

RAADSINFORMATIEBRIEF
15R.00785



Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 15 december 2015
Portefeuillehouder(s) : wethouder Stolk
Portefeuille(s) : Verkeer en Vervoer
Contactpersoon : M. Bouwman
Tel.nr. : 8350
E-mailadres : bouwman.m@woerden.nl

15R.00785



Onderwerp:

Fietsvisie/fietsbeleid Woerden 2015-2025 namens dhr. ing. G.A. Valstar

Kennisnemen van:

De door dhr. ing. G.A. Valstar opgestelde fietsvisie zoals bijgevoegd in bijlage 15.021361 Fietsvisie/
fietsbeleid Woerden 2015-2025

Inleiding:

Woerden is een fietsstad en maakt zich sterk voor het gebruik van de fiets. Sinds 2011 wordt extra ingezet op alles wat met de fiets te maken heeft doordat is gestart met het programma Speerpunten Fietsstructuur en maatregelen gemeente Woerden 2011 – 2014.

Dit programma bestond uit de volgend 7 speerpunten:

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

Dit programma heeft een aantal mooie resultaten opgeleverd. Naast de vele acties om het gebruik van de fiets in Woerden te promoten onder het mom van 'Woerden fietst natuurlijk', is er onder andere een snelle en directe langzaam verkeersverbinding tussen het NS-station en het centrum via de Mandelabrug gemaakt. Ook is de voorrang voor de fietsers op het kruispunt Cattenbroekerdijk / Steinhagenseweg en Zegveldse Uitweg gewijzigd ten gunste van de fietser, is een nieuwe fietsenstalling bij het NS-station gebouwd, is een verbreed fietspad langs de Middellandbaan aangelegd en is er actieve uitvoering gegeven aan het weesfietsen- en wrakkenbeleid.

Met deze resultaten zijn echter nog niet alle doelstellingen bereikt. De komende jaren is er nog voldoende potentie om van Woerden nog meer een fietsstad te maken. Voor een opvolging van het genoemde speerpuntenbeleid is de samenwerking opgezocht met een zeer betrokken inwoner van Woerden op het gebied van de fiets.

Gijsbert Valstar zet zich als inwoner van Woerden al meer dan 30 jaar zeer actief in voor het belang van de fiets in de gemeente Woerden. Vanuit zijn betrokkenheid is hij ook al jaren actief bij de fietsersbond afdeling Woerden. Hij heeft in die jaren veel ervaring opgedaan over het gebruik van de fietspaden in Woerden en waar de fietser behoefte aan heeft. Om die reden is hem gevraagd om, als inwoner van Woerden, zijn wensbeeld/visie voor een goede Woerdense aanpak voor die fietser op papier te zetten.

Gijsbert is bereid geweest om een reëel wensbeeld voor Woerden te maken als kapstok voor het uit te werken fietsbeleid. Op donderdag 15 oktober heeft hij wethouder Stolk zijn 'Fietsvisie/ Fietsbeleid Woerden 2015 – 2025' overhandigd. In deze visie worden 10 thema's aan de orde gesteld voor de stad Woerden. Deze thema's zijn ook goed "te vertalen" naar de andere kernen van de gemeente Woerden.

Graag biedt het college u bij deze de fietsvisie van dhr. Ing. G.A. Valstar ter kennisname aan.

Kernboodschap:

Het college wil graag burgers betrekken bij de totstandkoming van beleidsplannen. Door één burger te vragen zijn visie op papier te zetten is het nog niet een door de inwoners gedragen plan. Daarom gaat het college deze fietsvisie gebruiken als belangrijke input voor het onderdeel 'fiets' bij de totstandkoming van de Verkeersvisie 2030. In de Verkeersvisie 2030 zal naar verwachting een groot deel van de door dhr. Valstar genoemde thema's een plek krijgen.

Vervolg:

De fietsvisie van dhr. ing. G.A. Valstar wordt meegenomen bij de totstandkoming van de Verkeersvisie 2030.

Bijlagen:

15.021361 Fietsvisie/fietsbeleid Woerden 2015-2025

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruijsbergen



De burgemeester

V.J.H. Molkenboer



Fietsvisie / Fietsbeleid Woerden 2015-2025

oktober 2015

De tien fietsthema's voor Woerden



In opdracht van het College van B&W Gemeente Woerden
Auteur Ing. G.A. Valstar

Fietsvisie / Fietsbeleid Woerden 2015-2025

oktober 2015

De tien fietsthema's voor Woerden

Missie: gezond, snel, goedkoop,

Fietsen heeft vele voordelen. Zo is fietsen duurzaam: verplaatsingen per fiets leiden niet of nauwelijks tot uitstoot van CO₂, fijnstof en geluid. Bewoners ademen gezondere lucht in. Dit in tegenstelling tot de gevolgen van verplaatsingen per auto- of openbaar vervoer. Fietsen levert een positieve bijdrage aan de volksgezondheid. Fietsers zijn gezonder en meer ontspannen, maar fietsen levert ook meer sociale contacten en interactie tussen mensen: fietsen verbindt.

Fietsen draagt positief bij aan maatschappelijke en economische ontwikkeling van de stad. Hoe meer van de fiets gebruik gemaakt wordt, des te minder files en vertragingen die de economie en het milieu schaden. De fiets legt een lagere druk op de openbare ruimte dan de auto, hetgeen ook tot uiting komt in minder forse investeringen in infrastructuur.

Visie: hoe bereiken we dat, wat is er voor nodig

De gemeente Woerden vindt daarom het bevorderen van het fietsgebruik van groot belang. Zowel het aandeel van fietsgebruik in het totale verkeer als het aantal fietsers en fietskilometers moet de komende jaren blijven groeien. Veel (binnen-)stedelijke autoritten kunnen hiermee worden vervangen. Dit past ook in het streven om van Woerden in 2030 een klimaatneutrale gemeente te zijn.

Om dit te bereiken is verdere verbetering van het fietsnetwerk nodig, een netwerk van comfortabele doorgaande routes en dwarsverbindingen, waarover snel en veilig de bestemming wordt bereikt. Bij bestemmingen zoals (wijk-)winkelcentra, scholen, bibliotheek, sportcomplexen, station/halte openbaar vervoer moet iedereen zijn of haar fiets vlot, veilig en gratis kunnen parkeren en stallen.

De kern Woerden is compact, de woonwijken en bedrijventerreinen liggen alle rondom het oude stadscentrum binnen de Singels. De maximale fietsafstand vanuit de woonwijken naar het stadscentrum is nergens meer dan ca. 2,5 km, de kernen Harmelen, Kamerik en Zegveld liggen binnen een straal van ca. 5 km: een ideale uitgangspositie voor een fietsnetwerk bestaande uit stertroutes ("doorfietsroutes") tussen de wijken en het stadscentrum / NS-station v.v. en dwarsverbindingen. Het aandeel "fiets" binnen het totaal aantal verplaatsingen < 7,5 km in Woerden is 43%¹), in het totaal aantal verplaatsingen 29%. Woerden is voor 80% een boodschappenstad²).

¹ Fietsberaad 2010

² Woerden TV 28 januari 2015 Interview voorzitter Stadshart

Naast fysieke verbeteringen kan het fietsgebruik in combinatie met andere activiteiten worden gestimuleerd om de beoogde groei (doelstelling 2025 bij verplaatsingen < 7,5 km 55% ³) te realiseren. De ontwikkeling van het gebruik van de elektrische fiets geeft deze groeidoelstelling een extra positieve impuls, met name in de verkeersrelatie met de omliggende kernen en in recreatief gebruik. In dit verband kunnen ook Snelfietsroutes worden ontwikkeld.

Bij aanleg en onderhoud van de infrastructuur gelden de laatste CROW-richtlijnen als uitgangspunt. Fietsstad Woerden doet zijn naam eer aan, door innoverend ⁴) te werk gaan, door proeven elders te volgen of zelf initiatieven te nemen en experimenten in gang te zetten.

De tien voor Woerden, 10 thema's die in samenhang leiden tot een aangenaam fietsklimaat.

³ Eindrapport Fietsbalans 2005

⁴ De Mobiele Stad, Van den Boomen en Venhoeven, nai010 uitgevers, 2012

Inhoudsopgave	3
De thema's	5
1. Comfort en doorstroming	5
2. Fietsveiligheid / verkeersveiligheid	5
3. Fietsgebruik (utilitair + recreatief)	6
4. Fietsparkeren & stallen	6
5. Stad bereikbaar en leefbaar, ruimtelijke inpassing	7
6. Beheer van infrastructuur en netwerken	7
7. Fietsdiefstal	8
8. Sociale veiligheid en fun	8
9. Stimuleren: communicatie & educatie	8
10. Monitoren en evalueren	9
Uitwerking thema's	10
Ad 1. Comfort en doorstroming	10
Sterroutes	11
Dwarsverbindingen	12
Comfort	13
Doorstroming	13
Financiering	13
Ad 2. Fietsveiligheid / verkeersveiligheid	14
Ad 3. Fietsgebruik (utilitair + recreatief)	14
Verplaatsingen < 5 km	14
Verplaatsingen < 7,5 km	15
Verplaatsingen > 7,5 km	15
Recreatief fietsgebruik algemeen	15
Voorzieningen voor fietsrecreatie	16
Recreatieve fietsroutes	16
Bewegwijzering	16
Marketing en promotie recreatief fietsen	17
Ad 4. Fietsparkeren & stallen	17
Algemeen	17
Evenementen	18
Ketenmobiliteit	18
Bewegwijzering en handhaving	19
Ad 5. Stad bereikbaar en leefbaar	19
Ad 6. Beheer van infrastructuur en netwerken	20
Algemeen	20
Verlichting	20
Werk in uitvoering	20
Meldingen	21
Gladheidbestrijding	21
Financiën	21
Ad 7. Fietsdiefstal	21
Regie	21
Aanpak	22
Aangiftebereidheid	22
Voorlichting	22
Faciliteren	23

Ad 8. Sociale veiligheid en fun	24
Ontwerp, aanleg en onderhoud	24
Verlichting	24
Beplanting en openbaar groen	24
Fun	25
Ad 9. Stimuleren: communicatie & educatie	25
Algemeen	25
Doelgroepen	26
Jeugd en jongeren	26
Winkelend publiek	26
Senioren	27
Bedrijven, ondernemers	27
Gemeente Woerden	27
Ad.10 Monitoren en evalueren	28
Verantwoording:	29
In opdracht van het College van B&W Gemeente Woerden	
Auteur Ing. G.A. Valstar	
Oktober 2015	

De thema's

Om het fietsgebruik in Woerden te bevorderen, zijn tien thema's geformuleerd met per thema de doelstellingen en uitgangspunten.

1. Comfort en doorstroming

Doelstellingen:

- * Binnen de bebouwde kom wordt gestreefd naar een fiets(ster)netwerk dat bestaat uit directe routes tussen de wijken en stadscentrum/NS (een stervormige structuur) in combinatie met dwarsverbindingen en binnen de centrumring een diepe penetratie in het stadshart voor een maximale bereikbaarheid. Globaal betekent dit een netwerk met een maaswijdte van 300 tot 400 meter. Dit wordt verkeerskundig gezien als optimaal. Het fietsnetwerk in de gemeente Woerden moet in 2020 voor 60% voldoen aan de eisen samenhang en directheid, in 2025 voor 80%.
- * Voor verplaatsingen binnen de kern Woerden is de fiets in reistijd concurrerend met de auto.

