



Indiener: college van burgemeester en wethouders

Datum: 23 augustus 2016

Portefeuillehouder(s): M. Stolk

Portefeuille(s): Verkeer

Contactpersoon: M. Bouwman

Tel.nr.: 8350

E-mailadres: bouwman.m@woerden.nl

Onderwerp: Verkeersvisie Woerden 2030

De raad besluit:

In te stemmen met de Verkeersvisie 2030 Woerden

Inleiding:

Op 2 juli 2015 heeft de raad in raadsbesluit 15R.00285 ons college de opdracht gegeven om met een toekomstvisie op het verkeer in de gemeente Woerden te komen, waarbij met de volgende uitgangspunten/ voorwaarden rekening gehouden zou moeten worden:

1. De aspecten veiligheid, doorstroming, volksgezondheid, duurzaamheid, economie en financiën komen nadrukkelijk aan bod;
2. Bij het opstellen van deze visie wordt met ondernemers en inwoners opgetrokken. De raad ontvangt hiertoe zo spoedig als mogelijk ter vaststelling een startnotie, waarin het algehele besluitvormingsproces en de rol van diverse actoren helder is aangegeven;
3. De mogelijkheid om aan de westzijde van Woerden tot een extra brug over de Oude Rijn te komen, blijft behouden
4. De toekomstvisie op het verkeer wordt uiterlijk vóór de zomer van 2016 aan de raad aangeboden, zodat de raad uiterlijk in september 2016 tot een definitieve vaststelling kan overgaan;
5. De gronden die nodig zouden kunnen zijn voor de realisatie van de ontsluiting van Woerden West, die in het bezit zijn van de gemeente, zullen niet eerder verkocht worden dan dat de nu genomen maatregelen verwerkt zijn in het nieuwe verkeersmodel en –visie en daarin een significante verbetering van de effectiviteit en de doorstroming laten zien waardoor het aanhouden van de gronden dan geen doel meer dient.
6. De kosten voor het opstellen van de toekomstvisie worden geraamd op €75.000,- en worden meegenomen in de bestuursrapportage 2015.

Inhoud:

Hieronder wordt stapsgewijs toegelicht hoe aan de doelstellingen onder Inleiding is voldaan:

1. De genoemde aspecten zijn nadrukkelijk tijdens de avonden aan bod gekomen. Zo hebben de politie en brandweer een presentatie gegeven, waren de ondernemers vertegenwoordigd, heeft het gehandicaptenplatform een bijdrage geleverd en zijn er op verzoek van de betrokkenen meerdere doorrekeningen gemaakt van het verkeersmodel. Ook in de verkeersvisie 2030 hebben de genoemde aspecten een plekje gekregen.
2. Op 28 januari 2016 heeft uw raad in het raadsbesluit met registratienummer 15R.00574 de

Startnotitie Verkeersvisie 2030 versie 23 november met registratienummer 15.018782 vastgesteld.

In deze startnotitie is vastgelegd dat de verkeersvisie uitgevoerd zou worden volgens de principes van Woerden Zegt 'Ja, tenzij.....'. Bij de behandeling van de startnotitie in uw raadsvergadering op 28 januari jl. is door ons college toegezegd dat het hele proces t.a.v. de burgerparticipatie (loting c.a.) wordt geëvalueerd en dat deze evaluatie, voordat besluitvorming over de verkeersvisie plaatsvindt, ter informatie aan de raad aangeboden wordt. In dit kader heeft op 2 juni jl. een raadsinformatiebijeenkomst plaatsgevonden en is op 28 juni een Raadsinformatiebrief met registratienummer 16R.00334 door ons college aan uw raad verzonden. Hiermee heeft ons college aan punt 2 van de uitgangspunten voldaan.

3. Zie punt 5
4. In de startnotitie is een planning opgenomen die beoogt om besluitvorming in september te laten plaatsvinden. Op het moment van schrijven van dit raadsvoorstel is dit nog steeds het streven. Echter was het niet haalbaar om de verkeersvisie vóór de zomer al bij uw raad aan te bieden. In de startnotitie is hier dan ook op voorhand al vanaf geweken, wat akkoord is bevonden.
5. In de startnotitie is voorgesteld om eerst een visie vast te stellen alvorens deze uit te werken in een toekomstbestendige verkeerstructuur, zoals ook eerst de Woonvisie is vastgesteld en vervolgens de strategische woningbouwplanning. Met het vaststellen van de startnotitie heeft uw raad ingestemd met dit uitgangspunt. Concreet betekent dit dat er in de verkeersvisie nog geen voorstellen zijn gedaan tot structuuringrepen. De verkeersvisie formuleert een kader op basis waarvan latere plannen tot structuuringrepen op waarde getoetst kunnen worden. Om die reden is de mogelijkheid om tot een tweede brug over de Oude Rijn te komen niet uitgesloten. Wel zijn huidige en toekomstige knelpunten geïnventariseerd en zijn verkenningen geformuleerd voor de uitwerking.

Voor Woerden West betekent dit dat de structuuringrepen waartoe de raad reeds heeft besloten, in de toekomstmodellen zijn verwerkt en dat een prognose is gedaan in hoeverre dit tot 2030 invloed heeft op de huidige knelpunten. De cijfers kunnen iets afwijken van de eerdere cijfers van Sweco (voorheen Grontmij), omdat inmiddels de uitwerking van kruispunten concreter is en omdat de verkeersvisie zich richt op het jaar 2030 i.p.v. 2020. Op basis van dit inzicht wordt een aanbeveling gedaan m.b.t. het wel of niet aanhouden van de gronden. Of de reistijd in Woerden West ook gehaald wordt, kan pas echt berekend worden op het moment dat de werkzaamheden zijn afgerond. Om die reden wordt aanbevolen de daadwerkelijke situatie in Woerden West in 2020 modelmatig door te rekenen en voor 2030 te toetsen aan de uitgangspunten van de verkeersvisie.

Naast een betere doorstroming had het project Woerden West ook de noodzakelijke vervanging van de verkeerslichten, een optimalisatie voor de fiets en een betere oversteekbaarheid op de Boerendijk tot doel.

6. De kosten zijn gemeld in de bestuursrapportage 2015 en zijn overgeheveld naar 2016. Het project is binnen het budget uitgevoerd.

De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:

De bevoegdheid van de raad tot het agenderen en besluiten over een voorstel volgt uit de gemeentewet artikelen 147 en 147a.

Beoogd effect:

Het doel van de verkeersvisie is:

'Het ontwikkelen van een visie op verkeer, die een inventarisatie van alle ruimtelijke ontwikkelingen bevat vertaald naar een verkeersmodel 2030, aangevuld met de input van inwoners en ondernemers van Woerden waaruit thema's, ambities en doelstellingen worden gefilterd'

Het doel van het verzamelen van al deze gegevens is om inzichtelijk te hebben welke ontwikkelingen invloed uitoefenen op het verkeer in Woerden en om vast te stellen waar de knelpunten liggen. Door het formuleren van ambities en doelstellingen die we in 2030 bereikt willen hebben, wordt een kader gecreëerd om uitwerkingsplannen/ structuuringrepen aan te kunnen toetsen. Het beoogde effect is dat alle (verkeers-)projecten die uitgevoerd worden ten doel hebben om steeds dichterbij de geformuleerde ambities te komen, zodat Woerden in 2030 een meer leefbare, mobiele en vitale stad is.

Argumenten:

De verkeersvisie is tot stand gekomen door de participatie van vele inwoners, ondernemers, platforms, belangenorganisaties en veiligheidsdiensten. Doordat deze mensen zeer betrokken hebben meegedacht over verkeer in de breedste zin van het woord, kan de verkeersvisie op veel draagvlak rekenen binnen deze groep. De bewonersgroep vertegenwoordigt in dit project de mening van de inwoners van de gemeente Woerden.

De verkeersvisie doet uitspraken op het niveau van ambities en doelstellingen. De ambities vormen gezamenlijk de stip aan de horizon voor 2030 en de doelstellingen geven een aanzet over hoe we tot die ambities moeten komen. Dit vormt het kader voor verdere uitwerkingsplannen.

De verkeersvisie bevat geen voorstel tot structuuringrepen. Een concrete, toekomstbestendige verkeersstructuur kan namelijk pas worden uitgewerkt als er overeenstemming is over de gezamenlijke visie op de toekomst. Zonder dit kader zijn alle projecten die tot 2030 uitgevoerd worden een op zichzelf staand iets. Door eerst de verkeersvisie vast te stellen, kunnen toekomstige projecten daaraan getoetst worden zodat ze allemaal bijdragen aan een logisch en robuust netwerk.

Kanttekeningen:

Met het vaststellen van de verkeersvisie wordt nog geen uitspraak gedaan over structuuringrepen. Eventuele besluitvorming hierover zal dan ook op een later moment plaats moeten vinden. De argumenten hiervoor vindt u onder het kopje 'argumenten'.

Financiën:

Na het vaststellen van de verkeersvisie Woerden 2030 volgt het opstarten van verkenningen en onderzoeken. Om dit te kunnen doen is budget nodig. Vooruitlopend op de besluitvorming door uw raad over de verkeersvisie, is voor de begrotingsbehandeling 2017 een onderbouwing ingediend voor de eerder aangevraagde 100.000 euro. Bij de begrotingsbehandeling in oktober kunt u zich hierover buigen.

Uitvoering:

Tot 2030 wordt bij ieder (verkeers-)project de verkeersvisie als toetsingskader gebruikt om te kunnen beoordelen of de projecten de ambities en doelen uit de verkeersvisie nastreven. Daarnaast worden verkenningen opgestart om te onderzoeken hoe actief aan bepaalde doelstellingen uit de verkeersvisie voldaan kan worden. Een lijst van de uitwerkingsprojecten voor het komende jaar wordt bij de begrotingsbehandeling toegevoegd.

Communicatie:

De Verkeersvisie Woerden 2030 is opgesteld volgens de principes van Woerden zegt 'Ja, tenzij...'. Wanneer uw raad besluit tot het vaststellen van de verkeersvisie wordt de verkeersvisie gepubliceerd en wordt deze en een verkorte versie op de gemeentewebsite geplaatst. Ook zal hierover in de krant aandacht aan besteed worden om uit te leggen hoe het proces is verlopen en wat de belangrijkste aandachtspunten zijn.

Samenhang met eerdere besluitvorming:

- Raadsbesluit Verbeteringen aan wegenstructuur van Woerden West met registratienummer 15R.00285
- Raadsbesluit Startnotitie Verkeersvisie 2030 versie 23 november met registratienummer 15R.00574
- Startnotitie verkeersvisie 2030 versie 23 november met registratienummer 15.018782
- Raadsinformatiebrief Evaluatie pilotproject Verkeersvisie 2030 volgens Woerden zegt 'Ja, tenzij....' met registratienummer 16R.00334

Bijlagen:

- Concept raadsbesluit, geregistreerd onder corsanummer 16R.00510
- Verkeersvisie 2030 Woerden geregistreerd onder corsanummer 16.018112

De indiener: college van burgemeester en wethouders

De secretaris

De burgemeester


drs. M.H.J. van Kruisbergen
MBA


V.J.H. Molkenboer

RAADSBESLUIT

16R.00510



Agendapunt:

Onderwerp: vaststellen Verkeersvisie 2030 Woerden

De raad van de gemeente Woerden;

gelezen het voorstel d.d. 23 augustus 2016 van:
- burgemeester en wethouders

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;

b e s l u i t:

Tot het vaststellen van de Verkeersvisie 2030 Woerden zoals bijgevoegd in bijlage 'Verkeersvisie 2030 Woerden' met corsanummer 16.018112

Aldus besloten door de raad van de gemeente Woerden in zijn
openbare vergadering, gehouden op 29 september 2016

De griffier

De voorzitter

E.M. Geldorp

V.J.H. Molkenboer

VERKEERSVISIE WOERDEN 2030

16 augustus 2016



SAMENVATTING

Bereikbaarheid is knelpunt

De afgelopen jaren is Woerden gegroeid, waardoor er meer verkeer is gekomen. Dit heeft gevolgen gehad voor de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer. Met name de verkeersproblematiek aan de westzijde van Woerden was aanleiding voor de gemeente Woerden om een nieuwe toekomstvisie op verkeer op te stellen. De opdracht voor deze verkeersvisie luidt:

"Het ontwikkelen van een visie op verkeer, die een inventarisatie van alle ruimtelijke ontwikkelingen bevat, vertaald naar een verkeersmodel 2030, aangevuld met de input van inwoners en ondernemers van Woerden waaruit thema's, ambities en doelstellingen worden gefilterd."

Woerden kiest voor participatie

De visie is inhoudelijk opgesteld met een werkgroep van 20 inwoners, aangevuld met leden van ondernemerskringen en wijkplatformen en inwoners met een specifieke expertise op het gebied van verkeer. De inwoners zijn op basis van loting uitgenodigd. Er zijn in totaal zes bewonersbijeenkomsten georganiseerd waarin stapsgewijze van knelpunten naar ambities en doelstellingen is gewerkt.

De huidige situatie; fietsen in Woerden, met de auto (en de trein) daarbuiten

Woerden functioneert als eigen "daily urban system". Veel verplaatsingen blijven binnen de gemeentegrenzen. Een fors deel van de inwoners werkt in Woerden en de meeste winkelverplaatsingen en recreatieve verplaatsingen (zoals op bezoek of naar de sportclub) blijven binnen Woerden. Uitzondering binnen de gemeente is Harmelen, dat vooral op Utrecht is gericht. De verplaatsingen binnen Woerden worden hoofdzakelijk met de fiets afgelegd. Ook lopen en de auto hebben een behoorlijk aandeel van de verplaatsingen binnen Woerden. Externe verplaatsingen zijn het meest gericht op werken, vooral richting Utrecht. Er is ook een stevige inkomende pendel van werknemers naar de bedrijventerreinen en vooral kantoorlocatie Middelland. De auto is extern het hoofdvervoermiddel maar de trein is in het specifieke segment woon-werk over langere afstand ook behoorlijk belangrijk. Dit zorgt er ook voor dat het openbaar vervoer gebruik voor een plaats met de omvang van Woerden hoog is.

Het gebruik van de infrastructuur volgt het verplaatsingspatroon. Lopen en fietsen gebeurt in heel Woerden, het meest richting de binnenstad. Spoor en Oude Rijn zijn daarbij een barrière. Openbaar vervoer en auto gaan vooral via de "poorten naar buiten"; het station en de aansluiting op de A12.

Doorstromingsknelpunten: aansluiting op de A12 en de doorgangen bij het spoor en de Oude Rijn

De verbinding tussen A12 en Woerden via de Europabaan is het grootste knelpunt met de meest vertraging. De recente capaciteitsuitbreiding heeft dit knelpunt verlicht maar nog niet weggenomen. Aan de westzijde zijn Hollandbaan en Boerendijk knelpunten, al blijft de vertraging in een gemiddelde spits beperkt tot enkele minuten. Ook is de spoorpassage bij het station een knelpunt, veroorzaakt door een aantal kruisingen achter elkaar, waarvan ook fietsers gebruik maken. Aan de oostzijde bij de Steinhagenseweg is in de metingen (en beleving) vertraging. Belangrijkste oorzaak is hier opnieuw het conflict met overstekende fietsers.

Daarnaast zijn een groot aantal knelpunten op gebied van (beleving van) veiligheid, leefbaarheid en oversteken door de bewoners en platforms aangedragen in de sessies. De meeste knelpunten vinden hun oorzaak door de samenloop van (doorgaand) autoverkeer met langzaam verkeer en de woonfunctie. In de dorpen is landbouwverkeer door de kernen en de samenloop met langzaam verkeer het grootste knelpunt.

Groei in de stad, stagnatie daarbuiten, Woerden op de wip

Trend in Nederland is dat de groei zich steeds meer in de grote steden manifesteert. De snelle ontwikkeling van met name Amsterdam en Utrecht is voor Woerden zowel een kans als een bedreiging. Als woonmilieu is en blijft Woerden een aantrekkelijke uitvalsbasis. De nabijheid van de binnensteden en stationsgebieden van Amsterdam en Utrecht – waar het aantal arbeidsplaatsen sterk toeneemt - wordt voor Woerden steeds belangrijker. Bedreiging is dat de concurrentie voor bovenregionale bedrijven en instellingen groot is. Woerden heeft hier als typische jaren 80 en 90 groeigemeente met primair een "snelwegprofiel" en grote kantoorleegstand een flinke uitdaging. Groei in werkgelegenheid is dus niet waarschijnlijk.

De Woerdense bevolking groeit nog maar beperkt. Grote uitbreidingen zoals in de jaren 80 en 90 zijn niet gepland en ook niet mogelijk binnen het provinciaal beleid. De uitbreidingen die nog wel plaatsvinden worden deels tenietgedaan door vergrijzing en kleinere huishoudens. Het woonbeleid van Woerden volgt deze ontwikkeling. Het beleid richt zich op inpassingslocaties en vooral op kwaliteit. Ook op infragebied zijn de externe ontwikkelingen beperkt. De rijksmiddelen voor infrastructuur liggen tot 2030 vrijwel vast. Een verdere uitbreiding van de – net verbrede – A12 is daarmee tot 2030 onwaarschijnlijk. De provincie is de belangrijkste hogere overheid op het gebied van ruimte en mobiliteit. Voor Woerden is de zogeheten "rode contour" bepalend. Hierbuiten zijn in principe geen uitbreidlocaties mogelijk. Dit beperkt de ruimte van de gemeente Woerden voor ontwikkelingen tot relatief kleine plannen binnen het bestaande bebouwde gebied. Ook voor kantoorlocaties en nieuwe wegen voert de provincie een restrictief beleid.

2030 “niets doen”; beperkte groei van verkeer, knelpunten blijven

Op basis van de geschetste ontwikkelingen is met een verkeersmodel gerekend aan de verwachte situatie in 2030 zonder verdere maatregelen. De belangrijkste ontwikkeling is de groei van het verkeer op de A12. Dit groeit in de periode van de huidige situatie en 2030 van 154.200 naar 216.800 motorvoertuigen per etmaal. De resultaten van het 2030 model liggen verder redelijk dicht bij de huidige situatie. Dit is ook logisch omdat de groei van Woerden ook beperkt is. Op verzoek van de deelnemers aan de sessies is ook een scenario met 10% extra groei van het inwoneraantal doorgerekend maar ook dan zijn de verschillen in hoeveelheid verkeer beperkt. Ook op knelpunten niveau zijn er nauwelijks wijzigingen tussen de huidige situatie en 2030 (zowel in het basis scenario als met extra groei). Dit komt deels door de beperkte groei, de realisatie van A12 BRAVO en doordat de knelpunten nu al overbelast zijn. Extra verkeer leidt daarom vooral tot routekeuze effecten.

De hoofdwegen in Woerden worden vooral gebruikt door verkeer van of naar Woerden. Ontlasting van knelpunten kan dus vooral worden bereikt door verkeer binnen Woerden anders te geleiden of anders te laten reizen (stimuleren fietsgebruik en OV). Eventuele randwegoplossingen of andere structuuringsrepen moeten vooral een oplossing bieden voor “Woerdens” verkeer. Omleiden van doorgaand verkeer heeft maar beperkt effect.

Ambitie: verkeersvisie moet zorgen voor prettig wonen en benutten van de centrale ligging

Woerden is voor de meeste bewoners vooral een prettige woonstad en goede uitvalsbasis. Centraal gelegen in de randstad, direct bij de snelweg en met een station. In de wijken is het goed en rustig wonen. De schaal van Woerden is prettig; geen grote stad, wel alle voorzieningen direct nabij. Om die reden wordt er ook veel gefietst, de afstanden lenen zich ervoor. De historische binnenstad geeft sfeer en alle benodigde voorzieningen zijn aanwezig. Deze kenschets geeft ook de prioriteiten voor de verkeersvisie vanuit de bewoner: benutten van de centrale ligging door goede auto- en OV-bereikbaarheid en ondersteunen van prettig wonen. Dat laatste betekent het voorkomen van verkeersoverlast en ervoor zorgen dat de voorzieningen in Woerden (op wijk- en stadniveau) veilig en prettig per fiets bereikt kunnen worden. In de dorpen betekent prettig wonen en veilig fietsen ook dat de samenloop met het agrarisch verkeer aandacht dient te krijgen.

Voor ondernemers is de belangrijkste kwaliteit de centrale ligging in de randstad met aansluiting op de A12. Ook de OV bereikbaarheid met de trein is een sterk punt, vooral voor bedrijven op loopafstand van het station. De doorstroming van en naar de A12 is topprioriteit. De recreatiesector is in toenemende mate belangrijk. Dat vraagt zowel een goede bereikbaarheid voor bezoekers als prettige ‘recreatiemobiliteit’.

Kern van de verkeersvisie is om de genoemde kwaliteiten voor bewoners en ondernemers te behouden en uit te bouwen. Hiertoe zijn 6 ambities geformuleerd.

De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt

Deze ambitie gaat over het benutten van de centrale ligging van Woerden. Voor het autoverkeer wordt als doel gesteld een maximale reistijd van en naar de A12 van 10 minuten. Voor Zegveld en Kamerik wordt een acceptabele reistijd van 15 minuten aangehouden. Voor de A12 en provinciale wegen is het doel in de spits maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging is. Voor Zegveld en Kamerik is relatie naar de A2 ook van belang. Hiervoor wordt als doel gesteld dat de spitsreistijd naar de A2 (via de provinciale wegen) maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging is.

Voor het openbaar vervoer is de bereikbaarheid per trein verreweg het belangrijkste. Belangrijkste doel is een 15 minuten dienst naar alle vier de grote steden. Het busvervoer is een basisvoorziening om van de wijken en kernen naar voorzieningen en treinstation te komen (goede aansluiting gewenst).

Belangrijkste fietsdoelstelling is het realiseren van een netwerk hoofdfietsroutes die de woonwijken en kernen verbinden met station, binnenstad, bedrijventerreinen en middelbare scholen. Deze hoofdfietsroutes zijn veilig, snel en comfortabel. De omrijafstand via deze routes bedraagt maximaal 20% van de hemelsbrede afstand. De hoofdroutes zijn uitgevoerd als vrijliggend fietspad of fietsstraat. Het aantal gelijkvloerse kruispunten met autoinfrastructuur is geminimaliseerd en de fiets heeft altijd voorrang (waarbij verkeersveiligheid belangrijk aandachtspunt is). Verder zijn eisen gesteld aan verharding en inrichting. Doel is bovendien een snelfietsroute vanuit Woerden via Harmelen en Leidsche Rijn naar Utrecht.

Economische gebieden in de gemeente Woerden zijn goed bereikbaar

Voor de ondernemers vormt bereikbaarheid de belangrijkste ambitie. De economische gebieden moeten van buiten goed bereikbaar zijn, voor werknemers, eigen logistiek, leveranciers, bezoekers en klanten. Belangrijkste doel is ook hier een maximale reistijd van 10 minuten tussen de A12 en de bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Snellerpoort, Middelland, Breeveld, Putkop en de binnenstad van Woerden. Ook voor de doorstroming op de A12, openbaar vervoer en fiets gelden vergelijkbare doelen als voor ambitie 1, met extra aandacht voor natransport naar de werklocaties.

Wonen in Woerden: rustig, veilig en prettig wandelen en fietsen in de wijk

Met deze ambitie wordt inhoud gegeven aan de tweede kwaliteit van Woerden, het prettige woonklimaat. Dit betekent het voorkomen van overlast door autoverkeer en het creëren van veilige woonstraten (ook voor kinderen). Rondom de woning en in de straat is het veilig, stil en aangenaam. Woonwijken zijn verkeersluw. Woningen grenzen aan een erftoegangswegen (straat met een maximumsnelheid van 30 km/u), waar men veilig kan wandelen en fietsen. Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is de grenswaarde voor een erftoegangsweg 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Landbouwvoertuigen en doorgaand vrachtverkeer rijden niet door de woonstraten. In de wijk zijn

(basis)school en wijkwinkel(centra) bereikbaar via prettige looproutes en (secundaire) fietsroutes. Kruisingen met autoroutes zijn veilig voor alle doelgroepen. Gebiedsontsluitingswegen (wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en meer dan 5.000 mvt/etmaal) hebben vrij liggende fietspaden, geen erfaansluitingen en liggen op afstand van woningen met eventueel een geluidvoorziening.

De binnenstad van Woerden heeft een prettig verblijfsklimaat en is goed bereikbaar

De binnenstad is een bijzonder gebied. Werken, winkelen, recreëren en wonen gaan er hand in hand en versterken elkaar. De nauwe straten en historische wegenstructuur vragen een maatwerkoplossing. Het verblijfsklimaat krijgt daarbij prioriteit in combinatie met bereikbaarheid voor bezoeker en bewoner.

De materiaalkeuze en het onderhoudsniveau van de verharding in de binnenstad zijn van een hoog niveau waarmee een kwalitatief mooie openbare ruimte gecreëerd wordt die uitnodigt tot verblijven. De binnenstad is verkeersluw. Wegen hebben een verkeersintensiteit van 5.000 mvt/etmaal of lager en hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur. Noodzakelijk (bestemmings)autoverkeer wordt zoveel mogelijk op de centrumring afgewikkeld. Woerdenaren worden gestimuleerd om met de fiets of te voet naar de binnenstad te gaan. Voetgangers en fietsers hebben de ruimte en kunnen zich prettig verplaatsen.

Recreatiebestemmingen in Woerden zijn goed bereikbaar en Woerden is uitvalsbasis voor wandelen en fietsen in het Groene Hart

Voor het recreatieverkeer is zowel de bereikbaarheid van de bestemmingen als 'recreatiemobiliteit' van belang. Recreatiemobiliteit betekent dat de verplaatsing zelf de recreatieactiviteit is (lopen, fietsen, varen...). Deze ambitie sluit aan bij de recreatievisie van de gemeente Woerden. Bij de bereikbaarheid van de recreatiebestemmingen in Woerden gaat het vooral om de bereikbaarheid van buitenaf voor (dag)toeristen naar de trekpleisters, de binnenstad en het buitengebied. Aandachtspunten zijn parkeergelegenheid, fietsvoorzieningen, bewegwijzering en recreatieve fiets- en wandelroutes.

Woerden is verkeersveilig en duurzaam.

Dit is de belangrijkste voorwaarde bij het realiseren van alle andere ambities. Verkeersveiligheid is een belangrijke prioriteit van de bewoners. Duurzaamheid volgt uit de keuze van de gemeente Woerden in 2030 klimaatneutraal te zijn. De wens voor duurzaamheid wordt – met name vanuit leefbaarheidsaspecten luchtkwaliteit en geluid – ook onderschreven door de bewoners.

Opgaven tussen nu en 2030: auto, OV, fiets, voetganger & inrichting

De huidige situatie en de situatie in 2030 zonder aanvullende maatregelen voldoen op een aantal punten niet aan de in deze visie gestelde doelen. Om de doelstellingen van de visie te realiseren zijn dus uiteindelijk maatregelen nodig. De stap van doelstelling naar maatregel vraagt grondige studie en afweging waarbij integraal gekeken wordt naar effect op het halen van de doelstellingen, inpassing,

omgevingseffecten en kosten. Dit is dus een vraagstuk op zich, en mede daarom zijn in deze verkeersvisie geen oplossingen/maatregelen opgenomen.

Het tussenniveau tussen doelstelling en maatregel is de opgave. De opgave beschrijft welke situaties niet voldoen en koppelt daar doelstellingen aan. De opgave geeft nog niet aan welke oplossing gekozen wordt. Aanbeveling is op basis van de komende tijd de verschillende opgaven in verkenningen uit te werken tot maatregelen.

Opgaven autoverkeer

1. **Verbeteren doorstroming A12.** De A12 is recent verbreed maar inmiddels alweer een belangrijke filelocatie. Voor dit moment is het meest haalbaar een monitoring van de doorstromingsnorm van 1,5 keer de reistijd zonder vertraging of als de filevorming op de A12 leidt tot grote hoeveelheden doorgaand verkeer door Woerden. Indien nodig wordt een lobby gestart voor een programma van kleinere maatregelen als die norm niet gehaald wordt.
2. **Bereikbaarheid en leefbaarheid Woerden west.** Doel van deze opgave is een toetsing van de reistijds van 10 minuten van en naar de A12 bereiken en het toetsen van leefbaarheid, veiligheid en oversteekknelpunten op Hollandbaan, Molenvlietbaan, Hoge Rijndijk, Boerendijk, Jozef Israellaan en Rembrandtlaan. De maatregelen die nu voorbereid worden voor het verbeteren van de doorstroming in Woerden-west vormen hiervoor de basis. De toetsing zal uit moeten wijzen of tot 2030 aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.
3. **Bereikbaarheid en leefbaarheid Woerden oost.** De bestaande routes via Steinhagenseweg kennen een aantal knelpunten in doorstroming, leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid. De opgave heeft betrekking op het borgen van de reistijds in combinatie met het faciliteren van fietsverkeer en het veiligstellen van leefbaarheid en veiligheid. De geplande omlegging van de Steinhagenseweg is bovendien een kans om de eerste winst te boeken.
4. **Doorstroming aansluiting Woerden – Europabaan.** De recentelijk genomen benuttingsmaatregelen hebben de doorstroming verbeterd maar richting 2030 blijft de doorstroming kritiek. Er is een tweede opwaardering nodig wanneer de groei hoog blijkt te zijn en voor Woerden west wordt gekozen voor een benuttingsvariant. Aanbeveling is reistijd en verkeersgroei te monitoren en bij hoge groei een verkenning uit te voeren naar verdere benuttingsmaatregelen.
5. **Verminderen doorgaand verkeer binnenstad/doorstroming Woerden centrum.** Het aandeel doorgaand verkeer in de binnenstad ligt hoger dan gewenst en dit conflicteert met de functie van de binnenstad als aantrekkelijk verblijfsgebied voor wonen, werken, winkelen en recreëren. Aanbeveling is een verkenning uit te voeren waarin afwaarderen van de

binnenstad voor doorgaand autoverkeer wordt uitgewerkt, in combinatie met een verbeterde inrichting voor voetganger en fietsverkeer.

6. **Maatwerk aanpak dorpen.** In de dorpen is het belangrijkste thema voor het autoverkeer de hoeveelheid doorgaand verkeer en landbouwverkeer dat de woonfunctie onder druk zet en niet goed samengaat met langzaam verkeer. Aanbeveling is om per dorp een verkenning uit te voeren waar de (vaak samenhangende) knelpunten voor auto, landbouwverkeer, leefbaarheid en langzaam verkeer integraal worden bekeken.
7. **Inzichtelijke monitoring hoeveelheid verkeer en reistijden.** Door monitoring in te zetten wordt inzicht verkregen in de hoeveelheid verkeer en de reistijden op de wegen in Woerden. Aanbeveling is om als onderdeel van de uitvoeringsprogramma's een monitoring op te zetten die toetsing aan de reistijdnormen uit deze visie mogelijk maakt. Als bijdrage aan het ingezette open proces kan deze data permanent online openbaar beschikbaar worden gesteld.

