)	1524(+392)

4.6.1 Parkeernormen CROW

Het CROW heeft fietsparkeernormen opgesteld voor bezoekers, gebaseerd op data van andere gemeenten en de hoeveelheid vierkante meter van centrumgebieden. Volgens de norm voor een matig stedelijk gebied zijn er maximaal 816 parkeervoorzieningen nodig voor bezoekers. Uit analyses van Trajan blijkt dat maximaal 250 bewoners hun fiets kunnen parkeren. Dit resulteert in een totale behoefte van 1.066 fietsparkeervoorzieningen voor de binnenstad (gebaseerd op een binnenstad van ongeveer 24.000 m² BVO). Dit aantal komt grotendeels overeen met de eerder berekende toename van 2% per jaar. De normen van CROW zijn te zien in Tabel 3.

Tabel 3. Fietsparkeernorm CROW voor binnenstad 50.000 tot 100.000 inwoners

	Parkeernorm CROW per 100 m² bvo		O.b.v. 24.000 m² bvo (Woerden)	
	Min	Max	Min	Max
Zeer sterk stedelijk	4,3	5,6	1032	1344
Sterk stedelijk	3,2	4,1	768	984
Matig stedelijk	2,6	3,4	624	816
Weinig stedelijk	2,1	2,7	504	648
Niet stedelijk	1,6	2,1	384	504

Uitgangspunten fietsparkeren

5

Algemene en beleidsregel uitgangspunten

5 Uitgangspunten voor fietsparkeren

De analyse van de huidige situatie laat zien dat de vraag naar fietsparkeervoorzieningen in Woerden groeit, zowel in het centrum als daarbuiten. Tegelijkertijd zorgen ontwikkelingen, zoals de toename van elektrische fietsen, voor nieuwe eisen aan de inrichting van voorzieningen. In dit hoofdstuk worden de algemene uitgangspunten voor fietsparkeren besproken, evenals de beleidsregels voor fietsparkeernormen voor de hele gemeente Woerden.

5.1 Algemene uitgangspunten voor fietsparkeren in Woerden

Om fietsparkeren in Woerden zo aantrekkelijk en effectief mogelijk te maken, zijn de 8B-uitgangspunten opgesteld. Deze uitgangspunten zorgen voor een optimaal functionerend fietsparkeersysteem en bieden houvast bij de inrichting en verbetering van fietsparkeerfaciliteiten, zodat deze aansluiten op de groeiende vraag en veranderende mobiliteitsbehoeften. In Figuur 24 is een overzicht van de uitgangspunten te zien.



Figuur 24. 8-B Uitgangspunten



Beschikbaar - Het centrum van Woerden moet voldoende **capaciteit** van fietsparkeervoorzieningen hebben, strategisch verspreid over diverse locaties. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel de huidige vraag als de verwachte groei in de toekomst. Door proactief in te spelen op deze ontwikkelingen, blijft fietsparkeren toegankelijk en efficiënt voor alle gebruikers. Efficiënt gebruik van de beschikbare voorzieningen is daarbij

essentieel. Wanneer fietsparkeervoorzieningen structureel bezet worden door weesfietsen en fietswrakken, is handhaving noodzakelijk om de capaciteit te waarborgen. Het onbeperkt bijplaatsen van nieuwe parkeervoorzieningen zonder efficiënt beheer draagt niet bij aan een duurzame en goed functionerende systeem.

De diversiteit in fietsen groeit, waardoor er verschillende typen voorzieningen nodig zijn om aan de uiteenlopende eisen van fietsers te voldoen. Een reguliere fiets heeft geen specifieke obstakels, maar voor fietsen met fietstassen, bakfietsen, voertuigen voor mensen met een **beperving** of **buitenmodel** fietsen is niet iedere voorziening geschikt. Voor een bakfiets

is bijvoorbeeld een ruim parkeervak nodig, terwijl voor een fiets met een grote mand voldoende ruimte aan de voorkant vereist is. In het centrum van Woerden moeten er daarom **inclusieve stallingsmogelijkheden** zijn voor alle typen fietsen, waarbij geldt dat niet elke locatie voor alle types fietsen geschikt hoeft te zijn. Het creëren van geschikte voorzieningen voor **buitenmodel fietsen** is essentieel om een inclusief en praktisch fietsparkeren te waarborgen.

Naast fietsen is het ook belangrijk om voldoende parkeermogelijkheden te bieden voor **brom- en snorfietsen**, zonder dat dit ten koste gaat van de beschikbare ruimte voor fietsparkeren. Idealiter wordt actieve mobiliteit, met de fiets als prioriteit, gestimuleerd. Fietsparkeervoorzieningen moeten dus voorrang krijgen boven het parkeren van scooters en brommers. Daarom is het van belang dat deze voertuigen zoveel mogelijk aan de randen van de binnenstad geparkeerd worden.



Betrouwbaar - Fietsparkeren in Woerden moet zowel **fysiek** als **sociaal veilig** zijn. Dit betekent dat fietsparkeervoorzieningen goed zichtbaar, toegankelijk en voorzien zijn van

aanbindmogelijkheden, zodat fietsen met een extra slot kunnen worden vastgezet. Omdat fietsendieven vaak gespecialiseerd zijn in één type slot, adviseert de politie om altijd twee sloten te gebruiken. Met de toename van duurdere fietsen, zoals e-bikes en bakfietsen, groeit de behoefte aan bewaakte of toezichtrijke stallingen. Daarnaast is sociale veiligheid essentieel. De parkeervoorzieningen moeten daarom op strategische locaties worden geplaatst, goed verlicht zijn en voldoende zichtbaar in de openbare ruimte.



Bereikbaar - Fietsparkeervoorzieningen moeten zich dichtbij de belangrijkste bestemmingen en in de richting van de aanrijroute bevinden, zodat fietsers gemakkelijk hun **eindbestemming** kunnen bereiken. Dit vergroot het gemak en stimuleert het fietsgebruik. Wanneer de fiets

direct bij de bestemming geparkeerd kan worden, terwijl de auto verder weg geparkeerd moet worden, kiezen mensen sneller voor de fiets als vervoersmiddel. Goed bereikbare fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan een duurzame en fietsvriendelijke stad.

Voor **mindervaliden** is het belangrijk om hun fiets of aangepast voertuig zo dicht mogelijk bij hun bestemming te kunnen parkeren. Daarom wordt als uitgangspunt gehanteerd dat zij hun voertuig direct voor de ingang van winkels mogen plaatsen, buiten de officiële fietsparkeerplekken. Om de toegankelijkheid verder te verbeteren, kan worden onderzocht of specifieke parkeervoorzieningen voor mindervaliden in Woerden nodig zijn.



Betaalbaar - Maatregelen binnen het fietsparkeerplan moeten op korte termijn eenvoudig en kostenefficiënt uitvoerbaar zijn, zodat verbeteringen snel gerealiseerd

kunnen worden zonder grote investeringen. Op lange termijn blijft kostenefficiëntie belangrijk, maar dient een afweging te worden gemaakt tussen effectiviteit, duurzaamheid en kosten. Daarnaast moet fietsparkeren voor bezoekers **gratis** of zo **voordelig** mogelijk blijven om het fietsgebruik naar de binnenstad te stimuleren.



Buitenruimte - Bij het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen is het essentieel om de **kwaliteit** van de buitenruimte te waarborgen en verrommeling, zoals hinderlijk geplaatste fietsen, te voorkomen. De **toegankelijkheid** van stoepen voor voetgangers moet te allen tijde gewaarborgd blijven. Wanneer fietsparkeervoorzieningen direct naast voetpaden worden aangelegd, bestaat het risico dat foutgeparkeerde fietsen het trottoir blokkeren en de doorgang belemmeren. Daarom is het cruciaal om voldoende ruimte vrij te houden, zodat voetgangers ongehinderd kunnen passeren. Een minimale doorloopruimte voor voetgangers dient strikt te worden nageleefd om een ordelijke en toegankelijke buitenruimte te behouden.

De parkeervoorzieningen in de winkelstraten zijn primair bedoeld voor kortparkeeders, dit zijn de zogenaamde 'runshopper' die snel naar één of twee winkels gaat. Fietsen die langer geparkeerd moeten worden, zoals voor werk of langere boodschappen, dienen zoveel mogelijk in fietsparkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad te worden geplaatst. Dit helpt om de winkelstraten een opgeruimd en overzichtelijker uiterlijk te geven. Om **lange termijn parkeeders** te stimuleren, is het belangrijk hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen aan te bieden die een gevoel van veiligheid en gemak bieden. De loopafstand naar deze langere parkeervoorzieningen zou idealiter niet meer dan 150 meter moeten zijn, zodat ze nog steeds goed bereikbaar zijn, zonder het winkelgebied te verdrukken.