Uitgangspunten:

- * De kwaliteit van het netwerk nodigt uit tot het (meer-)gebruik van de fiets, zowel qua wegdek, veiligheid, onderhoudsniveau alsmede beperking van hinder.
- * Bij kruisingen met andere wegen heeft de fietser een voorkeurspositie.
- * Bij ongelijkvloerse kruisingen met wegverkeer, delen wegverkeer en fiets het benodigde niveauverschil.
- * Groei in het gebruik van de fiets heeft ook zijn weerslag op de benodigde ruimte voor fietsinfrastructuur. In de toekomst zijn bredere fietspaden, fietsstroken en fietstunnels noodzakelijk voor een vlotte en veilige afwikkeling van het fietsverkeer.
- * Waar fietsersstromen worden gebundeld, profiteren zoveel mogelijk fietsers van de gedane investering.
- * De spoorlijn vormt een van de weinige, grote barrières voor een optimaal functionerend fietsnetwerk in Woerden en vraagt om extra doorsnijding (fietstunnels).

2. Fietsveiligheid / verkeersveiligheid

Doelstelling:

- * Het aantal letselongevallen waarbij fietsers het slachtoffer zijn moet in 2020 lager zijn dan in 2015, in 2025 lager zijn dan in 2020, ondanks groei in het fietsgebruik.

Uitgangspunten:

- * In het wegontwerp is het belangrijkste uitgangspunt de bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemer, de fietser. Deze moet zich onderweg gedurende het gehele jaar fysiek en gevoelsmatig veilig voelen.
- * De sterroutes (de directe routes tussen de wijken en stadscentrum/NS) zijn obstakelvrij.
- * Verwacht mag worden dat snelheden tussen fietsers onderling onder druk van de invoering van trapondersteuning substantieel gaan verschillen.
- * Veiligheid wordt ook afgedwongen door een continu goed beheer van de infrastructuur, waaronder adequate verlichting en gladheidbestrijding.

3. Fietsgebruik (utilitair + recreatief)

Doelstellingen:

- * Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt < 5 km, moet stijgen van 45% in 2010 naar 55% in 2025 en 60% in 2030 ⁵⁾.
- * Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt < 7,5 km, moet stijgen van 43% in 2010 naar 55% procent in 2025.
- * Het aandeel van de fiets in het verkeer dat verplaatsingen maakt > 7,5 km moet stijgen van 10% in 2010 naar 20% in 2025.
- * Het aandeel van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen is 29% in 2010, moet stijgen naar 40% in 2025.

Uitgangspunten:

- * Recreatief fietsen ⁶⁾ wordt gestimuleerd door het aanbieden van route-suggesties, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van vrijliggende fietspaden, doorsteekjes en/of auto-arme plattelandswegen.
- * Recreatieve fietsroutes hebben een kwalitatief goed onderhouden wegdek, het omringend groen wordt bij regelmaat gemaaid en gesnoeid en er is een goede fietsbewegwijzering.
- * Vanuit de kern Woerden is in elke windrichting een fietsdagtocht beschikbaar van 20 tot 50 kilometer voor elke doelgroep.
- * Woerden is gelegen aan landelijke en regionale fietsroutenetwerken, die ook internationaal worden gepromoot. De trajecten in deze netwerken binnen de Gemeente Woerden lopen dwars door de kernen en niet er omheen.

4. Fietsparkeren & stallen

Doelstellingen:

- * Parkeervoorzieningen voor fietsers zijn gastvrij en voldoen vanaf 2015 aan de vraag op het gebied van kwaliteit, kwantiteit, locatie en veiligheid. Monitoring van het gebruik is een continu proces.

Uitgangspunten:

- * Fietsers worden gefaciliteerd met fietsparkeervoorzieningen die direct bij de bestemming liggen en vanzelfsprekend fietsend bereikt kunnen worden.
- * Parkeervoorzieningen liggen direct aan de stertroutes, respectievelijk dwarsverbindingen. De juiste locatie van de voorziening is allesbepalend voor het effectief gebruik hiervan.
- * FietsParKeur ⁷⁾ is de richtlijn voor de kwaliteit van de aangebrachte voorzieningen.
- * Leidraad Fietsparkeren CROW 2011 ⁸⁾ is uitgangspunt voor locatiekeuze, kwantiteit, kwaliteit en inrichting van fietsparkeervoorzieningen. De in Woerden gehanteerde Parkeernormen ⁹⁾ moeten hierop worden aangepast.
- * Van ondernemers en bedrijven wordt verwacht dat ze voor eigen medewerkers en bezoekers kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen faciliteren op eigen terrein. De gemeente adviseert.
- * In het kader van ketenmobiliteit in de combinatie met openbaar vervoer (OV), wordt gemiddeld in Nederland in 57% van de verplaatsingen in het vortransport de fiets gebruikt. In Woerden ligt dit aandeel op 72% ¹⁰⁾. Verhoging van het aantal verplaatsingen per fiets naar een OV-

⁵ Fietsvisie Regio Utrecht, BRU 2013

⁶ Onder recreatief fietsen zijn niet begrepen (groepen) wielrenners waarbij het om de sportieve prestatie gaat. Snorfietsen worden gelijkgesteld met bromfietsen en zijn ook niet in beschouwing genomen.

⁷ Fietsparkeur: keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen (fietsersbond)

⁸ Leidraad Fietsparkeren CROW 2011 (2^e versie)

⁹ Nota Parkeernormen gemeente Woerden september 2014

¹⁰ Fietsvisie Regio Utrecht, BRU 2013

halte, kan de druk op het autowegennet binnen Woerden en de vraag naar parkeerruimte voor auto's verlagen.

- * Onderdeel van fietsparkeren is een helder, maar strikt handhavingsbeleid.
- * De gemeente neemt en houdt de regie over parkeren en fietsparkeren in de openbare ruimte, inclusief de gehele stationsomgeving.

5. Stad bereikbaar en leefbaar, ruimtelijke inpassing

Uitgangspunten:

- * In ruimtelijke visies (nieuw en te wijzigen), bestemmingsplannen en bouwverordeningen wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met alle vormen van fietsvoorzieningen, zoals implementatie van het fietsnetwerk met een maaswijdte van 300 - 400 meter, logische en directe fietsverbindingen in relatie met winkelen, werken, onderwijs, cultuur, sport en in het kader van ketenmobiliteit het NS-station.
- * Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk worden in kaart gebracht. In een Uitvoeringsplan voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks geactualiseerd wordt, staat wanneer de ontbrekende schakels worden gerealiseerd.
- * Het fietsnetwerk is leidend bij de afwikkeling van het verkeer.
- * In de openbare ruimte is ruimte gereserveerd voor het parkeren van fietsen, dichtbij de bestemming, op de juiste locatie en voor voldoende aantallen.
- * Stallingsruimte voor fietsen is vast onderdeel van de (nieuw) gebouwde omgeving.
- * Direct bij oplevering van nieuwbouwwijken, –projecten, bedrijventerreinen en herstructureringsgebieden zijn goede fietsverbindingen aanwezig binnen dit gebied en tussen dit gebied en de belangrijke bestemmingen daarbinnen en buiten.

6. Beheer van infrastructuur en netwerken:

Doelstelling:

- * Het beheer van de fietsinfrastructuur is gericht op het in standhouden op basis van de kwalitatieve normen die aan het fietsnetwerk zijn gesteld.

Uitgangspunten:

- * Voor het fietsnetwerk is medio 2016 een inventarisatie gemaakt waar dit netwerk van stertroutes op specifieke kwalitatieve normen afwijkt van de uitgangspunten. De inventarisatie van de dwarsverbindingen volgt in 2016. De aanpak van de afwijkingen worden opgenomen in het Onderhoudsplan.
- * Er is een Onderhoudsplan voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks geactualiseerd wordt.
- * Prioriteit wordt gegeven aan de sterfietsroutes, die onderhouden worden op IBOR-niveau B.
- * Onder 'beheer' valt ook de aanleg en het onderhoud van openbare verlichting, bewegwijzering en gladheidbestrijding.
- * Bij onderhoudswerkzaamheden en reconstructies van wegvakken, blijft een doorgang voor fietsers beschikbaar, tenzij dit beslist niet anders kan. Uitgangspunt is dat de fietser niet tot omrijden wordt gedwongen.
- * Meldingen van weggebruikers over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur worden zo snel als mogelijk opgevolgd.
- * In de aanpak van gladheidbestrijding van fietsinfrastructuur staat het fietsnetwerk centraal, prioriteit ligt bij de sterfietsroutes en de (belangrijkste) dwarsverbindingen. Elk jaar wordt dit plan van aanpak geactualiseerd.
- * Uitvoerings- en onderhoudsplannen worden voorzien van voldoende geoordeeld budget zodat uitvoering verzekerd is.

7. Fietsdiefstal:

Doelstellingen:

- * Conform de landelijke doelstelling wordt het aantal fietsdiefstallen met 10% teruggedrongen, d.w.z. in 2015 naar maximaal 210, in 2016 naar 185 op basis van het huidige aantal aangiften. Het werkelijk aantal fietsdiefstallen in Woerden wordt echter geschat op 750 per jaar, waarvan ca. 25-30% wordt aangegeven bij de politie.
- * De gemeente neemt initiatieven om de aangiftebereidheid jaarlijks te verhogen met 10%.

Uitgangspunten:

- * De aanpak van fietsdiefstal is een vast onderdeel van het gemeentelijk veiligheidsbeleid.
- * Er is een "Plan van Aanpak Bestrijding Fietsdiefstal Gemeente Woerden" voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks wordt geactualiseerd.
- * Er is een periodieke monitoring van hotspots door gemeente en politie, waarna doelgerichte maatregelen worden genomen. Deze maatregelen worden opgenomen in het Plan van Aanpak.
- * Gegevens van politie (aangifte) en Fietssluis (verwijderde fietsen) worden periodiek gematched.
- * De Fietssluis wordt opgewaardeerd tot hét info-centrum voor fietsdiefstalpreventie in Woerden.

8. Sociale veiligheid en fun

Doelstelling:

- * Fietsen moet leuk, veilig en inspirerend zijn, de omgeving uitnodigend en afwisselend.

Uitgangspunten:

- * Netwerkroutes lopen binnen de bebouwde kom bij voorkeur door bewoonde gebieden.
- * Netwerkroutes binnen de bebouwde kom zijn goed verlicht, hebben geen duistere plekken en dode hoeken.
- * Fietsbruggen, fietspaden door parken en over bedrijventerreinen en fietstunnels zijn goed verlicht, fietstunnels ook overdag.
- * De fietsverbindingen tussen de kern Woerden en de overige kernen binnen de gemeente zijn verlicht. Dit geldt ook voor de belangrijke scholierenroutes van Oudewater, Papekop en Linschoten naar Woerden.
- * Het openstellen voor fietsverkeer van voetgangersgebieden na sluitingstijd van de winkels vergroot de sociale veiligheid in die gebieden.
- * Beplanting langs fietsroutes wordt open, laag en kort gehouden.
- * Om een prettig fietsklimaat in Woerden te bevorderen, worden fun-elementen toegevoegd.

9. Stimuleren: communicatie & educatie

Uitgangspunten:

- * Stimuleringsmaatregelen zijn vooral gericht op het verleiden van (auto)mobilisten om de fiets te nemen.
- * Communicatie en marketing is gericht op de concrete voordelen van fietsen (gezondheid, milieu, kosten, bereikbaarheid) en het imago van fietsen.
- * Alle aspecten van het Woerdense Fietsbeleid worden samengebracht in een marketingplan¹¹), zowel gericht op de inwoners als de medewerkers van de gemeente.
- * Om effectief te werk te gaan, worden doelgroepgericht activiteiten ontwikkeld en uitgevoerd.
- * Verkeersonderwijs, gericht op beleving en gedrag, is van alle leeftijden, zowel voor kinderen, jeugd, volwassenen als senioren.

