

**Bijlage bij**

**“fietsstructuurkaart gemeente Woerden 2011 – 2014”**

**Achtergrondinformatie behorende bij de fietsstructuurkaart  
Woerden**

**Gemeente Woerden**



**11i.01492**

## Inleiding

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

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

## Fietsbalans Woerden

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

Als minpunten werden het volgende genoemd:

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

Als pluspunten werden het volgende genoemd:

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

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

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

*Reactie: Dit is gebeurd (veel voorkomende criminaliteit)*

#### Aanbeveling

Ontwikkel een specifiek fietsbeleid als onderdeel van het totale mobiliteitsbeleid.

*Reactie: met dit beleidsstuk wordt invulling gegeven aan deze aanbeveling*

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

#### Aanbeveling

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

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

### **Conclusies en aanbevelingen Fietsbalans (ENFB) Woerden**

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

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

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

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

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

Voor de aanpak van fietsendiefstal is ook een voorstel gedaan.

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

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

### **Raadsbesluit d.d. 29 JUNI 2005 Fietsbeleid**

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

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

#### **Kader 1: de Fietsbalans**

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

#### **Kader 2: het Fietsrouten netwerk**

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

#### **Kader 3: de Fietscommunicatie**

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

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

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

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

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

## **Verkeersveiligheid**

### **Ongevallen registratie**

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

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

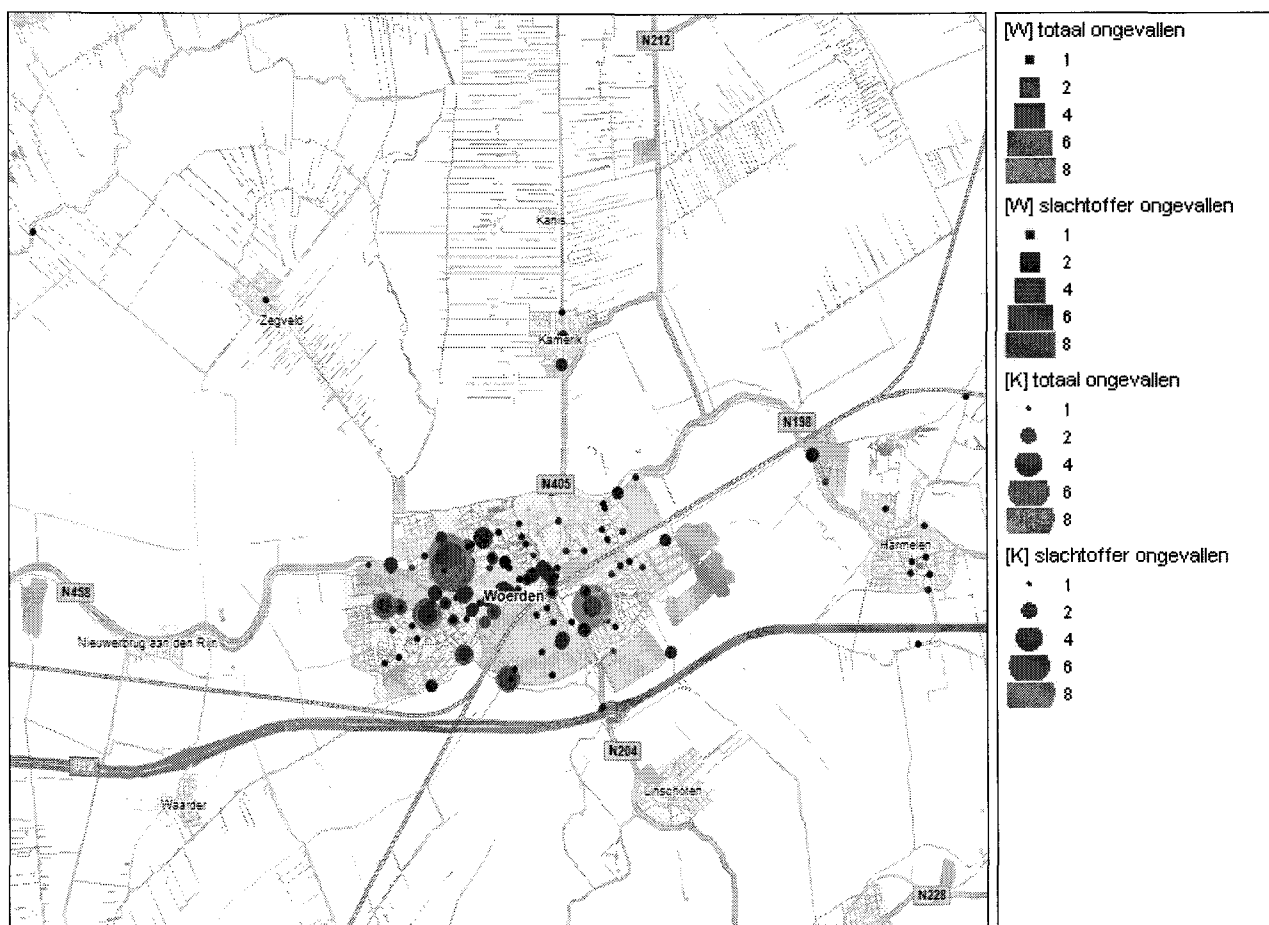
Daarbij zijn 89 ernstige slachtoffers gevallen. De ernstige slachtoffers bestaan voornamelijk uit de fietsers waarvan 3 dodelijke slachtoffers en 83 slachtoffers die zijn opgenomen in het ziekenhuis (de overige slachtoffers zijn voetgangers/bromfietzers).