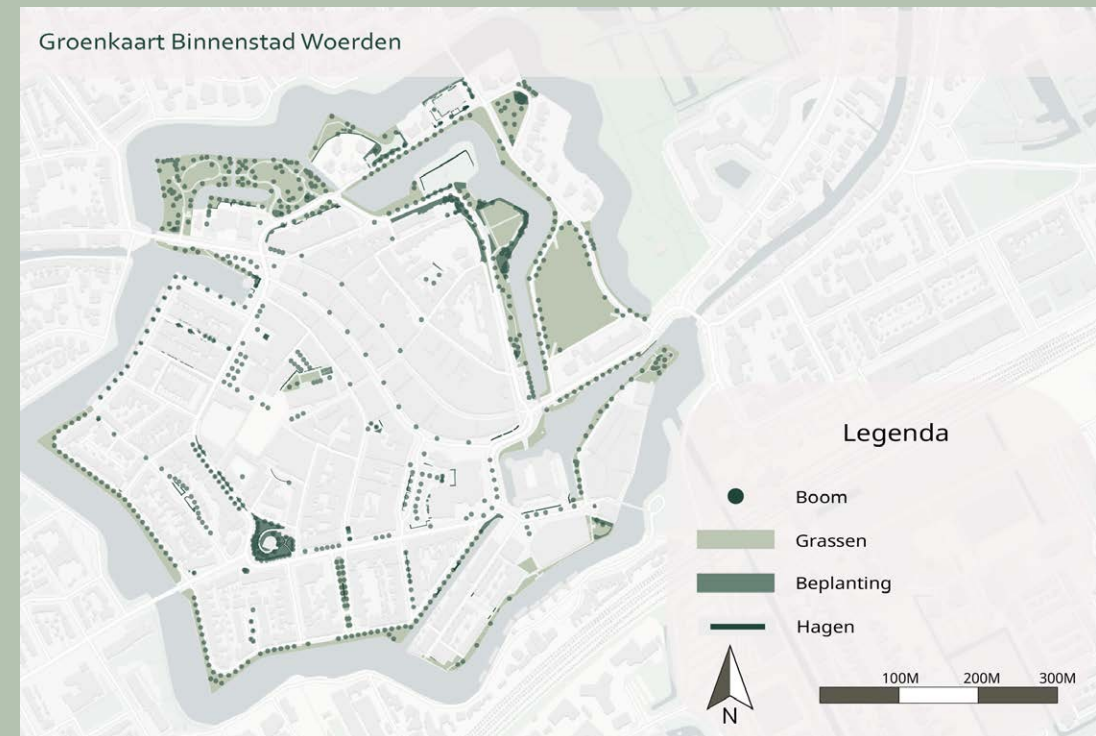
Bekend - Een essentieel aspect van het aanleggen van functionele fietsparkeervoorzieningen is de vindbaarheid. Een stalling die goed is aangelegd, maar onbekend blijft, wordt niet optimaal benut. Om de parkeervoorzieningen effectief in gebruik te nemen, moeten deze zowel bij de lokale bewoners als bij bezoekers die voor het eerst in de stad komen, bekend zijn. Dit kan worden bereikt door duidelijke **bewegwijzering** en een strategische plaatsing van de voorzieningen, zodat fietsers eenvoudig hun weg kunnen vinden. Daarnaast draagt het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen nabij belangrijke fietsroutes bij aan de **zichtbaarheid** en **toegankelijkheid**, waardoor de kans groter is dat deze daadwerkelijk worden gebruikt. Ook **communicatie** helpt om de bekendheid te vergroten.



Basisuitvoering – Een uniforme uitvoering van fietsparkeervoorzieningen is essentieel voor een samenhangend en overzichtelijk straatbeeld, vooral in het historische en sfeervolle centrum van Woerden. De vormgeving moet aansluiten bij de uitstraling en kwaliteit van de omgeving, zodat de voorzieningen niet alleen functioneel zijn, maar ook bijdragen aan de esthetiek van de openbare ruimte. Gelijksortige fietsparkeervoorzieningen zorgen voor herkenbaarheid en duidelijkheid, waardoor fietsers precies weten waar ze hun fiets kunnen stallen. Dit verhoogt de gebruiksvriendelijkheid en stimuleert netter parkeer gedrag. Daarnaast maakt een uniforme inrichting het makkelijker om de voorzieningen te onderhouden of te verplaatsen wanneer blijkt dat ze niet optimaal worden gebruikt of er een vervangen moet worden. Hierdoor kunnen de voorzieningen flexibeler en efficiënter worden ingezet.



Behoud groen - Woerden streeft naar een **klimaat adaptieve** en groene leefomgeving. Bestaand en toekomstig groen, zoals bomen en beplanting dragen bij aan waterberging en het verminderen van hittestress. Fietsparkeervoorzieningen mogen niet ten koste gaan van bestaand groen. Tegelijkertijd biedt de vergroening van de binnenstad kansen bij de ontwikkeling van nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Door de voorzieningen aantrekkelijk en groen in te richten, kunnen beide opgaven – voldoende parkeervoorzieningen en een klimaatbestendige stad – op een slimme en integrale manier worden gecombineerd. De huidige groenstructuur is te zien in Figuur 25.



Figuur 25. Huidige groenstructuur Woerden

5.2 Uitgangspunten Beleidsregel fietsparkeernorm

De gemeente stimuleert het fietsgebruik, maar ook fietsen nemen ruimte in beslag. Om onder andere het fietsparkeren bij bouwontwikkelingen goed te reguleren en te integreren, heeft de gemeente Woerden de **Nota Parkeernormen 2022** vastgesteld, waarin bindende fietsparkeernormen zijn opgenomen. Dit beleid, vastgesteld door de gemeenteraad, is niet vrijblijvend. Zowel burgers, projectontwikkelaars als de gemeente zijn gebonden aan deze normen. Door deze eisen vast te leggen, worden gemeentelijke doelstellingen versterkt en is er een juridische basis om het aantal fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen te waarborgen.

De huidige beleidsregeling richt zich vooral op autoparkeren en besteedt beperkt aandacht aan fietsparkeren. Waar fietsparkeren wel wordt genoemd, ontbreken concrete richtlijnen, wat ruimte laat voor interpretatie. Zo is onduidelijk of de uitgangspunten alleen gelden voor bewoners en werknemers of ook voor bezoekers. Daarnaast ontbreekt een toelichting op verbetering van fietsparkeren in bestaande situaties, wat vooral voor bezoekers relevant is. Formuleringen zoals “bij voorkeur een fietslift” zijn vrijblijvend en scheppen geen duidelijke verplichting. Een verdere uitwerking en verduidelijking is nodig om de regeling effectiever te maken.

Uitgangspunten huidige beleidsregels:

- Het parkeren van de fiets wordt in zijn geheel op eigen terrein gerealiseerd;
- Fietsparkeervoorzieningen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 30 meter) en op de begane grond;
- Wanneer een fietsenstalling op een verdieping gerealiseerd wordt, dient er een hellingbaan te worden ge-plaatst, bij voorkeur een fietslift;
- De fietsenstalling dient te voldoen volgens de Stichting Fietsparkeur, en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Ook voor scootmobielen dient er ruimte beschikbaar te zijn indien dit nodig geacht wordt;
- In de bijlage wordt ingegaan op de fietsparkeernorm per type voorziening.

Bezoekersparkeren in bestaand gebied

De gemeente Woerden heeft aangegeven dat zij bezoekersparkeren in bestaand gebied wil waarborgen en verbeteren. Volgens de Omgevingswet² mag de gemeente alleen aan de voorkant van een ruimtelijke ontwikkeling eisen stellen en deze toetsen bij een ruimtelijk plan of bij het verlenen van een omgevingsvergunning. Als de gemeente het fietsparkeren wil stimuleren op bijvoorbeeld schoolpleinen, kan zij hiervoor subsidies beschikbaar stellen. In het openbaar gebied heeft de gemeente altijd de mogelijkheid om extra fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Aanbeveling actualiseren nota parkeernorm:

- Het is raadzaam om explicieter onderscheid te maken in de beleidsregeling dat er verschillende normen worden gehanteerd voor voorzieningen en de doelgroepen. Nu staat het er vrij algemeen.
- Maak daarbij tevens onderscheid over algemene eisen, maar ook technische eisen in een fietsenstalling.
- Vermijd termen als, “bij voorkeur” en “indien dit nodig geacht wordt”
- Er worden geen kwaliteitseisen gesteld aan fietsparkeervoorzieningen. Vooral bij inpandige stallingen zijn duidelijke normen op het gebied van verlichting, veiligheid, toegankelijkheid en uitstraling essentieel. Deze factoren dragen bij aan het daadwerkelijk gebruik van de stallingen en zorgen ervoor dat fietsers hun fiets op een prettige en veilige manier kunnen parkeren.
- Tot slot zijn de parkeernormen voor fietsparkeren verouderd. In de nieuwe Cijfers Fietsparkeernota 2025 zijn de normen opnieuw iets verhoogd. Het wordt aangeraden om, bij de volgende actualisatie van de parkeernota, de fietsparkeercijfers van het CROW te raadplegen en deze mee te nemen in de herziening.

Fietsparkeerstrategie korte termijn



6

Algemene en locatiespecifieke maatregelen

6 Fietsparkeerstrategie korte termijn

In hoofdstuk 5 zijn uitgangspunten opgesteld op basis van de huidige situatie, verwachte groei en gemeentelijke doelen voor 2040. Dit hoofdstuk richt zich op korte termijn maatregelen om de fietsparkeersituatie in Woerden te verbeteren met snelle en haalbare oplossingen. Uit de tellingen is naar voren gekomen dat het aantal fietsen tegenover het aantal fietsparkeervoorzieningen op een bezettingsgraad van 97% ligt. Dit betekent dat in theorie alle tweewielers in rekken zouden kunnen staan. In de praktijk is dit niet het geval. Sommige voorzieningen zijn overbezet, waar andere juist weer onderbezet zijn.

De focus ligt op het beter ordenen van de fietsparkeervoorzieningen om verrommeling van het straatbeeld te verminderen, de capaciteit te verhogen en de spreiding te bevorderen. Belangrijke argumenten voor het verbeteren van de fietsparkeersituatie zijn dat fietsers hun fiets graag dicht bij hun bestemming parkeren en dat het veilig parkeren van fietsen een aandachtspunt is. Het fietsparkeerplan speelt hierop in door zowel de capaciteit uit te breiden als de routing te verbeteren. In de volgende paragraaf worden concrete maatregelen gepresenteerd om de situatie op korte termijn te verbeteren.

Er wordt uitgegaan van de tellingen en daarmee de (benodigde) capaciteit uit 2025 op de woensdagmiddag. De tellingen uit 2022 op een zaterdagmiddag in juni zijn een maximaal scenario, waarbij de tellingen op de woensdag een gemiddeld drukke dag representeren.