¹¹ Umbrella branding in het fietsbeleid, Fietsberaad 2011

- * "Woerden Fietst Natuurlijk" als paraplu is een eerste aanzet (geweest?) en wordt na evaluatie verder geïmplementeerd.
- * Het bedrijfsleven wordt geactiveerd om aan mobiliteitsmanagement te doen, waarbij een voorname rol voor de fiets is weggelegd.
- * De Gemeente geeft op alle fronten zelf het goede voorbeeld, extern en intern; Woerden 'ademt' Fiets. De 'fietsregisseur' coördineert.

10. Monitoren en evalueren

Uitgangspunten:

- * Op basis van de 10 thema's uit deze beleidsvisie stelt de gemeente Woerden haar Beleidsthema's en beleidsdoelen vast en worden die thema's uitgewerkt in een breed Uitvoeringsprogramma Fiets.
- * Een programma voor Monitoring Fietsverkeer wordt opgesteld en uitgevoerd om structureel zowel kwantitatieve als kwalitatieve gegevens te verzamelen ter formulering en uitvoering van het mobiliteitsbeleid.
- * Om de 2 jaar wordt geëvalueerd, nagegaan wordt of de Beleidsdoelen zijn gehaald, bij de Beleidsthema's vooruitgang is geboekt en de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zijn uitgevoerd. Op basis van deze evaluatie worden plannen bijgesteld, nieuwe doelen of thema's gekozen.

Uitwerking thema's

Ad 1. Comfort en doorstroming:

Sterroutes

Het toekomstig fietsnetwerk in de kern Woerden bestaat/gaat uit de volgende **sterroutes** (met de geografische klok mee) die aansluiten op de Centrumring (resp. NS-station) en in 2 richtingen zijn te berijden (zie ook overzichtstekening):

Staatsliedenkwartier (Breeveld) <> Centrum / NS:

- A. Carrosserieweg – Joekespad – Vossenschanslaan – Utrechtsestraatweg – Oostdam – Stationsweg – Stationsplein noord..
- B. Joh. De Wittlaan – Jan van Beierenlaan – Adriaan Duyckpad – Spoorlaan – Stationsplein Noord - Singel – Mandelabrug
- C. Breeveld (Harmelen/Kockengen) – Utrechtsestraatweg – Oostdam – Stationsweg – Stationsplein noord
- D. Oudelandseweg (Kanis/Kamerik/Kockengen) – Stationsweg – Stationsplein Noord

Waterrijk/Snel & Polanen (inclusief Snellerpoort) <> Centrum/NS:

- E. Inarimeer – Adenauerlaan – Andersenpad – Gebr. Grimmkade – Terschellingkade – Steinhagenseweg*) – Minkemalaan - Van der Valk Boumanlaan – Stationsplein Zuid – Stationsplein Noord – Singel – Mandelabrug
- F. Sneekermeer – Monnetlaan – Harzstraat – Eilandenkade – Amsterdamlaan – Van der Valk Boumanlaan
- G. Zeeweg (Harmelen) – Oostzee – Bergstraat – Snellerpad – Pongdreef – Parijslaan – Amsterdamlaan – Van der Valk Boumanlaan
- H. Veldwijk (Harmelen) - Steinhagenseweg*)

Middelland <> Centrum/NS:

- I. Korte Linschoten West (Linschoten/Oudewater) / Polanerzandweg – M.A. Reinaldaweg – Jaap Bijzerweg- Van der Valk Boumanlaan – Stationsplein Zuid – Stationsplein Noord – Singel – Mandelabrug – Wilhelminaweg
- J. Wipmolenlaan – Blekerijlaan – Houttuinlaan – Polanerbaan – Stationsplein Zuid
- K. Blekerijtunnel – Singel – Prins Hendrikkade – Beatrixstraat

Molenvliet <> Centrum/NS:

- L. Papekopperpad (Papekop/Oudewater) – Kromwijkerdijk – Hollandbaan – Waardsedijk - Industrierweg
- M. Middelweteringpad - Fluitekruidweide – Molenvlietbrink - Polderbaan – Overtoom – Kastanjelaan – Lindenlaan - Essenlaan – Essenpad – Industrierweg – Hortensiapad – Singel – Stationsplein Noord
- N. Middelweteringpad - Fluitekruidweide – Molenvlietbrink - Polderbaan – Overtoom – Kastanjelaan – Lindenlaan – Iepenlaan – Chrysantstraat – Oranjestraat
- O. Pinksterbloemweide – Akkerwindeveld – Molenvlietbaan – Hoge Rijndijk – Prinsenlaan – Singel – Westdam
- P. Hollandbaan – Molenvlietbaan – Hoge Rijndijk – Magnolialaan – Lindenlaan - Iepenlaan – Chrysantstraat – Oranjestraat – Wilhelminaweg – Mandelabrug – Stationsplein Noord
- Q. Barwoutswaarder (Nieuwerbrug) - Hoge Rijndijk – Prinsenlaan – Singel – Westdam – Rijnstraat – Mandelabrug – Stationsplein Noord
- R. Waardsedijk (Waarder) - Industrierweg

Schilderskwartier <> Centrum/NS:

- S. Rembrandtlaan – Zandwijkstraat – Westdam – Rijnstraat – Mandelabrug – Singel- Stationsplein Noord
- T. Ridderstraat – Kievitstraat - Van Helvoortlaan – Oostsingel / Oostlaan – Oostdam -, Stationsweg
- U. Rietveld / Uitweg (Nieuwerbrug - Zegveld) – Leidsestraatweg - Westdam

*) bij realisatie Snellerpoort: via Snellerpoort – Campinatunnel – Jan van Beierenlaan – Adriaan Duyckpad – Spoorlaan – Stationsplein Noord

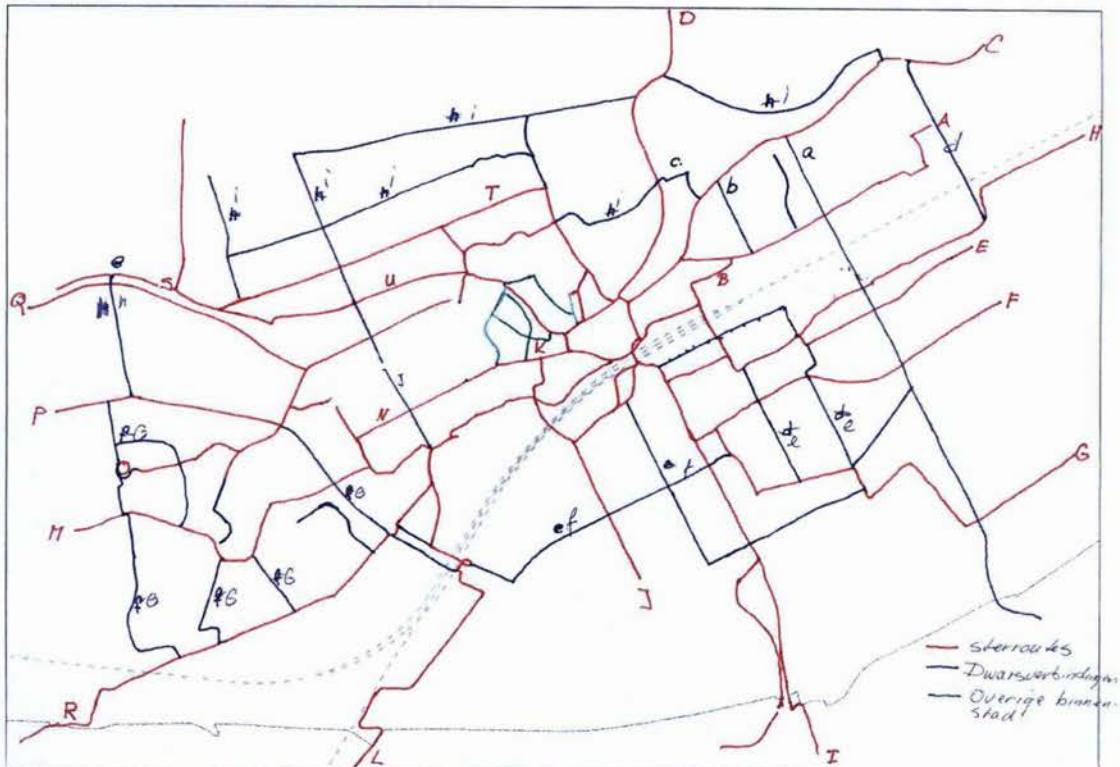
Dwarsverbindingen

Naast de sterroutes zijn de volgende **dwarsverbindingen** van groot belang, o.a. voor een optimale bereikbaarheid van andere voorzieningen, zoals bedrijventerreinen, wijkwinkelcentra, scholen, culturele en sportvoorzieningen:

- a. Staatsliedenkwartier – Snel & Polanen: Cattenbroekerlaan – Cattenbroekerdijk
- b. Staatsliedenkwartier: Mauritssingel of Fietspad Weddesteyn, Van Hogendorp
- c. Staatsliedenkwartier: Meanderbrug - Fort Oranje (schakel tussen Utrechtsestraatweg en Oudelandseweg)
- d. Breeveld: Steinhagenseweg
- e. Waterrijk/Snel & Polanen (incl. Snellerpoort): Bergstraat, Forintdreef, Noordzee (tot Korenmolenlaan) Terschellingkade (schakel tussen Eilandenkade en Grimmkade), Steinhagenseweg tussen Minkemalaan en Eilandenkade/Amsterdamlaan, Snellerpad.
- f. Middelland: Korenmolenlaan , Polanerbaan, Wipmolenlaan, Middellandbaan, Wulverhorstbaan (nabij Vinkje)
- g. Molenvliet: Hollandbaan, Molenvlietbaan, Stromenlaan, Polderbaan, Wijkpark, Molenvliet (doorsteek Molenvlietbrink naar Sportvelden), Vletterspad (als verbinding tussen Hollandbaan en Parklaan), Weidebloemenlaan, Parklaan
- h. Barwoutswaarder: Gildenweg – Gildenbrug
- i. Schilderskwartier: Vincent van Goghlaan, Jan Steenstraat, Kerkhoflaan, Waterhoenlaantje, Jozef Israëlslaan, 's-Gravensloot, Ridderstraat, Kievitstraat, Van Helvoortlaan, De Veste, Brediuspad, Geestdorp
- j. Bloemen en Bomenkwartier: Boerendijk

Alle sterroutes naar/van het centrum leiden naar de **Centrumring**. Deze verdeelt het fietsverkeer naar de verschillende bestemmingen binnen de ring en is per fiets in 2 richtingen te gebruiken. Binnen de Centrumring wordt voorzien in een diepe penetratie van het stadshart:

1. via de Rijnstraat
2. via de Achterstraat
3. via de Havenstraat
4. via een oversteek van het Kerkplein tussen Wagenstraat / Havenstraat en Meulmansweg



Overzichtstekening fiets(ster)netwerk. (directe routes tussen de wijken en stadscentrum/NS, dwarsverbindingen.

Comfort:

Op sterroutes is de hinder die fietsers ondervinden tijdens hun rit geminimaliseerd.