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

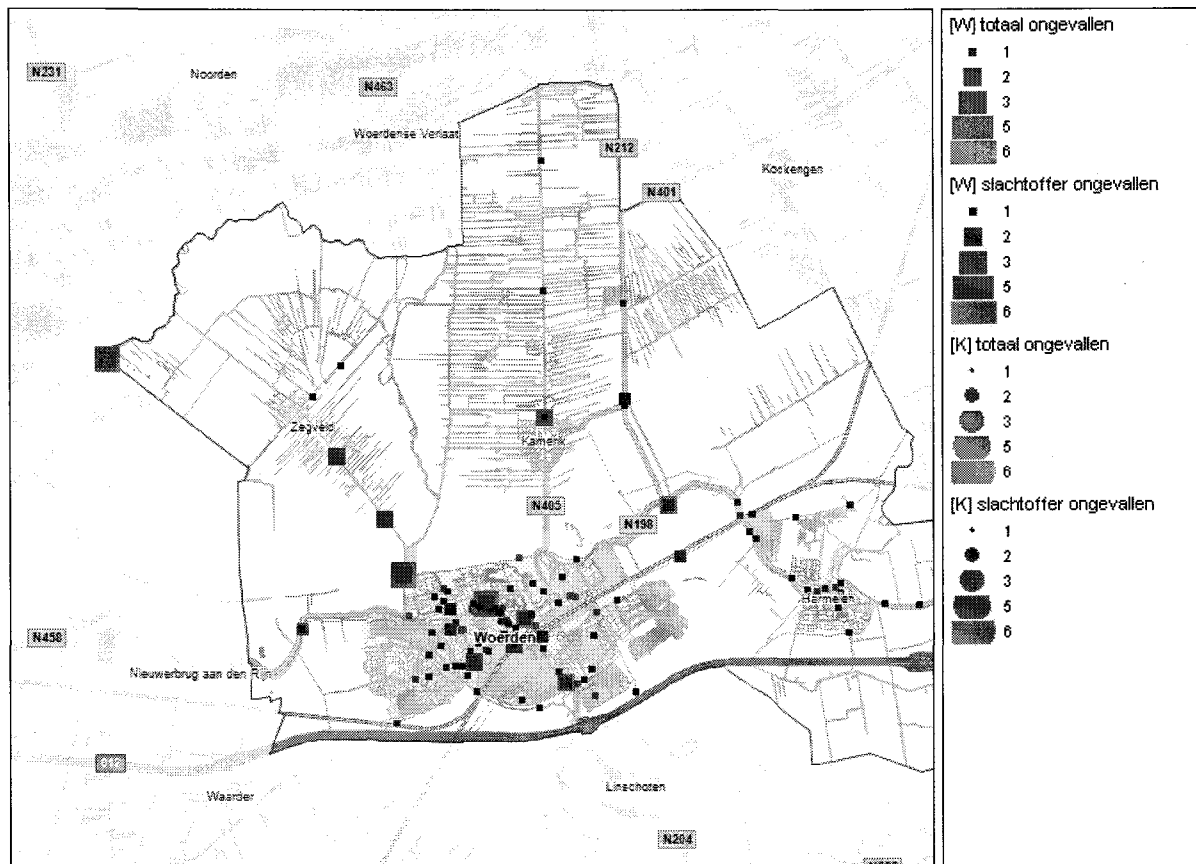
Van deze ongevallen hebben zich er 336 voorgedaan bij daglicht, 29 bij schemer en 63 bij duister. 361 ongevallen hebben plaatsgevonden bij droog weer, 59 bij regen, 3 bij sneeuw, 3 bij mist en van 2 ongevallen zijn de weersomstandigheden onbekend. Uit deze gegevens valt niet direct af te leiden of het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