De maatregelen zijn onderverdeeld in algemene en locatiespecifieke maatregelen. Fietskluizen zijn niet meegenomen als maatregel. Dit komt omdat dit relatief veel ruimte inneemt terwijl er beperkte openbare ruimte beschikbaar is. Daarnaast wordt de openbare ruimte op deze wijze geprivatiseerd voor slechts enkele personen wat niet aansluit bij het uitgangspunt om inclusieve fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

6.1 Algemene maatregelen

6.1.1 Basisuitvoering bepalen

Een uniforme uitvoering van de fietsparkeervoorzieningen is essentieel om op korte termijn te bepalen welke voorzieningen op de lange termijn ingezet kunnen worden. Het voorstel is om fietsnietjes te kiezen die goede aanbindmogelijkheden bieden, zodat ook duurdere fietsen, inclusief fietsen met afwijkende afmetingen, veilig kunnen worden gestald.

6.1.2 Efficiënter gebruik van de bestaande fietsparkeervoorzieningen - Handhaving

Weesfietsen zijn fietsen die op straat staan maar niet meer gebruikt worden. Weesfietsen staan lang geparkeerd en bezetten de beschikbare capaciteit voor mensen die wel regelmatig de fiets gebruiken en veilig en netjes willen parkeren. Door de bestaande capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen beter te benutten wordt er voorgesteld om hier twee keer per jaar op te handhaven. De verzamelde fietsen kunnen worden verzameld bij een gemeentewerf en binnen zes weken worden opgehaald. Indien de fietsen niet worden opgehaald kunnen deze worden benut voor andere (sociale) doeleinden.

6.1.3 Overlastgevende fietsen kunnen worden verwijderd - Handhaving

Wanneer fietsen overlast veroorzaken of toegangen en nooduitgangen blokkeren, heeft de handhaving de bevoegdheid om deze fietsen te verwijderen. Ze kunnen eventueel naar een gemeentewerf worden gebracht, waar de eigenaar ze later kan ophalen. Vanuit het oogpunt van gastvrijheid in Woerden is het wenselijk om fietsen, die niet zijn aangebonden, netjes te verplaatsen in plaats van ze direct te verwijderen. Goede afstemming met de afdeling handhaving is een voorwaarde.

6.1.4 Fietsvlonders

De fietsvlonder is een tijdelijke en flexibele fietsparkeervoorziening die op een autoparkeerplek kan worden geplaatst. Met dezelfde afmetingen als een auto biedt de vlonder ruimte aan tien fietsen in plaats van één auto. Het doel is om te testen of er voldoende behoefte is aan extra fietsparkeerruimte. Als de fietsvlonder goed wordt gebruikt, kan de gemeente besluiten om na drie tot zes maanden de autoparkeerplek definitief op te heffen. In dat geval wordt de parkeerruimte verhoogd tot stoepniveau en voorzien van permanente fietsrekken. Bewoners kunnen zelf een fietsvlonder aanvragen. Om voldoende draagvlak te creëren is het idee om dit samen met minstens drie huishoudens te doen. De fietsvlonder draagt niet alleen bij aan meer fietsparkeermogelijkheden, maar versterkt ook de betrokkenheid en samenwerking binnen de buurt. Een voorbeeld van een fietsvlonder is te zien in Figuur 26.

Het advies is om twee fietsvlonders aan te schaffen en tegelijkertijd communicatiemiddelen in te zetten om de bekendheid te vergroten. Op deze manier kunnen bewoners kennismaken met het concept en de voordelen ervan ervaren. Mocht blijken dat de fietsvlonders een groot succes zijn, dan kan worden overwogen om er meer aan te schaffen.



Figuur 26. Voorbeeld fietsvlonder

6.1.5 Deelfietsen

Deelfietsen dragen bij aan het vergroten van de mobiliteitsopties in Woerden. Met de uitrol van het regionaal deeltweewielersysteem kunnen inwoners en bezoekers flexibeler reizen, ook als ze geen eigen fiets hebben.

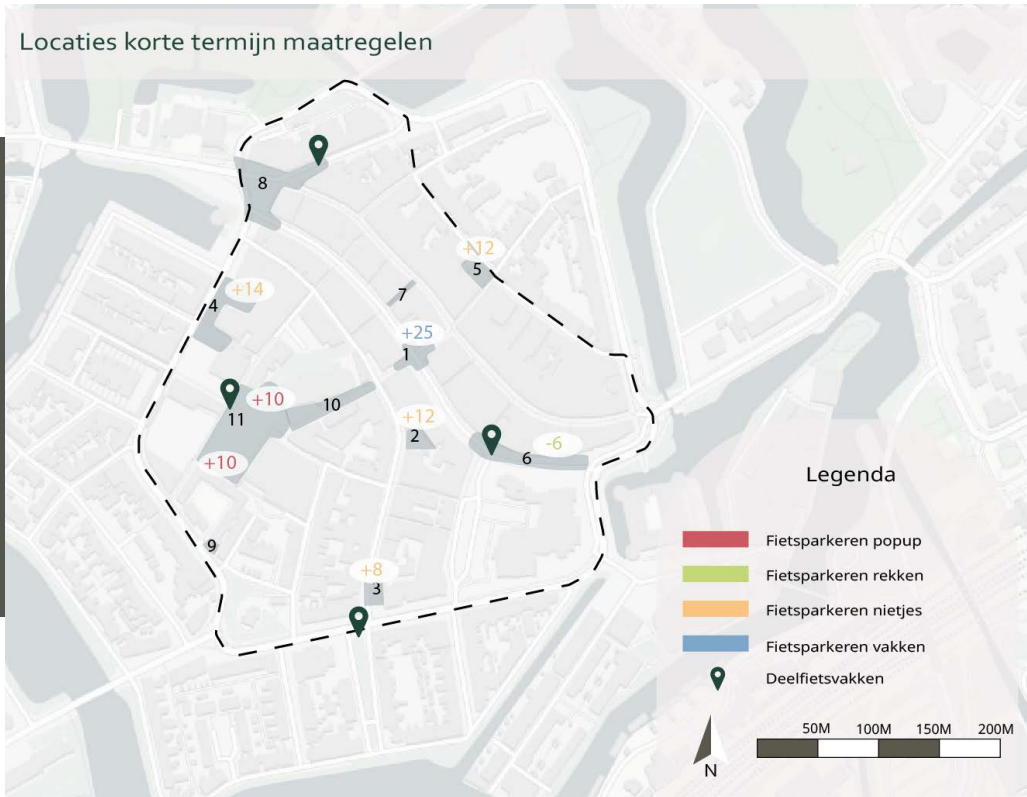
Deelfietsen bieden aanvullend vervoer op plekken en tijden waar het OV ontoereikend is. Het is daarnaast een goede aanvulling op de goed gebruikte OV-(deel)fiets. Het is belangrijk om aparte vakken voor deelfietsen rondom het centrum in te richten, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de landelijke vormgeving voor hubs. Dit maakt het voor iedereen duidelijk waar deelfietsen geparkeerd kunnen worden. Om de deelfiets onder de aandacht te brengen, wordt er gebruik gemaakt van stimuleringscampagnes. Een voorbeeld van een deelfiets hub is te zien in Figuur 27.



Figuur 27. deelfietsen hub

6.2 Locatie specifieke maatregelen

In deze paragraaf worden de specifieke uitdagingen per locatie benoemd en wordt er ingegaan op mogelijke oplossingen om deze uitdagingen aan te pakken. Per locatie wordt duidelijk beschreven wat de knelpunten zijn met betrekking tot fietsparkeren en de openbare ruimte. Vervolgens worden doelgerichte maatregelen gepresenteerd die bijdragen aan het verbeteren van de situatie op korte termijn. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt per maatregel de verwachte kosten weergegeven. In Figuur 28 zijn de locaties en aantallen weergegeven van de maatregelen.



Figuur 28.Locaties korte termijn maatregelen



Figuur 29.Fietsparkeervoorzieningen Franse Steeg-Achterstraat

6.2.1 Verhogen capaciteit plein Franse Steeg-Achterstraat

In de Franse Steeg zijn momenteel 48 fietsparkeervoorzieningen en in de Achterstraat 18. In de Achterstraat staan deze gecentreerd op het pleintje waarbij de straat kruist met de Franse Steeg (zie Figuur 29). Deze twee fietsparkeervoorzieningen worden goed gebruikt (bezettingsgraden van 94% en 79%). De fietsen die nu buiten de voorzieningen in de voorstraat staan kunnen deels worden opgevangen op het plein van de Franse Steeg-Achterstraat, er wordt hier wel vanuitgegaan dat men bereid is hun fiets verder van de winkel af te plaatsen als hier voorzieningen zijn. In totaal zal er ruimte zijn voor 12 extra fietsen. Dit wordt gefaciliteerd aan de andere kant van de parkeermeter. Er worden hier zes nietjes geplaatst. Ook de rekken worden vervangen door nietjes.

6.2.2 Verhogen capaciteit Havenstraat-Romeinsteeg

Op de Havenstraat bij de Romeinsteeg is een plein met nietjes voor 22 fietsen (zie Figuur 30). Op het zuidelijke deel van de Havenstraat staan er momenteel meer fietsen dan het aantal beschikbare fietsparkeervoorzieningen. Om de zuidelijke Havenstraat te ontlasten, worden er 6 nietjes bij geplaatst op het genoemde plein. Er is voldoende ruimte rondom de boom in het midden van het plein om de nietjes te plaatsen, waarbij er ook genoeg hart-op-hart afstand wordt gehouden tussen de nietjes. Dit zorgt ervoor dat er naast fietsen ook ruimte geboden kan worden voor andere type tweewielers, zoals bromfietsen. Hoewel deze uitbreiding niet het volledige capaciteitsprobleem op de Havenstraat oplost, draagt het wel bij aan een betere spreiding van het fietsparkeren.



Figuur 30.Fietsparkeervoorzieningen Havenstraat-Romeinsteeg

6.2.3 Verhogen capaciteit Havenstraat zuid

In paragraaf 6.2.2 is een maatregel voor het zuidelijke deel van de Havenstraat voorgesteld. Op het zuidelijkste deel van de Havenstraat tegen de Wilhelminaweg aan is er ook een fietsparkeervoorziening welke uitgebreid kan worden met 4 nietjes. Hierdoor is er plek voor 8 extra fietsen (zie Figuur 31).



