

## **fietsstructuur**

### **Speerpunten Fietsstructuur en maatregelen gemeente Woerden 2011 - 2014**

**Gemeente Woerden**



**11i.01491**

Mei 2011

## Voorwoord.

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

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

Als college maken we ons sterk voor het gebruik van de fiets<sup>1</sup>. We willen dat de fiets een echt en volwaardig alternatief voor de auto wordt en blijft, met name voor de korte afstanden. We streven naar een heldere fietsstructuur die veilig is en de fietser (soms ook echt letterlijk) maar zeker figuurlijk voorrang geeft op de auto. Het heeft wat jaren geduurd maar met dit document leggen we de basis voor de komende jaren. We geven onze visie voor langere termijn weer, wat als basis dient voor andere ontwikkelingen, en vertellen ook wat we hiervoor gaan doen. Het is ook een concreet document met acties en tijdsbestekken. Kortom: we gaan aan de slag voor de fietser!

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

Ik wens u alvast veel fietsplezier!

Titia Cnossen  
Wethouder verkeer

## Inleiding

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

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

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

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

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

---

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

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

## **Fietsstructuurkaart**

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

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

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

## **Speerpunten van het fietsbeleid 2011 -2014.**

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

### **1. Korte en veilige fietsroutes en oversteekplaatsen**

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

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

#### **Toelichting**

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

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

Bedoeld wordt:

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

## 1.1 Verlichting en sociale veiligheid

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

Het verlichtingsniveau moet “voldoende” zijn.

Toelichting

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

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

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

## 1.2 Strooi beleid

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

Er wordt niet bezuinigd op het strooien op hoofd fietsroutes.

Toelichting

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

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

## 2 Heldere fietspadenstructuur

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

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

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

### **Toelichting**

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

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

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

### **Middellandbaan**

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

### **Hollandbaan**

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

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

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

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

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

### **Toelichting**

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

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

Onderzocht is of er in het belang van het fietscomfort situaties zijn binnen de bebouwde kommen van Woerden waar de voorrang in het voordeel van de fietser gewijzigd kan worden, waarbij de verkeersveiligheid voorop blijft staan. Hieruit zijn twee situaties naar voren gekomen<sup>2</sup> waar de voorrangssituatie te gunste van de fietser kan worden gewijzigd. Het betreft de fietsoversteekplaats Cattenbroekerdijk t.p.v. Steinhagenseweg en de noordelijke fietsoversteekplaats op het kruispunt Rietveld - Zegveldse Uitweg.

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

#### **4 Kwalitatief goede wegverharding voor fietsers (comfort)**

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

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

##### **Toelichting**

In 2009 heeft de Raad van de gemeente Woerden het IBOR (Integraal Beleid Openbare Ruimte) vastgesteld<sup>3</sup>. De kwaliteit voor het onderhoud van de openbare ruimte waarvoor de gemeenteraad gekozen heeft is niveau C voor alle wegen van Woerden. Dat is een vrij laag onderhoudsniveau<sup>4</sup>. De hoofdstructuur voor de fiets volgens de fietsstructuurkaart is fijnmaziger dan die in het IBOR is opgenomen omdat de aantrekkelijkheid voor het gebruik van de fiets verhoogd wordt door een relatief fijnmazig en kwalitatief beter fietsnetwerk aan te bieden.

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

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

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

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

#### **5 Kwalitatief goede fietsenstallingsvoorzieningen (o.a. aanbindmogelijkheden)**

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

- Enkele malen per jaar worden weesfietsen en fietswrakken geruimd om de beschikbare stallingsvoorzieningen beschikbaar te houden voor bezoekers<sup>5</sup>.
- Voldoende veilige en goede fietsenstallingen worden gemaakt bij OV-haltes waar deze behoefte bestaat.
- Bij toekomstige herinrichtingen (zoals de Rijnstraat) zullen de mogelijkheden voor goede extra fietsenstallingsmogelijkheden onderzocht worden.

##### **Toelichting**

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

<sup>2</sup> "Bijlage bij fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014"

<sup>3</sup> zie ook bijlage bij fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014

<sup>4</sup> voor nadere informatie wordt verwezen naar het IBOR

<sup>5</sup> (zie verder bij speerpunt 8, actieve uitvoering weesfietsen en fietswrakkenbeleid).

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

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

## 5.1 Centrum Woerden

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

### Proef bewaakte fietsenstalling

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

In het belang van het aanzien van de binnenstad verdient het een voorkeur voor het ruimen van fietswraakken<sup>6</sup>

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

## 5.2 Overige winkelgebieden

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

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

## 5.3 Bushaltes

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

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

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

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

---

<sup>6</sup> zie verder bij speerpunt 8, actieve uitvoering weesfietsen en fietswraakkenbeleid.

## 6 Voldoende capaciteit fietsenstalling NS-Station

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

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

### Toelichting

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

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

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

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

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

### Toelichting

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

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

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

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

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

Mei 2011

Afdeling Ruimte gemeente Woerden

Vakgroep Verkeer.