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

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



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



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

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

### Gewenste voorrangssituaties voor fietsers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

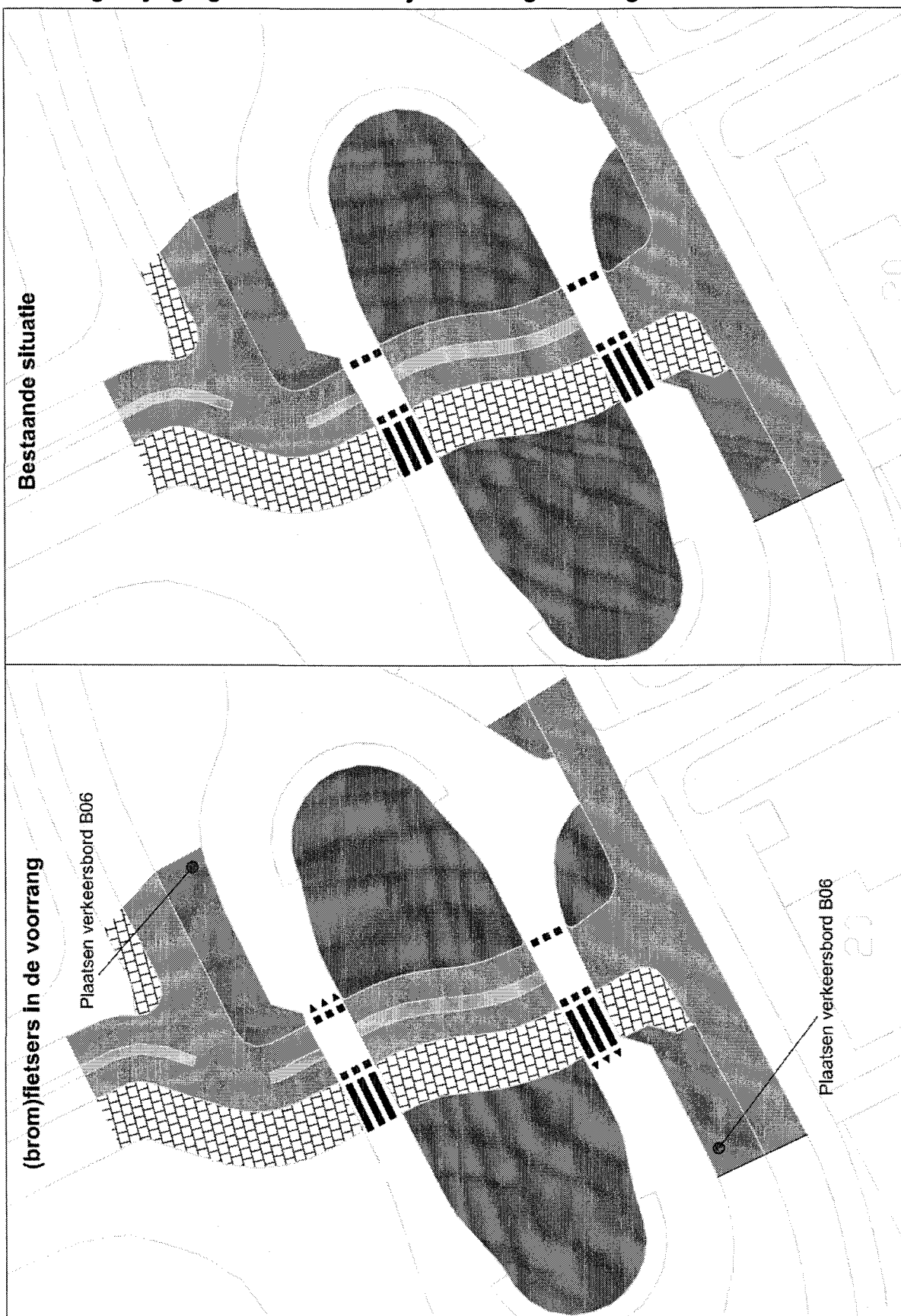


		<p>centrum te gast is en de toegangswegen niet bedoeld zijn als routes voor doorgaand verkeer. Deze kruising is in de beleving van de weggebruikers ingewikkeld. Rechtafslaande automobilisten moeten de rechtdoor overstekende fietsers voorrang verlenen, en verkeer op de centrumring heeft wel weer voorrang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