Figuur 31. Fietsparkeervoorzieningen Havenstraat zuid



Figuur 32. Fietsparkeervoorzieningen Meulmansweg-Bibliotheek

6.2.4 Verhogen capaciteit Meulmansweg-bibliotheek

Aan de Meulmansweg op het plein bij de bibliotheek is op dit moment geen capaciteitsprobleem (zie Figuur 32). Wel kan deze locatie worden benut om de drukte bij de Westdam en van het kerkplein op te nemen. Door op deze locatie 7 nietjes toe te voegen komt er hier plek voor 14 extra fietsen. Om de vindbaarheid van deze voorzieningen te vergroten kan er gekozen worden om tijdens een druk moment zoals de markt een bord te plaatsen die verwijst naar de parkeervoorzieningen. Bovendien biedt het versteende plein kansen om extra groen toe te voegen en zo de aantrekkelijkheid van de omgeving te vergroten.

6.2.5 Fietsparkeervak Rijnstraat-Kruisstraat

Op de Rijnstraat ter hoogte van de Kruisstraat worden veel losse fietsen geplaatst. Dit zorgt voor een rommelig beeld. Hier is de voorkeur om de fietsen geclusterd een plek te geven. Dit is mogelijk door op de Rijnstraat, waar nu plek is voor autoparkeren, een fietsparkeervak toe te voegen (zie Figuur 33). Het parkeren van mindervalide fietsen is hier dan ook mogelijk.

Door op de Rijnstraat een autoparkeervak op te heffen komt er voldoende capaciteit om deze fietsen in een voorziening te plaatsen. Door het plaatsen van een ruim vak kan er plek gecreëerd worden voor ongeveer 20 extra fietsen. Aandachtspunt is de helling van de Rijnstraat. Indien de helling te steil is, kan het parkeren van de fiets een kwartslag gedraaid worden. Ook is er nog een eventuele uitbreiding mogelijk aan de andere kant van de boom bij Rijnstraat 51. Hierbij is de vraag of het wenselijk is nog een vak voor een ingangsdeur te plaatsen en een autoparkeervak op te heffen. Indien de vraag naar fietsparkeervoorzieningen op deze locatie nog steeds onvoldoende is, kan dit een uitbreidingsmogelijkheid zijn.



Figuur 33. Locatie fietsparkeervak Rijnstraat



Figuur 34. Fietsparkeervoorzieningen Rijnstraat



Figuur 35. Fietsparkeervoorzieningen Rijnstraat

6.2.6 Verplaatsing en verduidelijking voorzieningen Rijnstraat zuid

In het zuidelijk deel van de Rijnstraat zijn 6 verschillende parkeerlocaties die allemaal dichtbij elkaar staan. De verschillende kleine stallingen zorgen voor een rommelig beeld. Door een rek voor 6 fietsen te verwijderen ter hoogte van Rijnstraat 101 (zie Figuur 34) wordt er ingezet op meer clustering van de fietsen. De fietsen kunnen namelijk opgevangen worden ten zuiden van dit rek, ter hoogte van Rijnstraat 84. Hier is nog voldoende plek.

Daarnaast kan juist een uitbreiding plaatsvinden ter hoogte van Rijnstraat 69, wat zich meer richting het winkelgebied bevindt (zie Figuur 35). Hier bevinden zich 10 nietjes. Door een autoparkeervak op te heffen wordt er plek gemaakt voor 5 nietjes en tien extra fietsen. Door het aantal nietjes uit te breiden stijgt ook het aantal plekken om een fiets veiliger vast te kunnen zetten.

6.2.7 Geveltuintjes in smalle stegen i.c.m. een verbodsbord Gemene Buursteeg

In smalle stegen is weinig tot geen ruimte voor fietsen, waardoor de doorgang voor voetgangers wordt belemmerd. Daarom is fietsparkeren op deze locaties ongewenst. In sommige stegen staan al borden die aangeven dat parkeren binnen bepaalde tijden niet is toegestaan. Omdat er geen ruimte is voor fietsparkeervoorzieningen, blijft het belangrijk om duidelijk te maken dat fietsen hier niet gestald mogen worden.

Een van deze stegen is de Gemene Buursteeg. Door hier een groenstrook of geveltuintje aan te leggen in combinatie met een verbodsbord over de gehele steeg, kan beter worden aangegeven dat fietsparkeren niet is toegestaan. Dit draagt niet alleen bij aan de toegankelijkheid, maar ook aan een aantrekkelijker straatbeeld. Ook de Sint Janssteeg is een geschikte locatie voor vergroening. Op deze wijze biedt het groen twee voordelen.

Omdat niet alle planten goed groeien op schaduwrijke plekken, is nader onderzoek nodig naar geschikte beplanting. Daarnaast kan worden onderzocht of zelfbeheer door bewoners of ondernemers een optie is, zodat het groen goed onderhouden blijft en de stegen aantrekkelijk blijven (Figuur 36).

Overige groenstroken en geveltuinen

Niet alleen in smalle stegen, maar ook langs winkelruimten biedt het aanleggen van een groenstrook een effectieve oplossing om te voorkomen dat fietsen ongewenst worden geparkeerd tegen etalages. Door groenstroken te creëren langs winkelstraten of andere drukbezochte locaties, kan de ruimte afgebakend worden, waardoor fietsers worden aangemoedigd om hun fietsen op de daarvoor bestemde voorzieningen te plaatsen. Het gebruik van groen is bovendien een duurzame manier om de openbare ruimte te verfraaien. In Figuur 37 is een voorbeeld van een groenstrook uit Zwolle te zien.



Figuur 36. tegel zelfbeheer



Figuur 37. Groenstrook langs gevel, voorbeeld Zwolle Roggestraat

6.2.8 Tegengaan verrommeling d.m.v. vergroening Westdam

De Westdam fungeert vanuit de noordoostkant van Woerden als belangrijke aanrijroute voor fietsers. Op dit punt bevinden zich meerdere fietsparkeervoorzieningen, verspreid over onder andere de Rijnstraat, Meulmansweg en het plein bij de Westdam/Meulmansweg. Deze locatie biedt de mogelijkheid om een groot aantal fietsers op te vangen voordat zij het centrum van Woerden betreden. Op het plein zelf is er ruimte om het aantal parkeervoorzieningen te verhogen, evenals de kwaliteit van de parkeerlocatie te verbeteren. Door extra capaciteit toe te voegen in combinatie met groenvoorzieningen ontstaat een duidelijk afgebakende en aantrekkelijke parkeerruimte voor fietsers. In Figuur 38 is een voorbeeld van groenvoorzieningen naast fietsparkeren uit Eindhoven te zien.



Figuur 38. Groenstrook langs fietsparkeren, voorbeeld Eindhoven Emmasingel-Willemstraat



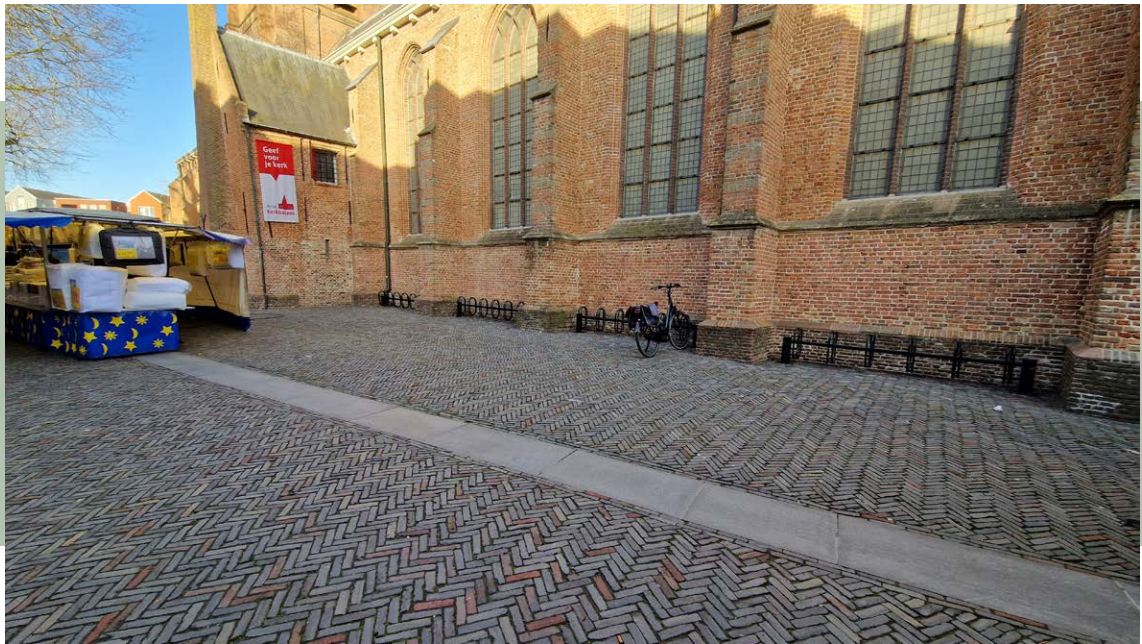
Figuur 39. Omheinde fietsparkeervoorziening Kruittorenweg

6.2.9 Verduidelijken en vervangen voorzieningen Kruittorenweg

Op de Kruittorenweg is een openbare fietsparkeervoorziening die omheind is door een hek (zie Figuur 39). Hoewel de deur van de omheining altijd open staat, geeft dit de indruk dat het geen openbare voorziening is of dat je fiets hier opgesloten kan worden. Daarnaast zijn de rekken hier niet geschikt voor bredere fietsen of fietsen met een mand. Door het hek om de stalling weg te halen (en eventueel een lage heg te plaatsen) en de rekken te vervangen door nietjes, wordt de stalling toegankelijker, wat leidt tot beter gebruik.