Opgaven fiets

1. Het vervolmaken van het hoofd fietsnetwerk door minimaal twee nieuwe verbindingen te creëren die het spoor kruisen. Dit is nodig om de omrijfactoren te reduceren.
2. Een provinciale fietssnelweg die Utrecht – Leidsche Rijn – Harmelen en Woerden verbindt.
3. Het verhogen van de kwaliteit van bestaande routes. Aandachtspunten zijn duidelijkheid, verhardingskwaliteit, obstakels en breedte van fietspaden. Wanneer een hoofdroute via een erftoegangsweg loopt heeft inrichting als fietsstraat de voorkeur.
4. Het verminderen en verbeteren van kruisingen met hoofdroutes van het autoverkeer, waarbij een groot aantal fietsers drukke doorgaande autowegen dient over te steken. Hier kan een geregelde of ongelijkvloerse kruising worden overwogen.
5. Het verkleinen van het conflict tussen landbouwverkeer en fietsverkeer. Het scheiden van deze verkeersstromen heeft de voorkeur maar is lang niet overal haalbaar. In provinciaal verband wordt ook gewerkt aan dit onderwerp. Aanbeveling is om tot een gezamenlijke aanpak en uitvoeringsprogramma voor het gehele buitengebied te komen.
6. Het vaststellen van een netwerk van recreatieve fietsverbindingen en deze stapsgewijs realiseren in een uitvoeringsprogramma. Belangrijkste eisen zijn: goede bewegwijzering, aantrekkelijke omgeving zonder overlast autoverkeer en veilig (aandachtspunt landbouwverkeer).

Opgaven voetganger

1. Het versterken van de verbinding tussen station en binnenstad en station en Middelland.
2. Het creëren en bewegwijzeren van recreatieve wandelpaden en routes zoals beschreven in de recreatievisie.

3. Het nalopen van alle wijken op veilige, duidelijke en toegankelijke routes tussen de woonblokken en wijkvoorzieningen.
4. Het versterken van de verblijfskwaliteit in de binnenstad met een differentiatie naar de winkelstraten, centrumring en overige straten. In de winkelstraten hebben voetgangersverplaatsingen de hoogste prioriteit. Op de overige straten (met uitzondering van de centrumring) moet de beschikbare ruimte gedeeld worden met fiets en auto.
5. Het aanvullen van het handboek inrichting openbare ruimte met eisen voor toegankelijkheid dat gebruikt wordt bij nieuwe projecten en reconstructies, inclusief een cyclus van ontwerp, realisatie, evaluatie en aanpassen van eisen.

Opgaven openbaar vervoer

De belangrijkste opgave is het verhogen van de treinfrequenties. De gemeente Woerden heeft hier maar beperkt invloed op. Opgave is de samenwerking met NS en andere bepalende partijen uit te bouwen en vanuit daar een goede lobby op te zetten.

Opgaven weginrichting (veiligheid, wijken, schoolomgeving)

Belangrijk doel is te komen tot een eenduidige, consequente en duidelijke inrichting met voor iedere verkeersdeelnemer een eigen plek. De inrichting biedt een helder verwachtingspatroon, vanzelfsprekend 30 km/uur of 50 km/uur. Vanuit de bewonersgroep heeft dit doel de hoogste prioriteit. Om dit te realiseren is de opgave om te komen tot een handboek inrichting openbare ruimte en een wijkgericht uitvoeringsprogramma waarin:

- Een weg categorisering wordt aangegeven met onderscheid naar 30 km/uur erftoegangswegen, 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen en maatwerklocaties.
- Een standaard voor de inrichting van deze drie typen wordt opgesteld met voor maatwerklocaties een stappenplan met prioriteiten voor de binnenstad en oude wijken.
- Per wijk of locatie de standaardoplossingen wordt toegepast waarbij in het ontwerp uiteraard altijd beperkt maatwerk nodig is om de lokale situatie goed recht te doen.
- Tussen nu en 2030 wordt voor iedere straat een toetsing uitgevoerd waarbij de bestaande inrichting wordt vergeleken met de weg categorisering en de standaard daarvoor. Gekoppeld aan een wijkaanpak en groot onderhoud kunnen dan aanpassingen worden uitgevoerd.
- Een programma voor gedragsbeïnvloeding komt met tot doel dat de infrastructuur ook inderdaad veilig wordt gebruikt. Bij het opstellen worden gedragsexperts betrokken. De uitrol kan parallel lopen aan een wijkgerichte aanpak zodat infrastructuur en gedragsmaatregelen hand in hand gaan.

Inhoudelijke uitgangspunten zijn een duurzaam veilig verkeerssysteem, maatwerk per wijk en specifieke aandacht voor veilige schoolomgevingen.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	ii
1. Aanleiding en doelstelling	1
<i>Bereikbaarheid is knelpunt</i>	1
<i>Visie voor 2030</i>	1
<i>Samenhang met doorstromingsmaatregelen Woerden west</i>	1
<i>Woerden kiest voor participatie</i>	1
<i>Participatieproces</i>	1
2. Het mobiliteitsverhaal van Woerden	3
<i>De Woerdenaar verplaatst zich per fiets en te voet</i>	3
<i>De Woerdenaar verplaatst zich per auto</i>	6
<i>De Woerdenaar verplaatst zich per openbaar vervoer</i>	8
<i>Verplaatsingen van de Woerdenaar per motief</i>	10
<i>Totaalbeeld verplaatsingen van de Woerdenaren</i>	13
<i>Knelpunten in de doorstroming</i>	13
<i>Huidige knelpunten volgens inwoners van de gemeente</i> <i>Woerden</i>	16
3. Ontwikkelingen, trends en beleid	18
<i>Demografie, economie, ruimtelijke verdeling en klimaat- en</i> <i>energiebeleid</i>	18
<i>Ontwikkelingen in technologie en gedrag</i>	20
<i>Overzicht van beleid – van nationaal tot Woerden</i>	21
4. Wat als we niets doen?	28
<i>Onderzochte scenario's</i>	28
<i>Situatie in 2030</i>	28
<i>Analyse gebruik belangrijke verbindingen</i>	30
5. Totaalambitie	32
<i>De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt</i> <i>behouden en versterkt</i>	33

<i>Economische gebieden in de gemeente Woerden zijn goed</i> <i>bereikbaar</i>	34
<i>Wonen in Woerden: rustig, veilig en prettig wandelen en</i> <i>fietsen in de wijk</i>	35
<i>De binnenstad van Woerden heeft een prettig</i> <i>verblijfsklimaat en is goed bereikbaar</i>	35
<i>Recreatiebestemmingen in Woerden zijn goed bereikbaar</i> <i>en Woerden is uitvalsbasis voor wandelen en fietsen in het</i> <i>Groene Hart</i>	36
<i>Woerden is verkeersveilig en duurzaam</i>	37
6. Opgaven voor het autoverkeer, het OV, fiets en voetganger en inrichting	41
<i>Opgaven autoverkeer</i>	41
<i>Opgaven fiets en voetganger</i>	43
<i>Opgaven openbaar vervoer</i>	44
<i>Opgaven weginrichting (veiligheid, wijken,</i> <i>schoolomgeving)</i>	45

Bijlage 1: Verslaglegging participatieproces	47
---	-----------

Bijlage 2: Resultaten uit verkeersmodel	50
--	-----------

1. AANLEIDING EN DOELSTELLING

Bereikbaarheid is knelpunt

De afgelopen jaren is Woerden gegroeid, waardoor er meer verkeer is gekomen. Dit heeft gevolgen gehad voor de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer. Diverse aanpassingen aan het verkeersnetwerk zijn niet overal voldoende geweest om de bereikbaarheid en doorstroming te waarborgen. Met name de verkeersproblematiek aan de westzijde van Woerden was aanleiding voor de gemeente Woerden om een nieuwe toekomstvisie op verkeer op te stellen. Op 2 juli 2015 heeft de Raad opdracht gegeven aan het College van Burgemeester & Wethouders om een nieuwe toekomstvisie op verkeer te ontwikkelen.

Visie voor 2030

De Verkeersvisie 2030 moet de ambitie voor de komende 15 jaar neerzetten, waarbij rekening wordt gehouden met verwachte ontwikkelingen, waarneembare trends en de speelruimte die het Rijk en de provincie geven. De Verkeersvisie 2030 gaat in op ambities en de concretisering daarvan in doelstellingen. De visie toont welk effect bepaalde doelstellingen nu en op de lange termijn hebben. De aspecten veiligheid, doorstroming, volksgezondheid, duurzaamheid, economie en financiën komen nadrukkelijk aan bod in de visie. Andere onderwerpen die een plek krijgen in de verkeersvisie zijn bijvoorbeeld het fietsverkeer, veilige schoolomgevingen, fijnstofproblematiek en de gemeentelijke ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. De bijbehorende opdracht luidt:

Het ontwikkelen van een visie op verkeer, die een inventarisatie van alle ruimtelijke ontwikkelingen bevat, vertaald naar een verkeersmodel 2030, aangevuld met de input van inwoners en ondernemers van Woerden waaruit thema's, ambities en doelstellingen worden gefilterd.

Samenhang met doorstromingsmaatregelen Woerden west

In juli 2015 heeft de raad gekozen voor een pakket doorstromings-/benuttingsmaatregelen voor Woerden west. De uitwerking van deze maatregelen vond parallel plaats aan het opstellen van deze visie. De raad heeft ook gesproken over de wenselijkheid van een tweede brug over de Oude Rijn in Woerden west en heeft de beslissing over verkoop van gronden voor een mogelijke randweg mede afhankelijk gemaakt van de inhoud van de verkeersvisie.

In deze visie is het verwachte effect van de doorstromingsmaatregelen in Woerden west meegenomen in de situatie "niets doen 2030" (zie hoofdstuk 4).

Conform de startnotitie doet de visie geen uitspraak over concrete maatregelen. Belangrijk argument hiervoor is dat een beslissing over maatregelen ook altijd gaat

over kosten, omgevingseffecten en inpassing. Dat vraagt een ontwerpproces, wijkparticipatie en brede afweging en daar is dit visieproces niet voor ingericht.

Om die reden doet deze visie dan ook geen uitspraak over inpassing van een nieuwe brug en de wenselijkheid van het behoud van de grondposities voor nieuwe infrastructuur. In hoofdstuk 6 (Opgaven autoverkeer) is een voorstel opgenomen voor een vervolproces voor Woerden west, waarbij wordt aangesloten op de doorstromingsmaatregelen voor Woerden west.

Woerden kiest voor participatie

In het raadbesluit van 2 juli 2015 is vastgelegd dat het opstellen van de visie in gezamenlijkheid met ondernemers en inwoners plaatsvindt. Hier wordt invulling aan gegeven door het samenstellen van een inwonerswerkgroep, welke een representatieve vertegenwoordiging is van de Woerdense gemeenschap. Via loting zijn mensen uitgenodigd om deel uit te maken van de inwonerswerkgroep. De werkgroep is aangevuld met leden van ondernemerskringen en wijkplatformen en inwoners met een specifieke expertise op het gebied van verkeer. Gezamenlijk is het eindproduct tot een hoger niveau gebracht, en is een visie ontwikkeld die door de werkgroep wordt gedragen.

Participatieproces

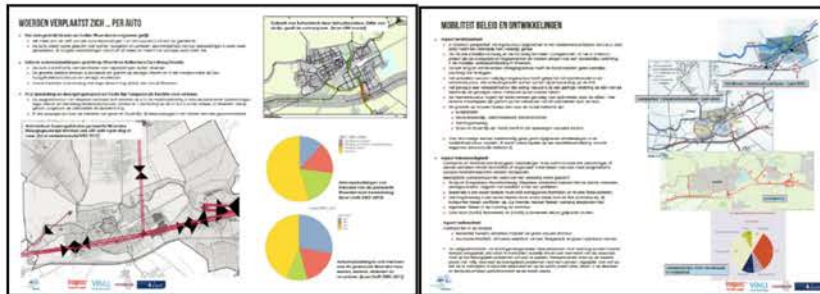
Voorafgaand aan de inwonersbijeenkomsten is er een bijeenkomst georganiseerd met beleidsambtenaren van aanliggende disciplines. Er is een inventarisatie gemaakt van de ontwikkelingen binnen de gemeente die invloed kunnen hebben op de verkeersvisie.

Vervolgens zijn er in totaal zes bewonersbijeenkomsten georganiseerd. Er zijn 120 inwoners willekeurig geselecteerd verdeeld over de wijken en dorpen op basis van inwonersaantal. Twintig inwoners hebben aan één of meer bijeenkomsten deelgenomen. De groep is aangevuld met platforms en belangenverenigingen. De politie & brandweer, Provincie Utrecht, Syntus, MIMAX/BATUtrecht en OmgevingsDienst Regio Utrecht hebben een presentatie gegeven over de belangrijkste ontwikkelingen en thema's die van invloed kunnen zijn voor het opstellen van de visie.



Figuur 1: Impressie van de bewonersbijeenkomsten.

Tijdens de inwonersavonden is aandacht geschonken aan het opstellen van ambities en doelstellingen. Dit werd gedaan door de groep op te delen in deelgroepen en vanuit de thema's (wonen, werken, winkelen en recreëren) en vanuit de vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer, fiets, voetganger) na te denken wat van belang is. Aanvullende informatie over beleid, trends, ontwikkelingen en data over het verplaatsingsgedrag werd als ondersteuning gebruikt. Daarnaast is extra aandacht geschonken aan wijkinrichtingen en schoolomgevingen. Bijlage 1 bestaat uit een verslaglegging van het participatietraject.



Figuur 2: Voorbeelden van posters met aanvullende informatie

Prioriteiten door bewoners

In de laatste bewonerssessie is de concept visie gepresenteerd. De platforms en bewoners konden aangeven welke punten uit de ambitie volgens hen de hoogste prioriteit hebben. De prioriteiten zijn als volgt verdeeld (in willekeurige volgorde):

Platforms:

- Hoeveel groei is er tot 2030 in het scenario als we niets doen?
- Knelpunten in Harmelen (2x)
- Bereikbaarheid van de hulpdiensten
- Opgaven autoverkeer (4x)
- Binnen 10 minuten met de auto naar de A12
- De afstand van de woningen tot een gebiedsontsluitingsweg
- Eenduidig verkeersbeeld: In het algemeen (2x), voor 30 of 50 km/u wegen (1x), wie heeft er voorrang (1x)

Bewoners:

- Autoverkeer
- Knelpunten (2x)
- Wonen in Woerden: geen overlast, veilig en prettig wandelen en fietsen in de wijken en dorpen (7x)
- Opgave autoverkeer: versnellen relatie A12 – Woerden west in spits
- Opgave autoverkeer: versnellen relatie A12 – Woerden oost in spits
- Opgave autoverkeer: Bereikbaarheid en leefbaarheid Woerden west (3x)
- Ieder kwartier een trein naar Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Leiden
- Woerden is verkeersveilig (11x)
- De inrichting van de binnenstad is van een hoog niveau
- Opgaven fiets & voetganger (2x)
- Opgaven weginrichting (2x)

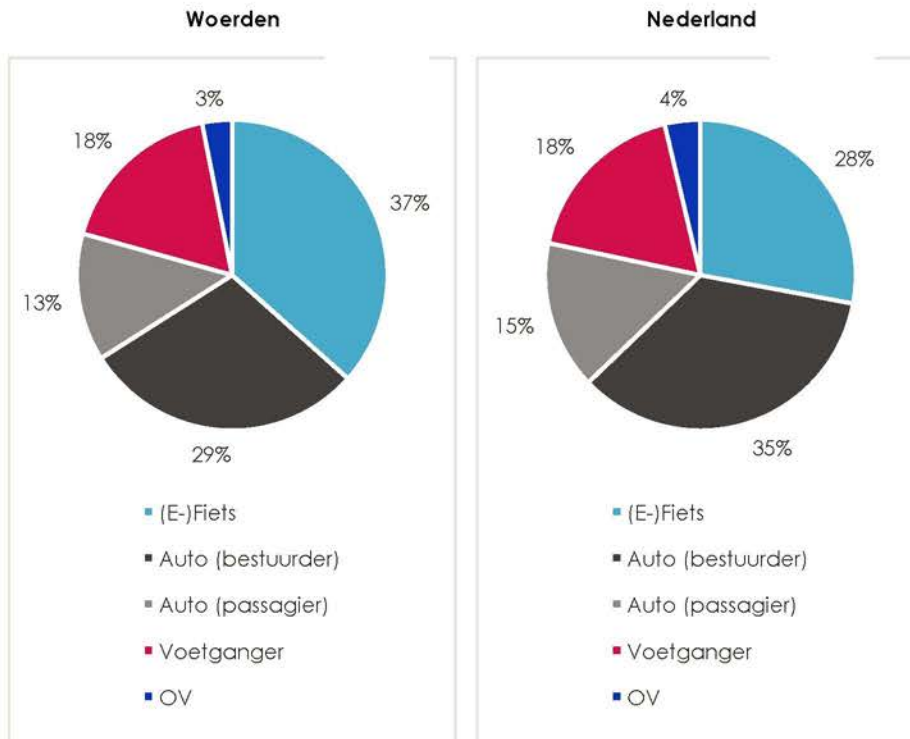
2.

HET MOBILITEITSVERHAAL VAN WOERDEN

Verkeer is een afgeleide van de verplaatsingsbehoefte. We willen naar werk, school of een winkel en daaruit volgen verplaatsingen. In dit hoofdstuk worden deze verplaatsingen ontleed.

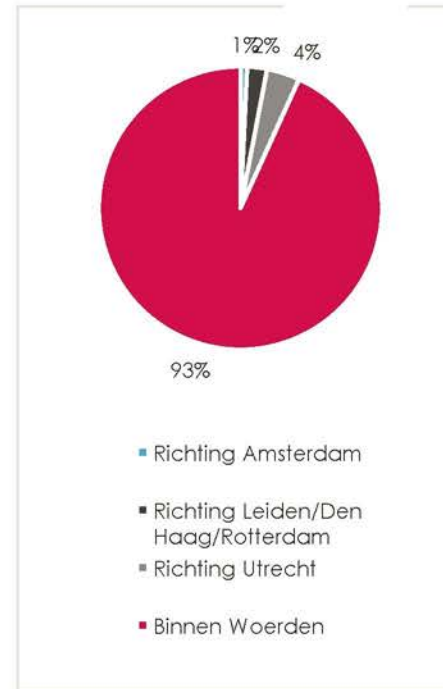
De Woerdenaar verplaatst zich per fiets en te voet

Het fietsgebruik in Woerden ligt boven het landelijk gemiddelde. Ongeveer een derde van alle verplaatsingen van inwoners van Woerden wordt met de fiets gemaakt. Het overgrote deel van alle fietsverplaatsingen is binnen de gemeente. Het fietsgebruik is redelijk verdeeld over wonen, werken, winkelen en recreatie. Hier zijn ook geen grote afwijkingen met het landelijk beeld te zien.

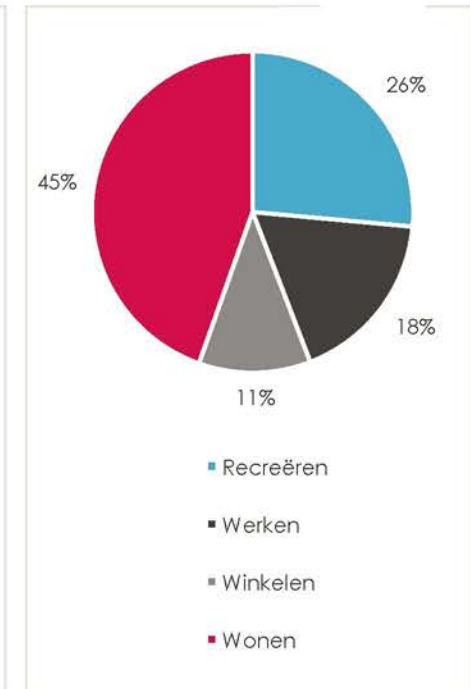


Figuur 3: Verdeling over vervoerswijzen van alle verplaatsingen in Woerden en heel Nederland. (bron OViN 2004-2014)

Waar fietst de Woerdenaar heen?



Met welk reisdoel?



Figuur 4: Fietsverplaatsingen van inwoners van de gemeente Woerden naar richting en naar wonen, werken, winkelen en recreëren. (bron OViN 2004-2014)

Gebruikte databronnen

De cijfermatige informatie in dit rapport over verplaatsingen in Woerden is afkomstig uit de volgende bronnen, waarbij iedere bron zijn eigen kracht en beperkingen heeft.

OVin (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland)

Dit is een door het CBS uitgevoerd jaarlijks enquêteonderzoek waarbij respondenten gevraagd wordt welke verplaatsingen zij op die dag hebben uitgevoerd. Dit geeft per respondent een volledig beeld van herkomst, bestemming, vervoerswijze, reisafstand, doel van de verplaatsingen, etc. Beperkingen van dit databestand:

- Detailinformatie is niet beschikbaar of onbetrouwbaar. Bijvoorbeeld de gebruikte route of het station waar men ingestapt is.
- Het aantal respondenten is te beperkt om in te zoomen op kleine stromen. Zo kan wel betrouwbaar iets worden gezegd over het totaal aantal Woerdenaren dat per auto of trein reist, maar inzoomen naar de specifieke stroom tussen Woerden en Amsterdam levert een te klein aantal personen op.

Verkeersmodel VRU 3.2

Dit is een verkeersmodel in eigendom van de provincie Utrecht, mede gevuld met gegevens van Rijkswaterstaat en de gemeente Woerden. Het verkeersmodel geeft informatie over fiets, OV en autoverplaatsingen in de huidige situatie en toekomstjaren tot en met 2030. Voor iedere herkomst – bestemming combinatie en iedere weg geeft het model een volledig beeld van verplaatsingen en verkeer. Bovendien kan gerekend worden aan toekomstige en fictieve situaties met extra wegen, sterke groei, nieuwe woonwijken, etc.

Beperkingen van het verkeersmodel zijn:

- Het model is een theoretische benadering met een groot aantal input gegevens en aannames. In iedere input en aanname zit een onzekerheid.
- In zijn algemeenheid is het model redelijk betrouwbaar voor grotere stromen autoverkeer in de nabije toekomst. Op kleine wegen (bijvoorbeeld in de binnenstad of in een woonwijk) neemt de betrouwbaarheid flink af. Ook de OV- en fietsverplaatsingen zijn minder goed gemodelleerd dan het autoverkeer.

Tellingen en metingen

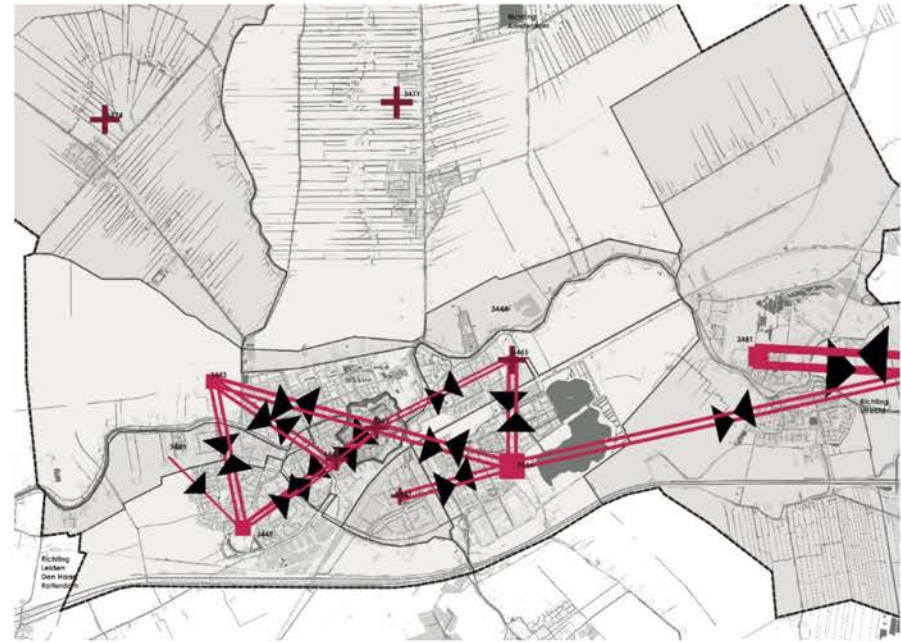
Door de gemeente Woerden wordt periodiek op een groot aantal wegen geteld hoeveel verkeer er passeert. Reistijden worden door bedrijven als Google en TomTom afgeleid uit loggings van navigatiesystemen en smartphones. Beide type tellingen zijn gebruikt. Beperking van de tellingen is vooral dat er niet continu geteld wordt. Vakanties of situaties met werkzaamheden kunnen de metingen verstoren. De reistijdmetingen zijn op routes met wat meer verkeer (alles buiten de woonwijken) over het algemeen betrouwbaar.

Sesamo App

Gedurende het opstellen van de visie hebben 50 Woerdenaren enkele weken al hun verplaatsingen gelogd met een app. Dit geeft 100% volledige en betrouwbare informatie die zeer gedetailleerd is over gebruikte routes, vervoerswijze, instapstation, etc. Beperking is de kleine en bovendien selecte steekproef. De resultaten van de app geven daarmee een indicatief beeld van gebruikte routes en een soort foto van het verplaatsingsbeeld.

De grootste fietsstromen in Woerden

In onderstaande figuren zijn de belangrijkste fietsstromen in de gemeente Woerden weergegeven. Het valt op dat in Woerden grote fietsstromen gericht zijn op centrum en werklocaties. Onder het motief werken horen ook schoolgaande verplaatsingen, dus dit zijn ook verplaatsingen naar schoollocaties.

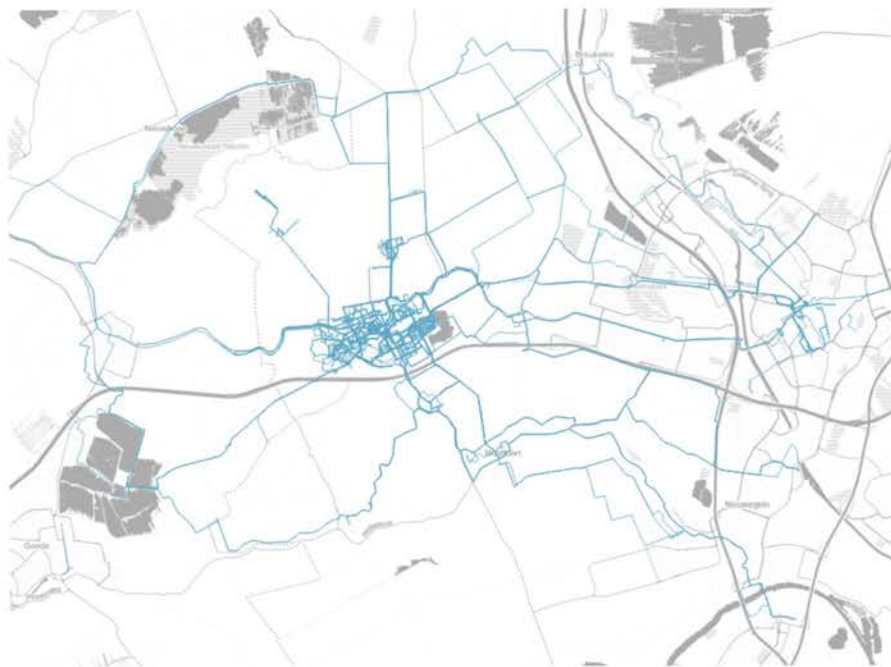


Figuur 5: Fietsverkeer tussen postcodegebieden in de gemeente Woerden. Weergegeven zijn stromen van 500 fietsers per dag of meer (bron verkeersmodel VRU 2015). De dikte van de lijn geeft de grootte van de stroom weer. Een blokje of (dikte van de lijnen van het) plusje geven stromen binnen een postcodegebied weer.

Fietsstromen van meer dan 500 bewegingen per etmaal zijn te vinden van en naar het centrum van Woerden en tussen de grote werk en woonlocaties. Vanuit Harmelen is de binding van het fietsverkeer richting Utrecht/Leidsche Rijn groter dan richting Woerden. De fiets wordt ook veel gebruikt voor verplaatsingen binnen de gebieden, bijvoorbeeld naar de wijkwinkencentra.

Verplaatsingen per fiets en te voet

In onderstaande kaarten zijn de fietsverplaatsingen (Figuur 6) en verplaatsingen te voet (Figuur 7) van de 50 gebruikers van de app weergegeven. Dit geeft een indicatief beeld van gebruikte routes en patronen.



Figuur 6: Fietsverplaatsingen Woerdenaren (bron loggings 50 Sesamo App gebruikers)

De fietsroutes concentreren zich in de woonwijken in een dicht raster. Richting binnenstad en station zijn de lijnen het dikst en in de binnenstad wordt vrijwel iedere straat intensief gebruikt. De barrière van spoor en Oude Rijn met slechts enkele doorgangen is duidelijk zichtbaar. Buiten Woerden zijn incidenteel fietsverplaatsingen gemaakt, veel meer naar de Utrechtse dan de Groene Hart zijde. Dit geeft de indruk dat een belangrijk deel hiervan toch noodzakelijk is.