Dit betekent:

- fietspaden en – fietsstroken van voldoende breedte, gedimensioneerd volgens de laatste CROW-richtlijnen. De verwachting is dat het fietsgebruik in de toekomst toeneemt.
- De (te) smalle infrastructuur werd reeds in zowel Fietsbalans 2005 als in het onderzoek van Woerden Fietst Natuurlijk 2014 gesignaleerd. Dit heeft ook betrekking op dimensionering van (ongelijkvloerse) kruisingen.
- fietspaden voorzien van een egaal, trillingvrij wegdek dat onderhoudsarm is. Dit aspect werd – in negatieve zin- genoemd in zowel de Fietsbalans 2005 als in het onderzoek van Woerden Fietst Natuurlijk 2014.
- vermijden, respectievelijk verwijderen van haakse bochten
- verwijderen van niet functionele obstakels, zoals paaltjes, drempels, e.d.. Waar obstakels functioneel zijn, moeten zij goed zichtbaar zijn en aangebracht volgens de laatste CROW-richtlijnen. Bij de beoordeling van 'functioneel' , is kijken door de bril van de fietser leidend.
- herkenbaar zijn (ook voor overig verkeer) als doorgaande sterfietsroute, zowel in kleur, uitvoering, verlichting als bewegwijzering. Voorkomen wordt dat er een 'lappendeken' ontstaat van zwart, grijs en rood. De functionaliteit is leidend, niet de kostenfactor.
- directe verbindingen realiseren met een lage omrijdfactor. Dit aspect is genoemd in zowel Fietsbalans 2005 als het Juryrapport Fietsstad 2014.
- vanwege gezondheidsaspecten en positieve beleving fietsroutes ontvlechten van routes met (veel) autoverkeer

Doorstroming:

Op stertroutes geniet de fietser een voorkeurspositie ten opzichte van kruisend verkeer. Daarmee wordt de stopfrequentie voor de fietser beperkt en de aanslag op menskracht om opnieuw op gang te komen voorkomen. Wegnemen van frustratie is een vorm van comfortverbetering en ontmoediging van onjuist verkeersgedrag bij fietsers.

Daar waar de fietser verplicht moet stoppen tussen of nabij verkeersstromen van autoverkeer, speelt ook het gezondheidsaspect een rol: inademen van uitlaatgassen en fijnstof.

Dit betekent:

- fietsers hebben voorrang op (overig) kruisend (gemotoriseerd) verkeer.
- bij verkeerslichten ruime opstelstroken voor fietsers, tijdige detectie in combinatie met drukknop, korte wachttijd en oprijsignalering/ wachttijdmelders / oprijverkliekers. VRI's zijn vraagafhankelijk, fietsers hebben standaard groen en waar mogelijk is instelling weersafhankelijk (bij neerslag sneller groen).
- op rotondes heeft de fietser voorrang ten opzichte van oprijdend en afslaand verkeer.
- bij aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met wegverkeer wordt het niveauverschil gedeeld tussen fietser en wegverkeer, waarbij de fietser het minste niveauverschil hoeft te overbruggen. Fietstunnels worden aangelegd volgens de laatste inzichten, met wijkende wanden, zoveel mogelijk transparantie in het plafond en doorzicht.

Financiering:

De gemeente maakt actief gebruik van alle mogelijke subsidieregelingen van provincie, Rijk, EU en andere bronnen.

Ad 2. Fietsveiligheid / verkeersveiligheid:

De statistieken over ongevallen met fietsers zijn weinig betrouwbaar, omdat er vanaf 2009 - 2010 geen gegevens op een betrouwbare wijze worden geregistreerd door de politie. De laatste Verkeersveiligheidsmonitor van het ROV¹²⁾ dateert van 2010.

In de periode 2001 – 2010 raakten in Woerden jaarlijks ca. 25 fietsers gewond bij een ongeval, het laatste ernstig ongeval waarbij een fietser in de gemeente Woerden omkwam was in 2010.

In 2005 werd de verkeersveiligheidssituatie in de Fietsbalans nog als "zeer slecht" beoordeeld op basis van het risico om als fietser verkeersslachtoffer te worden. Daarna is geen onderzoek meer bekend.

Naast de objectieve veiligheid uitgedrukt in ongevallencijfers speelt ook de subjectieve veiligheid, de mate waarop de fietser zich veilig waant tijdens zijn rit.

Volgens de geraadpleegde, wel beschikbare statistiek¹³⁾ raakten in de periode 2010 - 2013 jaarlijks gemiddeld 3 fietsers min of meer ernstig gewond. Volgens de regelmatige berichtgeving in de lokale media in Woerden zijn dit er zeker meer. Op basis van de officiële bronnen is geen specifieke 'black spot' aan te wijzen.

Wel blijkt uit diverse enquêtes dat enkele verkeerssituaties door fietsers als onveilig worden ervaren, doch hiervan zijn geen ernstige ongevallen bekend.

¹² ROV = Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht, per 2015 Provincie Utrecht

¹³ ViaStat Verkeersongevallencijfers

- Als het verschil in snelheid groot is, worden fietsers gescheiden van het andere wegverkeer. Bij conflictpunten met andere weggebruikers is het wegontwerp zodanig, dat het verschil in snelheid tussen verkeerssoorten zo klein mogelijk is.
- In de toekomst zal het snelheidsverschil tussen verschillende groepen fietsers toenemen door toename van het gebruik van de e-bike. Waar mogelijk wordt de snor- en bromfiets geweerd van fietspaden.
- Waar obstakels noodzakelijk zijn, worden zij aangelegd volgens CROW-richtlijnen met attentiestrook / inleidende markering en adequate verlichting.
- Het aantal verkeersmisdrijven wordt opgenomen in de Jaarrapportage van de gemeente over Veiligheid & Criminaliteit.
- Elk jaar verschijnt er een Woerdense Verkeersveiligheids Monitor, waarin (letsel-) ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken worden gespecificeerd en geanalyseerd. Op basis hiervan kunnen doelstellingen worden geformuleerd. In deze Monitor wordt ook aandacht besteed aan aantal en soort schadeclaims die de gemeente in dat jaar als wegbeheerder heeft ontvangen van (fietsende) verkeersdeelnemers.

Dit betekent dat andere partners, zoals politie, ziekenhuis, huisartsen, etc., gegevens in dit kader moeten registreren en (willen) uitwisselen. De gemeente is hiervoor de aangewezen initiërende en coördinerende instantie.

Ad 3. Fietsgebruik (utilitair + recreatief):

*** Verplaatsingen < 5 km:**

- Dit betreft alle verplaatsingen binnen de kern Woerden. Door het realiseren van een groot aantal doelstellingen worden meer Woerdenaren uitgenodigd om de fiets te nemen, respectievelijk vaker te gebruiken in plaats van de auto.
- Dit geldt voor zowel het woon-winkel, woon-werk, woon-school verkeer alsmede bij evenementen in of nabij het centrum of elders in de kern Woerden (sportcentra, strand recreatieplas, etc.).
- Het NS-station ligt binnen deze invloedszone. In het kader van ketenmobiliteit liggen er kansen in zowel voor- en natransport per fiets, waarbij de langere afstand in de keten per trein of streekbus wordt afgelegd.
- Carpoolplaatsen in de gemeente (bij de A12 op dit moment in beheer bij de provincie Utrecht) zijn per fiets te bereiken en voorzien van goede en veilige fietsparkeerfaciliteiten, incl. aanbindmogelijkheden.
- Inzet op een pro-fiets beleid, maar er wordt ook ingezet op een beleid om het autogebruik bij verplaatsingen < 5 km te ontmoedigen.

*** Verplaatsingen < 7,5 km:**

- Binnen deze afstand vallen de kernen/buurtschappen Oudewater, Linschoten, Papekop, Driebruggen, Waarder, Nieuwerbrug, Zegveld, Kanis, Kamerik en Harmelen.
- Verbetering van de fietsinfrastructuur en het bevorderen van de verkeers- en sociale veiligheid stimuleert het fietsgebruik.
- Het toenemend bezit van de e-bike geeft een extra boost, dit vraagt om een review van de kwaliteit van de huidige fietsinfrastructuur op korte termijn.
- De reistijd van de automobilist op deze afstand wordt negatief beïnvloed en de reistijd voor de fietser wordt verkort. Daardoor ontstaat er concurrentie die in het voordeel van de fiets kan uitvallen.
- Vanuit de omliggende kernen worden directe (lage omrijdfactor), veilige en comfortabele fietsroutes naar de kern Woerden gerealiseerd.

*** Verplaatsingen > 7,5 km:**

- Hier gaat het om met name woon-school verkeer in de relatie (in beide richtingen) met Kockengen, Montfoort, Leidse Rijn, woon-werk verkeer in de relatie met Montfoort, Kockengen, Utrecht, Nieuwegein en verder. In mindere mate is er een relatie met Bodegraven, Gouda en Mijdrecht.
- De fiets concurreert hier met de auto en het openbaar vervoer tot een afstand van ca. 20 km¹⁴) zonder trapondersteuning, tot ca. 30 km met trapondersteuning.
- De gemeente neemt Initiatieven tot het aanleggen van interregio fietssnelroutes die het gebruik van de fiets op deze afstand stimuleren. Hierbij wordt aangesloten op initiatieven die in de gemeente Utrecht reeds zijn ontwikkeld en gedeeltelijk uitgevoerd.
- In relatie tot Utrecht worden 2 snelfietsroutes ontwikkeld en gerealiseerd, te weten:
 - 1) Woerden – Harmelen – De Meern – Utrecht via Veldwijk – Haanwijk – Centrum Harmelen – Harmelerwaard aansluitend op de fietsstraat Zandweg tot in Centrum Utrecht
 - 2) Woerden – Putkop – Leidse Rijn – Utrecht (Lage Weide) via Veldwijk – Breudijk – Vijverbos – Dorpeldijk (deels gemeente Utrecht) aansluitend op fietsinfrastructuur Leidse Rijn.
- Een heldere en complete fietsbewegwijzering naar en langs deze trajecten is vanzelfsprekend. Binnen de gemeente Woerden sluiten deze routes naadloos aan op het sternetwerk.
- Om het fietsgebruik op deze afstand (in beide richtingen) te optimaliseren, wordt regulier overleg gepleegd met de Provincie Utrecht in het kader van het Provinciaal Mobiliteitsvisie en -programma 2014-2028, met de Provincie Zuid Holland in het kader van het "Uitvoeringsprogramma Fiets 2016" en de omliggende gemeenten, met name de gemeenten Utrecht, Oudewater, Montfoort, Bodegraven/Reeuwijk.
- Vrijliggende fietspaden langs Provinciale Wegen worden niet omgebouwd tot parallelwegen waar ook zwaar en breed landbouw verkeer wordt toegestaan.
- Het toenemend bezit van de e-bike is op deze afstanden een stimulans om voor de fiets te kiezen, mits de (doorgaande) infrastructuur op orde is.

Recreatief fietsgebruik :

- Woerden is Hoofdstad van Het Groene Hart van Holland en een ideaal uitgangspunt voor het maken van recreatieve dagtochten per fiets. Anderzijds geldt dit ook voor fietsrecreanten van elders (toeristen), die per fiets Het Groene Hart verkennen en Woerden als pleisterplaats in hun trip opnemen. De fiets als meest duurzaam vervoermiddel is ideaal om het omringend landschap te ontsluiten.