6.2.10 Routing verduidelijken voorzieningen Petruskerk

Langs de Petruskerk zijn veel fietsparkeervoorzieningen die momenteel weinig worden gebruikt (zie Figuur 40). Om deze voorzieningen beter te benutten, kunnen tijdens drukke momenten, zoals woensdagochtend en zaterdagmiddag, borden worden geplaatst die bezoekers informeren over de beschikbaarheid en bereikbaarheid van deze parkeervoorzieningen. De verwachting is dat meer mensen hier hun fiets zullen parkeren wanneer zij actief worden gewezen op deze locaties, vooral als andere plekken in de binnenstad overvol zijn. Zodra de voorzieningen consequent goed worden gebruikt, zijn de borden niet langer nodig. Indien deze parkeervoorzieningen volledig benut zouden worden, hadden ze tijdens de telling op woensdagochtend de helft van de fietsen op de Hogewoerd en noordelijke Groenendaal kunnen opvangen.



Figuur 40. Fietsparkeervoorzieningen langs Petruskerk

6.2.11 Marktdag specifieke maatregelen

Marktpllein

Op woensdagochtend, wanneer de markt op het Kerkplein plaatsvindt, is de fietsparkeerdruk hoog. De reguliere fietsparkeervakken op het plein zijn dan niet beschikbaar vanwege de marktkramen, waardoor veel fietsen in de omliggende straten worden geparkeerd. Dit leidt tot drukte en kan de doorgang belemmeren.

Uit tellingen op woensdagochtend in 2025 bleek dat er 172 fietsen buiten of naast de bestaande fietsparkeervoorzieningen stonden. Een deel hiervan kan worden opgevangen bij de voorzieningen bij de Petruskerk (zoals beschreven in de vorige maatregel), terwijl de resterende fietsen kunnen worden geacommodeerd in een tijdelijke pop-up stalling.

Om deze straten te ontlasten, kan er tijdens de markt op strategische locaties ruimte worden gereserveerd voor pop-up fietsparkeervoorzieningen. Dit kan worden gerealiseerd door verplaatsbare rekken te plaatsen of door een tijdelijk vak aan te geven waar bezoekers hun fietsen kunnen stallen. In samenspraak met de markt kan er aan de noord- en/of zuidzijde van het plein een pop-up locatie voor elk 10-20 fietsen worden ingericht. Door te starten met een kleine capaciteit, kan de voorziening eenvoudig in de bestaande marktopstelling worden ingepast en bij succes worden uitgebreid.

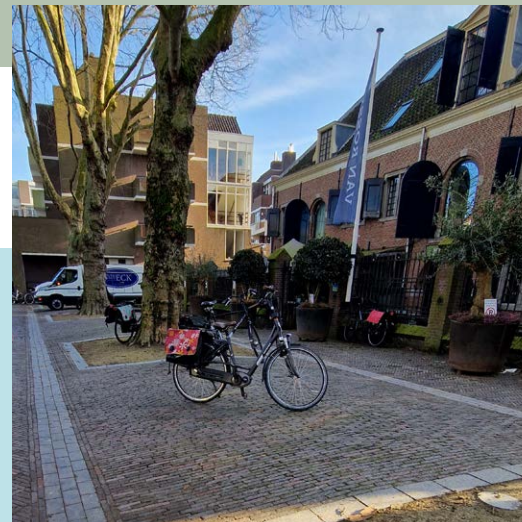
Indien een bewaakte stalling gewenst is, kan worden gekozen voor één centrale locatie, zodat slechts één toezichthouder nodig is. Daarnaast is het waardevol om bezoekers te vragen naar hun ervaring met de pop-up stalling. Dit biedt inzicht in hun behoefte en kan helpen bepalen of verdere uitbreiding nodig is en of bijvoorbeeld kluizen voor fietsbatterijen een nuttige toevoeging zouden zijn.

De partij die verantwoordelijk is voor het opzetten van de marktkramen kan ook de pop-up stallingen plaatsen, zodat deze efficiënt en tijdig worden ingericht. Om de tijdelijke stalling aantrekkelijker en beter zichtbaar te maken, kunnen banners om de hekken worden geplaatst met informatie over fietsparkeren in Woerden.

Tot slot is het belangrijk om te voorkomen dat een pop-up stalling onbedoeld tot verwarring leidt over het parkeerbeleid op andere dagen. Als de stalling in de vorm van een vak aan de noordzijde wordt geplaatst, kan dit ervoor zorgen dat fietsers op niet-marktdagen onterecht denken dat hier altijd geparkeerd mag worden. Duidelijke communicatie en bewegwijzering kunnen dit voorkomen.

Meulmansweg

Bij de Meulmansweg, ter hoogte van het stadshotel, bevindt zich een open ruimte/plein waar tijdens marktdagen verschillende kramen staan (zie Figuur 41). Daarnaast bevinden zich er ook woningen, maar er is slechts een beperkt aantal fietsparkeervoorzieningen in de vorm van nietjes. De huidige capaciteit is onvoldoende, wat blijkt uit het feit dat fietsen vaak tegen de hekken van het hotel geparkeerd worden (wat onwenselijk is). Gezien de ruimte op dit plein biedt deze locatie een goede mogelijkheid om de algehele fietsparkeercapaciteit uit te breiden, zeker aangezien het een goed bereikbare plek is en dicht bij de markt is gesitueerd. Met name tijdens marktdagen is er behoefte aan een flexibele uitbreiding van de capaciteit. Er zijn verschillende manieren om dit te realiseren, maar het is belangrijk om hierover in gesprek te gaan met de markt en de omliggende bewoners.



Figuur 41. Plein voor stadshotel Meulmansweg



Figuur 42. verplaatsbare voorziening Zwolle



Figuur 43. opslag Zwolle onder putdeksel

Een eerste optie is het plaatsen van een pop-up stalling op het plein, die tijdelijk extra fietsparkeervoorzieningen kan bieden. Een andere mogelijkheid is het plaatsen van nietjes tussen de bomen. Bij het installeren van permanente nietjes moet er rekening worden gehouden met de marktomstandigheden. Als alternatief kunnen er ook uitneembare nietjes worden geplaatst. Deze flexibele voorzieningen kunnen eenvoudig worden verwijderd wanneer ze niet nodig zijn, wat zorgt voor een efficiënte en aanpasbare oplossing. Een voorbeeld van uitneembare nietjes en een opslagton ondergronds is te zien in Figuur 42 en Figuur 43.

6.3 Samenvattend

Om de fietsparkeersituatie in Woerden op korte termijn te verbeteren, worden verschillende maatregelen voorgesteld die snel en kostenefficiënt kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen richten zich op het optimaliseren van bestaande voorzieningen, het strategisch uitbreiden van fietsparkeerplekken en het verminderen van overlast door verkeerd gestalde fietsen. Daarnaast wordt gekeken naar tijdelijke oplossingen, zoals

pop-up stallingen tijdens drukke momenten, en het verbeteren van de vindbaarheid van fietsparkeerlocaties. Tabel 4 vat de voorgaande maatregelen samen, inclusief de bijkomende kosten. De kosten zijn een schatting gebaseerd op prijspeil 2025 en zijn mede gebaseerd op informatie die andere gemeenten hebben aangeleverd over vergelijkbare maatregelen. Interne kosten voor realisatie, beheer en onderhoud zijn niet meegenomen.

Meegenomen kosten:

- De kosten voor één nietje bedragen €250
2 fietsen per nietje
- De kosten voor één vlonder zijn €6200
10 fietsen per vlonder
- De kosten voor één fietsparkeervak zijn €500.
- Vergroening kost €30/m2.
- Groenstrook in een steeg: €3000-€5000 per steeg

Tabel 4. Korte termijn maatregelen met kosten

Nr.	Locatie	Maatregelen	Toevoeging Parkeervoorzieningen	Kosten
-	Algemeen	Handhaving van weesfietsen	-	-
-	Algemeen	Handhaving verkeerd geparkeerde fietsen	-	-
-	Algemeen	Fietsvlonder	20	€12.400,-
-	Algemeen	Deelfietsen faciliteren	-	-
1	Franse Steeg- Achterstraat	Verhogen capaciteit door nietjes en vervangen van 18 rekken voor nietjes	12	€3.750,-
2	Havenstraat- Romeinsteeg	Verhogen capaciteit door nietjes	12	€1.500,-
3	Havenstraat zuid	Verhogen capaciteit door nietjes	8	€1.000,-
4	Meulmansweg- Bibliotheek	Verhogen capaciteit door nietjes	14	€1.750,-
5	Rijnstraat- Kruisstraat	Verhogen capaciteit door fietsparkeervak	20	€500,-
6	Rijnstraat zuid	Overbodige rekken weghalen en toevoegen nietjes	6 rekken verwijderen 10 plekken toevoegen	- €900,-
7	Gemene Buursteeg	Verbodsbord en groenstrook	0	€100,- (Verbodsbord) €4.000,- (Groenstrook)
8	Westdam	Tegengaan verrommeling d.m.v. vergroening	0	€300,-
9	Kruittorenweg	Omheining weghalen en voorziening vervangen	1	€3.500,-
10	Voorzieningen Petruskerk	Routering verbeteren d.m.v. borden	0	€200,-
11	Marktspecifieke maatregelen	Pop-up stalling	20	€6.000,-
Totaal eenmalig				€29.900,-
Totale jaarlijkse kosten				€6.000,-

Fietsparkeerstrategie lange termijn



Trends en scenario's

7 Fietsparkeerstrategie lange termijn

De langetermijnstrategie is essentieel om in te kunnen spelen op toekomstige groei, veranderende mobiliteitsbehoeften en ruimtelijke ontwikkelingen. Door vooruit te kijken wordt gezorgd voor een samenhangend en duurzaam beleid dat ook op de lange termijn effectief blijft. In dit hoofdstuk wordt de strategie toegelicht om naar het jaar 2040 toe te werken.