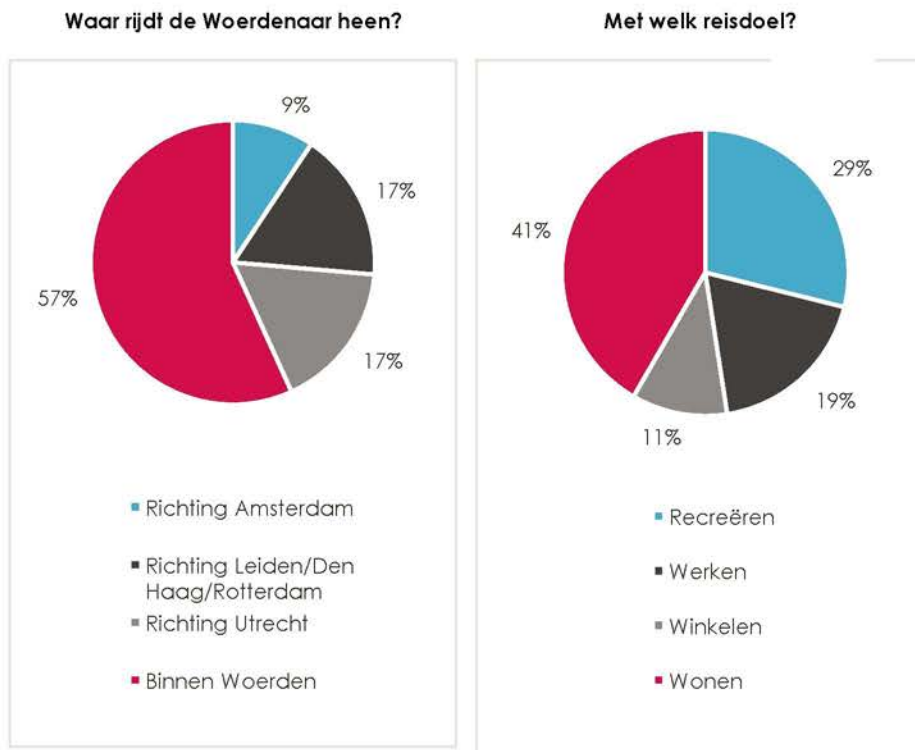
Figuur 7: Verplaatsingen te voet Woerdenaren (bron loggings 50 Sesamo App gebruikers)

Gelopen wordt er vooral in de binnenstad en lokaal in de wijk. Ook hier is de spoorbarrière opvallend. Alleen bij het station wordt deze barrière door voetgangers geslecht. Er zijn – bijvoorbeeld bij de recreatieplas – ook enkele duidelijke "rondjes" waarneembaar.

De Woerdenaar verplaatst zich per auto

Zo'n 30% van de verplaatsingen wordt gemaakt als autobestuurder en nog ruim 10% als autopassagier.

Bij elkaar is dus ruim 40% van de verplaatsingen een autoverplaatsing. Over langere afstand (verplaatsingen buiten Woerden) is dit percentage nog aanzienlijk hoger. De auto is het dominante vervoersmiddel voor verplaatsingen van en naar Woerden.

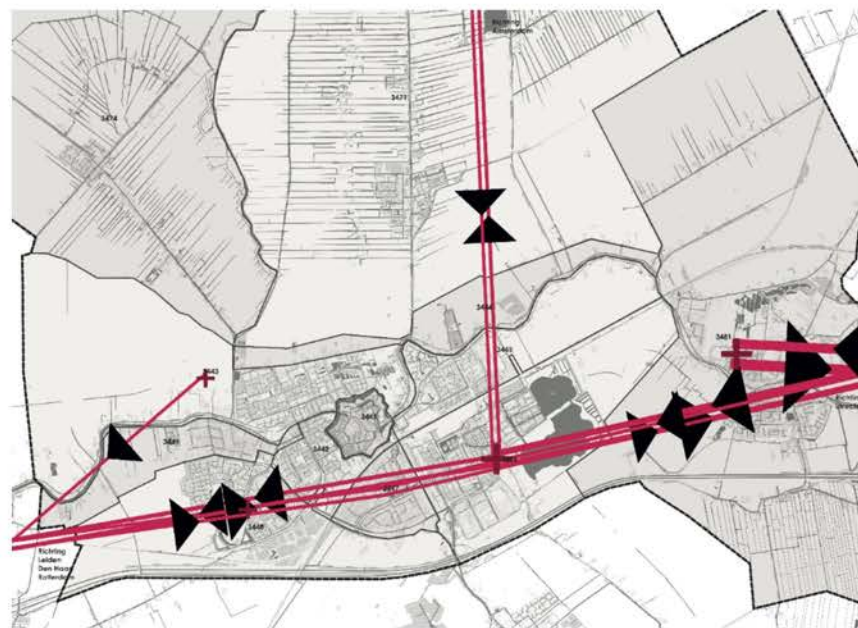


Figuur 8: Autoverplaatsingen van inwoners van de gemeente Woerden naar bestemming en naar wonen, werken, winkelen en recreëren. (bron OVIN 2004-2014)

Iets meer dan de helft van de autoritten vinden plaats binnen de gemeente Woerden. Daarbuiten gaan de meeste verplaatsingen richting Utrecht. De auto wordt vooral gebruikt voor wonen, recreëren en werken (waar ook het brengen van kinderen naar schoollocaties onder valt).

Grootste autostromen in Woerden

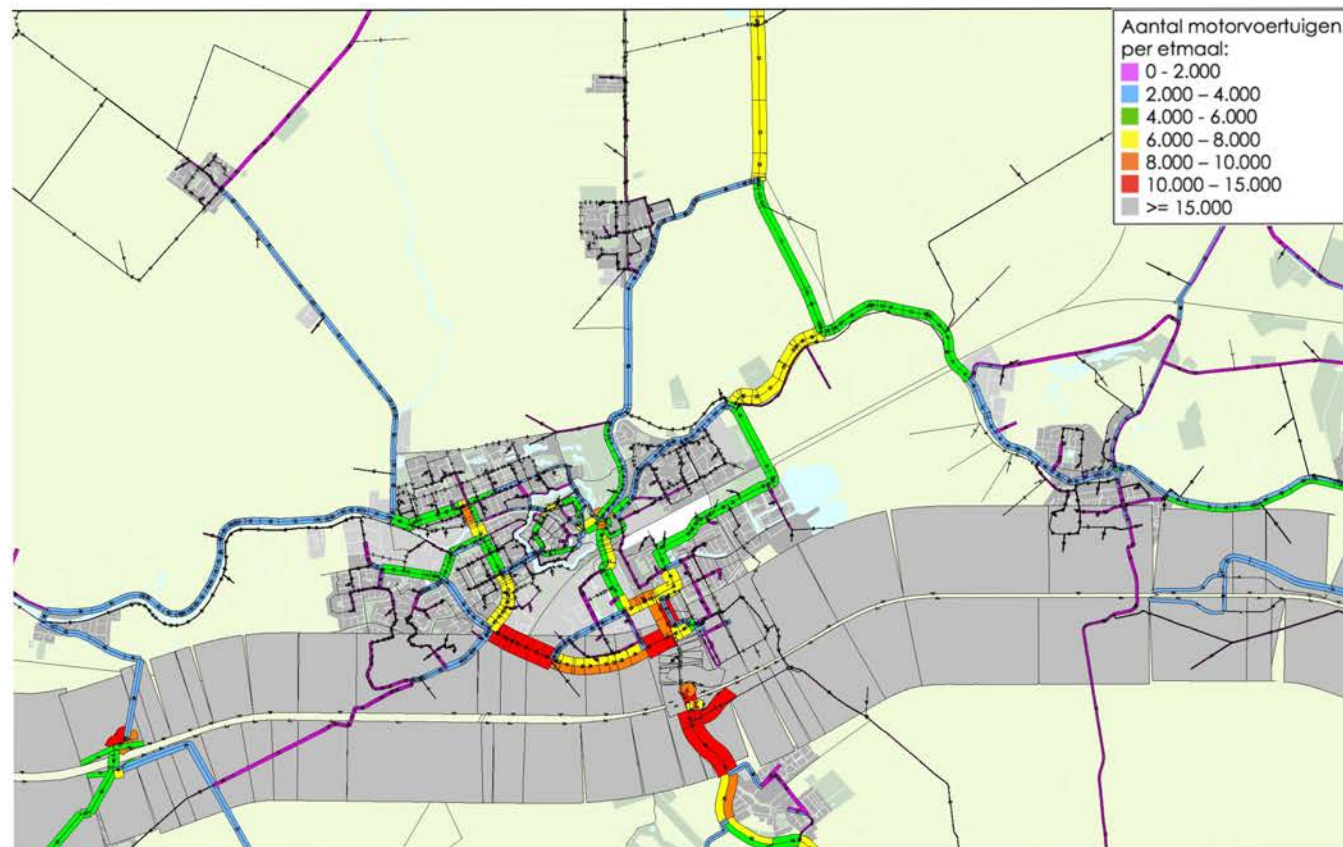
In onderstaande figuur zijn de belangrijkste autostromen in de gemeente Woerden weergegeven. De grootste externe stromen autoverkeer zijn gericht op de regio Utrecht en in iets mindere mate richting Den Haag/Rotterdam/Gouda en de regio Amsterdam. Vanuit Harmelen is de binding met de regio Utrecht nog sterker dan vanuit Woerden.



Figuur 9: Autoverkeer tussen postcodegebieden in de gemeente Woerden. Weergegeven zijn stromen van 1400 auto's per dag of meer (bron verkeersmodel VRU 2015). De dikte van de lijn geeft de grootte van de stroom weer. Een blokje of (dikte van de lijnen van hef) plusje geven stromen binnen een postcodegebied weer.

Drukke op de wegen

De toedeling van het verkeer geeft aan hoe druk het is op welke weg. De wegenstructuur van Woerden kenmerkt zich doordat de A12 de hoofdverbinding is naar de dominante bestemmingen in de regio Utrecht en Den Haag / Rotterdam / Gouda. Omdat er één aansluiting op de A12 is, is al het verkeer uit Woerden hierop gericht, ongeacht de uiteindelijke eindbestemming. Er zijn drie passages door de barrières van spoor en Oude Rijn. Bij deze passages is het verkeer dan ook geconcentreerd.

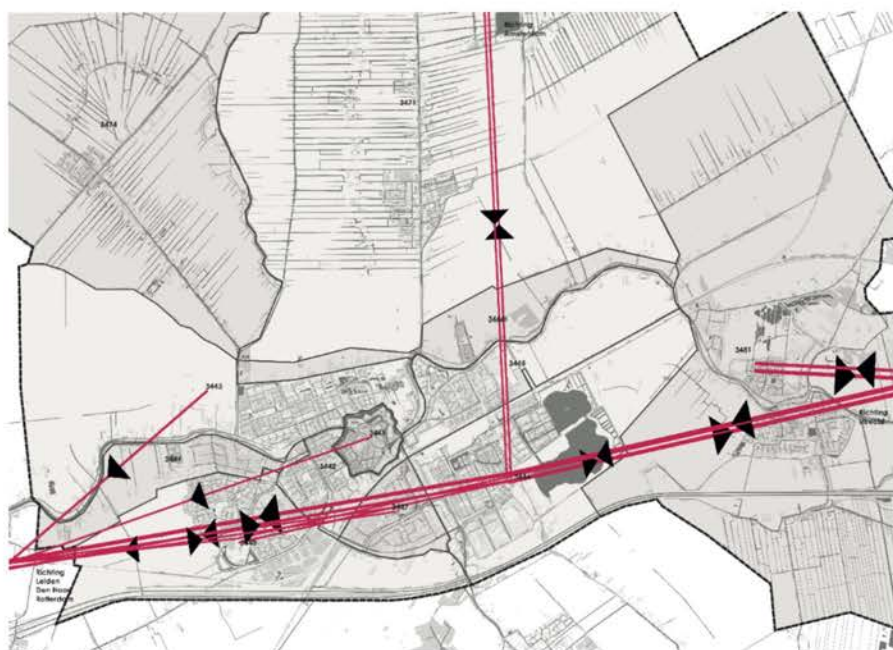


Figuur 10: Huidig gebruik van het netwerk door het autoverkeer. Dikte van de lijn geeft de omvang aan. (bron VRU model) (De nieuwe randweg in Harmelen is nog niet in dit model opgenomen).

Alleen vlak bij de A12 komen wegen voor met meer dan 15.000 voertuigen per richting per etmaal. De spoorpassages bij de Hollandbaan en bij het station verwerken meer dan 10.000 voertuigen per richting. In groen en blauw zijn de wegen met respectievelijk 4.000 – 6.000 en 2.000 – 4.000 voertuigen per richting per etmaal weergegeven. Daaronder is sprake van een (zeer) rustig verkeersbeeld.

De Woerdenaar verplaatst zich per openbaar vervoer

In onderstaande figuren zijn de belangrijkste openbaar vervoerstromen in de gemeente Woerden weergegeven. Daarnaast zijn de openbaar vervoer verplaatsingen van de Woerdenaren naar bestemming en reisdoel en de vergelijking van de verdeling over de vervoerswijzen met Nederland weergegeven.



Figuur 11: Openbaar vervoer verplaatsingen tussen postcodegebieden in de gemeente Woerden. Weergegeven zijn stromen van 400 reizigers per dag of meer (bron verkeersmodel VRU 2015). De dikte van de lijn geeft de grootte van de stroom weer.

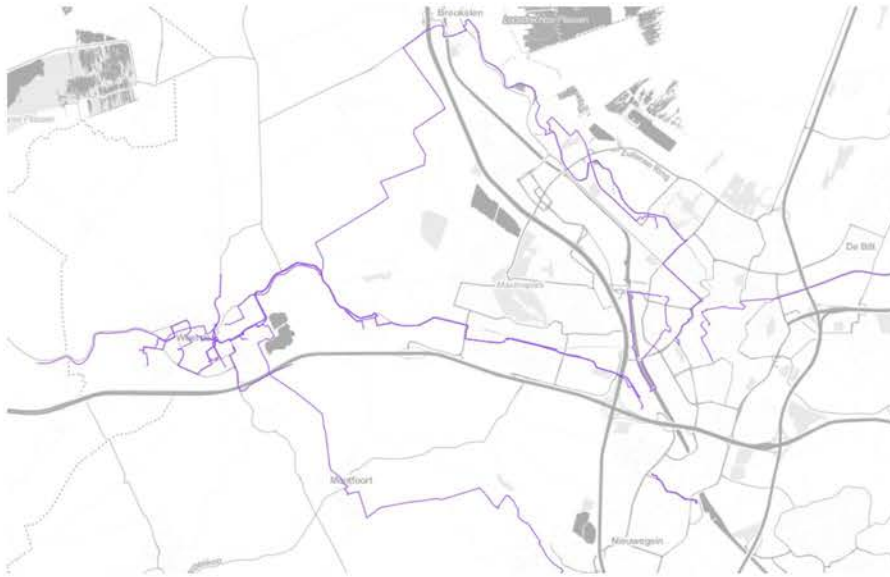
Van de OV-verplaatsingen van de Woerdenaren (OVin 2010-2014) is 13% met de bus gemaakt en 87% met de trein als hoofdvervoerswijze. Voor verplaatsingen met

bestemming Woerden is dit 15% met de bus en 85% met de trein als hoofdvervoerswijze. De bus speelt dus een zeer bescheiden rol.

De grootste stromen zijn over langere afstand en gericht op Utrecht en de zuidelijke randstad. Dit zijn allemaal treinrelaties. Dit beeld komt overeen met de verplaatsingen gelogd met de Sesamo app. De bus wordt gebruikt binnen Woerden en voor enkele verplaatsingen richting regio Utrecht. De trein wordt over grotere afstand gebruikt met de meeste ritten naar Utrecht, Amsterdam en Den Haag/Rotterdam.



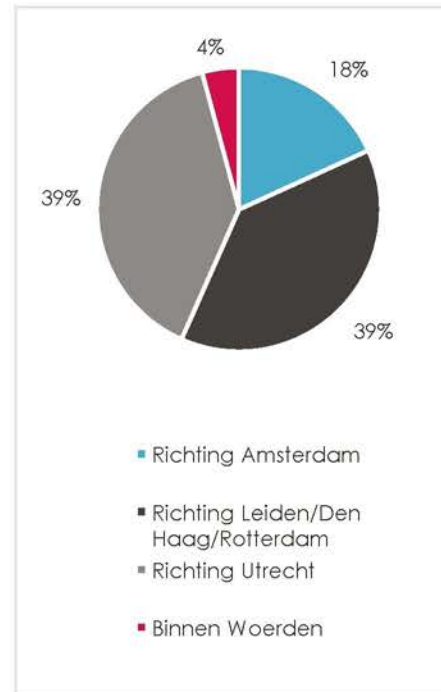
Figuur 12: Treinverplaatsingen Woerdenaren (bron loggings 50 Sesamo App gebruikers)



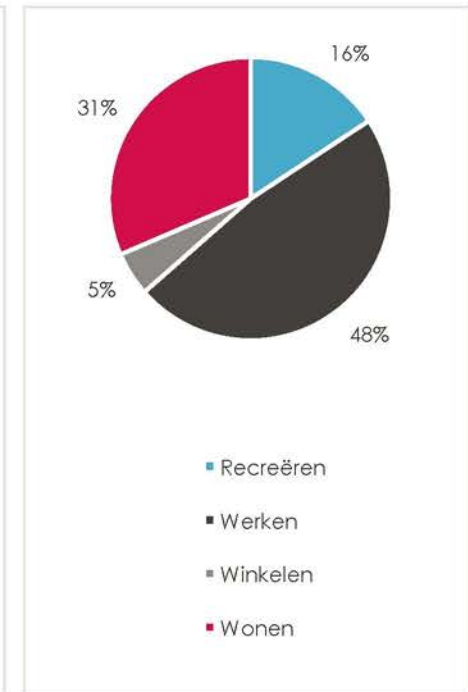
Figuur 13: Busverplaatsingen Woerdenaren (bron loggings 50 Sesamo App gebruikers)

Alleen van Harmelen naar Utrecht is een grotere stroom verplaatsingen met de bus zichtbaar. In Woerden zijn de relaties met de werkgebieden en gemengde zones het grootst. Dit duidt ook op een forse pendel van werknemers van buiten Woerden met het openbaar vervoer.

Waar rijdt de Woerdenaar heen?

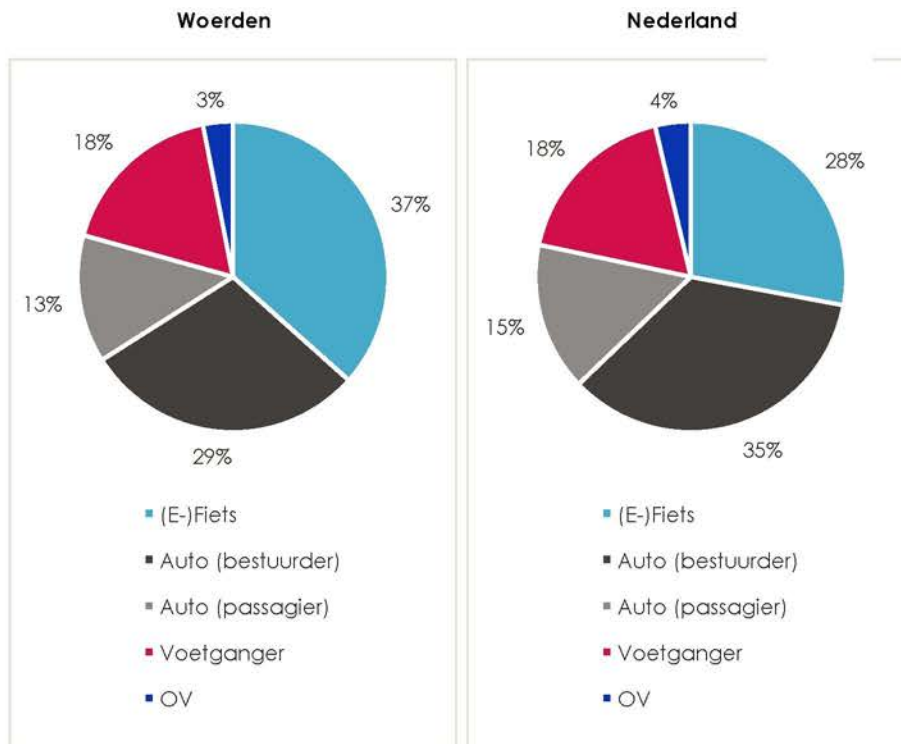


Met welk reisdoel?



Figuur 14: Openbaar vervoer verplaatsingen van inwoners van de gemeente Woerden naar bestemming en naar wonen, werken, winkelen en recreëren. (bron OViN 2004-2014)

Het openbaar vervoer wordt opvallend veel gebruikt voor woon-werk verplaatsingen. Voor recreatie en winkelen wordt juist weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.



Figuur 15: Verdeling over vervoerswijzen van alle verplaatsingen in Woerden en heel Nederland. (bron OVIN 2004-2014)

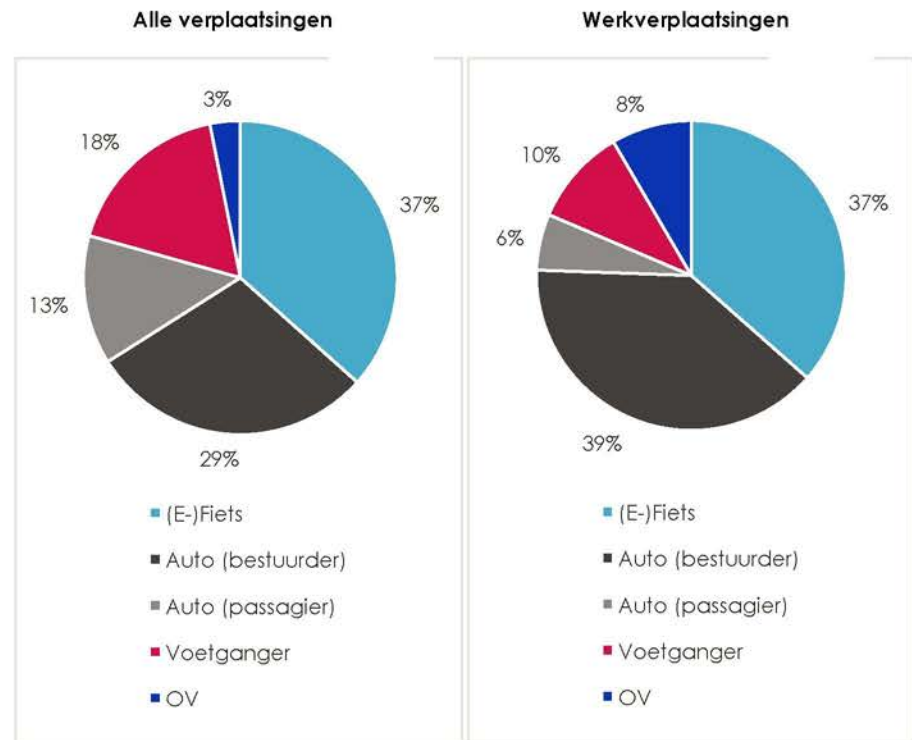
Het aandeel openbaar vervoer ten opzichte van auto, fiets en lopen is in lijn met het landelijk gemiddelde. Dat is relatief hoog voor een gemeente met de omvang van Woerden. Een hoog openbaar vervoer gebruik is namelijk vooral te zien in de meest stedelijke gemeenten (G4 en G20). De gunstige ligging van het station Woerden in de Randstad in combinatie met een goede fietsbereikbaarheid speelt hier ongetwijfeld mee.

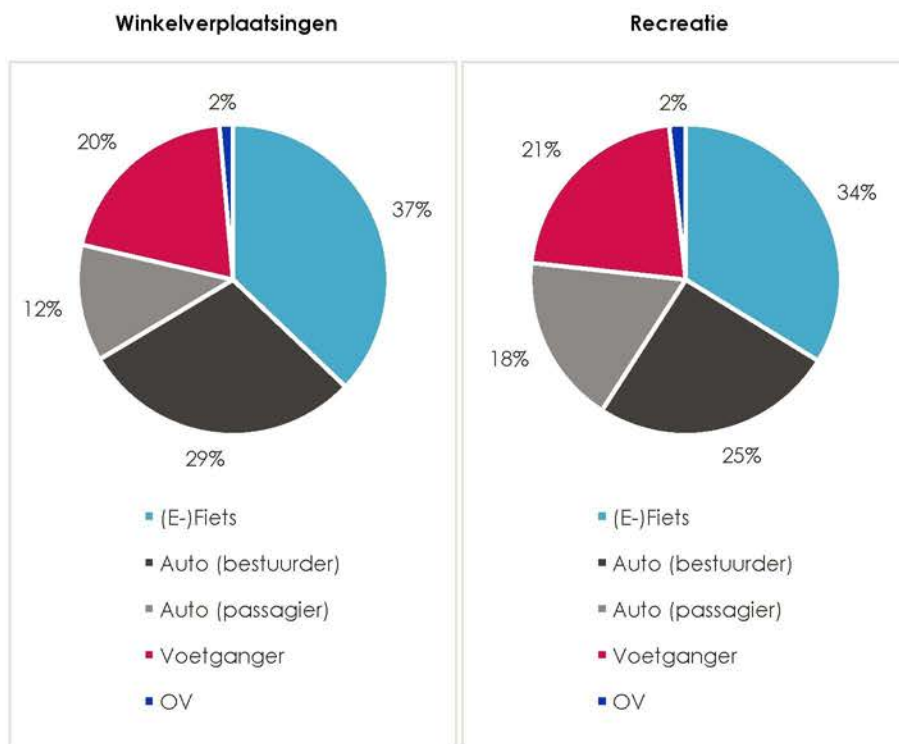
Hoewel het aandeel OV op het absolute aantal verplaatsingen klein is, is het vervoerskundig belang groot. Dit komt omdat de ov-verplaatsingen vooral woon-werk relaties en over langere afstand zijn. Daarmee is het aandeel openbaar vervoer in de spits ten opzichte van de auto behoorlijk hoog. Dat betekent ook dat er een

belangrijke relatie is tussen het gebruik van het openbaar vervoer en doorstromingsknelpunten voor het autoverkeer.

Verplaatsingen van de Woerdenaar per motief

In onderstaande figuren is het totaal aantal verplaatsingen van de Woerdenaren te zien en is per motief te zien wat de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen is.

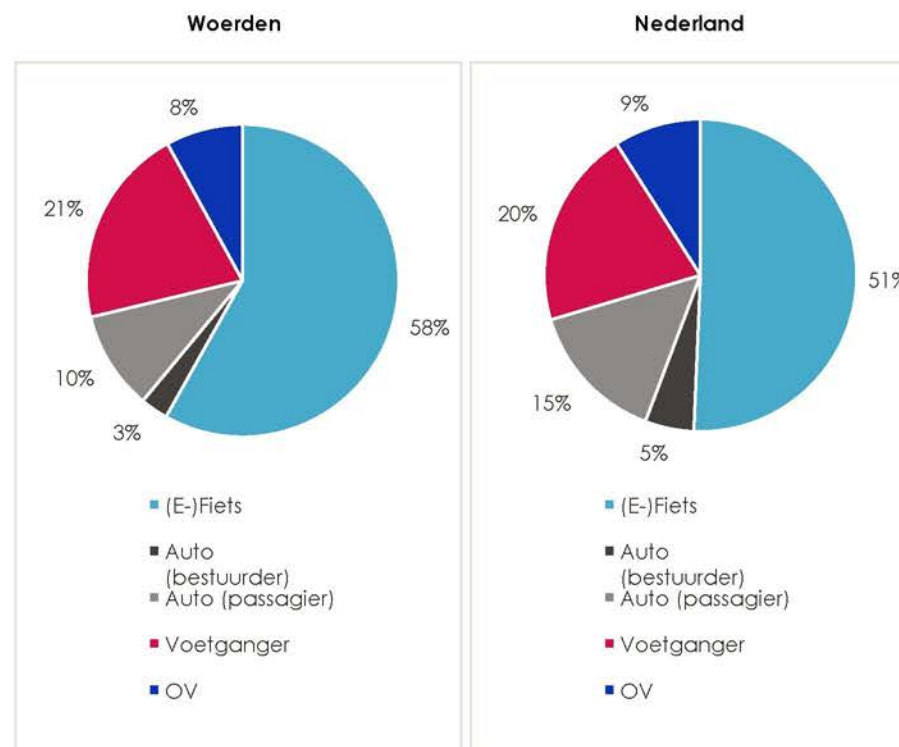




Figuur 16: Vervoermiddel: alle verplaatsingen, werkverplaatsingen, winkelverplaatsingen en recreatieverplaatsingen van inwoners van de gemeente Woerden (bron: OViN 2004-2014)

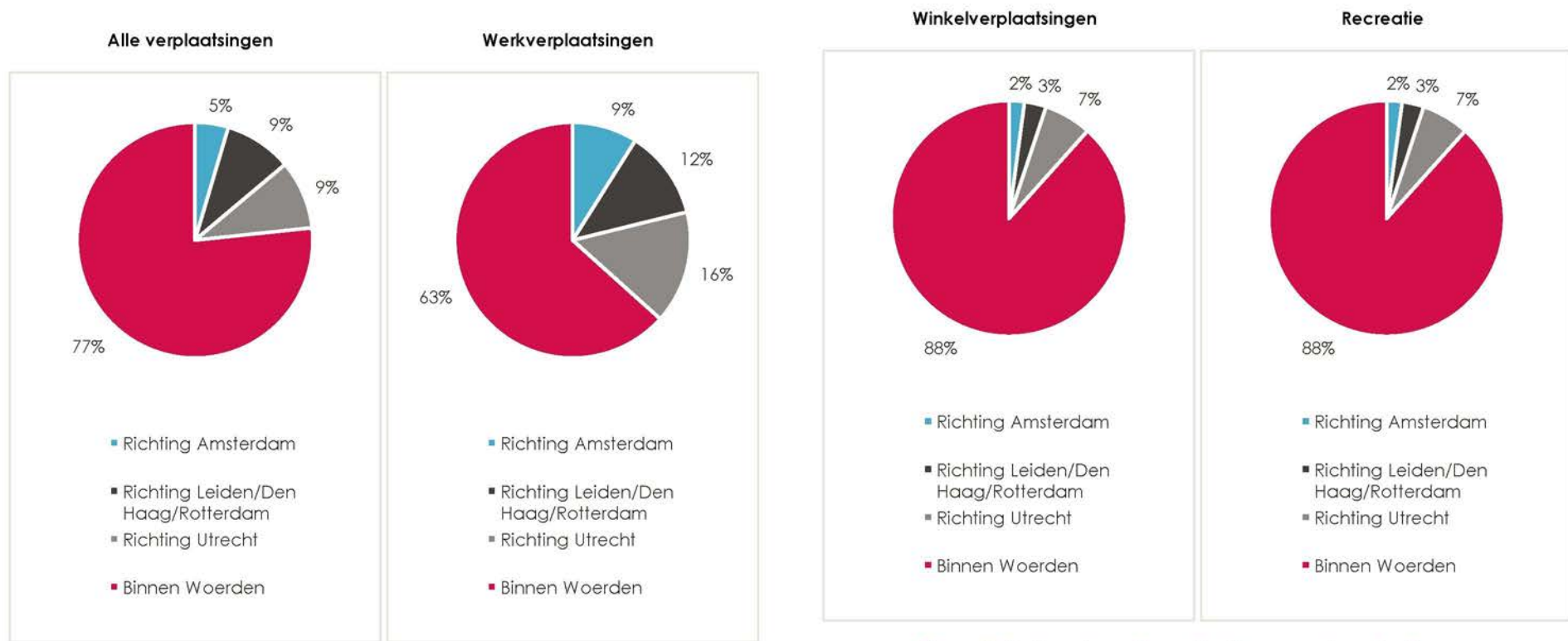
De auto wordt het meest gebruikt door de Woerdenaar, direct gevolgd door de fiets. Lopen en openbaar vervoer verplaatsingen gebeuren minder vaak.