De helft van de Nederlanders maakt jaarlijks een of meerdere fietsdagtochten. 90% van deze dagtochten start thuis. Dit betekent dat Woerdenaren ca. 25.000 fietsdagtochten op jaarbasis maken. Ca. 23.000 hiervan worden vanuit de Gemeente Woerden worden ondernomen (ca. 16.000 vanuit de kern Woerden).
- Fietsbeleid stimuleert het recreatief gebruik van de fiets, een toeristisch fietsbeleid stimuleert het "groene" woon-werk verkeer per fiets.
- Recreatief en toeristisch fietsen is een stimulans voor de lokale economie, op jaarbasis wordt in Nederland € 450 miljoen besteed aan recreatief fietsen ¹⁵). Indirect is er ook opbrengst, omdat fietsen de gezondheid bevordert. Fietstoeristen die Woerden aandoen, zijn een stimulans voor de Woerdense economie door bestedingen bij o.a. horeca, accommodatieverschaffers en middenstand.
- De voorzieningen voor recreatief fietsen zijn geschikt voor alle doelgroepen, waaronder gezinnen met kinderen, (sportieve) senioren, mountainbikers en fietsers die gebruik maken van e-bikes.
- Vanwege het belang voor recreatief en internationaal fietstoerisme is Woerden opgenomen in (provinciale) knooppuntnetwerken en Landelijk Fietsroutes (LF) ¹⁶). Ook de aanwezigheid van

¹⁴ Fietsfilevrij.nl

¹⁵ NBTC/NIPO/CVTO 2013

¹⁶ Landelijk Fietsplatform 1987-2012 25 jaar in beeld, Amersfoort 2012

Toeristische Overstap Punten (TOP) binnen de gemeentegrenzen genereert recreatief / toeristisch fietsverkeer.

Voorzieningen voor fietsrecreatie:

- Het is moeilijk om een harde scheiding aan te brengen tussen voorzieningen, bedoeld voor recreatief fietsverkeer en ander gebruik. Een fietspadennetwerk in het landelijk gebied, dient zowel de recreatieve fietser als de dagelijkse woon-werk fietser.
- Recreatieve fietsers willen genieten van een aantrekkelijke omgeving, een netwerk van vrijliggende fietspaden en auto-arme plattelandswegen voorzien daarin. De trajecten van dit recreatief fietsnetwerk zijn ontvlochten van doorgaande autoroutes, zoals provinciale wegen en interlokale verbindingswegen.
- Vrijliggende fietspaden door het landschap zijn voldoende breed. Het wegdek is goed onderhouden en aanliggend groen wordt bij regelmaat gemaaid en gesnoeid.
- Doorsteekjes over kaden maken een recreatieve fietstocht tot een belevenis. Ontbrekende schakels in de directe omgeving zijn een verbinding tussen Cattenbroekerdijk en Blindeweg, tussen Nieuwerbrug en Hazekade (Zegveld), die respectievelijk in de Gemeente Montfoort en Gemeente Bodegraven-Reeuwijk liggen.
- Oplaadpunten voor e-bikes zijn in voldoende mate beschikbaar.

Recreatieve fietsroutes:

- Recreatief gebruik van de fiets wordt in de praktijk sterk gestimuleerd door het aanbieden van routesuggesties. Het zelf ontdekken op basis van door anderen aangegeven suggesties heeft een positief effect, zelf uitzoeken blijkt voor velen te avontuurlijk, geeft onzekerheid en blijft daardoor achterwege. 40% van de recreatieve fietsers maakt gebruik van een routesuggestie.
- Door het aanbieden van suggesties, kan recreatief fietsverkeer worden gereguleerd naar de 'beste' paden en wegen door aantrekkelijke landschappelijke gebieden, langs culturele hoogtepunten en horeca.
- Om optimaal economisch rendement te verkrijgen lopen de LF- en Knooppuntroutes door het hart van de kernen binnen de Gemeente Woerden.
- Langs de routes worden op mooie plekken rustpunten aangebracht, incl. picknickbanken.

Bewegwijzering:

- Recreatieve fietsroutes zijn bewegwijzerd.
- Een vorm van bewegwijzering in combinatie met een geschikte kaart stimuleert recreatief fietsgebruik. Gebruik kan worden gemaakt van de bestaande fietsbewegwijzering (rood-witte borden) en/of knooppuntnetwerken. Beide zijn digitaal beschikbaar in combinatie met GPS en diverse app's.
- Het systeem van bewegwijzering is sluitend en logisch, onbegrepen omwegen vergallen fietsplezier. Er is eenheid in vorm van bewegwijzering.
- In 2013 zijn 197 miljoen recreatieve fietsdagtochten gemaakt, bij 35% is gebruikt gemaakt van knooppunten. Verwacht wordt dat dit gebruik zal toenemen.

Marketing en promotie recreatief fietsen:

- Woerden profileert zich als Fietsstad niet alleen voor het dagelijks fietsgebruik, maar ook als startpunt voor recreatieve fietsdagtrips in de omgeving en als aantrekkelijke bestemming / pleisterplaats voor fietstoeristen van elders.
- Bij de promotie van recreatief fietsen wordt Woerden Marketing en het TIP ingezet, tezamen met de lokale fietsdetailist, fietsverhuurders, horeca, accommodatieverschaffers, gemeente en makelaars.
- De websites van de Gemeente Woerden, Woerden Marketing en TIP informeren concreet over recreatief fietsen in de omgeving, respectievelijk verwijzen naar praktische bronnen/URL's.
- Nieuwe inwoners en bedrijven worden actief welkom geheten met informatie over Woerden en de recreatieve fietsmogelijkheden.
- In Woerden zijn voor dagtochten geschikte fietsen en e-bikes te huur.

Ad 4. Fietsparkeren & stallen:

Algemeen

- Fietsers worden gefaciliteerd met fietsparkeervoorzieningen die direct bij de bestemming liggen en vanzelfsprekend fietsend bereikt kunnen worden.
- Parkeervoorzieningen liggen direct aan of de sterroutes, respectievelijk dwarsverbindingen en zijn logisch ontsloten. De juiste locatie van de voorziening is alles bepalend voor het effectief gebruik hiervan.¹⁷⁾
- Parkeervoorzieningen voor fietsers zijn gastvrij en voldoen in Woerden vanaf 2015 aan de actuele vraag op het gebied van kwaliteit, kwantiteit, locatie en (sociale) veiligheid.

Uitgangspunt in Woerden zijn de Kencijfers Fietsparkeren van het CROW¹⁸⁾. In Woerden is een bovengemiddeld fietsgebruik. Als het gebruik van de fiets in de toekomst gestimuleerd wordt, gelden deze normen als uiterste ondergrens.

Deze richtlijnen zijn echter enigszins gedateerd als het om de typering van fietsen gaat, fietsen hebben geen standaardmaat. Sinds 2011 zijn er veel fietsen met afwijkende afmetingen in gebruik gekomen: bredere sturen, bakfietsen, aanhangfietsen, fietsen met kratjes voor en kinderzitjes achter, e-bikes, snorfietsen, etc.. Deze vragen om extra parkeerruimte, c.q. een eigen opstelruimte vragen.

Uit onderzoek blijkt ook dat eigenaren van e-bikes, bij voorkeur een "beveiligde" parkeeromgeving zoeken, met aanbindmogelijkheid en/of een bewaakte stalling.

- CROW geeft niet alleen kwantitatieve normen, maar ook kwalitatieve. Deze ontbreken nu in de Woerdense Nota Parkeernormen¹⁹⁾, maar zijn wel mede bepalend bij de uitvoering van beleid. Uitbreiding van de Woerdense Nota met kwalitatieve normen voor fietsparkeren is derhalve noodzakelijk. Onderscheid naar doelgroep en fietsgebruik²⁰⁾ is hierbij vanzelfsprekend, fietsers die alleen maar even een boodschap of kort bezoek doen, hebben andere voorzieningen nodig, dan een fietser die langduriger op de bestemming verblijft (zoals bewoners in het centrum).
- Uit onderzoek blijkt, dat er in Woerden behoefte is aan meer fietsparkeervoorzieningen direct bij winkels in de binnenstad²¹⁾.

¹⁷ Onderzoek ProCap Utrecht 2014

¹⁸ Leidraad Fietsparkeren CROW 2011 (2e versie)

¹⁹ Nota Parkeernormen gemeente Woerden september 2014

²⁰ Inspiratieboek Fietsparkeren; Dolte Stedenbouw in opdracht van de Gemeente Utrecht, 2010

²¹ Eindrapport Fietsbalans 2005 en Onderzoek Woerden Fietst Natuurlijk 2014

Woerden is een boodschappenstad. Het plaatsen van fietsparkeerplaatsen op de juiste locatie dichtbij de winkels kan bij herinrichting ten koste gaan van andere gebruikers in de openbare ruimte maar kan economisch gezien meer rendement opleveren. Op één parkeerplaats voor een auto passen 8 – 14 fietsen.

- FietsParKeur is de richtlijn voor de kwaliteit van de aangebrachte voorzieningen.
- Ondernemers en bedrijven realiseren voor eigen medewerkers en bezoekers kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. Dit geldt voor zowel de binnenstad, in de omliggende wijken en op de bedrijventerreinen. De gemeente (Stadhuis) geeft hierbij het goede voorbeeld en adviseert individuele ondernemers, respectievelijk stimuleert hierbij de OKW²²) als overlegpartner in de mobiliteitsproblematiek.
- In het Bouwbesluit 2012 zijn bepalingen opgenomen voor het stallen, resp. parkeren van fietsen bij (nieuwbouw)woningen (Artikel 4.31). De bouwer voldoet dan wel aan de wettelijke bepalingen, in de praktijk is de hiervoor verplicht gecreëerde fietsberging niet of niet altijd goed per fiets te bereiken. De gemeente heeft hier een actieve controlerende taak op het bouwontwerp. Bij het inrichten van de openbare ruimte (taak overheid = gemeente) rond woningen en bedrijven is fietsbereikbaarheid van de stallingsruimte een actiepoint.
- Monitoring van het gebruik van de geplaatste fietsparkeerfaciliteiten is een continu proces. Waar de vraag groter is dan het aanbod, wordt overwogen om de faciliteiten uit te breiden. Monitoring kan ook aan het licht brengen dat faciliteiten niet op de juiste locatie zijn aangebracht.
- Speciale aandacht geldt voor 'shared-space' gebieden, waar het groeperen van geparkeerde fietsen door middel van parkeerfaciliteiten hinder voor overige gebiedsgebruikers kan beperken.

Evenementen

- Bij piekmomenten, zoals markten, evenementen, e.d. is het aanbieden van (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen gekoppeld aan het vergunningenbeleid. Evenals het inhuren van dranghekken bij gespecialiseerde bedrijven, zijn er ook mobiele fietsenstallingen in te huren. Het ordenen van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte heeft raakvlakken met het Veiligheidsplan dat elke organisator van een (groter) evenement indient.

Ketenmobiliteit

- In het kader van ketenmobiliteit in de combinatie met openbaar vervoer (OV), wordt gemiddeld in Nederland in 57% van de verplaatsingen in het vortransport de fiets gebruikt. In Woerden ligt dit aandeel op 72%. Het aandeel van de auto in Nederland in het vortransport is 14%.

Andersom wordt ook in Woerden door pendelaars de fiets in het natransport gebruikt. Deze groep gebruikt hiervoor de bestaande faciliteiten bij het station, waarbij ook gebruik gemaakt wordt van beschikbare OV-fietsen.

Voor Woerden is het van belang dat de bewaakte stalling bij het NS-station vanaf de eerste t/m de laatste trein geopend is.

Bewegwijzering en handhaving

- Extra bewegwijzering naar fietsparkeerlocaties kan efficiënt gebruik van de voorzieningen stimuleren, met name bij evenementen en/of hoge concentraties.
- Onderdeel van fietsparkeren is een helder, maar strikt handhavingsbeleid op de aspecten fout parkeren, weesfietsen en fietswrakken.

²² OKW = Ondernemerskring Woerden

- Om de kwaliteit te waarborgen heeft de gemeente de regie over fietsparkeren/stallen in de openbare ruimte, inclusief de fietsparkeervoorzieningen rond het NS-station en andere haltes van het openbaar vervoer.