7.1 Inspelen op trends

Om duurzaam effectief beleid te ontwikkelen voor de langere termijn is gekeken naar de belangrijkste (landelijke) trends en (lokale) ontwikkelingen:

- **Het parkeren van voertuigen verplaatst zich naar de randen van het centrum.** Volgens het STOMP-principe krijgt de voetganger steeds meer prioriteit in de openbare ruimte. Dit betekent dat eerst voetgangers en vervolgens fietsers meer ruimte krijgen. Stilstaande voertuigen worden steeds minder in de openbare ruimte geparkeerd en verplaatsen zich naar de randen van centra. Hierdoor moeten fietsers en automobilisten hun voertuigen vaker buiten het winkelgebied parkeren waarbij fietsparkeren prioriteit krijgt boven de auto. Deze verschuiving draagt bij aan het creëren van een aantrekkelijke en leefbare binnenstad, waarin de nadruk ligt op verblijfskwaliteit en beleving.
- **Er is een groeiende diversiteit in typen fietsen.** Het landelijk gebruik van elektrische fietsen neemt tussen 2024 en 2029 met 40% toe (KIM). Omdat elektrische fietsen duurder zijn, neemt de vraag naar veilige en geschikte stallingsmogelijkheden toe om diefstal en schade te voorkomen. Daarnaast zorgen de verschillende afmetingen van fietsen om aangepaste parkeeroplossingen. Fietsnietjes met aanbind mogelijkheid blijven ook voor de lange termijn uitgangspunt in de openbare ruimte.
- **Een verdere groei van het aantal fietsen.** Op basis van de fietsparkeercijfers uit 2025 en de prognose van de jaarlijkse groei tot 2040, is in paragraaf 3.5 berekend dat er tegen 2040 ongeveer 350 extra fietsparkeervoorzieningen nodig zijn om te voldoen aan de verwachte vraag naar fietsparkeren in de binnenstad. Deze berekening is gebaseerd op de cijfers van marktdagen. Voor reguliere dagen is de verwachting dat er ongeveer 250 extra fietsparkeervoorzieningen nodig zijn om aan de vraag te voldoen. Dit geeft aan dat op basis van de cijfers de markt een belangrijke locatie blijft, ook in de toekomst.



7.2 Uitwerking scenario's

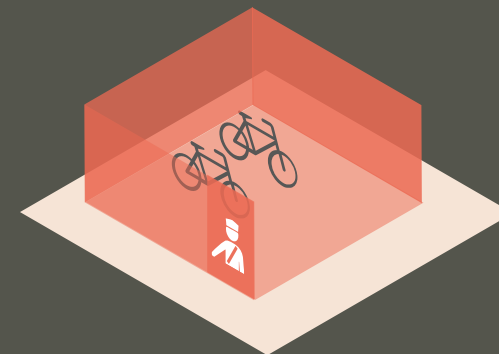
Op de lange termijn neemt het aantal fietsen in de stad toe, wat de behoefte aan 250 extra fietsparkeervoorzieningen met zich meebrengt. Tegelijkertijd wordt er meer prioriteit gegeven aan voetgangers, vooral rond de markt, waar op piekmomenten voldoende capaciteit cruciaal is. Op basis hiervan zijn twee scenario's ontwikkeld. Het eerste scenario faciliteert zowel de fietser als de voetganger, waarbij fietsen nog steeds welkom zijn in het winkelgebied. Het andere scenario legt de nadruk op de voetganger, waarbij fietsen en fietsparkeren in het winkelgebied niet meer wenselijk zijn. De symbolen die in de scenario's worden gebruikt, worden in Figuur 44 verduidelijkt met referentiebeelden.

Algemeen geldende uitgangspunten voor beide scenario's

Voor beide scenario's zijn de volgende zaken belangrijk:

- Op de korte termijn worden pop-up stallingen geadviseerd om het fietsparkeren te faciliteren. Voor een structurele oplossing op de lange termijn dient onderzocht te worden of de parkeercapaciteit ten zuiden van de markt uitgebreid kan worden.
- Aan de randen van het centrum is het belangrijk om fietsparkeren te clusteren, zodat duidelijk is waar fietsen geparkeerd kunnen worden en verrommeling in de openbare ruimte wordt voorkomen. In de toekomst moet worden onderzocht of het haalbaar is om een bewaakte fietsenstalling te realiseren, met aparte voorzieningen voor brom- en snorfietsen, bakfietsen en overige buitenmodel fietsen. De ervaringen met de pop-up stalling speelt hierbij een belangrijke rol.
- In de toekomst kan worden onderzocht of fietsenstallingen vanuit de openbare ruimte naar inpandige locaties verplaatst kunnen worden, bijvoorbeeld in leegstaande panden. De locatie is afhankelijk van het gekozen scenario. In de minimale variant worden de stallingen voornamelijk aan de randen van het centrum geplaatst. In de variant waarbij de fietser gefaciliteerd blijft, kunnen de stallingen juist dicht bij de huidige parkeervoorzieningen in de Rijnstraat of Kruisstraat komen. Extra onderzoek naar de businesscase is hierbij een essentiële voorwaarde.
- Zoals in de korte termijn al is benoemd, dienen de fietsparkeervoorzieningen uniform uitgevoerd te worden.
- Er dient tussentijds een telling uitgevoerd te worden om de onderzoeken welke scenario wenselijk is. Een periode van 5 tot 8 jaar is wenselijk omdat dit voldoende tijd biedt om de effecten te evalueren, trends in fietsgebruik te signaleren en waar nodig bij te sturen.

Referentiebeelden voorzieningsvarianten



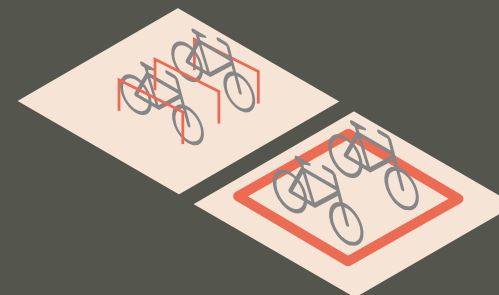
Bewaakte fietsenstalling



Bewaakte inpandige fietsenstalling House Modernes Utrecht



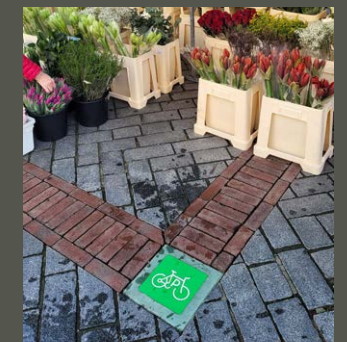
Bewaakte fietsenstalling in de buitenlucht rodetorenplein Zwolle



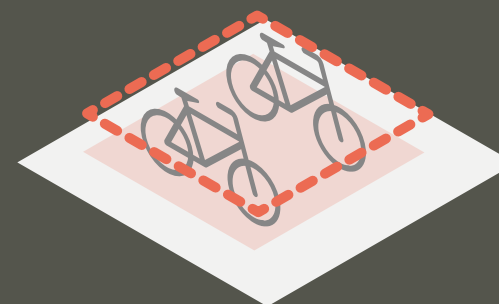
Parkeeraanbod in de openbare ruimte



Fietsnietjes op de overgang naar voetgangersgebied binnenstad Den Helder



Fietsvak binnenstad Zuphen (dubbelgebruik)



Pop-up fietsenstalling



Pop-up fietsenstalling Utrecht

Figuur 44. Referentievoorbeelden van stallingen

Buurtstalling

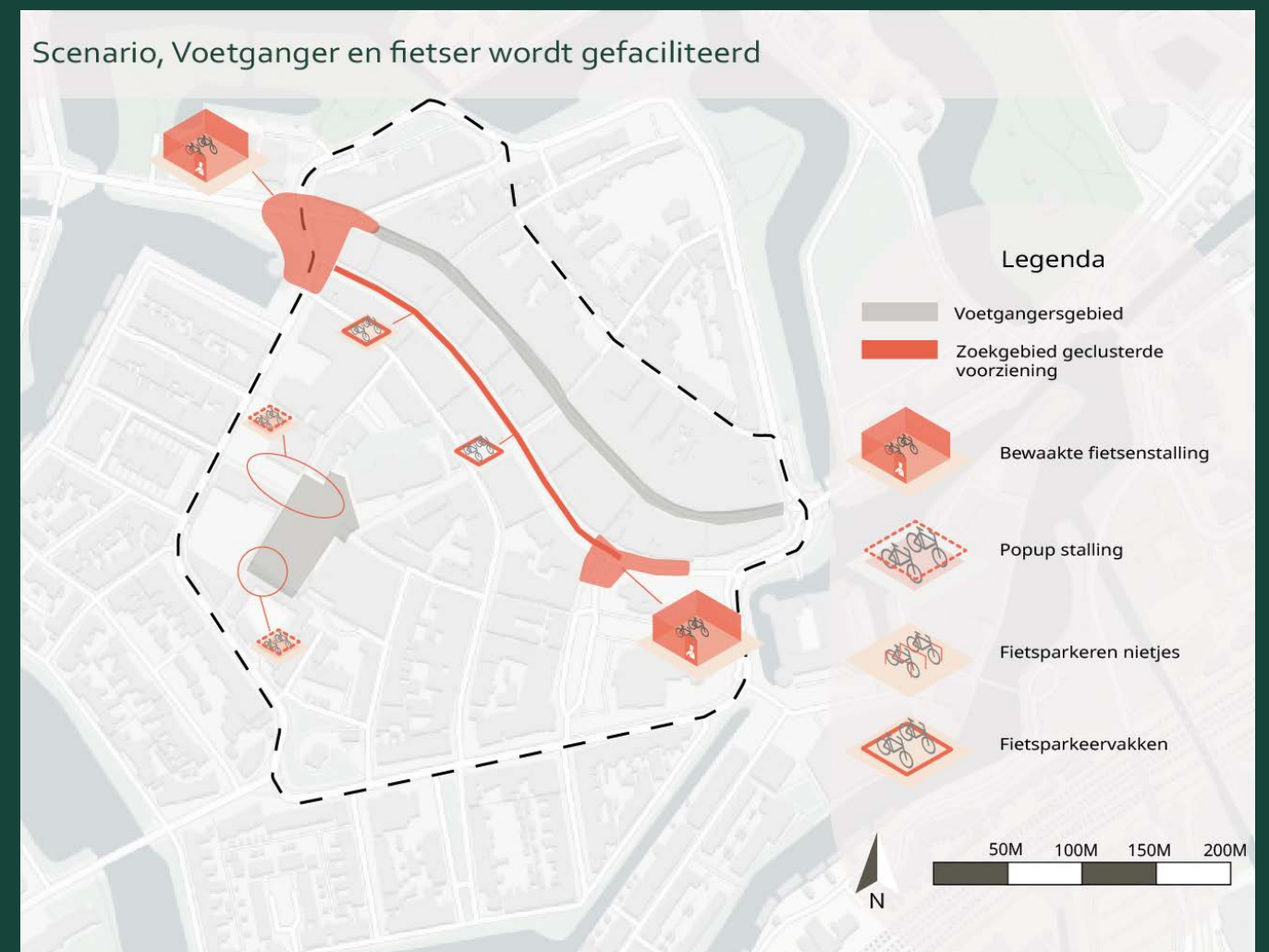
Niet elke bewoner van de binnenstad heeft de mogelijkheid om een (elektrische) fiets op eigen terrein of inpandig te stallen. Vooral voor duurdere fietsen is een veilige stalling gewenst. Er moet eerst een inventarisatie worden uitgevoerd om de vraag naar buurtfietsenstallingen te onderzoeken, evenals de betalingsbereidheid en de acceptabele loopafstand voor bewoners.