Werkverplaatsingen worden vooral per auto en fiets afgelegd, en in minder mate met het openbaar vervoer. Schoolgaande verplaatsingen behoren tot het motief werken. In onderstaande figuren zijn de schoolgaande verplaatsingen uitgesplitst naar vervoerswijze. Te zien is dat inwoners van de gemeente Woerden veel gebruik maken van de fiets en minder van de auto in vergelijking met heel Nederland.



Figuur 17: Verdeling over vervoerswijzen van verplaatsingen met het motief onderwijs in Woerden en heel Nederland. (bron OViN 2004-2014)

Binnen Woerden worden vooral auto en fiets gebruikt. Erbuiten auto en openbaar vervoer. Voor recreatie en winkelen is het aandeel loopverplaatsingen vrij groot. Ongeveer 2/3 van al deze verplaatsingen wordt lopend of fietsend afgelegd. Zeker voor de kortere verplaatsingen binnen Woerden is lopen of fietsen de standaard. Voor recreëren of winkelen is het gebruik van het openbaar vervoer minimaal, vrijwel alle winkel- en recreatieverplaatsingen over grotere afstand – buiten Woerden – worden gemaakt met de auto.



Figuur 18: Bestemming: alle verplaatsingen, werkverplaatsingen, winkelverplaatsingen en recreatieverplaatsingen van inwoners van de gemeente Woerden (bron: OViN 2004-2014)

Ongeveer een kwart van het aantal verplaatsingen van de Woerdenaren kent een bestemming buiten de gemeente Woerden. Richtig Utrecht wordt het meest gereisd. Gelet op de relatief grote afstand is ook het hoge aandeel richting Amsterdam opvallend. Voor het motief werken wordt het meest buiten de gemeentegrenzen gereisd ten opzichte van de andere motieven. Ook hier valt op dat er relatief veel naar Amsterdam wordt gereisd. Verreweg de meeste winkelverplaatsingen blijven binnen Woerden. Minder dan 15% is extern. Dat is inclusief de verplaatsingen vanuit Harmelen, die vooral op Utrecht gericht zijn.

Totaalbeeld verplaatsingen van de Woerdenaren

Woerden functioneert duidelijk als eigen "daily urban system". Veel verplaatsingen blijven binnen de gemeentegrenzen. Een fors deel van de inwoners werkt in Woerden en de meeste winkelverplaatsingen en recreatieve verplaatsingen (zoals op bezoek of naar de sportclub) blijven binnen Woerden. Uitzondering binnen de gemeente is Harmelen, dat vooral op Utrecht is gericht. De verplaatsingen binnen Woerden worden hoofdzakelijk met de fiets afgelegd. Ook lopen en de auto hebben een behoorlijk aandeel van de verplaatsingen binnen Woerden.

Externe verplaatsingen zijn het meest gericht op werken. Er is ook een stevige inkomende pendel van werknemers naar de bedrijventerreinen en vooral kantoorlocatie Middelland. De auto is het hoofdvervoermiddel maar de trein is in dit specifieke segment (woon-werk over langere afstand) ook behoorlijk belangrijk. Dit zorgt er ook voor dat het OV-gebruik voor een plaats met de omvang van Woerden hoog is.

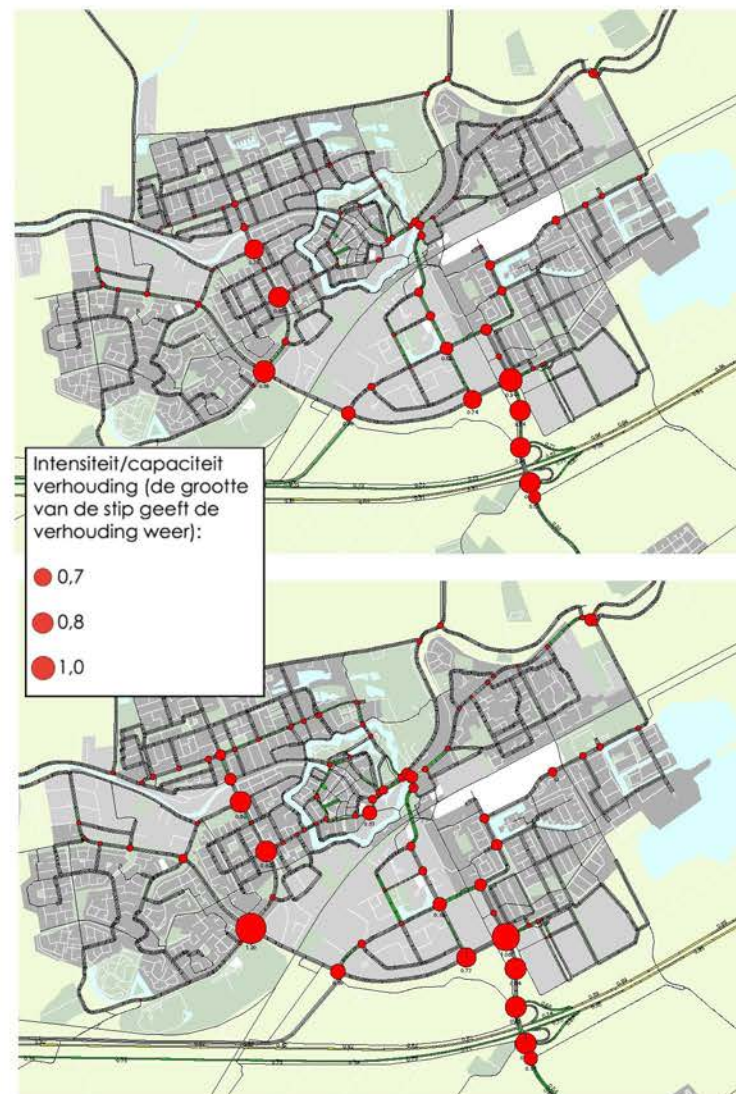
Het gebruik van de infrastructuur volgt het verplaatsingspatroon. Lopen en fietsen gebeurt in heel Woerden, het meest richting de binnenstad. Spoor en Oude Rijn zijn een barrière. Openbaar vervoer en auto gaan vooral via de "poorten naar buiten"; het station en de aansluiting op de A12.

Knelpunten in de doorstroming

De zwaarbelaste kruispunten en vertragingen in de ochtend- en avondspits zijn in onderstaande figuren weergegeven. Het betreft de huidige situatie¹. De nieuwe zuidelijke randweg en de doorstromingsmaatregelen voor Woerden west die nu worden opgesteld maken hier nog geen deel van uit.

De intensiteit/capaciteit verhoudingen zijn per kruispunt weergegeven. In de figuren daaronder zijn de vertragingen op de wegen in Woerden en de reistijden naar de A12 vanaf verschillende locaties weergegeven.

In hoofdstuk 4 is geanalyseerd hoe deze knelpunten wijzigen richting 2030 onder invloed van verwachte ontwikkelingen, groei en voorgenomen aanpassingen aan het wegennet.

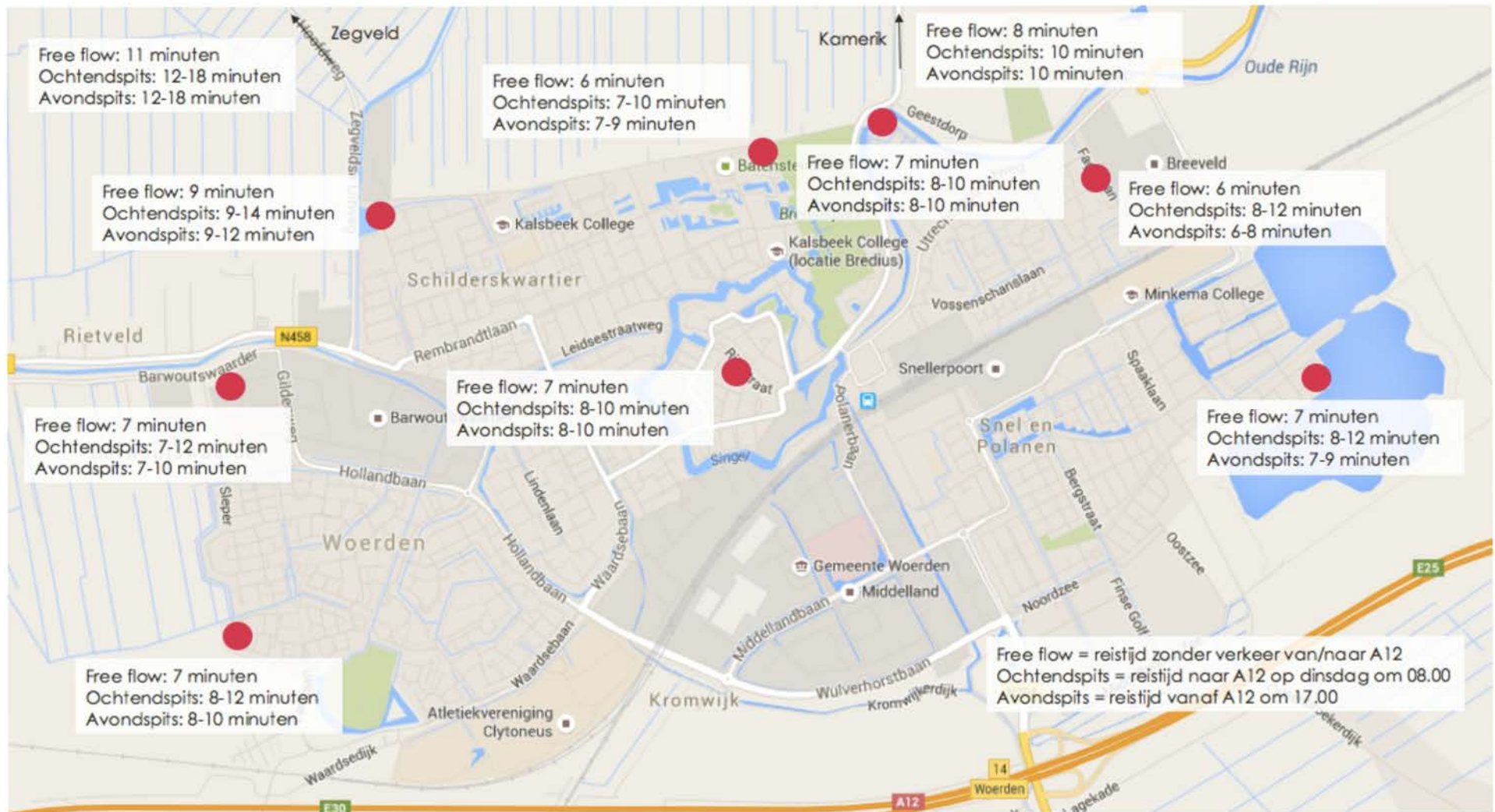


Figuur 19: Zwaarbelaste kruispunten in de ochtendspits (boven) en avondspits (onder) in Woerden in de huidige situatie. In bijlage 2 staat de kaart voor de gehele gemeente. Bron: VRU model.

¹ De huidige situatie wordt het best benaderd door het gebruik van basisjaar 2010 van het verkeersmodel VRU 3.2., gekalibreerd op basis van de meest recente tellingen



**Figuur 20: Vertraging per wegvak in de ochtendspits op een gemiddelde dinsdag om 08.00u (boven) en de avondspits op een gemiddelde dinsdag om 17.00u (onder).
Bron: Google meeningen.**



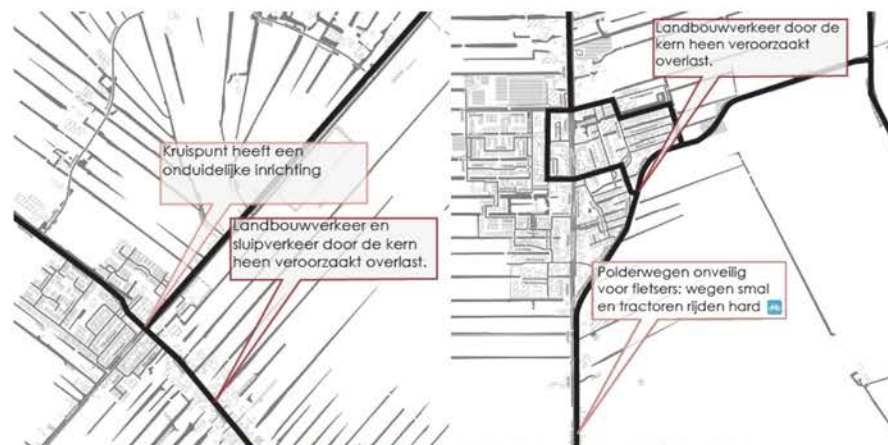
Figuur 21: Reistijd naar de A12 vanuit verschillende locaties. Free flow, ochtendspits en avondspits. Bron (metingen Google)

De knelpunten zijn de aansluiting op de A12 en de doorgangen bij het spoor en de Oude Rijn. De verbinding tussen A12 en Woerden via de Europabaan is het grootste knelpunt met de meeste vertraging. De recente capaciteitsuitbreiding heeft dit knelpunt verlicht maar nog niet weggenomen. Aan de westzijde zijn Hollandbaan en Boerendijk knelpunten, al blijft de vertraging in een gemiddelde spits beperkt tot 2-3 minuten. De vertraging op de Boerendijk en aanpalende kruisingen wordt in het verkeersmodel wat onderschat doordat de vertragingen met fietsverkeer niet volledig worden meegenomen. In het midden is de spoorpassage bij het station een knelpunt, veroorzaakt door een aantal kruisingen achter elkaar, waarvan ook fietsers gebruik maken. Ook de vertraging op dit knelpunt wordt enigszins onderschat door het verkeersmodel. De vertraging is gemiddeld 1-2 minuten in de spits. Aan de oostzijde bij de Steinhagenseweg is in de metingen (en beleving) vertraging, in het verkeersmodel niet. De oorzaak is hier opnieuw het conflict met overstekende fietsers.

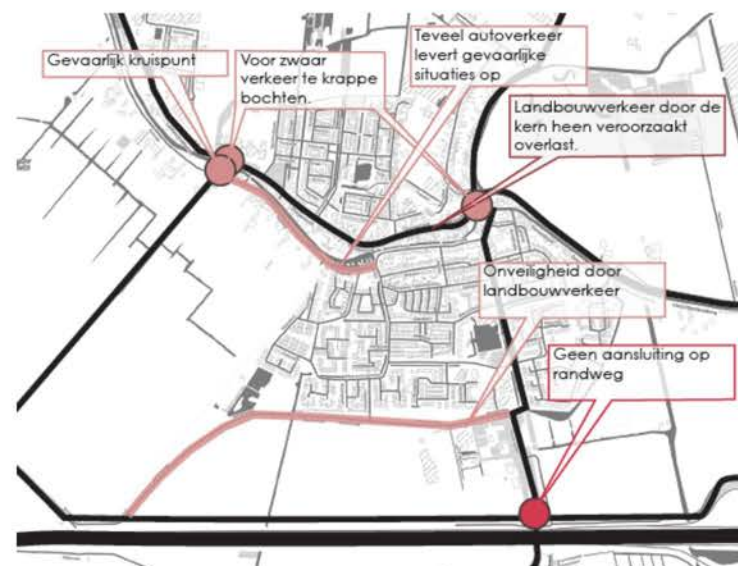
De vertragingen in de spits zijn enkele minuten tot maximaal 5-7 minuten. De vertragingen vanuit Woerden oost en west zijn vergelijkbaar, hoe verder van de snelweg hoe groter de vertraging. De beleving is dat de vertragingen veel groter zijn (kwartier tot soms half uur). Dit verschil kan veroorzaakt worden door de grote verschillen tussen dagen (bij slecht weer kan er bijvoorbeeld veel meer vertraging optreden). De ene dag is de vertraging 10 minuten, de volgende dag rijdt het soepel door. Automobilisten herinneren zich vooral de keren dat het lang duurt. Een andere belevingsfactor is dat automobilisten de vertraging vaak overschatten. 5 minuten extra reistijd op enkele kilometers voelt als erg lang in de file staan.

Huidige knelpunten volgens inwoners van de gemeente Woerden

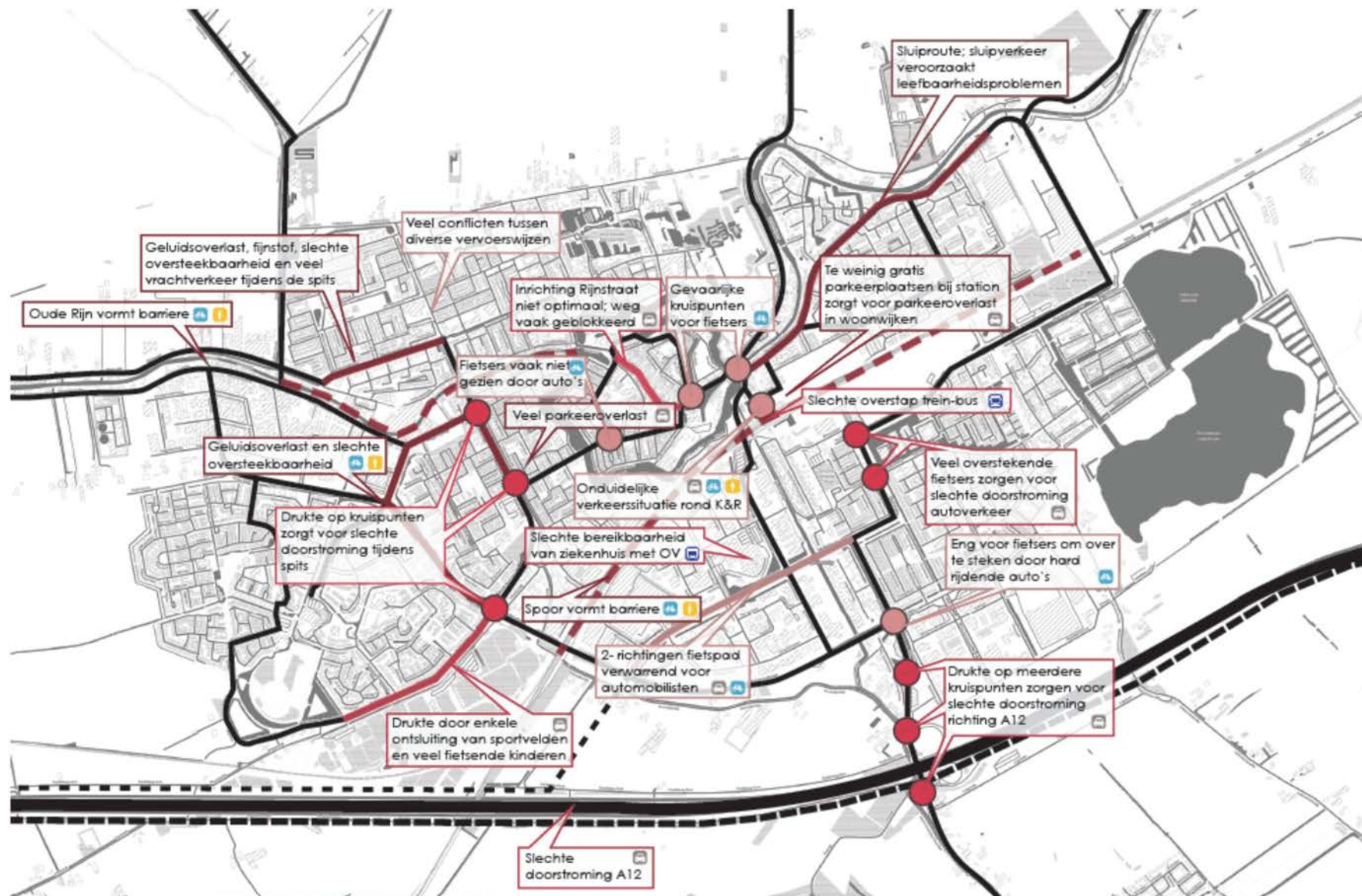
Er is een inventarisatie gemaakt van de knelpunten die er op dit moment zijn in Woerden. Deze zijn samengesteld uit de knelpunten die volgen uit de data, welke in de vorige paragrafen is gepresenteerd, en de bevindingen van de Woerdenaren zelf tijdens de inwonersbijeenkomsten. De knelpunten zijn in onderstaande kaarten weergegeven.



Figuur 22 Knelpunt in Zegveld (links) en Kamerik (rechts)



Figuur 23 Knelpunten in Harmelen



Figuur 24: Knelpunten in Woerden

3. ONTWIKKELINGEN, TRENDS EN BELEID

Investerings in verkeersoplossingen zijn niet alleen voor nu maar ook voor de (verre) toekomst. Wegen gaan tientallen jaren mee. Veel wijken zijn ontworpen in tijden met beperkt autoverkeer. Voor dit moment is het een uitdaging om de sterke toename van het autoverkeer in deze ontwerpen in te passen. Denk hierbij aan voldoende parkeervoorzieningen en veilige oversteekbaarheid. Daarbij komt dat de voorbereiding en realisatie van nieuwe infrastructuur veel tijd kost. Van idee naar openstelling duurt zomaar 5 of 10 jaar. Kortom, het is onvermijdelijk om bij het opstellen van een verkeersvisie vooral naar de toekomst te kijken. In dit hoofdstuk zijn de voor mobiliteit meest bepalende ontwikkelingen en trends beschreven. Bij ieder onderwerp is aangegeven wat het effect op het verkeer in Woerden kan zijn en hoe hier in de verkeersvisie rekening mee gehouden kan worden.

Demografie, economie, ruimtelijke verdeling en klimaat- en energiebeleid

De groei van de mobiliteit wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkeling van het aantal inwoners en de economie. Ook de ruimtelijke verdeling is bepalend. Stedelijke verdichting leidt tot heel andere mobiliteit dan een nieuwbouwwijk bij een dorpskern. Omdat (auto)mobiliteit een belangrijke bijdrage levert aan energieverbruik en CO₂-uitstoot, is de richting van klimaat/energiebeleid ook sterk bepalend voor de ontwikkeling.

Groei vlakt af

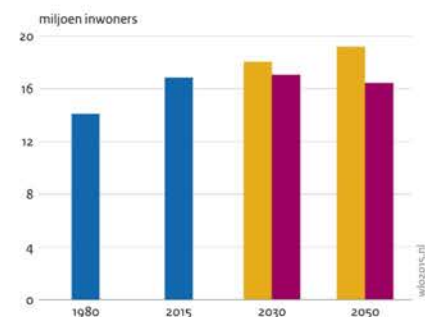
Het aantal inwoners van Nederland groeit volgens het CBS van 17 miljoen in 2016 naar 17,8 miljoen in 2040. Daarmee vlakt de bevolkingsgroei behoorlijk af. Economie, immigratie en andere ontwikkelingen hebben een forse uitkomst op de groei van het aantal inwoners, de mobiliteit en de ontwikkeling van files.

Het Centraal Planbureau verkent de toekomst met 2 scenario's voor bevolkingsontwikkeling, economie en mobiliteit.

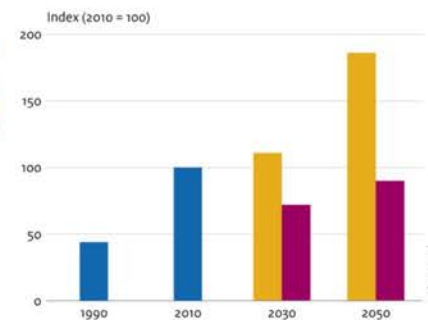
- Scenario Hoog combineert een relatief sterke economische groei van ongeveer 2 procent per jaar met een relatief sterke bevolkingsaanwas.
- Scenario Laag gaat een gematigde economische groei van circa 1 procent samen met een beperkte demografische ontwikkeling.

In hoofdstuk 4 wordt dit specifiek voor Woerden beschreven.

De twee scenario's vormen een bandbreedte waarbinnen zich de toekomst met enige waarschijnlijkheid zal afspelen.



Figuur 25: Bevolkingsgroei in hoog (geel) en laag (rood) scenario (PBL/CPB)

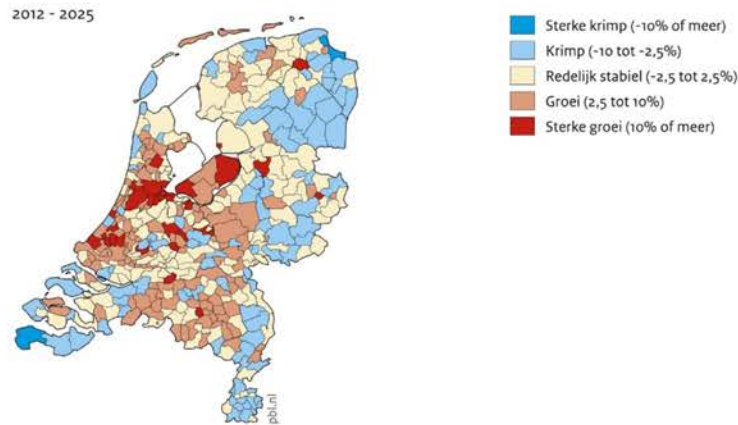


Figuur 26: Vertraging op de weg in hoog (geel) en laag (rood) scenario (PBL/CPB)

De binnen Nederland afgelegde afstand neemt ten opzichte van 2010 toe met 14 procent in scenario Laag en 37 procent in scenario Hoog. Tot en met 2030 neemt de congestie niet verder toe. Vanaf 2030 neemt de congestie weer toe in het Hoge scenario, maar niet in het Lage scenario. In de Randstad (Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland) groeit de mobiliteit enkele procentpunten sterker dan elders in Nederland.

Verskil tussen stad en land

De groei vlakt niet alleen af. Er zijn steeds grotere verschillen tussen de (grote) steden en de rest van het land. Groei vindt vooral plaats in het sterk stedelijke gebied van Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Eindhoven en Groningen. Dit zijn ook economisch de grootste groeigebieden. De groei van Amsterdam is het sterkst en dit trekt ook omliggende woongebieden zoals Flevoland (Almere) mee. Middelgrote steden groeien behoorlijk als deze strategisch liggen en belangrijke troeven hebben als een historische binnenstad, universiteit of sterk economisch profiel (Haarlem, Leiden, Den Bosch). Middelgrote steden zonder zo'n profiel en de groeikernen uit de jaren 70, 80 en 90 staan redelijk stil in hun ontwikkeling. Echte krimp is te vinden in het buitengebied. De verwachting is dat dit verschil in groei steeds sterker wordt.



Figuur 27: Bevolkingsontwikkeling per gemeente. Bron: PBL/CBS regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2013-2040

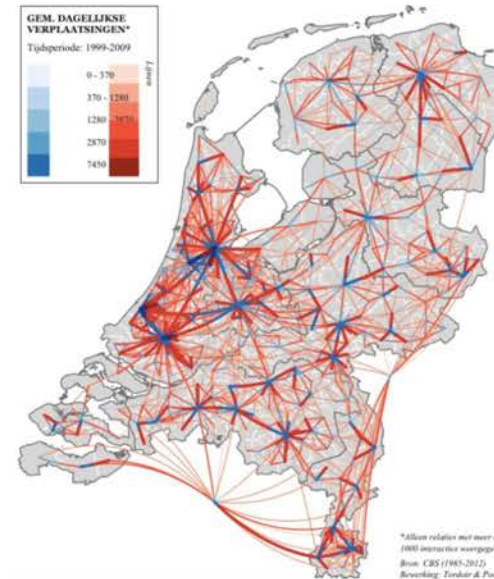
OV/fiets in de stad, auto daarbuiten

Voor de mobiliteit heeft dit belangrijke gevolgen. Het (sterk) stedelijke verplaatsingspatroon vindt vooral plaats per OV en fiets. In semi-stedelijke gebieden en rurale gebieden is juist de auto dominant. Het OV-gebruik neemt in deze gebieden af.

?	→	?	↔	🚗	🚌	🚂	🚲
🏠	➡	🏠	5 – 10 km	55 %	1 %	16 %	
🏠	➡	🏢	5 – 10 km	42 %	11 %	25 %	
🏢	➡	🏢	5 – 10 km	28 %	23 %	23 %	
🏠	➡	🏠	25 – 40 km	67 %	4 %	0 %	
🏠	➡	🏢	25 – 40 km	47 %	21 %	0 %	
🏢	➡	🏢	25 – 40 km	14 %	71 %	0 %	

Figuur 28: Vervoerswijze naar stedelijkheid. Bron: Studio Bereikbaar op basis OVIN data (CBS)

Dichtbij Woerden is dit verschil goed te zien. In de regio Utrecht worden in het stationsgebied grote hoeveelheden kantoren gebouwd die volledig verhuurd zijn en intensief worden gebruikt door kenniswerkers die grotendeels in de stad of op goede OV-locaties wonen. Aan de rand van Utrecht en in de groeikernen van de jaren 80 is de kantoorleegstand juist zeer groot. Dit betekent trouwens niet dat het autoverkeer afneemt. In de randstad als geheel is er nog steeds groei in het semi-stedelijke gebied en woon-werk afstanden nemen ook nog steeds toe.



Figuur 29: Gemiddelde dagelijkse verplaatsingen. Bron: CBS

Woerden op de wip

Woerden maakt deel uit van zowel de stedelijke ontwikkeling als van de stagnatie buiten de grote steden. Het ligt midden in de randstad en is zowel via weg als trein prima bereikbaar. Veel (nieuwe) Woerdenaren kiezen voor de centrale ligging en gebruiken Woerden als uitvalsbasis voor werk in de grote steden. De kans is groot dat ook Woerdenaren de komende jaren eerder werk vinden in de binnensteden en bij stationslocaties en minder op de bedrijventerreinen nabij snelwegen.

Tegelijkertijd kampt Woerden op kantoorlocatie Middelland met een grote leegstand. De vraag is of Woerden erin slaagt om bovenregionale bedrijven en instellingen aan zich te blijven binden. Het groeitempo van Woerden ligt ook veel lager dan in de jaren 70, 80 en 90.

Op basis van de CBS-prognoses en bouwplannen verwacht de gemeente Woerden:

- In de periode 2015-2020 groeit de Woerdense bevolking met 9%
- In de periode 2020-2025 krimpt de bevolking met 4%
- In de periode 2025-2040 groeit de bevolking met 3%

Vergrijzing en kleinere huishoudens

Los van krimp of groei verandert de samenstelling van de bevolking. De vergrijzing zet door. Dat betekent traditioneel afname van de mobiliteit omdat senioren minder reizen.

Senioren zullen in de toekomst echter langer mobiel blijven en zullen vooral ook meer gaan reizen door bijvoorbeeld de e-bike maar ook steeds veiliger wordende auto's die een groot deel van de rijtaak overnemen. Ouderen verplaatsen zich voordeliger sociaal-recreatief maar blijven wel een belangrijke risicogroep als het om verkeersveiligheid gaat. Weginrichting van looproutes en fietspaden voor ouderen vragen daarom specifieke aandacht. De enkelzijdige fietsongevallen nemen de laatste jaren toe.