Ad 5. Stad bereikbaar en leefbaar:

- In ruimtelijke visies (nieuw en te wijzigen), bestemmingsplannen en bouwverordeningen is vanzelfsprekend rekening gehouden met alle vormen van fietsvoorzieningen, zoals implementatie van het fietsnetwerk met een maaswijdte van 300 - 400 meter, logische en directe fietsverbindingen in relatie met winkelen, werken, onderwijs, cultuur, sport en in het kader van ketenmobiliteit het NS-station.
- Het fietsnetwerk is leidend voor de afwikkeling van het verkeer. Korte, snelle en kwalitatief goede verbindingen bevorderen fietsgebruik. Bij voorkeur zijn fietsverbindingen ontvlochten van de afwikkeling van het autoverkeer.
- In een bestemmingsplan is rekening gehouden met fietsveiligheid, zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid. Onoverzichtelijke en haakse bochten vanwege (geplande) bebouwing, mogelijke hekwerken of groen die het uitzicht van en oogcontact tussen verkeersdeelnemers belemmeren worden vermeden.
- In de openbare ruimte is ruimte gereserveerd voor het parkeren van fietsen, dichtbij de bestemming en voor voldoende aantallen ²³). Hierbij wordt, afhankelijk van de doelgroep, qua ruimte rekening gehouden met verschillende type fietsen.
- Stallingsruimte voor fietsen is vast onderdeel van de (nieuw) gebouwde omgeving. In de ruimtelijke planning is rekening gehouden met een goede en altijd beschikbare ontsluiting per fiets en bereikbaarheid / beschikbaarheid. Brandgangen als ontsluiting voor schuren e.d. zijn per fiets toegankelijk.
- Waar parkeren van de auto op eigen erf wordt toegestaan of verplicht, blijft voldoende ruimte beschikbaar om toegang tot het binnen stallen van de fiets mogelijk te maken.
- Direct bij oplevering van nieuwbouwwijken, -projecten, bedrijventerreinen en herstructureringsgebieden zijn goede fietsverbindingen aanwezig binnen dit gebied, tussen dit gebied en het (winkel)centrum van de wijk en onderwijsvoorzieningen en met de stad en/of nabijgelegen kernen en tussen de wijk en het buitengebied.
- Waar werknemers gestimuleerd wordt om in plaats van de auto de fiets in het woon-werk verkeer te gebruiken, wordt de bereikbaarheid van de stad in de spits vergroot.
- Fietswrakken en weesfietsen in de openbare ruimte worden bij regelmaat verwijderd.

²³ Nota Parkeernormen gemeente Woerden september 2014

Ad 6. Beheer van infrastructuur en netwerken:

Algemeen

- Het beheer van de fietsinfrastructuur is gericht op het instandhouden op basis van de kwalitatieve normen die aan het fietsnetwerk zijn gesteld.
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk worden in kaart gebracht.
- In een Uitvoeringsplan voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks geactualiseerd wordt, staat wanneer de ontbrekende schakels gerealiseerd worden.
- Voor het fietsnetwerk is uiterlijk eind 2015 een inventarisatie gemaakt waar dit netwerk van sterroutes op specifieke kwalitatieve normen afwijkt van de uitgangspunten. Het betreft hier o.a. breedte wegverharding, kwaliteit wegverharding, uitvoering wegverharding (o.a. verkanting, gekozen en toepassing gekozen materialen), afwatering, belijning, verlichting, obstakels, verkeersveiligheid, voorrang, sociale veiligheid, bewegwijzering, 'vergevingsgezindheid'²⁴), etc.. De aanpak van de afwijkingen wordt opgenomen in het Onderhoudsplan.
- Er is een Onderhoudsplan voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks geactualiseerd wordt. In dit plan staat per sterroute welk onderhoud gepleegd gaat worden en wanneer, om achterstallig onderhoud te voorkomen.
- Prioriteit wordt gegeven aan de sterroutes. Het gehele netwerk wordt onderhouden op IBOR-niveau B.
- De dwarsverbindingen vormen beslist geen secundair netwerk, want deze zijn als aan- en afvoerroute van groot belang voor het stimuleren van gebruik van het fietsnetwerk. Ook voor deze routes geldt een vergelijkbare aanpak als voor de sterroutes. De inventarisatie op basis van kwaliteitskenmerken volgt in 2016.

Verlichting

- Onder beheer valt ook de aanleg en het onderhoud van openbare verlichting. Verlichting verlicht de fietsinfrastructuur optimaal en is niet defect. Het sternetwerk heeft prioriteit, gekozen wordt voor een nachtnetwerk voor de belangrijkste sterroutes.
- Fietstunnels zijn ook overdag adequaat verlicht²⁵), uit oogpunt van zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid.
- Ledverlichting, zowel passief als dynamisch, wordt toegepast in aanstraling en in vormen van belijning. Nauwkeurige afstelling is van belang in verband met verblinding van de langsrijdende fietser.

Werk in uitvoering

- Bij onderhoudswerkzaamheden en reconstructies van wegvakken, blijft een doorgang voor fietsers beschikbaar, tenzij dit beslist niet anders kan. Uitgangspunt is dat de fietser niet tot omrijden wordt gedwongen.
- Bij gehele afsluiting van een bepaald wegvak voor wegverkeer wordt specifiek voor fietsers aangegeven of er wel of geen doorgang mogelijk is. Deze eis wordt in het bestek opgenomen, de gemeentelijk projectleider zorgt voor monitoring bij de uitvoering.
- Indien sprake is van een omleiding voor fietsers, wordt deze specifiek voor deze groep verkeersdeelnemers aangegeven.

²⁴ www.vergevingsgezindfietspad.nl

²⁵ Richtlijn voor Openbare Verlichting 2011, NSVV

Meldingen

- Meldingen van weggebruikers over de kwaliteit van de fietsinfrastructuur worden zo snel als mogelijk opgevolgd.
- De gemeente integreert in de eigen Meldprocedure Openbare Ruimte (beter is 'Meldpunt Leefomgeving') externe, gangbare landelijke meldpunten en app's zoals Buiten Beter, Meldpunt Fietsersbond, etc. en houdt de ontwikkelingen bij.
- Als meldingen niet direct kunnen worden opgevolgd, wordt dit teruggemeld aan melder met reden. Als er ter plaatse niet zichtbaar aan is gewerkt, is melder wel geïnformeerd dat er aan een oplossing gewerkt wordt.

Gladheidbestrijding

- In de aanpak van gladheidbestrijding van fietsinfrastructuur staat het fietsnetwerk centraal, prioriteit ligt bij de sterfietsroutes en de belangrijkste dwarsverbindingen. Elk jaar wordt dit plan van aanpak geactualiseerd.
- Gerekend wordt op allerlei soorten winterse omstandigheden: opvriezen, ijzel en sneeuw. De duur en ernst van de winterse omstandigheden bepalen welke methode wordt ingezet: strooien, sproeien, schuiven en/of borstelen. Fietsinfrastructuur vraagt om een andere benadering dan wegvakken met autoverkeer omdat strooizout veelal niet wordt ingereden.²⁶⁾
- Gladheidbestrijding, zowel strooien als schuiven, is 24/7 beschikbaar, dus ook in de weekenden. Locaties waar handwerk wordt verwacht, zijn vooraf geïnventariseerd en in het plan van aanpak opgenomen.
- Voorkomen wordt dat, waar fietsstroken langs autowegen liggen, sneeuw op de fietsstrook wordt geschoven.

Financiën

- Uitvoerings- en onderhoudsplannen worden voorzien van voldoende geoormerkt budget zodat uitvoering verzekerd is. Waar mogelijk worden externe bronnen aangeboord bij Provincie, Rijk, EU en/of samenwerking gezocht met buurgemeenten en andere bestuursorganen.

Ad 7. Fietsdiefstal:

In het Eindrapport Fietsbalans Woerden 2005²⁷⁾ blijkt grote ontevredenheid onder de fietsers over de aanpak van fietsdiefstal. Geadviseerd wordt actiever op dit aspect in te zetten. In 2005 was het aantal fietsdiefstallen in Woerden nog 400.

Regie

- Fietsdiefstal is een belemmering om incidenteel of structureel van de fiets gebruik te maken.
- De aanpak hiervan is dus een cruciaal aspect van een integraal fietsbeleid.
- Het terugdringen van het aantal gestolen fietsen is onderdeel van het gemeentelijk veiligheidsbeleid en is daardoor een continu proces geworden. Landelijk beleid heeft als doelstelling het aantal fietsdiefstallen jaarlijks met 10% terug te dringen.
- De gemeente, als verantwoordelijke voor het eigen veiligheidsbeleid, neemt de regie bij de aanpak van fietsdiefstal, waarbij samenwerking wordt gezocht met partijen als politie, BOA, onderwijs, ProRail, de lokale fietsdetailhandel (Bovag-leden), Fietssluis/Fermwerk, consumentenorganisaties als Veilig Verkeer Nederland en Fietsersbond en het Centrum Fietsdiefstal. Er is één ambtenaar belast met de coördinatie van de bestrijding van fietsdiefstal.

Aanpak

²⁶ De basis voor effectieve gladheidbestrijding voor fietsers, Fietsberaad/CROW 2013

²⁷ Eindrapport Fietsbalans Woerden, september 2005

- Doelstelling is het aantal fietsdiefstallen jaarlijks, conform de landelijke doelstelling, met 10% terug te dringen, de aangiftebereidheid van fietsdiefstal met 10% te verhogen en de fietser bewust te maken van mogelijke preventieve maatregelen.
Met een aantal van 235 geregistreerde aangiftes in 2013 ²⁸), blijkt fietsdiefstal (bijna) dagelijks voor te komen in de gemeente Woerden. Dit is een stijging van 12% t.o.v. 2011, een vermindering van 6% t.o.v. 2012. In 2014 werden 232 aangiftes van fietsdiefstal bij de politie genoteerd, waaruit blijkt dat de landelijke doelstelling in het geheel niet wordt gehaald.
- Uit analyse van de fietsdiefstalgegevens van de politie over de periode 2012 t/m 2014 is Stationsplein Noord de hotspot, in 2013 en 2014 goed voor 25% van het totaal aantal diefstallen in de gemeente (inclusief de kernen). De vernieuwing van de (vrije) stalling op het dak in de 2e helft van 2014, de openheid en de daarbij aangebrachte betere verlichting heeft – gezien de cijfers- vermoedelijk een positief effect op het voorkomen van diefstal. De vrije stalling naast het parkje is ook voorzien van nieuwe rekken, doch de verlichting is hier niet op niveau gebracht.
- Om fietsdiefstal terug te dringen en daders in kaart te brengen wordt sinds 2012 regelmatig door de politie met succes een zgn. "lokfiets" ingezet (gewone fiets en e-bike). Deze actie wordt gecontinueerd. Daarnaast kan overwogen worden om met name in de Stationsomgeving (tijdelijk) cameratoezicht toe te passen.
- Er is een "Plan van Aanpak Bestrijding Fietsdiefstal Gemeente Woerden" voor de komende 4 jaar, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en gemonitord.

Aangiftebereidheid

- Om een goed beeld te krijgen van de grootte van het probleem wordt actie ondernomen om de aangiftebereidheid bij de slachtoffers te verhogen. Dit is van belang voor de opsporing en om beter inzicht te krijgen in de grootte van het probleem in Woerden.
Uit onderzoek blijkt dat gemiddeld nog geen 30% van de slachtoffers ²⁹) aangifte doet, het aantal daadwerkelijk gestolen fietsen in Woerden komt dus vermoedelijk uit op ongeveer 750 per jaar. De mythe, aangifte doen helpt toch niet, moet ook in Woerden worden ontkracht.
- Het is niet uit te sluiten, dat aangifte wordt gedaan van fietsen die door de Fietssluis zijn verwijderd maar niet matchen in het diefstalregister door incomplete registratie bij zowel aangifte als invoer bij de Fietssluis.
In het kader hiervan wordt structureel periodiek onderzoek gedaan naar de relatie 'Geruimde fietsen Fietssluis' en de aangiften bij de politie. De voor handhaving verantwoordelijke ambtenaar heeft hierin een actieve taak.
- Bij aangifte op het politiebureau krijgt het slachtoffer informatie over de Fietssluis mee.