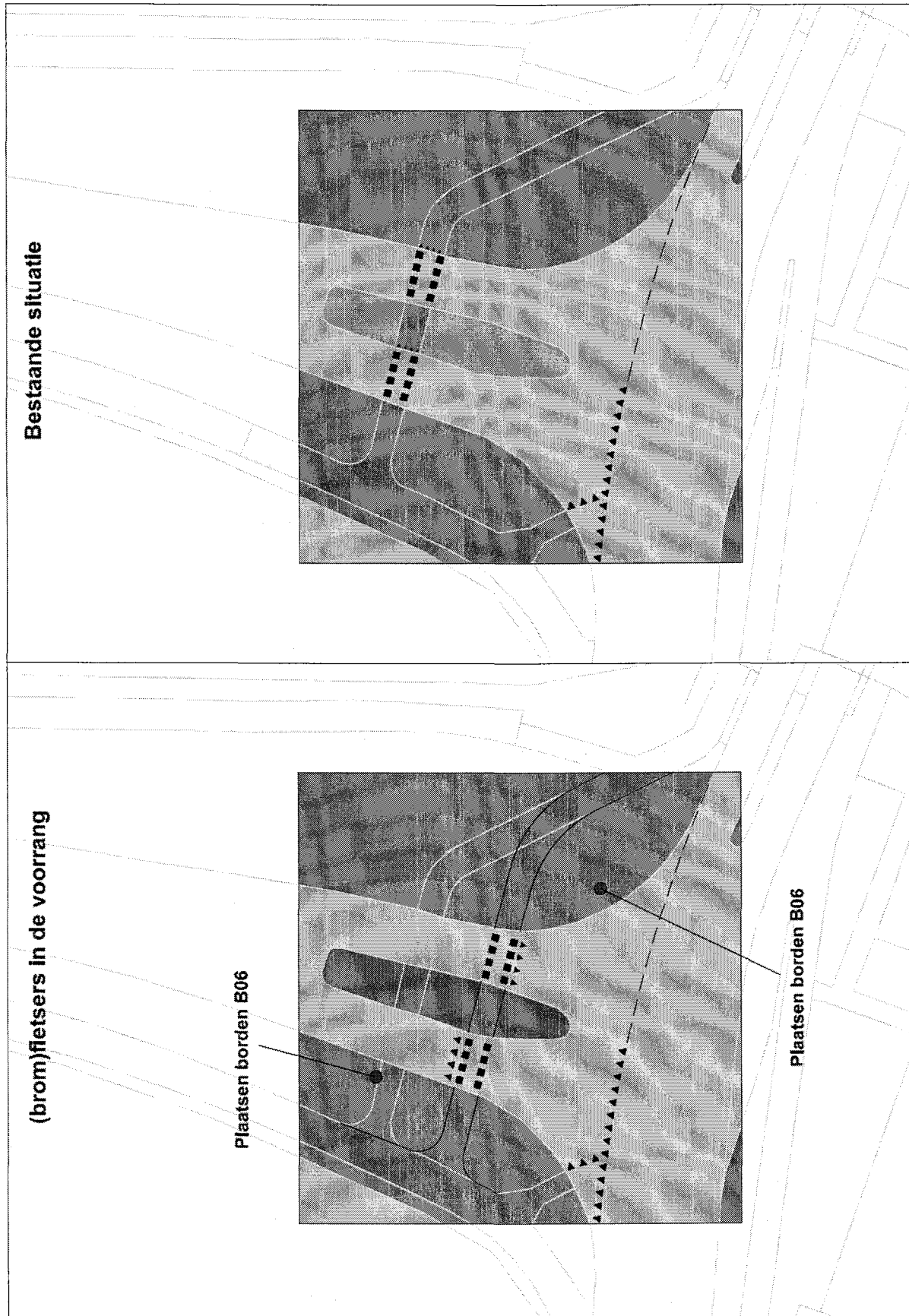
		<p>Vanaf Woerden ligt aan de kant van de Mijzijde een in twee richtingen bereden fietspad dat voor Kamerik overgaat in een landbouwontsluitingsweg. Het 1<sup>e</sup> kruispunt is het kruispunt met de Nijverheidsweg. Dit is een voorrangskruising ten gunste van het fietsverkeer. Op dit kruispunt (dat ook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

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

### Voorrangswijziging: Cattebroekerdijk-Steinhagenseweg



# Voorrangswijziging: Leidsestraatweg – Rietveld – Zegveldse Uitweg



## Bewegwijzering

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

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

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

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

(zie verder: beleidsnota recreatieve fietser).

## Recreatief fietsverkeer

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

Huidige situatie in Woerden:

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

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

Gewenst niveau in Woerden:

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

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

### Hoe te bereiken

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

#### 1. Opgaven recreatieve infrastructuur en routes

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

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

### **Fietspromotie**

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

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

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

Mei 2011  
Afdeling Ruimte gemeente Woerden  
Vakgroep Verkeer