De huishoudgrootte neemt ook nog steeds af. Alleenstaanden vormen een steeds groter deel van de bevolking. Dat betekent ander reisgedrag. Reizen als autopassagier neemt bijvoorbeeld af. Ook betekent het afnemen van de huishoudgrootte dat de bevolking van Woerden afneemt als er geen woningen bijgebouwd worden.

Samenvatting Woerden

Samengevat zien we voor Woerden dat de snelle ontwikkeling van Amsterdam en Utrecht zowel kansen biedt als een bedreiging vormt. Als woonmilieu is en blijft Woerden een aantrekkelijke uitvalsbasis. Vermoedelijk wordt de binding met de binnensteden en stationsgebieden in Amsterdam en Utrecht steeds belangrijker en zullen ook voor Woerdenaren de woon- werk afstanden toenemen. Bedreiging is dat de concurrentie voor bovenregionale bedrijven en instellingen groot is. Woerden heeft hier als typische groeigemeente met primair een "snelwegprofiel" en grote kantoorleegstand een flinke uitdaging. Wezenlijke groei in werkgelegenheid is niet waarschijnlijk.

De Woerdense bevolking groeit nog maar beperkt. Net als in de rest van het land zijn vergrijzing en kleinere huishoudens belangrijke trends met impact op de mobiliteit en de gewenste kwaliteit van infrastructuur.

Ontwikkelingen in technologie en gedrag

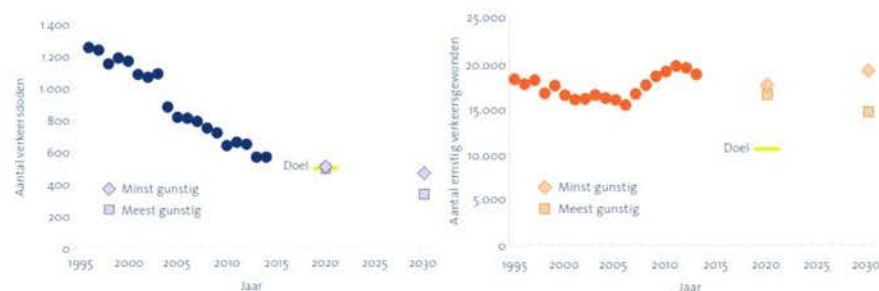
Slimme voertuigen

De autotechniek ontwikkelt zich zowel in aandrijving, besturing als veiligheidssystemen. De auto van de toekomst is mogelijk elektrisch, zelfrijdend en 100% verkeersveilig. Er zijn inmiddels in Nederland al de eerste praktijkproeven met "treintjes" vrachtwagens uitgevoerd. Het ontwikkelingstempo van deze technologische vernieuwingen kent nog veel onzekerheden. Weinig experts

verwachten dat voor 2030 de zelfrijdende auto algemeen geïntroduceerd is. De eerste stappen zijn rijtaakondersteunende systemen die op de snelweg de besturing van de voertuigen gedeeltelijk overnemen. Op gemeentelijk niveau zijn de belangrijkste verwachte ontwikkelingen tussen nu en 2030:

- Toename van elektrische auto's en daarmee de vraag naar laadpalen en andere voorzieningen.
- Verbetering van veiligheid en milieuprestaties van voertuigen.
- Veranderingen in navigatie en informatie waardoor bijvoorbeeld (betaald) parkeren en vergunningparkeren gemakkelijker en gebruikersvriendelijker wordt.
- De nabijheid van de A12 en de aanwezigheid van grote logistieke partijen (Jumbo) kunnen ertoe leiden dat landelijke ontwikkelingen snel zichtbaar en merkbaar worden bij Woerden.

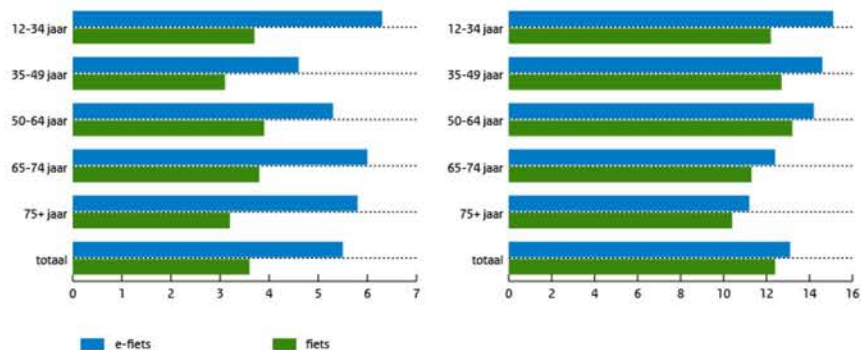
De verwachting is daarbij dat de afname van het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers verder zal doorzetten (zie SWOV-onderzoek in de afbeeldingen hieronder). Ook autofabrikanten zoals Volvo zetten in op nul slachtoffers. Zij durven zelfs te garanderen dat hun auto's in de toekomst geen ongevallen meer zullen veroorzaken.



Figuur 30: Prognose van het aantal verkeersslachtoffers. Bron: SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)

Elektrische fiets

Het gebruik van de elektrische fiets groeit snel en aan die groei lijkt voorlopig nog geen einde te komen. Waar traditionele fietsverplaatsingen vooral afstanden van 5-7 kilometer bedienen, wordt de elektrische fiets ook voor dagelijkse verplaatsingen van 10-15 kilometer gebruikt. Voor Woerden betekent dit een kans voor toenemend fietsgebruik vanuit de kernen naar Woerden maar ook voor verplaatsingen vanuit Harmelen en Woerden naar Leidsche Rijn en Utrecht.



Figuur 31: Afstand per verplaatsing in kilometers (links) en gemiddelde snelheid in kilometers per uur (rechts) voor de elektrische fiets en de 'gewone' fiets per leeftijdsgroep, gemiddelden over de jaren 2013 en 2014. Bron: CBS OViN (2013-2014); bewerking KiM

De elektrische fiets wordt nog steeds vooral door ouderen gebruikt. Een derde tot de helft van het aantal fietskilometers van ouderen wordt inmiddels met een elektrische fiets afgelegd. Ook voor andere leeftijdsgroepen stijgt het gebruik snel, met name voor langere dagelijkse verplaatsingen.

Trends openbaar vervoer en fiets

Het treingebruik groeit stabiel met enkele procenten per jaar. Het gebruik van de bus neemt juist af. De combinatie van trein en fiets groeit bovengemiddeld snel. Deze ontwikkelingen hangen sterk samen met de "nieuwe trek naar de stad" waarin met name Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven de grootste aantrekkingskracht hebben. Het treingebruik tussen en naar deze magneten is groot en groeit snel. De fiets is hier als vortransport en ook steeds meer als natransport het voorkeursvervoermiddel van de gebruiker. Er wordt momenteel veel geïnvesteerd in het spoor en binnen 10 jaar zullen in de randstad de frequentie en snelheid van de trein toenemen. Dat zal de groei van het treinverkeer en de combinatie trein/fiets verder aanjagen. Dit wordt gestimuleerd door de ontwikkeling van de stationsgebieden, groei van de grote steden en het fietsbeleid dat in de grote steden wordt gevoerd.

Informatietechnologie en mobiliteitsdiensten

Via smartphone en informatiesystemen in de auto komt steeds meer data en informatie beschikbaar. Technologie als betaald parkeren via een app, navigeren met live verkeersinformatie en actuele OV-informatie is volledig ingeburgerd. Leasemaatschappijen bieden steeds vaker een totale mobiliteitsdienst aan in plaats van alleen een auto. De gebruiker kan dan – ondersteund door zijn smartphone – kiezen uit OV, fiets en auto gebruik met slimme planondersteuning voor bijvoorbeeld

flexibele werkplekken. Ook privé komen systemen voor deelauto gebruik met ondersteunende informatievoorziening op. Andere ontwikkelingen op dit vlak zijn spitsmijden (gebruikers met een beloning "wegkopen" uit de spits) maar ook taxiplatform Uber. Met name jongeren staan steeds meer open voor abonnementen en diensten waarbij het gebruik en niet het bezit van de auto centraal staan. De kans dat tussen nu en 2030 opnieuw gesproken gaat worden over rekeningrijden is groot. De implementatie wordt door sterke technologische ontwikkeling steeds eenvoudiger.

Overzicht van beleid – van nationaal tot Woerden

Nationaal beleid met impact op Woerden

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bevat het rijksbeleid voor zowel mobiliteit als ruimte. De SVIR loopt tot 2028 en streeft de volgende doelstellingen na:

- verbetering concurrentiekracht;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefomgeving, milieu en water.

De verbetering van de concurrentiekracht heeft betrekking op voorzieningen en regio's met een groot en nationaal economisch belang. Voor Woerden heeft dit geen gevolgen, anders dan dat de ontwikkeling van de grote stedelijke regio's vanuit het rijk nog verder aangejaagd wordt. Dit versterkt voor Woerden de ontwikkeling als aantrekkelijke woonstad/uitvalsbasis in de randstad terwijl het overeind houden van bovenregionale bedrijven en instellingen lastiger zal worden.

Voor verbetering van de bereikbaarheid trekt het rijk tot 2028 zo'n 25 miljard uit voor aanleggen van nieuwe en verbreden van bestaande wegen. De besteding hiervan ligt al vrijwel helemaal vast. Een verdere uitbreiding van de – net verbrede – A12 is daarmee tot 2030 onwaarschijnlijk. Het rijk werkt ook aan bereikbaarheid met kleinere programma's met benutting- en mobiliteitsmaatregelen. Op dit moment is dat "Beter Benutten", maar het is waarschijnlijk dat tot 2030 nieuwe programma's volgen. Dit type kleinere en diverse maatregelen is voor Woerden interessant als de A12 opnieuw volloopt. Aan de spoorbereikbaarheid wordt nu gewerkt in het programma Hoogfrequent Spoor. Voor de toekomst wordt momenteel het OV toekomstbeeld opgesteld. Dit betekent dat er forse wijzigingen op komst zijn. In zijn algemeenheid groeit het spooraanbod flink tussen de grote bestemmingen in de randstad en de andere "groeisteden"; hogere frequenties, snellere reistijden en meer capaciteit. Woerden loopt het risico om hier de boot te missen en te blijven hangen op de huidige frequenties en reistijden. Daarmee verslechtert dan de relatieve positie in de randstad.

Voor verbetering van leefomgeving, milieu en water geldt dat het rijk vooral inzet op maatregelen om binnen de wettelijke kaders te blijven.

Provinciaal beleid

De provincie is de belangrijkste hogere overheid op het gebied van ruimte en mobiliteit. Als wegbeheerder van de provinciale wegen is de provincie bepalend op de zwaardere gebiedsontsluitingswegen in de gemeente. Op het gebied van ruimte is de provincie kaderstellend en bepaalt voor een belangrijk deel welke groei en ontwikkeling van Woerden wel en niet mogelijk is.

Het ruimtelijk beleid van de provincie is vastgelegd in de provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013-2028. Voor Woerden is de zogeheten "rode contour" bepalend. Hierbuiten zijn in principe geen uitbreidlocaties mogelijk. Dit beperkt de ruimte van de gemeente Woerden voor ontwikkelingen tot relatief kleine plannen binnen het bestaande bebouwde gebied.



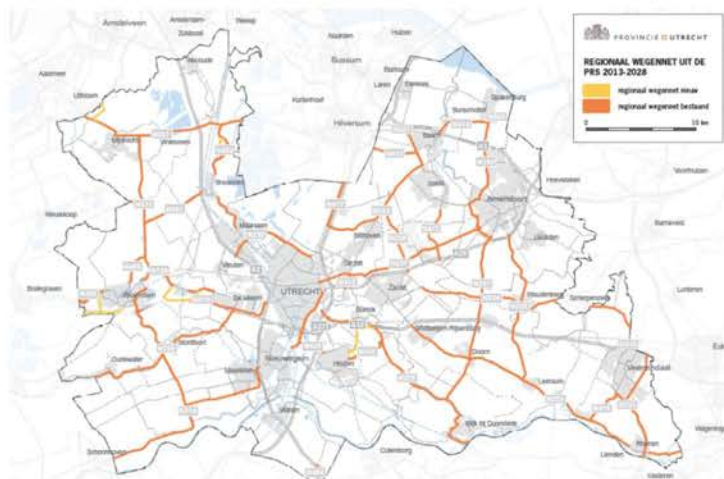
Figuur 32: 'Rode contour' voor Woerden. Bron: Provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013-2028



Figuur 33: 'Rode contour' voor Zegveld (linksboven), Kamerik en Kanis (rechtsboven) en Harmelen (onder). Bron: Provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013-2028

De provincie neemt ook een bepalende rol in bij de ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties. Er is in de provincie een enorm overaanbod. Keuze is om in te zetten op gemengde, stedelijke locaties. De structuurvisie vermeldt over de locaties in (onder andere) Woerden: "Bij kantoren zijn wij gezien de huidige overcapaciteit zeer terughoudend met het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen. Onze inzet richt zich op het beperken van de aanwezige plancapaciteit. Bij bedrijventerreinen willen wij overaanbod eveneens voorkomen en herstructurering van bestaande terreinen stimuleren. ... Naast de omvang heeft de problematiek ook een kwalitatieve dimensie. Op een beperkt aantal toplocaties is de vraag groter dan het aanbod. Dit zijn over het algemeen de goed ontsloten locaties met een gemengd (groot)stedelijk milieu. Voor het behoud van een aantrekkelijk vestigingsklimaat is het van belang dat op deze locaties een kwalitatief hoogwaardig aanbod aanwezig is. Een groot deel van de huidige kantorenvoorraad is van slechte kwaliteit en/of gevestigd op locaties die minder in trek zijn. Dit zijn met name de bestaande, monofunctionele, meer perifeer gelegen kantorenlocaties (o.a. Nieuwegein, Maarsse, Woerden). Op deze 48 locaties is het aanbod groter dan de vraag en vindt een proces van marginalisatie plaats dat leidt tot leegstand en het uitblijven van investeringen in de kwaliteit."

Voor verkeer en bereikbaarheid is het Mobiliteitsplan 2015-2028 van de provincie Utrecht bepalend. Opnieuw is de ruimte voor nieuwe ontwikkeling zeer beperkt (in principe geen nieuwe wegen). Ambities zijn er vooral op het gebied van openbaar vervoer, stedelijke ontwikkeling, veiligheid en leefbaarheid. Voor de autobereikbaarheid is de doelstelling: "Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits tussen steden en twee keer zo lang in en rond steden."



Figuur 34: Regionaal wegennet. Bron: Provinciale ruimtelijke structuurvisie 2013-2028

Wanneer deze doelstelling niet behaald wordt, hebben maatregelen gericht op benutten, innoveren, mobiliteitsmanagement en informatievoorziening de voorkeur boven nieuwe grootschalige ingrepen. Voor onderhoud en kleinere aanpassingen werkt de provincie volgens een gebundelde aanpak waarbij in principe eens per 6 jaar een weg grootschalig wordt aangepakt en in de tussentijd niet.

A12 BRAVO

De weinige nieuwe wegen die de provincie in de periode 2013-2028 aanlegt zijn de wegen rond Woerden in het kader van A12 BRAVO. Met dit project van rijk, regio en provincie willen de drie partijen de doorstroming op de A12 en in Woerden verbeteren en tevens de verkeersdruk in Woerden verminderen.



Figuur 35: A12 BRAVO projecten

Het optionele project 6c is geschrapt wegens gebrek aan effect. Project 4 is op initiatief van de gemeente Woerden vervallen na een intensief politiek debat. Deze verkeersvisie is geschreven met het startpunt dat A12 BRAVO is gerealiseerd met uitzondering van de genoemde projecten. Dit is dan ook de basis van het scenario "2030 niets doen" uit het volgende hoofdstuk.

Voor het openbaar vervoer is de provincie opdrachtgever voor het busvervoer en hierin dus bepalend. De inzet is vooral om de drukke lijnen te faciliteren die kunnen concurreren met de auto die bijdragen aan de gewenste stedelijke ontwikkeling. Daarnaast houdt het openbaar vervoer een ontsluitende functie maar zal op de rustige lijnen steeds meer met buurtbussen of vormen van maatwerk worden gewerkt. Andere kernpunten zijn het vergroten van de reizigerstevredenheid en het benutten en ontwikkelen van knooppunten/hubs.

De provincie richt zich ook op fietsverkeer: "De provincie investeert 80 miljoen euro in veilige, vlotte en comfortabele fietsverbindingen naar stations, scholen en werklocaties. Hiervoor worden onder andere bestaande fietspaden verbreed,

verlichting aangebracht, verkeerslichten slimmer ingesteld en ongelijkvloerse kruisingen (zoals fietstunnels en viaducten) en ontbrekende routes aangelegd. Deze maatregelen krijgen vorm in het Actieplan Fiets, dat de provincie samen met gemeenten opstelt." Dit biedt een kans voor de gemeente Woerden om enkele grote belangrijke fietsverbindingen gerealiseerd of verbeterd te krijgen.

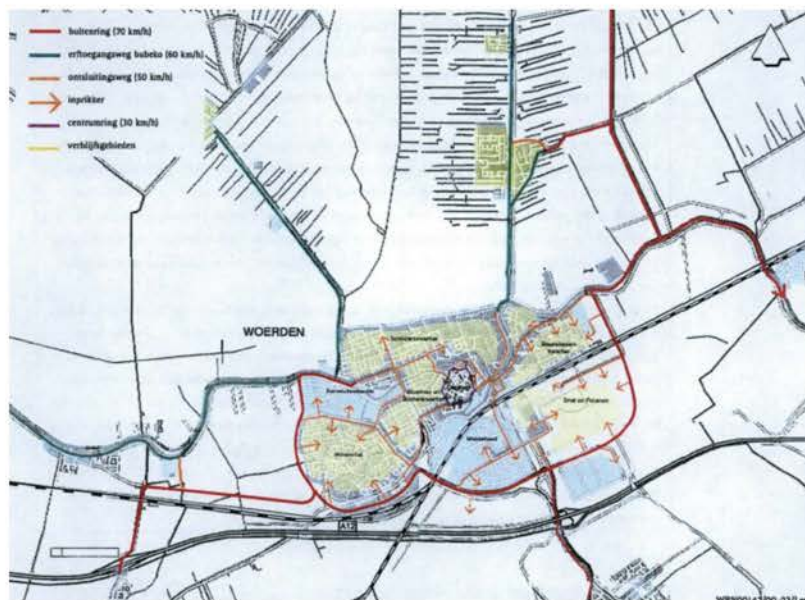
Beleid gemeente Woerden

Het beleid van de gemeente Woerden bestaat uit verschillende delen, dit gaat van bouwstenen voor de bereikbaarheid tot een visie op verkeersveiligheid. Ook wordt er rekening gehouden met recreatie, toerisme en winkelen. Alle aspecten zullen kort besproken worden.

Bouwstenen Bereikbaarheid

Verkeerscirculatieplan 2015

Het laatste integrale verkeersplan voor Woerden is het Verkeerscirculatieplan 2015 (d.d. april 2000). Dit heeft onder andere aan de basis gestaan van A12BRAVO. Omdat de looptijd van dit plan gepasseerd is, is de voorliggende verkeersvisie opgesteld. De belangrijkste doelen van het verkeerscirculatieplan uit 2000 liggen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Een belangrijk element van dit plan is een gewenste ringstructuur.

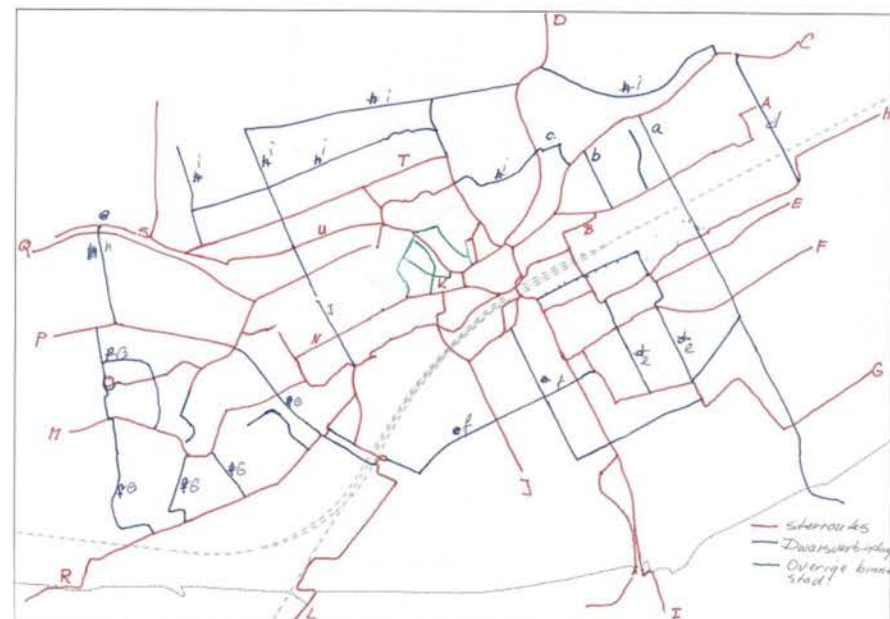


Figuur 36: Streefbeeld auto. Bron: Verkeerscirculatieplan 2015

Deze is in de vorm van A12 BRAVO deels gerealiseerd. Daarnaast zal vanuit de doelen van deze verkeersvisie opnieuw gekeken moeten worden welke ingrepen noodzakelijk zijn.

Fietsvisie

In oktober 2015 is aangegeven dat het college de nieuwe Fietsvisie voor Woerden ondersteund en basis vormt voor verdere beleidsvorming. Doel van het plan is om het fietsverkeer goed te faciliteren en daarmee het fietsgebruik te vergroten. De fiets moet hiertoe in reistijd concurrerend zijn met de auto. Een ander doel is een afname van het aantal ongevallen door bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers.



Figuur 37: Overzichtstekening fiets(star)netwerk. (directe routes tussen de wijken en stadscentrum/NS), dwarsverbindingen. Bron: Fietsvisie

Belangrijkste middel is een fiets(star)netwerk dat bestaat uit directe routes tussen de wijken en stadscentrum/NS (een stervormige structuur) in combinatie met dwarsverbindingen. Andere maatregelen zijn gastvrije fietsenstallingen, zorgen voor een optimale ruimtelijke inpassing en fietsverbindingen die kwalitatief hoogwaardig en sociaal veilig zijn.

Een belangrijke ontwikkeling is de toename in het gebruik van de elektrische fiets. Dit heeft gevolgen voor zowel het recreatieve netwerk (meer fietsers, langere routes) als voor het woon-werk verkeer. Het centrum van Utrecht is per elektrische fiets vanuit Woerden goed bereikbaar. Hierdoor kan de fiets meer concurreren met de auto.

Verkeersveiligheid

Gemeente en Provincie hanteren geen doelstellingen meer in de vorm van een reductie met een percentage of absoluut getal voor het aantal ongevallen, omdat het aantal ongevallen en de kwaliteit van de registratie dit ongeschikt maken als beleidsdoel. De aanpak is daarentegen gericht op het nemen van maatregelen die bewezen de veiligheid verhogen. Daarbij staan een aantal locaties specifiek in de belangstelling:

- Kruispunt Europabaan/Wulverhorstweg. Hier hebben een aantal ongevallen plaatsgevonden. Onder andere het negeren van roodlicht is hier een probleem.
- Boerendijk is een zwaar belaste route met aanliggende fietsstroken en diverse fietsoversteken.
- Steinhagenseweg is een zwaarbelaste route vooral zowel de auto als fiets (schoolroute). Bij kruispunten treden conflicten op. Op rotondes en bij de Parijslaan/Ponddreef en Cattenbroekerdijk hebben fietsers voorrang, daarbuiten niet.
- In het algemeen het oversteken van fietsers en conflicten met fietsverkeer op rotondes.

De veiligheidsmonitor van de gemeente geeft inzicht in de subjectieve veiligheid en overlast: *"Als wordt gevraagd welke twee problemen met voorrang zouden moeten worden aangepakt, dan staat te hard rijden duidelijk boven aan. Een kwart van de bewoners vindt dit het belangrijkste problemen om aan te pakken. Parkeerverlast staat op de tweede plaats met 19%. Wanneer de belangrijkste problemen naar kern worden uitgesplitst dan valt op dat de te hard rijden in bijna alle wijken/kernen op de eerste plaats staat, alleen in de Bloemen- en Bomenbuurt staat parkeerverlast op de eerste plaats."*

Parkeren

Het parkeerbeleid stamt uit 2013 en heeft als startpunt vooral het parkeren in de binnenstad en rond het station. Doelstellingen zijn:

- Het verminderen van parkeerverlast (o.a. als gevolg van uitwijkgedrag)
- Het vergroten van het parkeergemak
- Een kostendekkende parkeerexploitatie

Om deze doelstellingen te bereiken is gekozen voor een pakket maatregelen waarbij het gereguleerd parkeren beperkt blijft tot de binnenstad met enkele maatregelen die uitwijkgedrag tegengaan. Dit betekent onder andere vergunningparkeren in de Oostsingel/Oostlaan en op het Excercitiep pad. De vernieuwing zit vooral in techniek en organisatie waarmee het parkeergemak toeneemt, de regulering gemakkelijker wordt en de exploitatie verbeterd.

Maatregelen Woerden West

Er is door de raad besloten om een pakket aan benuttingsmaatregelen in Woerden west uit te laten werken. De uitwerking van deze maatregelen vond parallel plaats aan het opstellen van deze visie. Door Sweco (voormalig Grontmij) is op 1 juli 2016 een studie opgeleverd, waarin het effect van maatregelen die leiden tot het minder aantrekkelijk maken van de route via de Boerendijk enerzijds en optimalisatie van de route via Hollandbaan – Molenvliet – Hoge Rijndijk anderzijds beschreven zijn. De studie maakt inzichtelijk wat het effect is op de intensiteiten van het verkeer via de Boerendijk en de route via de Hollandbaan – Molenvlietbaan – Hoge Rijndijk. Deze laatstgenoemde route is de gewenste route voor het 'doorgaande' verkeer.

Door de raad is besloten de reconstructie van het kruispunt Waardsebaan – Hollandbaan te realiseren en te onderzoeken hoe de vormgeving van het kruispunt Hoge Rijndijk – Boerendijk zodanig kan worden aangepast dat de doorgaande route via de Hoge Rijndijk – Molenvlietbaan – Hollandbaan wordt versterkt. Daarnaast geeft Sweco het advies om de Boerendijk te handhaven als gebiedsontsluitingsweg ten behoeve van de ontsluiting van de aangrenzende woongebieden en als aan- en afvoerroute van het centrum van Woerden.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Woerden heeft een plan om in 2030 klimaatneutraal te zijn, "Samen op weg naar een klimaatneutraal Woerden in 2030". Speerpunten zijn Duurzame buurten, Duurzame organisatie en Duurzame bedrijven. Onder "Duurzame buurten" valt ook duurzaam vervoer. Een van de activiteiten is het in kaart brengen van de mogelijkheden per buurt om de vervoersbewegingen van bewoners te verduurzamen. Voor het overige geeft de notitie geen concrete handvaten voor het verduurzamen van het verkeer. Het Actieplan Duurzaamheid 2015/2016 heeft wel concrete doelstellingen voor duurzame mobiliteit. Het gaat om: het stimuleren van duurzame mobiliteit (met name elektrisch rijden), verduurzamen van het elektrisch wagenpark en het stimuleren van fietsgebruik.

Voor leefbaarheid zijn met name de wettelijke kaders vanuit luchtkwaliteit en geluidshinder bepalend. Deze spelen een rol bij reconstructie of aanleg van infrastructuur.

Wonen

De woningbouwontwikkeling heeft een belangrijke relatie met verkeer omdat de omvang en locatie van de woningvoorraad de meest bepalende variabele voor mobiliteit is. De "woonvisie" van de gemeente Woerden heeft tot doel: *'In Woerden moeten alle inwoners goed kunnen wonen in een door hen gewenste, betaalbare en geschikte woning in het door hen gewenste dorp of in de stad.'* De gemeente wil inzetten op het aantrekkelijk houden van de stad voor jongeren om een evenwichtige bevolkingssamenstelling te krijgen en vergrijzing tegen te gaan. Het beleid voor wonen van de gemeente Woerden is binnen de kaders van de provinciale "rode contour". De focus ligt dan ook op kwaliteit met beperkte groei op een aantal locaties. Belangrijkste ontwikkelingen de komende jaren zijn het Defensie-

eiland, het Campinaterrein, Snellerpoort, Hoge Rijndijk, Waterrijk en Den Oudsten (een volledige lijst van meegenomen ontwikkelingen is in de tabel hiernaast weergegeven). Ook wordt gedacht over herontwikkeling van een deel van kantoorlocatie Middelland tot woningbouw. In de kernen is uitbreiding voor eigen behoefte mogelijk waarbij de dorps uitstraling behouden moet worden. De geplande woningbouw voor de komende jaren is hiermee relatief beperkt in vergelijking met voorgaande decennia.

Tabel 1: Strategische woningbouwplanning Gemeente Woerden 2015 t/m 2020

WOERDEN (145 woningen per jaar)		Aantal woningen
Project	Opdrachtgever	
Binnenstad		
Defensie-eiland	Blauwhoed	225
Torenwal	Radix/Veerman	12
Snel en Polanen		
Waterrijk	Gemeente	216
Snellerpoort	Gemeente	700
Vm Minkema	Gemeente	35
Schilderskwartier		
Pius X	GroenWest	30
Jan Steenstraat vm WA school	Gemeente	26
De Veste	Gemeente	4
Van Kempeningel	Gemeente	9
Leidsestraatweg 229	Heijwaal	12
Staatsliedenkwartier		
Campina	Hollands Midden	230
Campinaast	Synchroon	75
Oudelandseweg 44	Boer projectontw	20
Den Oudsten	DOGMA/Burgland	160
St Oude Landt	St. 't Oude Landt	48
Bloemen/Bomenkwartier		
Berberis/Hazelaarstraat	GroenWest	38
Hoge Rijndijk fase C en D	Bunnik	61
Essenlaan	Slokker	17
Overigen		
Waardsedijk (naast Harmonie De Vriendschap)		2
TOTAAL		1914

HARMELEN (32 woningen per jaar)		
Project	Opdrachtgever	Aantal woningen
Hof van Harmelen	particulier	60
Buitenhof	St. Rijnhoven	60
Vm gemeentewerf	Gemeente	90
Haanwijk	AMM	90
Vm Gemeentehuis	Gemeente	5
Vm Zwenbad	Gemeente	5
Mauritsshof vm Notenbalk	Gemeente	10
WA laan vm Fortein	Gemeente	5
TOTAAL		237

Als belangrijkste issue die de woonkwaliteit in de stad Woerden aantast, wordt de aanwezigheid van doorgaand verkeer en dan met name vrachtverkeer genoemd.