Voorlichting

- Hoewel verwacht mag worden, dat iedereen die zijn fiets parkeert deze op slot zet, blijkt dit lang niet altijd het geval. Daarnaast wordt niet altijd een stevig, niet eenvoudig open te breken fietsslot gebruikt.
Het beveiligingsniveau van fietsslots wordt van laag naar hoog uitgedrukt in ART-veiligheidsklasse 1 t/m 5, waarbij ART-2 en bij voorkeur ART-3 moet worden geadviseerd. Informatie en een overzicht over welke slots wel/niet geschikt zijn, ontbreekt bij de consument. De erkende rijwielbranche heeft daarin een taak, doch de markt van aanbieders is veel breder en daardoor diffuus. De gemeente kan een rol spelen door het geven van voorlichting over preventie, verkeerseducatie op scholen en de inzet van het Promotieteam

²⁸ Bron: CBS

²⁹ Veiligheidsmonitor Rijk 27,4% (2010); Integrale Veiligheidsmonitor 35,7% (2010); Centrum Fietsdiefstal 25% (2014)

Fietsdiefstal (o.a. graveren van postcode). Vanzelfsprekend worden Diefstalpreventie-activiteiten die 'op straat' worden gehouden, vooraf aangekondigd.

- Van groot belang is fietsers er op te wijzen dat zij kenmerken van hun fiets, zoals merk, type, kleur, framenummer en slotnummer noteren om de kans op opsporing te vergroten. In 2009 is er door de gemeente als onderdeel van "Steeff – Woerden Veilig" een 'fietspaspoort' ontwikkeld, doch dit is niet meer verkrijgbaar.
- De bekendheid in Woerden met de werkzaamheden van de Fietssluis als depot van verwijderde fietsen en gevonden voorwerpen is beperkt. De Fietssluis is anno 2015 op internet niet te vinden, de website www.verlorenengevonden.nl waar een plaatje is te vinden van alle verwijderde fietsen in Woerden is bij het publiek onbekend.
- De Fietssluis wordt opgewaardeerd tot hét info-centrum voor fietsdiefstalpreventie, waar de fietser o.a. advies kan krijgen, gratis de postcode kan laten graveren en de fietsregistratiekaart / fietspaspoort wordt gedistribueerd.

Faciliteren

- In het kader van diefstalpreventie, worden fietsparkeervoorzieningen bij voorkeur uitgerust met rekken/beugels die voorzien zijn van FietsparKeur-keurmerk. Het aanbieden van faciliteiten met aanbindmogelijkheid komt tegemoet aan de wensen van de eigenaren met duurdere fietsen en e-bikes en werkt preventief.
- Waar geparkeerde fietsen geclusterd staan, bijvoorbeeld bij het NS-station, scholen en voorzieningen die ook veelvuldig in de avonduren worden gebruikt, wordt adequate verlichting geplaatst en onderhouden. Goede zichtbaarheid van buitenaf, verkleint de kans op diefstal (sociale controle). Beplanting rondom wordt open, laag en kort gehouden. (Zie 6. Beheer van infrastructuur en netwerken).
- Bewaakt en veilig stallen in Woerden wordt alleen aangeboden bij het NS-station. Hiervoor moet worden betaald. In de centra van steden als Utrecht, Rotterdam en Den Haag wordt met succes gratis betaald stallen aangeboden, waar zowel werkenden als overige bezoekers van het centrum van gebruik maken.
- Overwogen wordt op bepaalde locaties of op bepaalde momenten bewaakt stallen (betaalde/onbetaalde) te faciliteren. Elders in Nederland (o.a. Den Haag, Utrecht) wordt hiermee geëxperimenteerd. Een proef in 2006 in het centrum van Woerden is mislukt, omdat doelstelling, opzet en uitvoering onvoldoende waren doordacht en eveneens een (goede) evaluatie ontbreekt.

In diverse binnensteden worden langdurig leegstaande (winkel-) panden gebruikt, die niet alleen een stallingsfunctie krijgen maar ook servicepunt zijn voor bijvoorbeeld het uitlenen van paraplu's, buggy's, aanbieden van bagage/boodschappenkluisjes, etc.. In Woerden zijn hiervoor voldoende opties aanwezig in het centrum.

Ad 8. Sociale veiligheid en fun:

Ontwerp, aanleg en onderhoud

Overzicht en licht zijn belangrijke aspecten van sociale veiligheid bij de fietser³⁰). Bij zowel ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud van de fietsinfrastructuur wordt dit meegewogen in Ruimtelijke Beleidsplannen, Uitvoerings- en onderhoudsplannen. Als fietser moet je je thuis voelen in Fietsstad Woerden.

- Fietstunnels vragen om doorzicht vanuit de aanrijroute, breedte en geen bochten of andere obstakels. Reden om bij aanleg het hoogteverschil met de kruisende infrastructuur te delen.
- Bij ontvlechting van fietsroutes van de auto-infrastructuur wordt gekozen voor routes door bewoonde omgeving.
- Sterroutes zijn doorgaande verbindingen. Binnen de bebouwde omgeving zijn ze herkenbaar, bochten zijn overzichtelijk en vloeiend (niet haaks), goed verlicht en obstakelvrij. Dode hoeken worden vermeden.
- Fietsinfrastructuur in groengebieden wordt gevrijwaard van dichte beplanting op korte afstand en andere activiteiten als naastliggende trapveldjes, hondenuitrenplekken, golfbanen. Zichtlijnen worden zichtbaar gehouden.
- Bij aanleg en herinrichting van voetgangersgebieden wordt rekening gehouden met toestaan van fietsverkeer na sluitingstijd van de winkels. Fietsverkeer brengt levendigheid en actie in deze gebieden, die na sluitingstijd veelal 'dood' zijn en door voetgangers als sociaal onveilig worden ervaren. Ondernemers in boodschappenstad Woerden krijgen gratis extra exposure buiten sluitingstijd voor hun etalage. Voorstraat en Kerkplein/Hochoewert zijn hiervoor uitgelezen kansen.
- Goed onderhoud van de infrastructuur draagt bij aan een positieve sociaal veiligheidsgevoel.

Verlichting

Een van de kwalitatieve kenmerken die aan het Fietsnetwerk in Woerden wordt gehangen is goede en functionele verlichting. Niet alleen de juiste verlichting om veilig te kunnen navigeren en obstakels tijdig waar te kunnen nemen, maar ook om de fietser een veilig gevoel mee te geven om in de nachtelijke uren gezien te worden en de omgeving goed te kunnen zien.

In Woerden komt het nog regelmatig voor dat (vrijliggende) fietspaden langs wegen het moeten doen met de lichtval uit de lichtmasten die voor de autorijbaan is bestemd.

- De steroutes, als verzamelroutes, hebben prioriteit en zijn goed verlicht. Waar sprake is van vrijliggende paden, of paden door parken of bedrijventerreinen, heeft de steroute zijn eigen aanstralende verlichting.
- "Duistere plekken" worden uiterlijk 2015 in kaart gebracht en de aanpak wordt in het Onderhoudsplan voor de komende 4 jaar opgenomen (zie " 6. Beheer van infrastructuur en netwerken").
- Fietstunnels worden opgeknapt, wanden en plafonds licht en luchtig gemaakt. Zowel 's-nachts als overdag brandt verlichting.
- Snelfietsroutes, ook in het buitengebied, hebben openbare verlichting.

Beplanting en openbaar groen

- In het groenonderhoud wordt structureel extra aandacht besteed aan het kort houden van de beplanting rondom de fietsinfrastructuur, zoals opgroeiende hagen en heggen, overhangende takken, takken die de openbare verlichting beperken.

Fun

³⁰ Handboek Sociale Veiligheid in de verplaatsingsketen, CROW mei 2007

- Speelse elementen en afwisseling maken fietsen tot een feest. Sterroutes die veelal grotere stromen fietsers verwerken, worden 'aangekleed' met kunst, zoals beelden, kleurkenmerken en op strategische locaties zitelementen.
- Fietstunnels, veelal oninteressante en weinig uitnodigende kunstwerken, worden voorzien van kleurige taferelen en –naast de noodzakelijke verlichting- extra kleuren.
- Sterroutes krijgen namen, een thematische aanduiding of bijvoorbeeld een kleur om de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten. Deze informatie is ook zichtbaar in het systeem van fietsbewegwijzering.
- Meten is weten (zie 10. Monitoren en evalueren), digitale meetapparatuur maakt het aantal fietsers dat gebruik maakt van een route zichtbaar. De display die naast het fietspad staat opgesteld, kan uitgebreid worden met info over tijd, temperatuur en weersverwachting.
- Bij de vrije fietsenstallingen op Stationsplein Noord en Zuid krijgen de rijen rekken elk een thema mee. Je parkeert je fiets voortaan bij de Tulp, Kaas, Klomp, Molen, Kasteel, etc. Niet alleen fun, maar ook functioneel bij het terugvinden van je fiets, aangifte van diefstal of het doorgeven van een niet werkende beugel via de Meldlijn.

Ad 9. Stimuleren: communicatie & educatie

Algemeen

In Woerden heeft de Gemeenteraad in 2014 voorgesteld in het kader van de stedenband met Steinhagen en de millenniumdoelstellingen een klimaatneutrale gemeente na te streven in 2030. Daarvoor is 2015 als actiejaar gekozen om dit thema door het Burgercomité handen en voeten te laten geven.

Het stimuleren van een hoger fietsgebruik past binnen deze doelstelling, dit beïnvloedt het milieu en de bereikbaarheid van de stad op een positieve manier. En dat levert weer een gunstige bijdrage op aan de duurzaamheid van de stad.

Stimuleringsmaatregelen zijn vooral gericht op het verleiden van (auto)mobilisten om de fiets te nemen. Daarbij gaat het vooral om communicatie en marketing, enerzijds gericht op de concrete voordelen van fietsen (gezondheid, milieu, kosten, bereikbaarheid), anderzijds op het imago van fietsen.

Het is aan te bevelen om doelgroepgericht te werk te gaan en daarbij de per doelgroep behorende stakeholders te mobiliseren.

Een van vergeten aspecten van beleid is om dit zichtbaar te maken voor de inwoners: welke inspanningen doet de gemeente en wat levert het voor u, als inwoner, op. De belastingbetaler betaalt niet alleen, hij wil er concreet iets voor terugzien. Het fietsbeleid wordt marktgericht³¹, waarin alle facetten onder één noemer worden gebracht; het project "Woerden Fietst Natuurlijk" wordt voortgezet. De Gemeente geeft zelf op alle fronten het goede voorbeeld.