Steeds vaker worden leegstaande winkelpanden getransformeerd naar appartementen. Er is dan vaak geen ruimte voor een fietsenberging, of zijn de bergingen te klein of slecht bereikbaar. Leegstaande panden kunnen daarom een oplossing bieden. Als er voldoende behoefte is, kan een pilot worden opgezet. Nader onderzoek is nodig naar de vraag, financiering en organisatie van deze stallingen. Bij transformaties of nieuwbouw kan ook gedacht worden aan parkeervondsen om dergelijke fietsenstallingen mee te financieren.

7.3 Scenario – Voetganger en fietser wordt gefaciliteerd

De Rijnstraat is onderdeel van de belangrijkste fietsroute in de binnenstad. Om zowel de binnenstad als de omliggende wijken goed bereikbaar te houden, is het essentieel dat er goede fietsroutes door de stad lopen, ook om fietsen aantrekkelijk te houden. Er is onderzocht of de primaire fietsroute verplaatst kan worden, maar alternatieve routes passen minder goed in het bestaande netwerk. Buiten de Rijnstraat zijn er in het centrum weinig andere directe verbindingen. De fietsroute door de Rijnstraat blijft daarom belangrijk. Het is van groot belang dat de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers op de Rijnstraat wordt gewaarborgd. Het profiel van de Rijnstraat is relatief breed, waardoor fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden kunnen worden. Wel zijn snelheidsregimes voor fietsers een belangrijke voorwaarde om de straat veilig en leefbaar te houden.

Actieve en duurzame mobiliteit krijgt steeds meer prioriteit in stedelijke ontwikkeling. In lijn met het parkeerbeleid wordt gestreefd naar een autoluwe binnenstad, waarbij het niet langer vanzelfsprekend is om een privéauto in de binnenstad te parkeren. Aangezien privéauto's gemiddeld 95% van de tijd stilstaan, kan deze ruimte beter worden benut. De Rijnstraat zou in de toekomst autovrij kunnen worden, met uitzondering van bevoorrading tijdens venstertijden. Hierdoor ontstaat ruimte voor betere en veiligere fietsverbindingen, meer ruimte voor voetgangers, vergroening en extra fietsparkeervoorzieningen. Door het centrum her in te richten, kunnen parkeervoorzieningen dicht bij de winkels worden geplaatst, afgestemd op de specifieke behoeften van elke locatie. Dit vergroot de toegankelijkheid en efficiëntie van het fietsparkeren, omdat fietsers hun fietsen direct op de gewenste locaties kunnen parkeren zonder extra afstand af te leggen. In Figuur 45 is het scenario uitgewerkt.



Figuur 45. Scenario voetganger en fietser wordt gefaciliteerd

7.4 Scenario – voetganger prioriteit en binnenstad fietsvrij

De Rijnstraat is onderdeel van een regionale fietsroute door de binnenstad, maar met de verwachte toekomstige ontwikkelingen (groei in aantal fietsen) kunnen er knelpunten ontstaan. Het gebruik van elektrische fietsen neemt toe, en uit de interviews en locatiebezoeken blijkt dat er soms snel gefietst wordt in de Rijnstraat, wat kan leiden tot conflicten met voetgangers. Dit geldt ook voor de Voorstraat, die eigenlijk te smal is om zowel fietsers als voetgangers veilig en comfortabel ruimte te bieden. Om deze problemen te verminderen, kan in de toekomst worden overwogen om de Rijnstraat net als de Voorstraat om te vormen tot een voetgangersgebied waar fietsen niet is toegestaan. Dit biedt twee voordelen:

1. **Minder rijdende fietsen door de binnenstad** – Doordat fietsers niet langer door het centrum mogen rijden, worden fietsen vaker aan de randen van het winkelgebied geparkeerd in plaats van in het winkelgebied zelf. Dit kan de openbare ruimte ontlasten en bijdragen aan een overzichtelijker en aangener wijkgebied, zonder dat de toegankelijkheid van de winkels aanzienlijk wordt beperkt.
2. **Verhoogde veiligheid voor voetgangers** – Zonder fietsers in de Rijnstraat wordt het voetgangersgebied veiliger en aangener om te wandelen en winkelen. Dit draagt bij aan een prettige en overzichtelijke binnenstad met minder conflicten tussen voetgangers en fietsers.

Om dit scenario uit te voeren en van het centrum een aantrekkelijk voetgangersgebied te maken dienen de volgende maatregelen genomen te worden. In Figuur 46 is dit scenario uitgewerkt.

Goede en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen aan de rand van de voetgangerszone

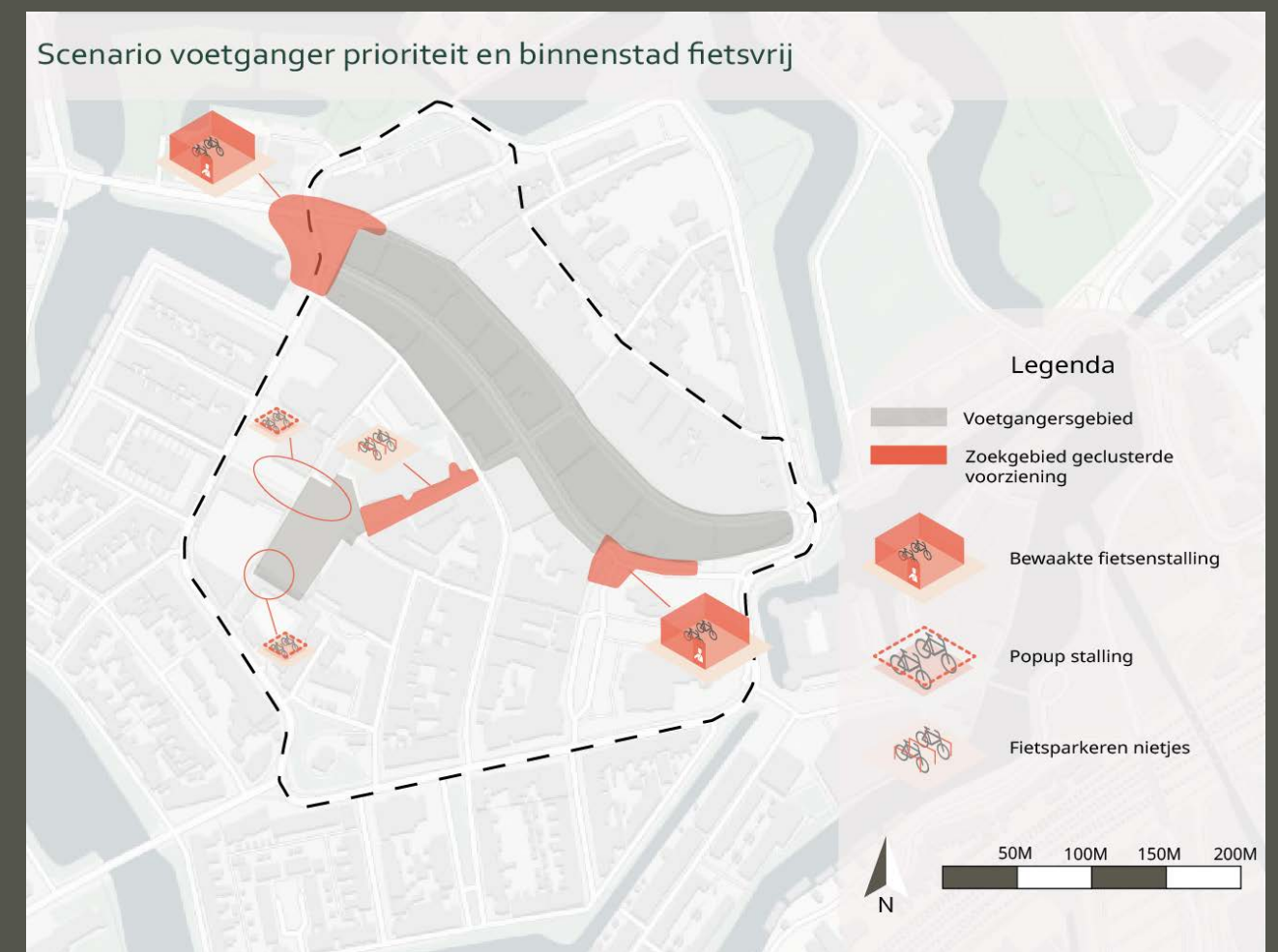
Omeen aantrekkelijk voetgangersgebied te creëren, is het belangrijk om een goed alternatief voor fietsparkeren aan de randen van het voetgangersgebied te bieden, zowel in pandig als in de openbare ruimte. Gezien de toename van elektrische fietsen en daardoor de vraag naar veilige parkeeropties, kan een bewaakte fietsenstalling een geschikte oplossing zijn. Deze stalling kan worden voorzien van een beheerdersplek, die op drukke momenten door een beheerder wordt bezet. Dit maakt de stalling semi-bewaakt. Een in pandige stalling kan eventueel gecombineerd worden met andere voorzieningen zoals openbare toiletten of pakketdiensten.