Werken

Het thema werken is beleidsmatig terug te vinden in de Structuurvisie Woerden uit 2008 met een actualisatie in 2012. Doordat de structuurvisie al enkele jaren oud is, ontbreekt een recente beleidsvisie op het thema werken. Op dit moment wordt gewerkt aan een plan voor het kantoreengebied Middelland. Dat is voor de uitvoering van de Verkeersvisie een belangrijk plan. Middelland heeft namelijk een groot aantal arbeidsplaatsen, waarvan er veel van buiten Woerden worden ingevuld. Het gebied kampt met forse leegstand en staat onder druk van de concurrentie met Utrecht,

waar ook grote leegstand heerst. De richting en locatie van de herontwikkeling gaat dus invloed hebben op de toekomstige verkeersproductie.

De structuurvisie legt focus op de regionale functie en bescheidenheid in uitbreiding. Het doel is vooral de eigen inwoners bedienen. Revitalisering van bedrijventerreinen en – voor wat betreft kantoorlocaties - deels transformeren naar woning/gemengd. In de buitengebieden is het streven de agrarische functie te behouden. Bereikbaarheid, de aanwezigheid van voorzieningen en de groene uitstraling moeten Woerden concurrerend maken als werkstad.

Per branche is vooral vraag naar gemengde bedrijventerreinen met een lokale of regionale functie. Een kans is inzetten op flexwerken en een congresfunctie, vanwege de centrale ligging. Er zijn in Woerden veel landelijke brancheorganisaties gevestigd. Het doel is deze te behouden maar de problematiek in Middelland (leegstand, gedateerd) maakt teruggang op dit moment waarschijnlijker dan groei. Woerden zet niet in op uitbreiding met logistieke bedrijven. Het ziekenhuis wordt een polikliniek. Dit betekent een kleinere verkeersfunctie en nieuwe verplaatsingen van Woerdenaren naar de ziekenhuislocaties in Leidsche Rijn en Nieuwegein.

Winkelen

Ook het beleid voor winkelen is vastgelegd in de structuurvisie. De historische binnenstad is de grote trekker met minimaal een regionale functie. Ook de meubelboulevard heeft in het beleid een regionale functie. Wijk-winkelcentra zijn er voor de dagelijkse boodschappen. Er wordt in Woerden niet ingezet op Leisure-ontwikkeling en outlet-centra of andere grote trekkers. Dit wordt niet in het belang van de positie van de binnenstad geacht.

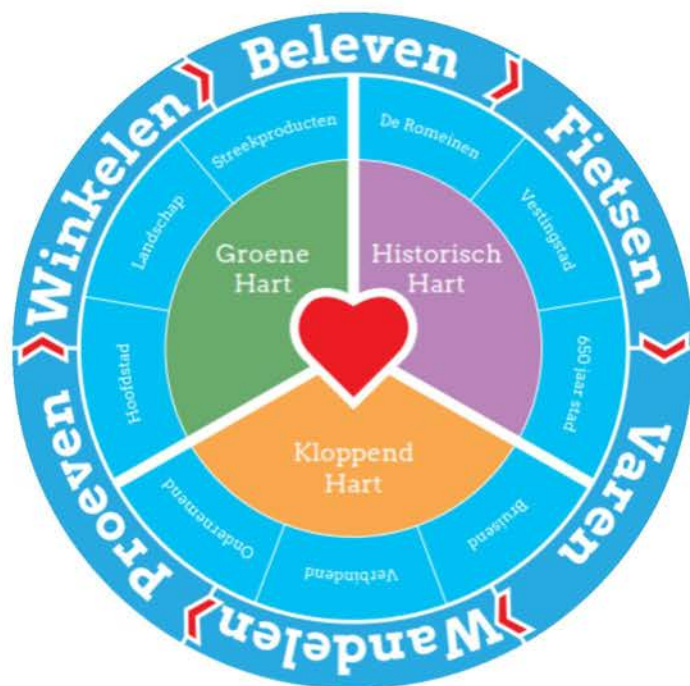
Verkeer en bereikbaarheid moeten dus vooral ondersteunend zijn aan het bestaande aanbod. Nieuwe bestemmingen die veel verkeer trekken worden niet verwacht. Aandachtspunten voor de positie van de binnenstad zijn:

- Goede geleiding naar parkeerplaatsen of parkeergarage.
- Goede bewegwijzering loop, fiets en autoverkeer. Voor het autoverkeer inclusief goede geleiding naar de parkeergarage. Voor het verblijf duidelijke en herkenbare looproutes.
- Infrastructuur die gastvrijheid uitstraalt.
- Een adequate bevoorrading van winkels.

Recreatie en toerisme

Met een kerngroep van recreatieondernemers en cultureel-educatieve organisaties heeft de gemeente een nieuwe koers voor Recreatie en Toerisme opgesteld. De ambitie van de Koers luidt: "Woerden is het startpunt in het Groene Hart voor pure en sportieve beleving van de historische stad en het weidse landschap, zowel voor bewoners als bezoekers." De koers bevat vier speerpunten: sportief startpunt, sprekende historie, smakelijke beleving en samen verbinden en vertellen.

Verkeer is een belangrijke randvoorwaarde voor recreatie. Enerzijds is een blijvend goede bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets belangrijk om de recreatievoorzieningen bereikbaar te maken voor bezoekers. Woerden heeft die goede bereikbaarheid en profileert zich mede daarom als toegang tot het Groene Hart.



Figuur 38: Recreatie en toerisme in Woerden. Bron: Koers voor Recreatie en Toerisme

Recreatiemobiliteit is ook een belangrijk onderdeel van het speerpunt Sportief Startpunt. Dit is vooral gericht op sportieve en actieve recreatie zoals wandelen, fietsen en varen en alles wat daar in de basis nodig is zoals parkeervoorzieningen, overstappunten, uniforme bewegwijzering en de knooppuntensystemen. Dit wordt aangevuld met arrangementen en evenementen.

Aandachtspunten voor de verkeersvisie vanuit het belang van recreatie en toerisme zijn:

- Verbeteren van bewegwijzering.
Er zijn thematische routes en knooppuntensysteem, waarbij verwezen wordt naar Woerden als startpunt om het Groene Hart te ontdekken vanaf A12.
- Verbeteren van routes voor recreatiemobiliteit.

Er zijn goede voorzieningen voor fietsen en e-bikes. De netwerken voor fiets, voetganger en kano worden uitgebreid en verbeterd. Het verbinden van routes en wandelommetjes om de dorpen.

- Toegang tot Woerden meer kwaliteit geven.
Het stadscentrum en het station zijn "Poort tot het groene hart"; de inrichting en bewegwijzering tussen station en binnenstad en tussen stad en landschap zijn goed op orde. Er wordt een locatie gecreëerd voor het parkeren van touringcars. Voor bezoekende watersporters is de wens om een jachthaven te realiseren.
- Recreatievaart in de binnenstad
De binnenstad van Woerden is bereikbaar voor recreatievaartuigen (sloepen) vanaf Utrecht, Linschoten, Bodegraven en Woerdense Verlaat.

4. WAT ALS WE NIETS DOEN?

Onderzochte scenario's

In dit hoofdstuk is de analyse te vinden van de verwachte situatie in 2030 als er geen ingrepen in het verkeerssysteem tot stand komen. De analyse is volledig gebaseerd op het verkeersmodel VRU 3.2 en alleen uitgevoerd voor het autoverkeer. Dit is gedaan omdat er geen betrouwbare voorspellingen voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer beschikbaar zijn.

De prognose voor 2030 in het verkeersmodel wordt als volgt bepaald:

- Startpunt is de huidige situatie (die wordt gebruikt in het verkeersmodel) zoals weergegeven in het verkeersmodel in hoofdstuk 2.²
- De beschreven trends en ontwikkelingen uit hoofdstuk 3 zijn door het Centraal Planbureau verwerkt in landelijke scenario's voor hoge en lage groei. Het hoge scenario is basis voor het verkeersmodel. Dit scenario bepaalt het mobiliteitsgedrag en de groei in inwoners en arbeidsplaatsen in heel Nederland. De belangrijkste infrastructuuringsgreep is dat de projecten van A12 Bravo die nu in uitvoering zijn (of recent opgeleverd) in het toekomstjaar zijn opgenomen.
- Voor het studiegebied van het model (de provincie Utrecht) is het model aangevuld – of eigenlijk specifiek gemaakt – met verwachte groei in inwoners en arbeidsplaatsen. Voor Woerden is dit gebaseerd op een opgave van de gemeente aan de provincie, die het model beheert.

Tabel 2: Ontwikkeling arbeidsplaatsen in inwoners in Woerden

ARBEIDSPLAATSEN						ONTWIKKELING TOV 2010 (INDEX)				
	2010	2015	2020	2030	2030Groei	2015	2020	2030	2030 Groei	
Gemeente Woerden	26.600	28.500	30.600	31.500	34.650	107	115	118	130	
Provincie Utrecht	653.300	688.500	735.300	785.300	788.450	105	113	120	121	
Nederland	8.044.400	8.510.800	8.988.800	9.100.800	9.103.950	106	112	113	113	

INWONERS						ONTWIKKELING TOV 2010 (INDEX)				
	2010	2015	2020	2030	2030Groei	2015	2020	2030	2030 Groei	
Gemeente Woerden	49.300	49.900	49.400	49.500	54.450	101	100	100	110	
Provincie Utrecht	1.220.900	1.252.700	1.290.600	1.343.100	1.348.050	103	106	110	110	
Nederland	16.648.100	17.230.100	17.818.000	18.735.300	18.740.250	103	107	113	113	

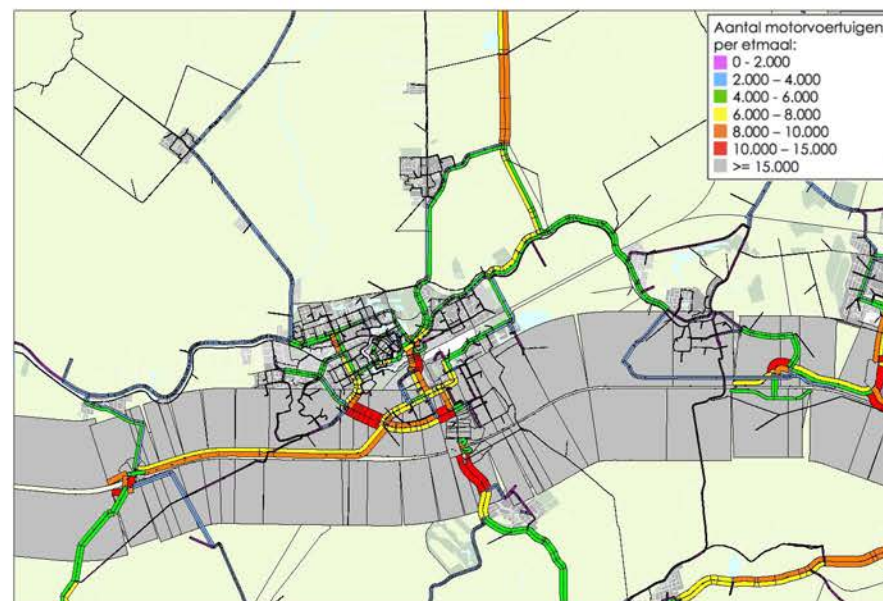
Resultaat is een doorrekening voor 2030. Speciaal voor deze verkeersvisie is een extra scenario gebouwd (2030Groei). Dit scenario betreft een ophoging van het provinciale basisscenario met 10% extra inwoners en arbeidsplaatsen voor geheel Woerden. Reden voor dit scenario is dat er vanuit de bewonersgroep twijfel bestond bij het provinciale basisscenario. Deze twijfel heeft als achtergrond:

² De huidige situatie wordt het best benaderd door het gebruik van basisjaar 2010 van het verkeersmodel VRU 3.2.

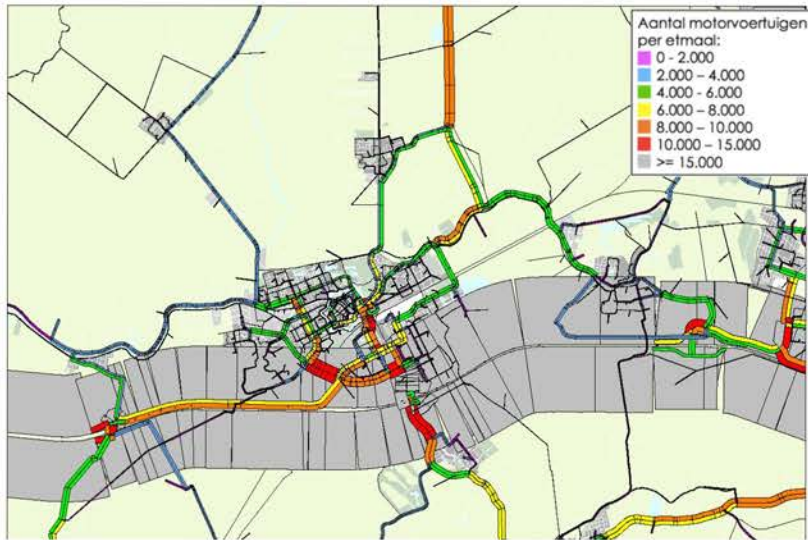
- In het provinciale basisscenario is voor heel Woerden een reductie van 5% toegepast op het aantal inwoners. Daarmee wordt de groei door bouwplannen weer volledig tenietgedaan. Zo'n reductie is niet ongebruikelijk en is bedoeld om het totaal aantal inwoners weer in lijn te brengen met een gemeentelijke en regionale ruimtelijke scenario's. Een oorzaak kan bijvoorbeeld zijn een afname van de huishoudgrootte. Bij de bewonersgroep bestond echter twijfel over de waarschijnlijkheid van een dergelijke reductie.
- Tussen nu en 2030 kunnen er bouwplannen bijkomen en daarmee kan de groei hoger uitpakken. Vanuit de bewonersgroep bestond de algehele verwachting dat Woerden blijft groeien.

Situatie in 2030

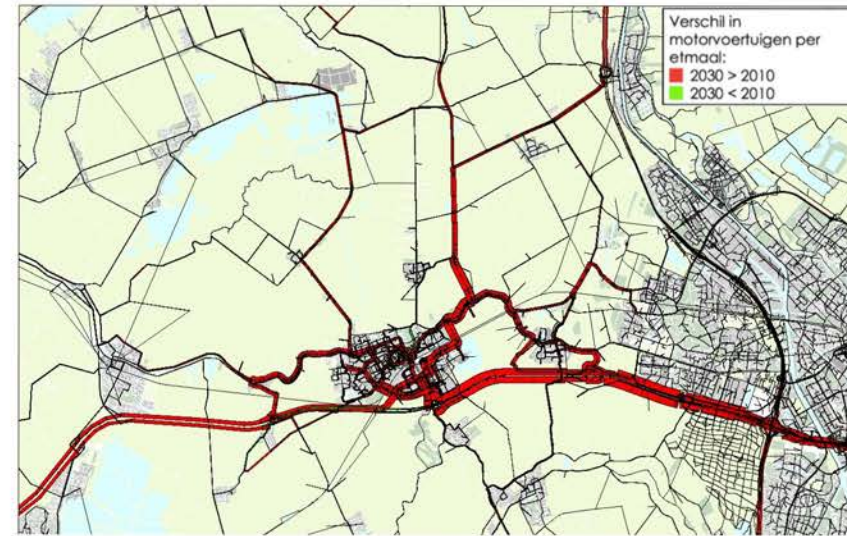
Onderstaand is het verkeersbeeld in 2030 (provinciaal basisscenario en extra groei) weergegeven, evenals een afbeelding van de verschillen met de huidige situatie. Hierin is de nieuwe zuidelijke randweg opgenomen en de voorgestelde maatregelen door Grontmij/Sweco in het kader van "doorstroming Woerden west". Figuren met belasting van de kruispunten zijn te vinden in Bijlage 2.



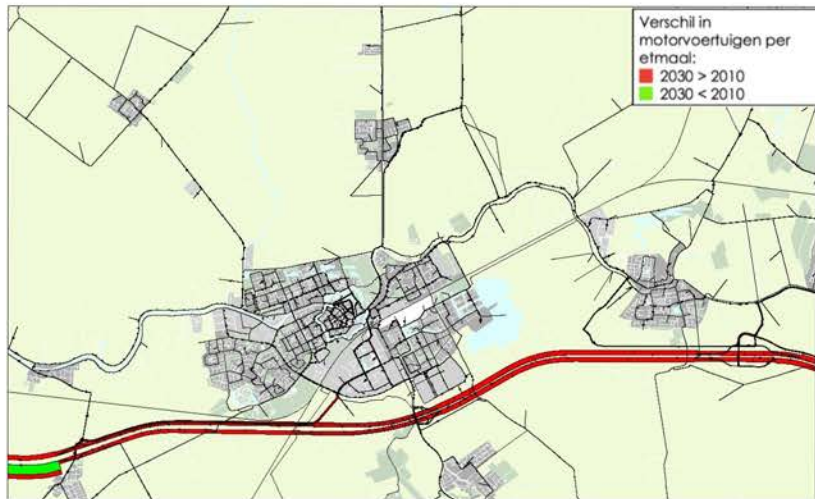
Figuur 39: Verkeersbeeld in 2030 (provinciaal basisscenario). Bron: verkeersmodel (VRU 3.2).



Figuur 40: Verkeersbeeld in 2030 (scenario extra groei). Bron: verkeersmodel (VRU 3.2).



Figuur 42: Verschil verkeersbeeld 2030 basisscenario en scenario extra groei



Figuur 41: Verschillen verkeersbeeld in 2030 (basisscenario) en huidige situatie.

De resultaten van het 2030 model liggen redelijk dicht bij de huidige situatie. De belangrijkste ontwikkeling is de groei van het verkeer op de A12. Dit groeit in de periode vanaf de huidige situatie tot 2030 van 154.200 naar 216.800 motorvoertuigen per etmaal.

De verschillen op belangrijke locaties in Woerden zijn weergegeven in onderstaande tabellen. Een I/C verhouding staat voor een intensiteit/capaciteit verhouding. Bij een I/C verhouding van boven de 0.8 is er sprake van een verminderde verkeersdoorstroming.

Ontwikkeling top 3 knelpunten		I/C verhouding Ochtendspits	I/C verhouding Avondspits
Basisjaar	Kruising Europabaan/Wulverhorstbaan	1.1	1.1
	Kruising Hollandbaan/Waardsebaan	0.8	1.1
	Kruising Boerendijk/Hoge Rijndijk	0.8	0.9
2030 basisscenario	Kruising Europabaan/Wulverhorstbaan	0.9	1.1
	Kruising Hollandbaan/Waardsebaan	0.8	0.9

	Kruising Boerendijk/Hoge Rijndijk	< 0.8	< 0.8
2030 extra groei	Kruising Europabaan/Wulverhorstbaan	1.0	1.1
	Kruising Hollandbaan/Waardsebaan	0.8	1.0
	Kruising Boerendijk/Hoge Rijndijk	< 0.8	< 0.8

Ontwikkeling verkeersintensiteit belangrijke doorsneden		Etmaalintensiteit (motorvoertuigen / etmaal)
Basisjaar	Europabaan (ter hoogte tankstation)	40.600
	Wulverhorstbaan (ter hoogte spoor)	21.500
	Brug Boerendijk	14.100
	Polanerbaan (ter hoogte spoor)	12.800
	Steinhagenseweg (ter hoogte spoor)	10.200
2030 basisscenario	Europabaan (ter hoogte tankstation)	40.100
	Wulverhorstbaan (ter hoogte spoor)	26.100
	Brug Boerendijk	14.500
	Polanerbaan (ter hoogte spoor)	20.800
	Steinhagenseweg (ter hoogte spoor)	8.200
2030 extra groei	Europabaan (ter hoogte tankstation)	43.100
	Wulverhorstbaan (ter hoogte spoor)	28.500
	Brug Boerendijk	15.900
	Polanerbaan (ter hoogte spoor)	21.500
	Steinhagenseweg (ter hoogte spoor)	9.500

In zijn algemeenheid is de verkeersgroei beperkt. Er is een opvallende groei zichtbaar op de Polanerbaan, voor een belangrijk deel veroorzaakt door de routekeuze. Op knelpunten niveau zijn er maar beperkt wijzigingen tussen de huidige situatie en 2030. Dat komt doordat de groei in inwoners en arbeidsplaatsen relatief en absoluut beperkt is en doordat het effect van de groei wordt gecompenseerd door verbeteringen aan het wegennet. De door de raad vastgestelde maatregelen Woerden West zijn meegenomen in de doorrekeningen voor 2030. Deze zorgen ervoor dat op de Boerendijk/Hoge Rijndijk de capaciteit toeneemt en hierdoor neemt dit knelpunt af naar een I/C onder de 0,8. Dit betekent dat in een gemiddelde spits het verkeer goed verwerkt kan worden. Ook de A12 BRAVO projecten zorgen voor verlichting van de knelpunten.

Conclusie is dat verkeersintensiteiten en knelpunten met inbegrip van alle verwachte ontwikkelingen vrij constant zijn. Het specifieke knelpunt kruising Boerendijk/Hoge Rijndijk vervalt naar verwachting door de maatregelen die nu worden voorbereid.

De overige knelpunten waren al overbelast in het basisjaar. Verkeersgroei leidt er daarom vooral toe dat verkeer uitwijkt naar andere routes en daarmee het knelpunt

constant blijft. Omgekeerd zal ook het aanleggen van extra capaciteit verkeer wegtrekken van andere routes, bijvoorbeeld een groei van verkeer dat doorsteekt vanaf de A12 naar de A2 en vice versa.

Analyse gebruik belangrijke verbindingen

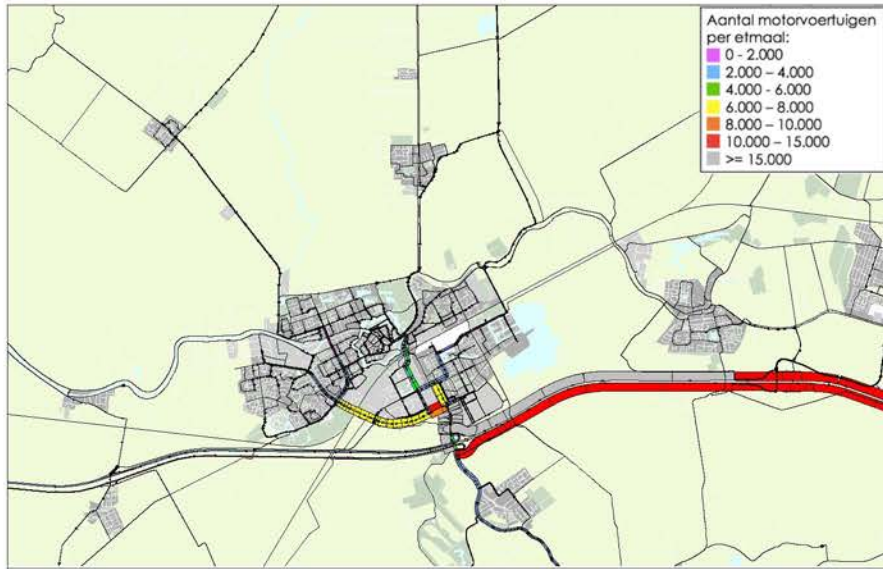
Om inzicht te krijgen in het "waarom" van knelpunten en inspiratie voor mogelijke oplossingen, zijn een aantal zogeheten "selected link analyses" uitgevoerd. Hierbij wordt een doorsnede geselecteerd in het verkeersmodel en daarbij geanalyseerd wat de herkomsten en bestemmingen zijn van al het verkeer dat hier passeert. Dit geeft bijvoorbeeld een beeld of de weg vooral door lokaal verkeer of juist door doorgaand verkeer gebruikt wordt. Deze analyses zijn uitgevoerd voor het provinciaal basisscenario voor 2030 voor de volgende doorsneden:

- Europabaan (ter hoogte tankstation)
- Brug Boerendijk
- Polanerbaan (ter hoogte spoor)
- De nieuwe zuidelijke randweg van Woerden (project A12 BRAVO 3)

De Europabaan

De Europabaan bedient in 2030 vrijwel geheel Woerden. Ongeveer de helft van het verkeer blijft ten zuiden van het spoor met als hoofdbestemmingen Snel en Polanen en Middelland. De andere helft gaat via de Polanerbaan en Wulverhorstbaan naar de wijken en bedrijventerreinen ten noorden van het spoor. Opvallend is dat verkeer op de Europabaan vrijwel volledig van en naar Utrecht gaat. Dit komt door de nieuwe zuidelijke randweg. De analyse van het verkeer op deze nieuwe randweg toont dat deze gebruikt wordt door verkeer van Woerden in de richting Den Haag/Rotterdam. Ongeveer een kwart van het verkeer op de nieuwe randweg zuid is doorgaand verkeer dat door Woerden via de Polanerbaan naar het noorden rijdt.

Onderstaand is de figuur van de analyse van de Europabaan opgenomen. De overige analyses zijn te vinden in Bijlage 1.



Figuur 43: Selected link analyse Europabaan.

Boerendijk en Polanerbaan

De analyses van de doorsneden op de Boerendijk en Polanerbaan geven aan welke herkomst-bestemming relaties van deze knelpunten gebruik maken, en daarmee een indicatie welke maatregelen zouden helpen om de intensiteiten te verminderen. Van de 15.000 voertuigen per etmaal die de brug bij de Boerendijk passeren hebben zo'n 3500 bestemming of herkomst A12; het overgrote deel is lokaal verkeer tussen Woerden noord en Woerden zuid. De spooronderdoorgang op de Polanerbaan wordt meer gebruikt door doorgaand verkeer. Dit is ook logisch omdat via deze route een groter achterland ten noorden van Woerden bediend wordt. Van de Steinhagenseweg is geen selected link analyse uitgevoerd omdat de totale intensiteit met 8.500 motorvoertuigen/etmaal vrij laag is.

Samengevat In 2030 functioneert de nieuwe zuidelijke randweg goed voor verkeer richting Den Haag/Rotterdam. Verdere ontlasting van de bestaande hoofdaansluiting is alleen mogelijk door verkeer richting Utrecht anders te geleiden. Ontlasting van de andere knelpunten kan vooral door verkeer binnen Woerden anders te geleiden of anders te laten reizen (stimuleren fietsgebruik en OV). Eventuele randwegoplossingen of andere structuurinterventies moeten dus vooral een oplossing bieden voor verkeer binnen Woerden of verkeer van (bijvoorbeeld) Zegveld naar het centrum of bedrijventerreinen van Woerden. De Polanerbaan verwerkt een relatief grote stroom doorgaand verkeer. Dit geeft enerzijds aan dat door een

alternatieve route maximaal 25% verkeer (in 2030) weggenomen kan worden. Anderzijds zal toenemende filedruk op A12 en A2 gemakkelijk leiden tot een nog sterkere groei.

5. TOTAALAMBITIE

Woerden is voor de meeste bewoners vooral een prettige woonstad en goede uitvalsbasis. Centraal gelegen in de randstad, direct bij de snelweg en met een station. In de wijken is het goed en rustig wonen. De schaal van Woerden is prettig; geen grote stad, wel alle voorzieningen direct nabij. Om die reden wordt er ook veel gefietst, de afstanden lenen zich ervoor. De historische binnenstad geeft sfeer en alle benodigde voorzieningen zijn aanwezig. Deze kenschets geeft ook de prioriteiten voor de verkeersvisie vanuit de bewoner: benutten van de centrale ligging door goede auto- en OV-bereikbaarheid en ondersteunen van prettig wonen. Dat laatste betekent het voorkomen van verkeersoverlast en ervoor zorgen dat de voorzieningen in Woerden (op wijk- en stadniveau) veilig en prettig per fiets bereikt kunnen worden. In de dorpen betekent prettig wonen en veilig fietsen ook dat de samenloop met het agrarisch verkeer aandacht dient te krijgen.



Figuur 44: Woerden in vogelvlucht. Bron: www.beleefwoerden.com

Voor ondernemers is de belangrijkste kwaliteit de centrale ligging in de randstad met aansluiting op de A12. Ook de OV bereikbaarheid met de trein is een sterk punt, vooral voor bedrijven op loopafstand van het station. De doorstroming van en naar de A12 is topprioriteit. De recreatiesector is in toenemende mate belangrijk. Dat

vraagt zowel een goede bereikbaarheid voor bezoekers als prettige 'recreatiemobiliteit'.

Kern van de verkeersvisie is om de genoemde kwaliteiten voor bewoners en ondernemers te behouden en uit te bouwen. Hiertoe zijn 7 ambities geformuleerd. Deze worden in de volgende hoofdstukken uitgebreid toegelicht samen met de bijbehorende doelstellingen. Vervolgens worden de opgaven voor de auto, OV, fiets en voetganger en voor de inrichting toegelicht.

In een vervolgtraject wordt de verkeersvisie verder uitgewerkt op wijk-/dorpsniveau. Sommige zaken spelen niet alleen binnen een wijk of een dorp, daarom wordt de verkeerssituatie op zowel wijk-/dorpsniveau als op wijk overstijgend niveau beschouwd.

Waarom is voor deze ambities gekozen?

De ambities zijn een uitvloeisel van de prioriteiten die door bewoners en ondernemers worden gesteld: prettig wonen en het benutten van de centrale ligging van Woerden met een goede bereikbaarheid. Twee andere sterke punten van Woerden zijn de historische binnenstad en de mogelijkheden voor recreatie. Deze prioriteiten en omgevingskarakteristieken vragen maatwerk in de verkeersvisie en vormen daarmee een eigen ambitie. Verkeersveiligheid wordt door alle betrokkenen gezien als belangrijkste randvoorwaarde bij het realiseren van alle andere ambities. Deze prioriteitstelling heeft geleid tot:

Een ambitie over prettig wonen.

- Wonen in Woerden: rustig, veilig en prettig wandelen en fietsen in de wijken en dorpen.

Twee ambities voor het benutten van de centrale ligging met een goede bereikbaarheid; een vanuit het perspectief van de ondernemers en een vanuit het perspectief van de bewoners.

- Economische gebieden in de gemeente Woerden zijn goed bereikbaar.
- De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt.