³¹ Umbrella Marketing in het fietsbeleid, Fietsberaad 2011

Doelgroepen

Jeugd en jongeren

- Schoolgaande jeugd en fietsverkeer naar en van school, schoolomgeving.
- De jeugd heeft de toekomst, de jeugd van nu is ook de verkeersdeelnemer van straks. Ouders worden vanuit hun verantwoordelijkheid direct vanaf het begin dat kinderen naar school gaan, door zowel onderwijsinstelling als gemeente gestimuleerd om van de fiets gebruik te maken. Gezond, actief, milieuvriendelijk en veilig. Voorkom dat kinderen achterbankzitters worden.
- Fietsroutes naar scholen zijn veilig, zowel verkeersveilig als sociaal veilig, en in de schoolomgeving zijn voldoende fietsparkeervoorzieningen.
- Ouders (en docenten !) worden erop gewezen dat door het gebruik van de auto de schoolomgeving juist onveilig wordt. Waar nodig worden autovrije zones rond scholen ingesteld, om gebruik van de auto te ontmoedigen.
- Verkeerseducatie is onderdeel van het lesprogramma, zowel in de theorie als in de praktijk. Verkeerseducatie is van alle leeftijden en houdt niet op bij groep 8 van de basisschool. De fiets als vervoermiddel voor elk kind, wordt daarin positief belicht (fun, trendy, hot, etc.) en beloond.
- Op elke basisschool wordt bij groep 8 een theoretisch als praktisch verkeersexamen (op de fiets) afgenomen, elke leerling doet mee. Voor kinderen die geen fiets hebben, verzorgt de Fietsluis passende leenfietsen. Ook ouders participeren.
- Fietsen is fun, als de fiets heel is en blijft. Klein onderhoud als ketting smeren, bel en remmen en verlichting repareren zijn leuke klussen die deel uit kunnen maken van het lesprogramma in samenwerking met de fietsenmaker uit de wijk.
- Voor de groep 12-16 jaar zijn in het kader van "Voortgezet Veilig" speciale lespakketten beschikbaar. Met enige aanpassing wordt de lesstof, die veelal gaat over verkeersregels en verkeersveiligheid, in Woerden gebracht in het kader van 'fietsplezier is top'.
- Waar veel gefietst gaan ook ouders en/met kinderen graag fietsen, het beeld dat fietsen 'onveilig' zou zijn, wordt zichtbaar ontkracht.

Winkelend publiek

- Woerden is boodschappenstad. De afstanden in Woerden tussen woning en winkel is zeer aantrekkelijk om deze per fiets af te leggen, de reistijd concurreert met die van de auto. Dat geldt ook voor de relatie tussen de woonwijken en de binnenstad. Veilige en kwalitatief goede fietsroutes met fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie zijn beschikbaar.
- Ondernemers in de retail ontvangen fietsende klanten met open armen. Zij hebben een streepje voor. Ondernemers faciliteren fietsparkeervoorzieningen dichtbij de winkels, het bordje 'hier geen fietsen plaatsen' is uit Woerden verbannen. Uit onderzoek ³²⁾ is gebleken dat fietsende boodschappers voor minstens evenveel omzet zorgen als klanten die met de auto komen: fietsers komen vaker, klanten met de auto hoogstens 1 of 2x per week.
- Hoochwoert wordt wel 'de huiskamer' van Woerden genoemd, de beheerder wordt door de gemeente gestimuleerd om zijn gasten die op de fiets komen te faciliteren met goede fietsparkeervoorzieningen in plaats van deze weg te halen voor meer horeca
- Bij de winkelcentra in de wijken worden consumenten door de ondernemers gestimuleerd om op de fiets te komen. De ondernemersverenigingen ontwikkelen speciale acties, gericht op fietsers, zoals "Met belgerinkel naar de winkel" , "Fiets & Win", en vergelijkbare acties. De gemeente stimuleert.
- Supermarkten faciliteren voortaan ook fietsers, het boodschappenmandje mag mee naar buiten om boodschappen over te laden in fietstassen.

³²⁾ Hoofd Bedrijfschap Detailhandel 2003

Senioren

- Door de beschikbaarheid van de fiets met trapondersteuning en e-bike komt fietsen weer binnen bereik van degenen, die het trappen te zwaar ging worden.
- Belemmeringen bij deze groep verkeersdeelnemers om weer te gaan fietsen, zoals fietsonveiligheid en kans op diefstal, worden weggenomen.
- Gebruik van de e-bike wordt gestimuleerd door het geven van cursussen in omgaan met dit vervoermiddel en kennis van de actuele verkeersregels.
- Welzijn Woerden biedt in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland en de lokale rijwielzaken cursussen aan.

Bedrijven, ondernemers

- Ondernemers zijn maatschappelijk bewust bezig, niet alleen voor de samenleving, maar ook voor zowel werknemers als klanten.
- Elke (grotere) onderneming doet actief aan mobiliteitsmanagement en heeft een mobiliteitsplan voor zijn werknemers ontwikkeld. Het gaat hier om slim, niet of anders reizen. Elke combinatie is mogelijk, waarbij de fiets voor de korte afstand, de e-bike voor de afstanden tot 30 kilometer gelijkwaardige alternatieven zijn, eventueel in combinatie met andere vervoermiddelen en openbaar vervoer.
 - * Het stimuleren van het gebruik van de fiets op de korte afstand in het woon-werkverkeer, beperkt het gebruik van de auto en vergroot daardoor de bereikbaarheid van de stad in de spits. De campagne 'Rij 2 op 5' is daar een tool voor.
- Fietsende werknemers worden door de werkgever gefaciliteerd in reiskostenvergoeding (afstand en onderhoud), goede fietsparkeerfaciliteiten en omkleedruimte. Voor korte ritten zijn bedrijfsleenfietsen beschikbaar.
- Waar sprake is van faciliteren in leaseconstructies van vervoermiddelen aan werknemers, worden ook leaseconstructies voor de fiets aangeboden.
- Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen, resp. het ontwikkelen en realiseren van een bedrijfspand, stelt de gemeente niet alleen eisen aan het realiseren van een aantal parkeerplaatsen voor auto's, maar ook aan het realiseren van fietsparkeerplaatsen op eigen terrein voor zowel werknemers als bezoekers. Indien deze eisen niet 'hard' gesteld kunnen worden, stimuleert de gemeente de aanleg van deze faciliteiten.
- Bij de aanleg van de bedrijfsterreinen wordt rekening gehouden met een veilige en snelle ontsluiting voor fietsende werknemers en bezoekers op het fietsnetwerk.
- In overleggen met ondernemersverenigingen, zoals OKW, stimuleert de gemeente de voordelen van aanhaken op het imago van 'Woerden Fietst Natuurlijk'.

Gemeente Woerden

- Om het fietsbeleid van de Gemeente Woerden geloofwaardig te maken, geeft de Gemeente zelf op alle aspecten het goede voorbeeld.
- De Gemeente zet in op marketing en promotie van het fietsbeleid en gebruikt hierbij alle actuele (social) media.
- Nieuwe inwoners van de Gemeente ontvangen dé fietscanon van Woerden, waarop de aantrekkelijkheid van Woerden Fietsstad wordt benadrukt., inclusief de fietsplattegrond.
- Er zijn verschillende partijen binnen en buiten de gemeentelijke organisatie, die apart van elkaar communiceren over het fietsgebruik. Als al deze partners gezamenlijk optrekken in het promoten van de fiets, wordt een eenduidiger en krachtiger signaal naar de (potentiële) fietser afgegeven. Samenwerken ligt voor de hand.
- Het Project "Woerden Fietst Natuurlijk" krijgt een vervolg. Onderdeel van dit project is het benoemen van een 'fietsregisseur' die de externe en interne communicatie en processen bij de gemeente actief coördineert.
- Andere partijen als Wijkplatforms, Dorpsplatforms en organisaties als Veilig Verkeer Nederland en Fietzersbond worden tijdig betrokken bij ontwikkelingen, planvorming en uitvoeringsplannen.

- De faciliteiten voor fietsers rond het Stadhuis zijn een visitekaartje voor Woerden Fietsstad. Fietsparkeren voldoet aan FietsParKeur, fietsparkeren voor zowel bezoekers als werknemers heeft prioriteit boven de auto, in alle communicatiekanalen wordt de fietsbereikbaarheid van het Stadhuis benoemd, er zijn leenfietsen en e-bikes beschikbaar voor medewerkers voor de dienstritten binnen de gemeente en herkenbaar als "Woerden Fietst Natuurlijk" vervoer. Kortom: De Gemeente Woerden ademt 'fiets'.

Ad 10. Monitoren en evalueren

Het gemeentelijk beleidsproces is transparant en is een doorgaande cyclus. Van behoeftesignalering en analyse naar beleidsformulering, besluit en uitvoering. Daarna vindt evaluatie plaats, op basis waarvan wellicht weer behoeften worden gesignaleerd ³³).

Metten is weten. Om de effectiviteit van het gevoerde beleid te beoordelen, gaat de gemeente alle meetbare doelen van het fietsbeleid monitoren. De uitkomsten hiervan worden gebruikt bij de evaluaties die elke twee jaar gaan plaatsvinden. Op basis hiervan wordt het beleid, zo nodig, tussentijds en tijdig bijgesteld.

Voor monitoring en evaluatie is budget beschikbaar.

Op basis van "De 10 voor Woerden" in deze Fietsvisie worden Beleidsdoelen en Beleidsthema's geformuleerd. Bij de evaluatie wordt nagegaan of de Beleidsdoelen zijn gehaald, respectievelijk op de Beleidsthema's kwalitatief vooruitgang is geboekt.

Naast de Beleidsdoelen en Beleidsthema's wordt er een Uitvoeringsprogramma Fiets opgesteld, bij evaluatie wordt nagegaan welke maatregelen zijn uitgevoerd, dan wel wederom op de Actielijst Fiets worden opgenomen.

Voor autoverkeer is er al jaren een dynamisch "verkeersmodel" beschikbaar, waarin de laatste gegevens van wegbeheerders worden verwerkt in combinatie met prognoses. Dit model wordt ook door de Gemeente Woerden gebruikt. Aan autostromen, zowel kwantitatief als kwalitatief, wordt veel (landelijk, regionaal en plaatselijk) aandacht besteed, over fietsstromen is vrijwel niets bekend terwijl deze vaak autostromen kruisen.

Voor fietsverkeer is ook geen model beschikbaar, derhalve zal de Gemeente Woerden zelf een Programma voor Monitoring ³⁴) opstellen. De hierin opgenomen gegevens worden regelmatig geactualiseerd om veranderingen in het verkeersproces te analyseren als basis voor toekomstig mobiliteitsbeleid..

- De Gemeente stelt een programma op met een systematiek om structureel fietsersstromen te meten, waarbij rekening wordt gehouden met dag, tijdstip en jaargetijde (kwantitatief).
- Regelmatig worden enquêtes onder fietsers gehouden naar de kwaliteit van het fietsklimaat in Woerden (onderhoud, veiligheid, snelheid, reistijd, gekozen route, etc.).
- Herkomst en bestemming worden in kaart gebracht (fietsstromenkaart)
- Voor fietsparkeren wordt een programma opgezet om structureel het gebruik van deze voorzieningen te meten, waarbij rekening wordt gehouden met dag, tijdstip en jaargetijde. Ook de elders in de openbare ruimte geparkeerde en gestalde fietsen in concentratiegebieden worden geteld.
- Bij infrastructurele projecten wordt een MKBA Light Scan ³⁵) toegepast, voor een transparant en maatschappelijk afwegingskader voor investeringen in de fietsinfrastructuur.
- Monitoringsprogramma's als BikePrint ³⁶) zijn in ontwikkeling, de Gemeente Woerden volgt actief de laatste technieken.

³³ Beleidswijzer Fietsverkeer, Fietsberaad, december 2005

³⁴ Tellen met beleid: handreiking voor zinvolle monitoring fietsbeleid, Fietsberaad 2004

³⁵ Maatschappelijke Kosten en Baten van de Fiets, Quick Scan, Decisio, 2012

Verantwoording

In opdracht van het College van B&W Gemeente Woerden

Samenstelling en redactie Ing. G.A. Valstar

Woerden, oktober 2015