Fysieke Inrichting van de toegang tot de binnenstad

Naast bebording dient de fysieke ruimtelijke inrichting duidelijk aan te geven dat fietsen in het voetgangersgebied niet wenselijk is. Tegelijkertijd moet het gebied tijdens venstertijden wel toegankelijk blijven voor toeleveranciers.

Verbieden van fietsparkeren en fietsen in de binnenstad

Indien er conflicten blijven optreden tussen voetgangers en fietsers, en de verkeersveiligheid in gevaar komt, kan er gehandhaafd worden. Handhaving kan optreden wanneer fietsers het voetgangersgebied betreden. Bij overlast van verkeerd geparkeerde fietsen in de binnenstad moet er een wijziging van de APV plaatsvinden, met een aanwijzingsbesluit waarin wordt aangegeven waar fietsen niet meer geparkeerd mogen worden. Een belangrijke voorwaarde voor handhaving op verkeerd geparkeerde fietsen is echter dat er voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar is. Deze maatregel is vooral relevant als het fietsbezit sterk toeneemt, wat de leefbaarheid en veiligheid van het winkelgebied in gevaar zou kunnen brengen.



Figuur 46. Scenario voetganger prioriteit



Conclusie

Tot slot

8 Conclusie

Het fietsparkeerplan voor Woerden biedt een duidelijke strategie voor het realiseren van voldoende en toekomstbestendige fietsparkeervoorzieningen. De huidige situatie laat zien dat er al een goede basis is voor fietsparkeren, maar er zijn ook duidelijke knelpunten en verbeterpunten, vooral in de spreiding en capaciteit van de huidige voorzieningen. Door te zorgen voor een efficiënte verdeling van fietsparkeervoorzieningen, met aandacht voor de belangrijkste fietsroutes en de wensen van bezoekers, kan de toegankelijkheid en leefbaarheid van de stad verder worden verbeterd.

Met de ambities en doelstellingen voor 2040, zowel op nationaal, regionaal als lokaal niveau, wordt duidelijk dat Woerden zich moet voorbereiden op een toename van fietsgebruik. Dit fietsparkeerplan voorziet in de groeiende behoefte aan zowel bewaakte stallingen als flexibele fietsparkeervoorzieningen op zowel korte als lange termijn. De gekozen uitgangspunten voor fietsparkeren bieden daarbij een goede basis om een balans te vinden tussen het faciliteren van fietsers en het behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Op korte termijn kunnen gerichte maatregelen, zoals het optimaliseren van de bestaande parkeervoorzieningen en het clusteren van fietsparkeren aan de randen van het centrum, bijdragen aan een efficiëntere inrichting. Deze maatregelen zijn relatief eenvoudig en goedkoop uit te voeren, met de nodige flexibiliteit om snel in te spelen op veranderende behoeften. Voor de lange termijn worden twee scenario's voorgesteld: het eerste scenario faciliteert zowel de fietser als de voetganger in de binnenstad, terwijl het tweede scenario prioriteit geeft aan de voetganger. Het monitoren van de groei en ontwikkelingen is hierbij essentieel, zodat het beleid indien nodig bijgestuurd kan worden om effectief in te spelen op de veranderende mobiliteitsbehoeften.

Door het fietsparkeren strategisch aan te pakken en toekomstige ontwikkelingen tijdig in kaart te brengen, kan Woerden zich positioneren als een stad die duurzame mobiliteit omarmt en daarmee bijdraagt aan een aantrekkelijke, toegankelijke en leefbare binnenstad.



Bijlage

B1

Vijf straattypen in Woerden centrum



B1-Vijf straattypen

De straten in het centrum van Woerden zijn ingedeeld in vijf verschillende straattypen, hieronder wordt er per straattypen uitgelegd wat de kenmerken en knelpunten zijn.

Straat autotoegankelijk

De enige autotoegankelijke winkelstraat in het winkelgebied is de Rijnstraat. Het is een brede straat met ruimte voor zowel fiets- als autoparkeren. Er geldt een verbod voor gemotoriseerd verkeer van maandag tot en met vrijdag tussen 12:00 en 17:00 uur, en op zaterdag is dit verbod de hele dag van 9:00 tot 18:00 uur van kracht. Ontheffinghouders mogen de straat te allen tijde betreden. Een poller aan het begin van de straat zorgt ervoor dat niet iedereen de straat kan inrijden. Dit draagt bij aan een prettiger winkelklimaat, aangezien het ontbreken van auto's de winkelervaring voor bezoekers verbetert. Voor het parkeren van fietsen zijn aan beide uiteinden van de straat fietsnietjes geplaatst, en in de straat zijn verschillende parkeervakken voor fietsen aanwezig. De parkeervakken zijn duidelijk zichtbaar met droog weer, maar wanneer de straat vochtig is wordt het contrast tussen straat en belijning laag wat het slecht zichtbaar maakt. Ook staan er objecten in de vakken die zorgen dat er geen fietsen geparkeerd kunnen worden. In een van de vakken stond tijdens het locatiebezoek een zitelement, dit is te zien in Figuur 47. Dit maakt dat de vakken niet optimaal gebruikt kunnen worden.



Figuur 47. Fietsparkeervak, zitelement in vak geplaatst



Figuur 48. Groenendaal tijdens markt woensdag



Figuur 49. Sint Jansteeg

Straat autovrij (breed en smal)

De autovrije winkelstraat wordt onderverdeeld in een smal en breed type, beide hebben dezelfde bestrating. De Voorstraat wordt geclassificeerd als autovrije straat breed. Deze straat heeft brede stoepen langs de winkels, die zijn bestraat met grijze tegels. Daarnaast zijn er smalle straten, zoals de Sint Jansteeg, deze straat heeft afgezien van de breedte hetzelfde profiel. In beide versies zijn op verschillende plekken fietsparkeerrekken geplaatst op de grijze tegels. In de smalle straten kunnen deze rekken zorgen voor blokkadevorming omdat de geparkeerde fietsen een groot deel van de straat innemen. Daarnaast is er een knelpunt bij de vindbaarheid van de parkeerplekken. Op de grijze bestrating bij de winkels worden regelmatig fietsen gezet. Hierdoor beschouwen fietsers deze randen als parkeervlakken en worden hier meer fietsen geplaatst. Dit is met name zichtbaar in de straten rondom de markt op woensdagen (zie Figuur 48), en geldt ook voor de Voorstraat en zijstraten hiervan (zie Figuur 49).

Plein

Er zijn verschillende plekken in het centrum met een pleinfunctie. Het voor fietsers niet altijd duidelijk waar gefietst mag worden en waar men moet lopen. Het fietsparkeren is per plein op verschillende manieren geregeld. Bij het Kerkplein zijn rekken en nietjes in de aanliggende straten van het plein en bij de kerk en parkeervakken bij de winkels op het plein. Bij de Westdam en het begin van de Rijnstraat, die beide functioneren als poort naar het winkelgebied, zijn fietsrekken op diverse plekken over het plein verspreid.

Op de pleinen met ruime fietsparkeervoorzieningen is er een knelpunt op het gebied van vindbaarheid en routing. Voor fietsers die de stad binnenkomen is het bijvoorbeeld niet duidelijk dat er parkeerplekken zijn bij de bibliotheek en naast de Petruskerk. Een onderbezetting van deze locaties leidt tot overbelasting van de parkeervoorzieningen in en rond de winkelstraten. De parkeervakken op het Kerkplein en in de Rijnstraat vertonen een knelpunt wat betreft vindbaarheid, met een natte straat is weinig contrast is tussen de belijning van de vakken en de rest van de straat. Tijdens de markt zijn de vakken op het Kerkplein niet bereikbaar omdat deze ruimte dan gebruikt wordt voor marktkramen. Een ander knelpunt op het Kerkplein is de onduidelijkheid rondom het fietsverbod op het plein. Het nut van dit verbod wordt vaak niet duidelijk gezien.

Steegjes

Tussen de Voorstraat, Rijnstraat en Havenstraat liggen veel kleine steegjes. Deze steegjes beschikken niet over fietsparkeervoorzieningen. In een aantal steegjes staat met borden aangegeven dat het verboden is om tussen 8:00 en 21:00 uur een fiets te parkeren. Er worden in verschillende steegjes fietsen langs de muren geparkeerd wat ervoor zorgt dat de doorloopruimte te smal wordt en hier niet meer (comfortabel) gelopen kan worden. Het zijn vaak bewoners die hun fiets hier hebben staan door de slechte kwaliteit of het gebrek aan een inpandige stalling.

Straat met voetpad

De straten met een voetpad hebben een los en verhoogd trottoir waar voetgangers over lopen. Niet alle straten hebben fietsparkeervoorzieningen, en komen de straten vooral voor in woongebieden. In de straten waar wel parkeervoorzieningen voor fietsen zijn, worden deze vaak op het trottoir geplaatst. Hierdoor wordt de ruimte voor voetgangers wordt verkleind. Een voorbeeld hiervan is het fietsrek op de Havenstraat, dit is te zien in Figuur 50. Wanneer er fietsen in dit rek staan, is het voor voetgangers moeilijk om er langs te komen zonder het voetpad te verlaten en de weg op te moeten gaan.



Figuur 50. Fietsparkeerrek Havenstraat

Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Woerden

De heer Zuiderveen

Postbus 45

3440 AA Woerden

Uitgave

Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100

Postbus 2855

3500 GW Utrecht

Telefoon

+31 (0)30 - 265 55 55

Ondertekenaar

Teun Kolner

teun.kolner@movares.nl

Projectnummer

Mooo6762

Kenmerk

Xo6-TKO-ST-OVG-25000006



movares  smart
urban
engineering