Maatwerkambities voor de historische binnenstad en recreatie:

- De binnenstad van Woerden heeft een prettig verblijfsklimaat en is goed bereikbaar.
- Recreatiebestemmingen in Woerden zijn goed bereikbaar en Woerden is uitvalsbasis voor wandelen en fietsen in het Groene Hart.

Een ambitie die de randvoorwaarden vastlegt:

- Woerden is verkeersveilig en duurzaam.

De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt

Deze ambitie gaat over het benutten van de centrale ligging van Woerden, direct gelegen aan de A12 en directe treinverbindingen richting de grote steden in de Randstad. Voor veel bewoners en bedrijven zelfs de reden om zich in Woerden te vestigen.

Woerden met de auto

Voor het autoverkeer wordt als doel gesteld dat in 95% van de gevallen vanaf de woonwijken van Woerden de A12 in de spits binnen 10 minuten bereikt kan worden. Voor Harmelen geldt dezelfde norm. Voor Zegveld en Kamerik wordt een acceptabele reistijd van 15 minuten aangehouden. Het gaat om gemiddelden voor de spitsperiode waarbij eens per maand een forse uitschieter acceptabel is bij bijvoorbeeld een incident. Voor Zegveld en Kamerik is relatie naar de A2 ook van belang. Hiervoor wordt als doel gesteld dat de spitsreistijd naar de A2 (via de provinciale wegen) maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging is. Niet alleen de reistijd binnen de gemeente is van belang, maar ook op de A12 zelf. De doelstelling is dat in 2030 de doorstroming op de A12 goed is. Deze voldoet minimaal aan de norm dat de spitsreistijd maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging is. Ditzelfde geldt voor provinciale wegen.

Woerden met het openbaar vervoer

Voor het OV is de bereikbaarheid per trein verreweg het belangrijkste. Het treingebruik ligt vele malen hoger dan dat van de bus en bovendien is de treinbereikbaarheid een belangrijke kwaliteit voor de bewoners van Woerden. Woerden heeft nu een kwartiersdienst naar Utrecht CS en halfuursverbindingen naar Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Leiden. Binnen de randstad zijn nu kwartiersdiensten gebruikelijk en wordt de sprong naar hoogfrequent (10 minuten of vaker) gemaakt. Wil Woerden haar positie behouden en aangesloten blijven op de grote steden (waarin OV een steeds belangrijkere rol gaat spelen), dan is een sprong naar een 15 minuten dienst naar alle vier de grote steden vereist. Op dit moment zitten de treinen al vol voordat ze in Woerden stoppen, dus het aantal reizigers dat nog extra instapt is al te veel. Een uitbreiding van de capaciteit (extra zitplaatsen) is daarom belangrijk.

Het stationsgebied vormt de verbinding van trein naar stad. Doelstellingen voor het stationsgebied zijn:

- Aantrekkelijke uitstraling en verblijfskwaliteit.
- Goede, aantrekkelijke looproute naar de binnenstad.
- Fiets- en autoparkeren goed, voldoende en gratis.



Figuur 45: Het station in Woerden. Bron: www.woerden.tv

Het busvervoer is een basisvoorziening om vanuit wijken en kernen voorzieningen en treinstation te bereiken. Verder heeft dit busvervoer een directe verbinding naar locaties buiten Woerden die niet gemakkelijk met de trein te bereiken zijn. De belangrijkste locaties zijn de ziekenhuislocaties in Leidsche Rijn en Nieuwegein. De dienstregeling van de bus is afgestemd op de dienstregeling van de trein. In 95% van de gevallen wordt de aansluiting gehaald.

De maatschappijen van het OV moeten bereikbaar zijn voor feedback: de afstand tussen de gebruiker en de faciliterende partij moet worden verkleind en er vindt individuele terugkoppeling plaats op feedback. Communicatie over maatregelen bereikt de doelgroep doordat de vorm van de communicatie op de doelgroep is afgestemd. De vervoersbehoefte is per doelgroep inzichtelijk.

Daarnaast dient het OV goed toegankelijk te zijn. Alle gebruikers moeten snel en eenvoudig kunnen in- en uitstappen. Doordat de bussen op tijd rijden en er voldoende zitplaatsen in de voertuigen aanwezig zijn, vormt dit openbaar vervoer een aantrekkelijk vervoersmiddel.

Woerden met de fiets

Er zijn hoofdfietsroutes en secundaire routes. De hoofdfietsroutes verbinden de woonwijken en kernen met:

- Station
- Binnenstad
- Bedrijventerreinen
- Middelbare scholen

Aan deze hoofdfietsroutes worden de volgende eisen gesteld:

- De omrijafstand via deze routes bedraagt tussen genoemde locaties maximaal 20% van de hemelsbrede afstand.
- De route is veilig, snel, comfortabel en herkenbaar. Dit betekent dat de hoofdroutes uitgevoerd zijn als vrijliggend fietspad of fietsstraat. De routes

zijn obstakelvrij en hebben asfaltverharding. Het aantal gelijkvloerse kruispunten met autoinfrastructuur is geminimaliseerd en de fiets heeft altijd voorrang (waarbij verkeersveiligheid belangrijk aandachtspunt is). De routes zijn zo ingericht dat het voor de fietser aantrekkelijker wordt om de fiets te nemen, denk hierbij ook aan soepelere en overzichtelijkere bochten die ook met de elektrische fiets en de "bakfiets" te nemen zijn. Wanneer de stroom fietsen en auto's zo groot is dat een doorstromingsprobleem ontstaat, is de kruising ongelijkvloers of geregeld met verkeerslichten.

De secundaire routes zorgen ervoor dat het netwerk voldoende fijnmazig is (grid van 300-400 meter) en dat binnen de wijken en kernen de woonblokken worden verbonden met wijkwinkelcentra en lagere scholen. Secundaire routes lopen via vrijliggende fietspaden, fietsstraten of 30 km/uur erftoegangswegen. Speciale markering van secundaire fietsroutes via erftoegangswegen is niet nodig omdat de secundaire routes alleen op wijkniveau een functie hebben. Deze doelstellingen komen overeen met de voor de gemeente opgestelde fietsvisie.

Voor de fiets is het van belang om goede verbindingen te hebben tussen de belangrijkste/meest gebruikte locaties, waarbij omrijden voorkomen wordt (maximale omrijfactor van 20%). Er is een snelfietsroute vanuit Woerden via Harmelen en Leidsche Rijn naar Utrecht aanwezig. Dit stimuleert het fietsgebruik, zeker met de potentie van de elektrische fiets. De barrières Oude Rijn en de spoorlijn worden doorbroken om omrijden te voorkomen.

Economische gebieden in de gemeente Woerden zijn goed bereikbaar

Voor de ondernemers vormt bereikbaarheid de belangrijkste ambitie. De economische gebieden moeten van buiten goed bereikbaar zijn, voor werknemers, eigen logistiek, leveranciers, bezoekers en klanten.

In 95% van de gevallen kan vanaf en naar de bedrijventerreinen van Woerden de A12 in de spits in 10 minuten bereikt worden. Het gaat om de bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Snellerpoort, Middelland, Breeveld, Putkop en de binnenstad van Woerden. Eens per maand is een forse uitschieter acceptabel bij bijvoorbeeld een incident. Bij eventueel nieuwe bedrijfslocaties, uitbreidingen of hervestigingen wordt mede afgewogen of deze aan de 10 minuten norm kunnen voldoen en welke investeringen nodig zijn voor een toekomstvaste bereikbaarheid.

De doorstroming op de A12 is goed. Deze voldoet minimaal aan de norm dat de spitsreistijd maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging is. Ditzelfde geldt voor provinciale wegen.



Figuur 46: Afrit Woerden op de A12. Bron: www.woerden.tv

Net zoals bij de ambitie 'De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt' ligt hier het doel om een kwartierverbinding richting Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag en Leiden te realiseren. Het natransport van station naar werklocaties is op orde. Dit gaat om de volgende routes:

- Looproute naar binnenstad en Middelland. Deze looproute is logisch, legt een stedenbouwkundige relatie tussen de gebieden en zorgt voor een prettig verblijfsklimaat.
- Bus/fiets bereikbaarheid binnen 15 minuten naar andere locaties.
- Dienstregering van de bus sluit aan op treintijden om de reistijden voor de gehele rit acceptabel te maken. In 95% van de gevallen wordt de aansluiting gehaald.
- Bedrijfslocaties moeten voor voetgangers en met name ook voor gehandicapten goed bereikbaar en toegankelijk zijn (consequent toepassen van voetpaden en drempelloze overgangen naar ingangen van bedrijven).



Figuur 47: Kantoreengebied Middelland. Bron: [Google Maps](https://www.google.com/maps)

Wonen in Woerden: rustig, veilig en prettig wandelen en fietsen in de wijk

Met deze ambitie wordt inhoud gegeven aan de tweede kwaliteit van Woerden, het prettige woonklimaat. Voor verkeer betekent dit vooral het voorkomen van overlast door autoverkeer en het creëren van veilige woonstraten (ook voor kinderen). In de wijk wordt verder vooral gewinkeld (dagelijkse boodschappen) en naar school gegaan. Dat gebeurt met name te voet of met de fiets en het is belangrijk dat die korte verplaatsingen veilig en prettig ervaren kunnen worden.

Rondom de woning en in de straat is het veilig, stil en aangenaam. Woonwijken zijn verkeersluw. Woningen grenzen aan een erftoegangswegen (straat met een maximumsnelheid van 30 km/u), waar men veilig kan wandelen en fietsen. Voor de leefbaarheid (geluidsniveau, oversteekbaarheid, hoeveelheid uitlaatgassen) is de grenswaarde voor een erftoegangsweg 5.000 motorvoertuigen per etmaal. (bron Factsheet SWOV, Zone 30: verblijfsgebieden in de bebouwde kom).

Gebiedsontsluitingswegen (wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u) liggen op afstand van woningen met eventueel een geluidvoorziening. Wegen met meer dan 5.000 mvt/etmaal zijn gebiedsontsluitingswegen en deze worden afgewikkeld op een 50 km/uur weg met vrijliggende fietspaden, met een beperkt aantal erfaansluitingen en op enige afstand van aanliggende woningen.

De erftoegangsweg is bereikbaar en bruikbaar voor alle omwonenden, OV (enkel maatwerkvervoer en klein materieel, groot materiaal rijdt in principe niet door woonstraten), hulpdiensten en bestemming-vrachtverkeer. Er is een open straatbeeld, zonder parkeeroverlast. De voorrangssituaties zijn eenduidig en herkenbaar voor alle verkeersdeelnemers, met specifieke aandacht voor voetgangers met een beperking.



Figuur 48: Voorbeeld van een erftoegangsweg in de wijk Watterrijk. Bron: Google Maps

Een logische indeling in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zorgt er bovendien voor dat hulpdiensten aanrijdtijden kunnen halen. De inrichting van

erftoegangswegen en het voorkomen van parkeeroverlast garandeert de toegankelijkheid voor hulpdiensten.

Landbouwvoertuigen en doorgaand vrachtverkeer rijden niet door de woonstraten. Doorstroming op doorgaande wegen wordt bewerkstelligd, zodat sluipverkeer door de wijken en dorpen voorkomen wordt. Woongenot en gezondheid zijn van belang. Luchtkwaliteit en geluid zijn argumenten om ervoor te zorgen dat verkeer dat niet in Woerden moet zijn en er wel doorheen rijdt geweerd wordt.



Figuur 49: Voorbeeld van een landbouwvoertuig door de kern van Harmelen. Bron: www.woerden.tv

In de wijk zijn (basis)school en wijkwinkel(centra) bereikbaar via prettige looproutes en (secundaire) fietsroutes. Deze lopen door erftoegangswegen of zijn vrijliggende fiets- en wandelpaden. Kruisingen met autoroutes zijn veilig voor alle doelgroepen, met specifieke aandacht voor kinderen die zelfstandig veilig naar school en wijkvoorzieningen moeten kunnen fietsen. Gewenst gedrag wordt waar mogelijk met kwalitatief hoogwaardige maatregelen afgedwongen en waar nodig wordt handhaving een speerpunt.

De binnenstad van Woerden heeft een prettig verblijfsklimaat en is goed bereikbaar

De binnenstad is een bijzonder gebied. Werken, winkelen, recreëren en wonen gaan er hand in hand en versterken elkaar. De historische gebouwen geven de binnenstad sfeer en uitstraling, maar ook beperkingen door nauwe straten en een wegenstructuur uit tijden ver voor de komst van de auto. Dat vraagt een maatwerkoplossing. Deze ambitie geeft prioriteit aan het verblijfsklimaat in combinatie met bereikbaarheid.

De materiaalkeuze en het onderhoudsniveau van de verharding in de binnenstad zijn van een hoog niveau waarmee een kwalitatief mooie openbare ruimte gecreëerd wordt die uitnodigt tot verblijven.

De binnenstad is verkeersluw. Wegen hebben een verkeersintensiteit van maximaal 5.000 mvt/etmaal en hebben een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het doorgaand verkeer wordt buiten de binnenstad afgewikkeld. Ook bestemmingsverkeer wordt zoveel mogelijk via de centrumring afgewikkeld en naar kwalitatief hoogwaardige parkeergelegenheid geleid. Onder de bewoners is er de voorkeur om kort parkeren direct bij de eindbestemming toe te blijven staan.

Inwoners worden gestimuleerd om met de fiets of te voet naar de binnenstad te gaan. Voetgangers en fietsers hebben de ruimte en kunnen zich prettig verplaatsen. De hoofdfietsroutes lopen tot het hart van de binnenstad en op de grens van hoofdfietsroute en winkelgebied zijn stallingen beschikbaar. Voorkeur is de straten in de binnenstad zodanig in te richten dat positie en gewenst gedrag voor voetganger, fiets en auto helder zijn. Indien noodzakelijk wordt handhaving toegepast. De structuur van het wegennetwerk dient goed te worden afgestemd met inrichting van omliggende gebieden en/of gebruikersgroepen.

De (externe) autobereikbaarheid van de binnenstad is goed (binnen 10 minuten vanaf A12 en vanuit de kernen) en de bewegwijzering in de binnenstad voor de auto is duidelijk. Er is altijd een gemakkelijk te vinden parkeerplaats beschikbaar.



Figuur 50: Binnenstad van Woerden. Bron: www.woerden.tv

Recreatiebestemmingen in Woerden zijn goed bereikbaar en Woerden is uitvalsbasis voor wandelen en fietsen in het Groene Hart

Voor het recreatieverkeer is zowel de bereikbaarheid van de bestemmingen als 'recreatiemobiliteit' van belang. Recreatiemobiliteit betekent dat de verplaatsing zelf de recreatieactiviteit is (lopen, fietsen, varen, ...). Deze ambitie sluit aan bij de recreatievisie van de gemeente Woerden. Bij de bereikbaarheid van de recreatiebestemmingen in Woerden gaat het vooral om de bereikbaarheid van buitenaf voor (dag)toeristen naar de trekpleisters, de binnenstad en het buitengebied. Het Groene Hart wordt vooral per fiets en te voet verkend. Door dit goed te faciliteren kan Woerden haar gewenste positie als uitvalsbasis voor het bezoeken van het Groene Hart waarmaken.

Bij de belangrijkste recreatiebestemmingen zijn voldoende gratis parkeerplekken beschikbaar. De huidige bereikbaarheid per OV blijft behouden en fietsverhuur wordt gestimuleerd. Fietsvoorzieningen moeten goed zijn (fietsverhuur, oplaadpunten, fietsnetwerk etcetera). Recreatiebestemmingen moeten vindbaar zijn. Een goede bewegwijzering geeft in een vroegtijdig stadium aan waar de recreatiebestemmingen zich bevinden.

Bij de sportvelden wordt het auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden. Dit is aangegeven met duidelijke bebording en er is een consequente indeling wie waar mag rijden en voorrang heeft.

Vanuit recreatief perspectief presenteert Woerden zich als fietsgemeente. Er is een netwerk van digitale en bewegwijzerde recreatieve fiets- en wandelroutes. Deze routes zijn logisch, veilig en toegankelijk ingericht. Het autoverkeer maakt minimaal gebruik van deze routes. Deze recreatieve routes liggen op afstand van omliggende doorgaande autoverbindingen en zijn veilig ingericht ten opzichte van passerend en kruisend auto, vracht en landbouwverkeer (ook gevoelsmatig). In elke woonwijk zijn veilige en toegankelijke (ook voor rolstoel, scootmobiel en kinderwagen) 'ommetjes'. In het verlengde van de recreatievisie is ook verbetering van de mogelijkheden voor het vaarverkeer een doelstelling. De recreatievisie verschaft hiervoor de uitgangspunten.



Figuur 51: Recreatie in Woerden. Bron: www.toerisme-woerden.nl

Woerden is verkeersveilig en duurzaam

Dit is de belangrijkste voorwaarde bij het realiseren van alle andere ambities. Verkeersveiligheid is een belangrijke prioriteit van de bewoners. Duurzaamheid volgt uit de keuze van de gemeente Woerden in 2030 klimaatneutraal te zijn. De wens voor duurzaamheid wordt – met name vanuit leefbaarheidsaspecten luchtkwaliteit en geluid – ook onderschreven door de bewoners.

Veiligheid

Op dit moment wordt Woerden op bepaalde punten/locaties door bewoners niet als verkeersveilig ervaren. In het hoofdstuk "knelpunten" zijn de belangrijkste onveilige locaties weergegeven. In de kernen is vooral de samenloop tussen langzaam verkeer en vracht- en landbouwverkeer een knelpunt. Schoolroutes en oversteekpunten van veelgebruikte fietsroutes over gebiedsontsluitingswegen zijn andere meer generieke knelpunten.

Doelstelling is dat fietsen en lopen in Woerden niet alleen objectief veilig is maar ook als veilig en prettig wordt ervaren. In de ambitie 'De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt' is beschreven dat er hoofd- en secundaire fietsroutes zijn en aan welke eisen zij voldoen. Fietsers en voetgangers zijn gescheiden van vrachtverkeer en landbouwverkeer. Met het aanbrengen van goede verlichting wordt het zicht en het gevoel van veiligheid vergroot. Er is een eenduidige en consequente inrichting van de weg. Hieruit blijkt wie waar mag lopen/fietsen/rijden, wie voorrang heeft en wat de maximumsnelheid is. Handhaving wordt gestimuleerd.

Alle voorzieningen (waaronder o.a. gebouwen, parken, woningen, etc.) zijn veilig en op een logische wijze toegankelijk voor alle gebruikers.

Kinderen kunnen, zowel lopend als op de fiets, veilig en zelfstandig gebruik maken van schoolroutes naar de directe schoolomgeving. De hoofd fietsroutes zorgen voor een verbinding tussen de woonwijken/kernen en middelbare scholen en de secundaire fietsroutes voor een verbinding tussen de woonblokken en basisscholen. Hierbij moet aandacht geschonken worden aan:

- Verschillen tussen basisonderwijs en voortgezet onderwijs. Basisscholen bedienen vooral de wijk en kinderen zijn beginnende verkeersdeelnemers. Het voortgezet onderwijs bedient geheel Woerden en de regio. Door de grote hoeveelheid scholieren kunnen fietsroutes en oversteekpunten op specifieke momenten zeer zwaar belast worden. De leerlingen zijn nog steeds kwetsbare verkeersdeelnemers maar het gedrag is wezenlijk anders dan bij lagere schoolleerlingen.
- Voorlichting op scholen.
- Beïnvloeden gedrag van ouders en fietsende scholieren
- Oversteekbaarheid van kruisende wegen op schoolroutes verbeteren.
- Scheiden van verkeersstromen. Dit speelt met name op zeer drukke routes naar middelbare scholen, waar deze autoroutes kruisen.



Figuur 52: Verkeersveiligheid binnen schoolomgevingen en op schoolroutes is van belang. Bron: www.woerden.tv

Duurzaamheid

Duurzaamheid krijgt in deze visie vorm door het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer. Woerden kent al een hoog fietsgebruik. Het realiseren van de doelstellingen voor het fietsverkeer zullen dit nog verder verhogen.

Op wijkniveau is de doelstelling de leefbaarheid in de vorm van luchtkwaliteit en geluidsbelasting op een goed (minstens wettelijk) niveau te houden. Een belangrijk middel hiervoor is de doelstelling om de woonstraten in de wijken consequent als 30 km/uur wegen met maximaal 5000 voertuigen per etmaal in te richten en doorgaand verkeer buiten de wijk af te wikkelen.

Doelstelling van de gemeente is om ook gemeentebreed actief te werken aan duurzame innovatieve oplossingen. Hiervan kunnen concrete pilots deel uitmaken. Dit onderdeel is niet uitgewerkt in de bewonerssessies maar kan onderdeel uitmaken van de uitwerking naar uitvoeringsprogramma's.



Figuur 53: Geluidsbelasting in de gemeente Woerden. Bron: OmgevingsDienst Regio Utrecht (De nieuwe randweg in Harmelen is nog niet in deze figuur opgenomen.)

Op uitstoot van schadelijke stoffen en CO₂ productie door het autoverkeer heeft de gemeente maar beperkt invloed. Belangrijkste middelen zijn het vergroenen van het gemeentelijk wagenpark en het faciliteren van elektrisch rijden. Beide zijn onderdeel van het bestaande gemeentelijke beleid.

In onderstaande tabel is per doelstelling weergegeven of deze invloed heeft op het autoverkeer, het OV, de fiets en de voetganger of te maken heeft met inrichting. (De doelstellingen zijn niet altijd volledig omschreven, zie de voorgaande tekst in dit hoofdstuk voor de uitgebreide omschrijving.)

	Auto	OV	Fiets	Te voet	Inrichting
De bereikbaarheid van Woerden als uitvalsbasis wordt behouden en versterkt					
binnen 10 minuten bereikt worden. Voor Harmelen geldt dezelfde norm. Voor Zegveld en Kamerik wordt een acceptabele reistijd van 15 minuten aangehouden. De reistijd in de spits vanuit Kamerik en Zegveld naar de A2 (via de provinciale wegen) is maximaal 1,5 keer de reistijd zonder vertraging.					
Vlotte doorstroming op A12.					
Ieder kwartier een trein naar Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Leiden.					
Doelstellingen voor het stationsgebied zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijke uitstraling en verblijfskwaliteit • Goede, aantrekkelijke looproute naar de binnenstad • Fiets- en autoparkeren goed, voldoende en gratis 					
Dienstregeling van de bus is afgestemd op dienstregeling van de trein. In 95% van de gevallen wordt de aansluiting gehaald.					
alle voetgangers moeten kunnen in- en uitstappen, dat er op tijd wordt gereden en voldoende zitplaatsen aanwezig zijn.					
basis daarvan.					
woonwijken en kernen met: <ul style="list-style-type: none"> • Station • Binnenstad • Bedrijventerreinen • Middelbare scholen Aan deze hoofd fietsroutes worden de volgende eisen gesteld: <ul style="list-style-type: none"> • De route verbindt genoemde locaties met maximaal 20% omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand voor alle genoemde relaties. • De route is veilig, snel en comfortabel. Dit betekent dat de hoofd routes uitgevoerd zijn als vrijliggend fietspad of fietsstraat. De routes zijn obstakelvrij en hebben asfaltverharding. Het aantal gelijkvloerse kruispunten met autoinfrastructuur is geminimaliseerd en de fiets heeft voorrang. Wanneer de stroom fietsen en auto's zo groot is dat een doorstromingsprobleem ontstaat, is de kruising ongelijkvloers of geregeld met verkeerslichten. De secundaire routes zorgen ervoor dat het netwerk voldoende fijnmazig is (grid van 300-400 meter) en dat binnen de wijken en kernen de woonblokken worden verbonden met wijkwinkelcentra en lagere scholen. Secundaire routes lopen via vrijliggende fietspaden,					
Snelfietsroute Woerden - Utrecht					
Doorbreken van barrières Oude Rijn en spoorlijn om omrijden met de fiets te voorkomen (maximale omrijfactor van 20%)					
Economische gebieden in de gemeente Woerden zijn goed bereikbaar					
de spits in 10 minuten bereikt worden. Het gaat om de bedrijventerreinen Barwoutswaard, Snellerpoort, Middelland, Breeveld, Putkop en de binnenstad van Woerden.					
Vlotte doorstroming op A12					
Ieder kwartier een trein naar Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Leiden.					
Natransport van station naar werklocaties is op orde: <ul style="list-style-type: none"> • Looproute naar binnenstad en Middelland. • Bus/fiets bereikbaarheid binnen 15 minuten naar andere locaties. • Dienstregeling van de bus sluit aan op treintijden om de reistijden voor de gehele rit acceptabel te maken. • Bedrijfslocaties moeten voor voetgangers en met name ook voor gehandicapten goed bereikbaar en toegankelijk zijn (consequent toepassen van voetpaden en drempelloze overgangen naar ingangen van bedrijven). 					
Wonen in Woerden: geen overlast, veilig en prettig wandelen en fietsen in de wijk					
Rondom de woning en in de straat is het veilig, stil en aangenaam. Woonwijken zijn verkeersluw. Woningen grenzen aan een ertoeegangswegen (straat met een maximumsnelheid van 30 km/u), waar men veilig kan wandelen en fietsen.					
Gebiedsontsluitingswegen (wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u) liggen op afstand van woningen met eventueel een geluidvoorziening.					
van woningen, met eventueel geluidvoorziening en hebben een beperkt aantal erfaansluitingen.					
De ertoeegangsweg is bereikbaar en bruikbaar voor alle omwonenden, OV, hulpdiensten en bestemming-vrachtverkeer. Er is een open straatbeeld, zonder parkeeroverlast. De voorrangssituaties zijn eenduidig en herkenbaar voor alle verkeersdeelnemers, met specifieke aandacht voor voetgangers met een beperking.					
Doorstroming op doorgaande wegen wordt bewerkstelligd, zodat sluipverkeer door de wijken en dorpen voorkomen wordt. Woongenot en gezondheid zijn van belang. Luchtkwaliteit en geluid zijn argumenten om ervoor te zorgen dat verkeer dat niet in Woerden moet zijn en er wel doorheen rijdt geweerd wordt.					
In de wijk zijn (basis)school en wijkwinkel(centra) bereikbaar via prettige looproutes en (secundaire) fietsroutes.					

	Auto	OV	fiets	te voet	inrichting
De binnenstad van Woerden heeft een prettig verblijfsklimaat en is goed bereikbaar					
van een hoog niveau waarmee een kwalitatief mooie openbare ruimte gecreëerd wordt die uitnodigt tot verblijven.					
De binnenstad is verkeersluw.					
Inwoners worden gestimuleerd om met de fiets of te voet naar de binnenstad te gaan. Voetgangers en fietsers hebben de ruimte en kunnen zich prettig verplaatsen.					
gedrag voor voetganger, fiets en auto helder zijn. Indien noodzakelijk wordt handhaving toegepast.					
De (externe) autobereikbaarheid van de binnenstad is goed (binnen 10 minuten vanaf A12 en vanuit de kernen) en de bewegwijzering in de binnenstad voor de auto is duidelijk. Er is altijd een gemakkelijk te vinden parkeerplaats beschikbaar.					
Recreatiebestemmingen in Woerden zijn goed bereikbaar en Woerden is uitvalsbasis voor wandelen en fietsen in het					
Gratis parkeerplekken bij de belangrijkste recreatiebestemmingen.					
De huidige bereikbaarheid per OV blijft behouden. Fietsverhuur wordt gestimuleerd.					
Fietsvoorzieningen moeten goed zijn (fietsverhuur, oplaadpunten etc.).					
Recreatiebestemmingen moeten vindbaar zijn. De bewegwijzering moet voldoende vroeg aangeven waar de recreatiebestemmingen zijn.					
Auto en fietsverkeer bij sportvelden scheiden: • Aangeven met duidelijke bebording • Consequent zijn in wie waar mag rijden en wie voorrang heeft					
Woerden wordt gepromoot als fietsgemeente voor recreatie.					
Er is een netwerk van recreatieve bewegwijzerde fiets- en wandelroutes middels borden langs de route maar ook digitaal.					
Wandel en fietsroutes zijn logisch ingericht, veilig en toegankelijk.					
Recreatieve wandel- en fietsroutes zijn prettig en veilig: • Maximaal af en toe een auto. • Op grotere afstand van drukke autoverbindingen. • Veilig ten opzichte van auto-, vracht en landbouwverkeer (ook gevoelsmatig). Scheiden van verkeer heeft de voorkeur.					
In elke woonwijk zijn veilige en toegankelijke (ook voor rolstoel, scootmobiel en kinderwagen) 'ommetjes'.					
Woerden is verkeersveilig en duurzaam					
• Gescheiden van vrachtverkeer en landbouwverkeer. • Met het aanbrengen van goede verlichting wordt het zicht en het gevoel van veiligheid vergroot.					
lopen/fietsen/rijden, wie voorrang heeft en wat de maximumsnelheid is. Handhaving wordt gestimuleerd.					
Alle voorzieningen (waaronder o.a. gebouwen, parken, woningen, etc.) zijn veilig en op een logische wijze toegankelijk voor alle voetgangers					
Kinderen kunnen veilig en zelfstandig gebruik maken van schoolomgeving en schoolroute. Aandachtspunten zijn: • Verschillen tussen basisonderwijs en voortgezet onderwijs • Voorlichting op scholen • Beïnvloeden gedrag van ouders en fietsende scholieren • Oversteekbaarheid van kruisende wegen op schoolroutes verbeteren • Scheiden van verkeersstromen					

6. OPGAVEN VOOR HET AUTOVERKEER, HET OV, FIETS EN VOETGANGER EN INRICHTING

De huidige situatie en de situatie in 2030 zonder aanvullende maatregelen voldoen op een aantal punten niet aan de in deze visie gestelde doelen. De reistijds van maximaal 10 minuten van en naar de A12 wordt bijvoorbeeld niet overal gehaald. Ook zijn er een aantal wegen met een ongewenste samenloop van zowel een verblijfsfunctie voor de wijk als een ontsluitende functie met hoge verkeersintensiteit.

Om de doelstellingen van de visie te realiseren zijn dus uiteindelijk maatregelen nodig. De stap van doelstelling naar maatregel vraagt grondige studie en afweging waarbij integraal gekeken wordt naar effect op het halen van de doelstellingen, inpassing, omgevingseffecten en kosten. Dit is dus een vraagstuk op zich, en mede daarom zijn in deze verkeersvisie geen oplossingen/maatregelen opgenomen.

Het tussenniveau tussen doelstelling en maatregel is de opgave. De opgave beschrijft welke situatie niet voldoet en koppelt daar doelstellingen aan. De opgave geeft nog niet aan welke oplossing gekozen wordt.

Opgaven autoverkeer

In deze paragraaf zijn de opgaven voor het autoverkeer voor Woerden vastgelegd. Het realiseren van die opgaven is nodig om in 2030 de doelstellingen van deze visie te behalen. Aanbeveling is om per opgave een verkenning te starten waarin wordt uitgewerkt welke oplossingen mogelijk zijn en een keuze wordt voorbereid. Opgave 2 en 3 van het autoverkeer zijn iets verder uitgewerkt omdat hier mogelijk ingrijpende maatregelen aan de orde zijn en daarmee de eisen aan een zorgvuldig proces nog groter zijn dan bij andere opgaven.

Opgave 1: Verbeteren doorstroming A12

De A12 is recent verbreed maar is inmiddels alweer een belangrijke filelocatie. Volgens het verkeersmodel groeit het verkeer op de A12 richting 2030 nog behoorlijk en de filedruk zal dus nog fors toenemen. Dit betekent voor Woerden dat zowel de bereikbaarheid verslechtert als dat de omvang van het sluipverkeer door Woerden toeneemt. Een nieuwe grootschalige verbreding door het rijk wordt niet verwacht voor 2030. Het hoogst haalbare is om wijzigingen in het Woerdense verkeersbeeld als gevolg van verstoringen op de A12 te monitoren. Het Rijk wordt aangesproken als de reistijdnorm van 1,5 keer de reistijd zonder vertraging wordt overschreden of als de filevorming op de A12 leidt tot grote hoeveelheden doorgaand verkeer door Woerden. De opgave bestaat dus voornamelijk uit monitoring en indien nodig een lobby voor een programma van kleinere maatregelen waardoor de eigen reistijdnorm van 1,5 keer de reistijd van het Rijk behaald wordt.

Opgave 2: Bereikbaarheid en leefbaarheid Woerden west

Context

De verkeerssituatie in Woerden west is al jaren onderwerp van studie en debat. De aanleg van de westelijke randweg (project A12 BRAVO 6) heeft op initiatief van de gemeente Woerden geen doorgang gevonden. In plaats daarvan heeft de gemeenteraad van Woerden besloten tot een pakket benuttingsmaatregelen voor Woerden west en parallel deze integrale verkeersvisie uit te laten werken. Ook is door de raad de wens uitgesproken om aan de westzijde van Woerden de mogelijkheid te behouden om tot een extra brug over de Oude Rijn te komen en is de vraag gesteld of de grondpositie voor een mogelijke randweg behouden moet worden.

Winst van deze visie is dat er concrete doelstellingen bepaald zijn voor doorstroming, leefbaarheid en veiligheid waaraan toetsing mogelijk is. Hierdoor kan worden beoordeeld of de huidige en de toekomstige situatie voldoen aan het wensbeeld en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Voor Woerden west betekent dit dat bijvoorbeeld kan worden getoetst of aan de doelstelling van maximaal 10 minuten reistijd naar de A12 wordt voldaan.

De 10 minutendoelstelling, waarbij gesteld wordt dat de A12 in 95% van de gevallen in de spits binnen 10 minuten bereikt kan worden vanuit de woonlocaties en bedrijventerreinen, wordt op dit moment niet behaald. Om de doorstroming te verbeteren worden binnen het project doorstroming Woerden west maatregelen genomen. In het verkeersmodel zijn deze maatregelen meegenomen voor de 2030 situatie (zie hoofdstuk 4). De doorrekening toont aan dat het knelpunt op de kruising Boerendijk/Hoge Rijndijk vervalt. Het is echter onzeker of de 10 minuten eis op de verschillende relaties van de A12 naar de woonwijken en bedrijventerrein Barwoutswaarder van Woerden west gehaald wordt. Dit vraagt een gedetailleerde doorrekening met een microsimumatiemodel van deze relaties.

Naast de doorstromingsdoelstelling worden er ook knelpunten ervaren met oversteken, veiligheid en leefbaarheid op de Hollandbaan, Molenvlietbaan, Hoge Rijndijk, Boerendijk, Jozef Israëlslaan en Rembrandtlaan. Ook zijn deze wegen een barrière voor langzaam verkeer in de wijk en voor de hoofdroutes van het fietsverkeer. Een aantal van deze knelpunten worden aangepakt met het project Doorstroming Woerden-west, maar dit project bestrijkt niet alle wegen waar de problematiek ervaren wordt.

Opgave en vervolgproces

In de verkeersvisie zijn doelstellingen vastgelegd voor autobereikbaarheid, langzaam verkeer en leefbaarheid/inrichting. Het lopende project voor Woerden west draagt bij aan het realiseren van deze doelstellingen. Aanbeveling is echter om voor geheel Woerden-west en de gehele relatie naar A12 te toetsen op de doelstellingen en vervolgens te beoordelen of tussen nu en 2030 nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

De opgave gaat zowel over bereikbaarheid als leefbaarheid en heeft allereerst tot doel om vast te stellen of verdere maatregelen noodzakelijk zijn:

- Toetsen van de relatie tussen Woerden west (wijken en bedrijventerrein Barwoutswaarder) en A12 aan reistijdnorm van 10 minuten in 2030. Deze toetsing vraagt het modelleren van deze relaties inclusief de definitieve maatregelen in het kader van doorstroming Woerden-west. Als niet voldaan wordt is het gewenst aanvullende ingrepen te verkennen.
- Toetsen van leefbaarheid, veiligheid en langzaam verkeer op Hollandbaan, Molenvlietbaan, Hoge Rijndijk, Boerendijk, Jozef Israëlsaan en Rembrandtlaan aan de doelstellingen. De verkeersvisie heeft tot doel een duidelijke scheiding te maken tussen 30 km/uur erftoegangswegen en 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen. Een ander doel is om binnen wijken veilige langzaam verkeer verbindingen te hebben en om hoofd fietsroutes snel en met voorrang te laten kruisen. Als niet voldaan wordt is het gewenst aanvullende ingrepen te verkennen.



Figuur 54: Huidige situatie op de Boerendijk in Woerden. Bron: Google Maps

Opgave 3: Bereikbaarheid en leefbaarheid Woerden oost (Steinhagenseweg)

Context

De context van deze opgave is deels hetzelfde als voor Woerden west. De bestaande route via de Steinhagenseweg kent knelpunten in doorstroming, leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid. In het verleden zijn structuuringrepen aan de oostzijde van Woerden overwogen maar deze zijn uiteindelijk niet gerealiseerd. Parallel aan de verkeersvisie wordt een discussie gevoerd over de omlegging van de Steinhagenseweg. Door het college is inmiddels besloten om de Steinhagenseweg in Snellerpoort gefaseerd om te leggen. Deze omlegging biedt kansen om knelpunten op de bestaande route weg te nemen. Belangrijk verschil met de situatie in Woerden west is dat deze route weliswaar doorstromingsproblemen kent, maar de doelstelling van 10 minuten reistijd van en naar de A12 gemiddeld (net) wel wordt gehaald. De inrichting van de wegen - en met name het conflict met de fietsverbindingen - voldoet echter niet aan de doelen van de visie. Omdat de doorstroming bovendien kritisch is, is de aanbeveling om ook voor deze route een

verkenning te starten. De geplande omlegging van de Steinhagenseweg is bovendien een kans om op een relatief korte termijn de eerste winst te kunnen boeken.

Kern van de opgave

De opgave heeft betrekking op het borgen van de reistijdeis in combinatie met het faciliteren van fietsverkeer en het veilig stellen van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het betreft de volgende doelstellingen:

- Modelmatig toetsen van de geplande situatie met omgelegde Steinhagenseweg aan de 10 minuten reistijd eis tussen A12 en Woerden (woonwijk Snel en Polanen en Waterrijk, en bedrijventerreinen Breeveld en Snellerpoort) voor de huidige situatie en situatie in 2030. Als de reistijd niet voldoet zijn maatregelen nodig;
- Wegnemen knelpunten voor langzaam verkeer (kruisingen) en voldoen aan de omrijfactor voor langzaam verkeer van maximaal 20%;
- Toepassen van consequente inrichting van gebiedsontsluitingswegen zodat het verkeer veilig wordt afgewikkeld en er geen menging is met langzaam verkeer.

Aanbeveling vervolgproces

Aanbeveling is op korte termijn een verkenning uit te voeren met als doel de gewenste structuur voor Woerden oost vast te leggen en een pakket van maatregelen vast te stellen. Het proces is zodanig vormgegeven dat de geplande omlegging van de Steinhagenseweg maximaal benut wordt. Dit ziet er als volgt uit:

- Toetsen van bestaande verbindingen inclusief geplande omlegging Steinhagenseweg, waarin wordt vastgesteld op welke punten de doelstellingen uit deze visie niet gehaald worden. Er wordt aanbevolen om de fietsstromen in kaart te brengen en het nut van de ongelijkvloerse fietsoversteek met behulp van een microsimulatiemodel aan te tonen. Dit is niet mogelijk met het verkeersmodel, aangezien fietsstromen daarin niet goed worden gemodelleerd.
- Quick scan naar mogelijke alternatieven waarin een benuttingsvariant van de omgelegde verbinding wordt vergeleken met aanvullende structuuringrepen.
- Opstellen globaal maatregelenpakket voor gesignaleerde knelpunten op de bestaande wegen, rekening houdend met nieuwe structuur. Voor de Steinhagenseweg kunnen deze maatregelen worden gekoppeld aan de werkzaamheden in het geplande project.

De gedachte achter dit proces is dat vrij snel vastgesteld kan worden of tussen nu en 2030 structuuringrepen noodzakelijk zijn. Afhankelijk van deze keuze wordt de gewenste inrichting van de bestaande wegen bepaald. Het project Snellerpoort kan zo binnen enkele maanden gevoerd worden met het gewenste eindbeeld en de noodzakelijke maatregelen.

Opgave 4: Doorstroming aansluiting Woerden – Europabaan

De recentelijk genomen benuttingsmaatregelen hebben de doorstroming verbeterd maar richting 2030 blijft de doorstroming kritiek. Er is een tweede opwaardering nodig wanneer de groei hoog blijkt te zijn en voor Woerden west wordt gekozen voor een

benuttingsvariant. Aanbeveling is reistijd en verkeersgroei te monitoren en bij hoge groei een verkenning uit te voeren naar verdere benuttingsmaatregelen.

Opgave 5: Verminderen doorgaand verkeer binnenstad/doorstroming Woerden centrum

Het aandeel doorgaand verkeer in de binnenstad ligt hoger dan gewenst en dit conflicteert met de functie van de binnenstad als aantrekkelijk verblijfsgebied voor wonen, werken, winkelen en recreëren. Dilemma hierbij is dat er zowel ten noorden als direct ten zuiden van de binnenstad geen goede oost-west verbinding is voor autoverkeer. Aanbeveling is een verkenning uit te voeren waarin afwaarderen van de binnenstad voor doorgaand autoverkeer wordt uitgewerkt, in combinatie met een verbeterde inrichting voor voetganger en fietsverkeer. Een grotere omrijdafstand voor oost-west autoverkeer kan daarbij geaccepteerd worden.

Uit de visie blijkt dat de Polanerbaan een grote intensiteitsgroei kent, waardoor de knelpunten op de aansluitende wegen van de Stationsweg toenemen. In het kader van de doelstellingen doorgaand verkeer mijden uit de binnenstad en het minimaliseren van gelijkvloerse fietsoversteken in hoofd fietsroutes, wordt aanbevolen om een verkenning te starten naar optimalisaties in het auto- en fietsnetwerk.



Figuur 55: Met de auto richting de binnenstad van Woerden. Bron: Google Maps

Opgave 6: Maatwerk aanpak kernen

In de kernen is het belangrijkste thema voor het autoverkeer de hoeveelheid doorgaand verkeer en landbouwverkeer dat de woonfunctie onder druk zet en niet goed samengaat met langzaam verkeer. Hiervoor zijn diverse oplossingen genoemd in de bewonerssessie. Voor Harmelen bijvoorbeeld een aansluiting op de nieuwe randweg aan de zuidzijde en voor Kamerik bijvoorbeeld een aanpassing van de toegang naar de Ing. Enschedeweg via de Spruitweg naar een rotonde. Aanbeveling is om per dorp een verkenning uit te voeren waar de (vaak samenhangende) knelpunten voor auto, landbouwverkeer, leefbaarheid en langzaam verkeer integraal worden bekeken.

Opgave 7: Inzichtelijke monitoring hoeveelheid verkeer en reistijden

Door monitoring in te zetten wordt inzicht verkregen in de hoeveelheid verkeer en de reistijden op de wegen in Woerden. De reistijden worden gemeten, zodat gekeken kan worden of de doelstellingen voor de reistijden richting de A12 gehaald worden. Aanbeveling is om als onderdeel van de uitvoeringsprogramma's een monitoring op te zetten die toetsing aan de reistijdnormen uit deze visie mogelijk maakt en permanente tellingen genereert voor belangrijke locaties. Als bijdrage aan het ingezette open proces kan deze data permanent online openbaar beschikbaar worden gesteld.

Opgaven fiets en voetganger

Voor het fietsverkeer is de opgave het opstellen van een fietsactieplan. Hierin worden de gewenste fietsstructuur en inrichtingseisen uitgewerkt en vastgesteld. Belangrijke onderdelen die meegenomen worden in die uitwerking zijn:

1. Het vervolmaken van het hoofd fietsnetwerk door minimaal twee nieuwe verbindingen te creëren die het spoor kruisen. Dit is nodig om de doelstelling met een maximale omrijfactor van 20% te behalen.
2. Een provinciale fietssnelweg die Utrecht – Leidsche Rijn – Harmelen en Woerden verbindt.
3. Het verhogen van de kwaliteit van bestaande routes. Aandachtspunten zijn duidelijkheid, verhardingskwaliteit, obstakels en breedte van fietspaden. Wanneer een hoofdroute via een erftoegangsweg loopt heeft inrichting als fietsstraat de voorkeur.
4. Het verminderen en verbeteren van kruisingen met hoofd routes van het autoverkeer, waarbij een groot aantal fietsers drukke doorgaande autowegen dient over te steken. Hier kan een geregelde of ongelijkvloerse kruising worden overwogen.
5. Het verkleinen van het conflict tussen landbouwverkeer en fietsverkeer. Het scheiden van deze verkeersstromen heeft de voorkeur maar is lang niet overal haalbaar. Waar vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn, wordt gestreefd naar voldoende ruimte naast de weg om in de berm te kunnen afstappen. In provinciaal verband wordt ook gewerkt aan dit onderwerp. Aanbeveling is om tot een gezamenlijke aanpak en uitvoeringsprogramma voor het gehele buitengebied te komen.
6. Het vaststellen van een netwerk van recreatieve fietsverbindingen en deze stapsgewijs realiseren in een uitvoeringsprogramma. Belangrijkste eisen zijn: goede bewegwijzering, aantrekkelijke omgeving zonder overlast autoverkeer en veilig (aandachtspunt landbouwverkeer).



Figuur 56: Fietsen in Woerden. Bron: www.beleefwoerden.com

Voor de voetganger zijn de volgende opgaven geformuleerd:

1. Het versterken van de verbinding tussen station en binnenstad en station en Middelland.
2. Het creëren en bewegwijzeren van recreatieve wandelpaden en routes zoals beschreven in de recreatievisie.
3. Het nalopen van alle wijken op veilige, duidelijke en toegankelijke routes tussen de woonblokken en wijkvoorzieningen.
4. Het versterken van de verblijfskwaliteit in de binnenstad met een differentiatie naar de winkelstraten, centrumring en overige straten. In de winkelstraten hebben voetgangersverplaatsingen de hoogste prioriteit. Op de overige straten (met uitzondering van de centrumring) moet de beschikbare ruimte gedeeld worden met fiets en auto.
5. Het aanvullen van het handboek inrichting openbare ruimte met eisen voor toegankelijkheid dat gebruikt wordt bij nieuwe projecten en reconstructies, inclusief een cyclus van ontwerp, realisatie, evaluatie en aanpassen van eisen.

Opgaven openbaar vervoer

De belangrijkste opgave is het verhogen van de treinfrequenties. De gemeente Woerden heeft hier maar beperkt invloed op. Opgave is de samenwerking met NS en andere bepalende partijen uit te bouwen en vanuit daar een goede lobby op te zetten.



Figuur 57: Drukke treinen in Woerden. Bron: [/www.ad.nl/utrecht/traject-woerden-breukelen-is-de-drukste-trein~ae78bfd0/](http://www.ad.nl/utrecht/traject-woerden-breukelen-is-de-drukste-trein~ae78bfd0/)

Het stationsgebied functioneert volgens de bewoners. Wel wordt met betrekking tot het autoparkeren geconstateerd dat het terrein aan de zuidzijde gratis en vol is (vermoedelijk ook met parkeerders uit Middelland), en het andere terrein (eigendom van NS) betaald is en relatief weinig gebruikt wordt. De doelstelling is om gratis parkeren en voldoende capaciteit aan te bieden (lobby met NS). De fietsvoorzieningen voldoen nu. Door de verwachte sterke doorgroei van het fietsgebruik zal medio 2030 een uitbreiding van deze fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn (lobby met NS).

Het station, stationsgebied en de looproute naar het centrum zijn op een basishoogte. Ondanks dat er nu geen grote klachten zijn, is het wel wenselijk de komende jaren na te denken over hoe het stations(gebied) zich richting 2030 moet ontwikkelen om mee te komen met andere gebieden. Dit levert een bijdrage aan de uitstraling van het gebied en kan voor met name Middelland en de historische binnenstad een toevoeging zijn aan de (beleving van) de bereikbaarheid.

Het busvervoer gaat dit jaar naar een andere concessiehouder. Daarmee gaat ook de dienstregeling wijzigingen. Belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Blijven alle wijken en kernen toegang houden tot het openbaar vervoer?
- Is vanuit alle wijken, kernen en bedrijventerreinen een directe verbinding naar het station met goede aansluiting op de trein?
- Is er een directe verbinding naar de ziekenhuizen in Leidsche Rijn en Nieuwegein?
- Is Harmelen snel en frequent verbonden met stationslocaties en Utrecht?

Opgaven weginrichting (veiligheid, wijken, schoolomgeving)

Belangrijk doel is te komen tot een eenduidige, consequente en duidelijke inrichting met voor iedere verkeersdeelnemer een eigen plek. De inrichting biedt een helder verwachtingspatroon, vanzelfsprekend 30 km/uur of 50 km/uur. Vanuit de bewonersgroep heeft dit doel de hoogste prioriteit.

Om dit te realiseren is de opgave om te komen tot een handboek inrichting openbare ruimte en een wijkgericht uitvoeringsprogramma waarin:

- Een wegcategorisering wordt aangegeven met onderscheid naar 30 km/uur erftoegangswegen, 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen en maatwerklocaties.
- In het buitengebied wordt onderscheid gemaakt naar 80 km/uur gebiedsontsluitingswegen en 60 km/uur erftoeganswegen.
- Een standaard voor de inrichting van deze drie typen wordt opgesteld met voor maatwerklocaties een stappenplan met prioriteiten voor de binnenstad en oude wijken.
- Per wijk of locatie de standaardoplossingen wordt toegepast waarbij in het ontwerp uiteraard altijd beperkt maatwerk nodig is om de lokale situatie goed recht te doen.
- Tussen nu en 2030 wordt voor iedere straat een toetsing uitgevoerd waarbij de bestaande inrichting wordt vergeleken met de wegcategorisering en de standaard daarvoor. Gekoppeld aan een wijkaanpak en groot onderhoud kunnen dan aanpassingen worden uitgevoerd.
- Een programma voor gedragsbeïnvloeding onderdeel van is met tot doel dat de infrastructuur ook inderdaad veilig wordt gebruikt. Bij het opstellen worden gedragsexperts betrokken. De uitrol kan parallel lopen aan een wijkgerichte aanpak zodat infrastructuur en gedragsmaatregelen hand in hand gaan.

Hierbij gelden de volgende inhoudelijke uitgangspunten.

Een duurzaam veilig verkeerssysteem

Bij de beoordeling van de wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom zullen de principes van een duurzaam veilige inrichting leidend zijn. Een Duurzaam Veilig verkeerssysteem richt zich niet alleen op de aanleg of verbetering van infrastructuur maar met name ook op gedrag, educatie en handhaving. De kern is een integrale aanpak van een op de menselijke maat afgestemd verkeerssysteem van mens-voertuig-weg. De belangrijkste uitdaging is hierbij om het gewenste verkeersgedrag op een natuurlijke wijze af te dwingen. De inrichting van de weg moet eenduidig en consequent zijn en een duidelijk verwachtingspatroon opwerpen zodat de weggebruiker als vanzelf wordt begeleid naar de gewenste snelheid.

Binnen de bebouwde kom maken we onderscheid tussen de erftoegangsweg/ woonstraat (snelheid maximaal 30 km/uur) en de gebiedsontsluitingswegen die zorgen voor de verbindingen tussen de wijken en dorpen en waar maximaal 50 km per uur wordt gereden. Het is essentieel dat iedere weggebruiker het onderscheid

tussen deze wegen direct kan herkennen. Een aanrijding met een voetganger bij 50 km/uur leidt tot een 5 keer zo grote kans op overlijden als bij een snelheid van 30 km/uur.

De volgende uitgangspunten kunnen worden ingezet bij het vervolgproces:

- De inrichting van 60 km/uur, 50 km/uur en 30 km/uur wegen voldoet aan principes van "geloofwaardige snelheidslimieten". Door deze kenmerken consequent toe te passen bij de (her)inrichting van wegen kan een veel natuurlijker rijgedrag worden bereikt. De weg wordt beter herkenbaar voor de gebruiker.
- Erftoegangswegen zijn ingericht op het fysiek stimuleren en afdwingen van 30 km/uur en 60 km/uur. Mogelijke inrichtingselementen zijn drempels, verticale obstakels, plateau's. Wens is hierin een standaardisatie door te voeren. Dit kan in een handboek openbare ruimte. Bij de inrichting van de wegen dient wel rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van hulpdiensten met betrekking tot opkomsttijden e.d.
- Vermijd en reguleer conflicten tussen auto en langzaam verkeer door vrijliggende fiets- en voetpaden, slimme routes en een aantal ongelijkvloerse kruisingen. Bij gelijkvloerse kruispunten zijn vooral de aanwezigheid van (groene) midden- en tussenbermen zinvol om de oversteekbaarheid te vergroten.
- Expliciet vormgeven van overgangen tussen 50 km/uur en 30 km/uur en in het buitengebied 80 km/uur en 60 km/uur.
- Toets ieder ontwerp op consequenties voor de kwetsbare verkeersdeelnemers; kinderen, de ouderen en mensen met een functiebeperking.



Figuur 58: Woonstraat met opgave: lange rechtstand, breed, ontbreken snelheidsremmer, slecht overzicht, fietsstalling blokkeert voetganger...

Maatwerk noodzakelijk

De inrichting van erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen zijn natuurlijk 'ideaalplaatjes'. Dit is met name haalbaar in nieuwere wijken waar meer ruimte voorhanden is en het ontwerp al grotendeels overeenkomt met het gewenste beeld. Maatwerk is nodig op plekken waar geen ruimte is:

- Oude wijken: prioriteit is een prettige en veilige inrichting. Als er een ruimtetekort is, wordt gekeken naar vormen van parkeerregulering om een overvol straatbeeld en blokkades te voorkomen. Wegen met een te hoge intensiteit (meer dan 5.000 vtg/uur) en een erfontsluitingsfunctie krijgen een maatwerkoplossing waarbij als uitgangspunt 50 km/uur wordt toegepast met inrichtingselementen van 30 km/u (Kievitstraat).
- Buitengebied. Aandachtspunt is de samenloop van langzaam verkeer en landbouwverkeer op 60 km/uur wegen. De voorkeur gaat uit naar scheiden van landbouwverkeer en langzaam verkeer. Waar dat niet kan is voldoende breedte vereist en wordt op netwerkniveau gezocht naar oplossingen om de hoeveelheid landbouwverkeer zo beperkt mogelijk te houden.
- Binnenstad. Voetganger en fiets hebben prioriteit. De auto is te gast. Alle verkeersdeelnemers hebben een duidelijke plaats op de weg. De noodzakelijke verkeersfunctie is geconcentreerd op de centrumring.



Figuur 59: Opgave: Wanneer mag de lijnbus wel of niet door de woonstraat?

Veilige schoolomgeving

Maatwerk zal ook noodzakelijk zijn in de omgeving van scholen. Veel scholen zijn gelokaliseerd midden in woonwijken waarbij in de oudere wijken geen rekening is gehouden met een veranderd haal- en breng gedrag (meer met de auto). Dit leidt tot veel parkeeroverlast en onveilige situaties voor scholieren die wel per fiets of te voet naar school gaan. Ook hier wordt meegegeven de oplossing vooral te zoeken in een pakket maatregelen, waarbij gedrag belangrijkste aandachtspunt is. Gewenst gedrag kan ook worden afgedwongen door harde maatregelen zoals het autoluw of

zelfs autovrij maken van schoolomgevingen. Om locaties rondom scholen voor passerende automobilisten herkenbaar te maken zijn diverse kleurige inrichtingselementen beschikbaar. Ook zijn maatregelen als "kiss and ride" stroken mogelijk. Dit soort maatregelen zijn echter vaak zeer locatie afhankelijk en kunnen daarom moeilijk als standaard worden doorgevoerd.

BULAGE 1: VERSLAGLEGGING PARTICIPATIEPROCES

1^e avond 13 april (Kalsbeek college, bredius)

Op deze startbijeenkomst is het proces uitgelegd aan alle deelnemers en is achtergrondinformatie gegeven. De hulpdiensten (brandweer en politie) hebben een presentatie gegeven over de aspecten die voor hun werk van belang zijn voor de verkeersvisie. Vervolgens ging men in deelgroepen uiteen, waarin de eerste gedachten over het verkeer in Woerden werden gedeeld. Wat zijn positieve en negatieve punten van het verkeer in Woerden en wat is belangrijk?



Figuur 60: Sfeerimpressie 1^e bewonersavond

2^e avond 20 april (Kalsbeek college, bredius)

Tijdens de tweede avond werden ambities per thema geformuleerd. Aan de hand van de thema's wonen, werken, winkelen en recreëren werd nagedacht over welke aspecten belangrijk zijn voor een verplaatsing binnen dit thema. In één van de deelsessies werd landbouw apart behandeld. Per tafel werd een inhoudelijke introductie gegeven door een ambtenaar waarna de deelnemers hun gedachten konden delen.

3^e avond 11 mei (Stadhuis)

Op de derde avond zijn de reacties die geplaatst zijn op ikbenwoerden.nl gedeeld met de inwonersgroep. Er is een presentatie vanuit de Provincie Utrecht gegeven over het provinciale beleid dat impact heeft op Woerden en er is een presentatie gegeven over het verkeersmodel. Hierin werd toegelicht hoe het verkeersbeeld in 2030 eruit ziet als er geen ingrepen worden gedaan. Vervolgens werd in deelsessie

'auto' en 'voetganger/fiets/ov' uiteengegaan. In de deelsessie over het autoverkeer is dieper ingegaan in de wegenstructuur van de auto. De groep werd opgedeeld in twee oplossingsrichtingen: 'verbeteren bestaande situatie' en 'ingrepen in de structuur'. Deelgroep voetganger, fiets en OV hield zich bezig met de tot dan toe geformuleerde ambities. In drietallen werden elk twee ambities aangescherpt en aan het einde van de avond met heel de deelgroep besproken.



Figuur 61: Sfeerimpressie 3^e bewonersavond

4^e avond 18 mei (Stadhuis)

De avond werd gestart met het doel en de opzet van de bijeenkomst van de avond. Vervolgens werd de ambitiecarroussel gestart: in viertallen gingen de bewoners langs de zeven ambities zoals ze op dat moment geformuleerd waren. Bij elke ambitie werd door elke groep 5 minuten stilgestaan om hier opmerkingen over te plaatsen en aan te scherpen.

Een presentatie werd gegeven door MIMAX/BATUtrecht over hun beeld op de verkeersvisie vanuit het perspectief voetgangers en gehandicapten, door de OmgevingsDienst Regio Utrecht over milieu en geluidsoverlast en Syntus over het openbaar vervoer.

Het tweede deel van de avond waren er drie verdiepingsmarkten: Milieu & geluidsoverlast, voetganger & OV en uitgangspunten verkeersmodel. Bij de verdiepingsmarkt milieu & geluidsoverlast en voetganger & OV en is gediscussieerd over de ambities en doelstellingen tot nu toe en gekeken welke punten aangepast of toegevoegd moeten worden. Alle opmerkingen zijn verwerkt in de ambities die er tot dan toe waren.

Bij de markt uitgangspunten verkeersmodel is dieper ingegaan op de werking van het verkeersmodel. Er werd aan de hand van het verkeersmodel live toelichting gegeven. Er ontstond een discussie over de waarschijnlijkheid van groei en ontwikkelingen in Woerden en de vragen die daarover gesteld zijn door het Centraal Planbureau.



Figuur 62: Sfeerimpressie 4^e bewonersavond

5^e avond 25 mei (Stadhuis)

Deze avond begon met een terugkoppeling van een analyse van de verkeerscijfers. Hierin werd in het kort een terugkoppeling van voorgestelde automaatregelen gegeven, waarin later op de avond dieper op in werd gegaan.

Hierna werd een presentatie gegeven. Eentje ging over de verkeersveiligheid rondom scholen, de andere over wijkinrichtingen. Hierin werden de Duurzaam Veilig principes toegelicht. Er werd een toelichting gegeven op de categorisering van wegen en er werden voorbeelden in Woerden getoond. Op de website zijn deze presentaties ook te vinden.

Daarna kozen alle aanwezigen een van de drie deelgroepen van de avond. Eén deelgroep ging verder in op de terugkoppeling van automaatregelen van de vorige sessies. Hierin werd ingegaan op de modelinvoer en werd getoond wat het effect zou zijn van de aanleg van randwegen of een betere benutting van de huidige infrastructuur.



Figuur 63: Sfeerimpressie 5^e bewonersavond

6e avond 1 juni (Stadhuis)

Op woensdag 1 juni werd de laatste bewonersbijeenkomst gehouden. De wethouder heeft een toelichting gegeven over hoe het vervolgtraject van de visie eruit gaat zien. Vervolgens is de concept visie gepresenteerd. Daarna werd de groep opgesplitst in twee deelgroepen: de inwoners en de platforms/organisaties. De presentatie met het vervolgtraject en de conceptvisie kan ook op de website gevonden worden.

In elk van deze groepen kreeg elke aanwezige twee stickers en twee post-its. Men kon door middel van de stickers aangeven wat de belangrijkste punten zijn in de visie. Door middel van de post-its kon men aangeven met welke punten zij het niet eens waren/wat miste/wat aangescherpt kan worden. Deze punten worden meegenomen en verwerkt in de concept visie.



Figuur 64: Sfeerimpressie 6e bewonersavond

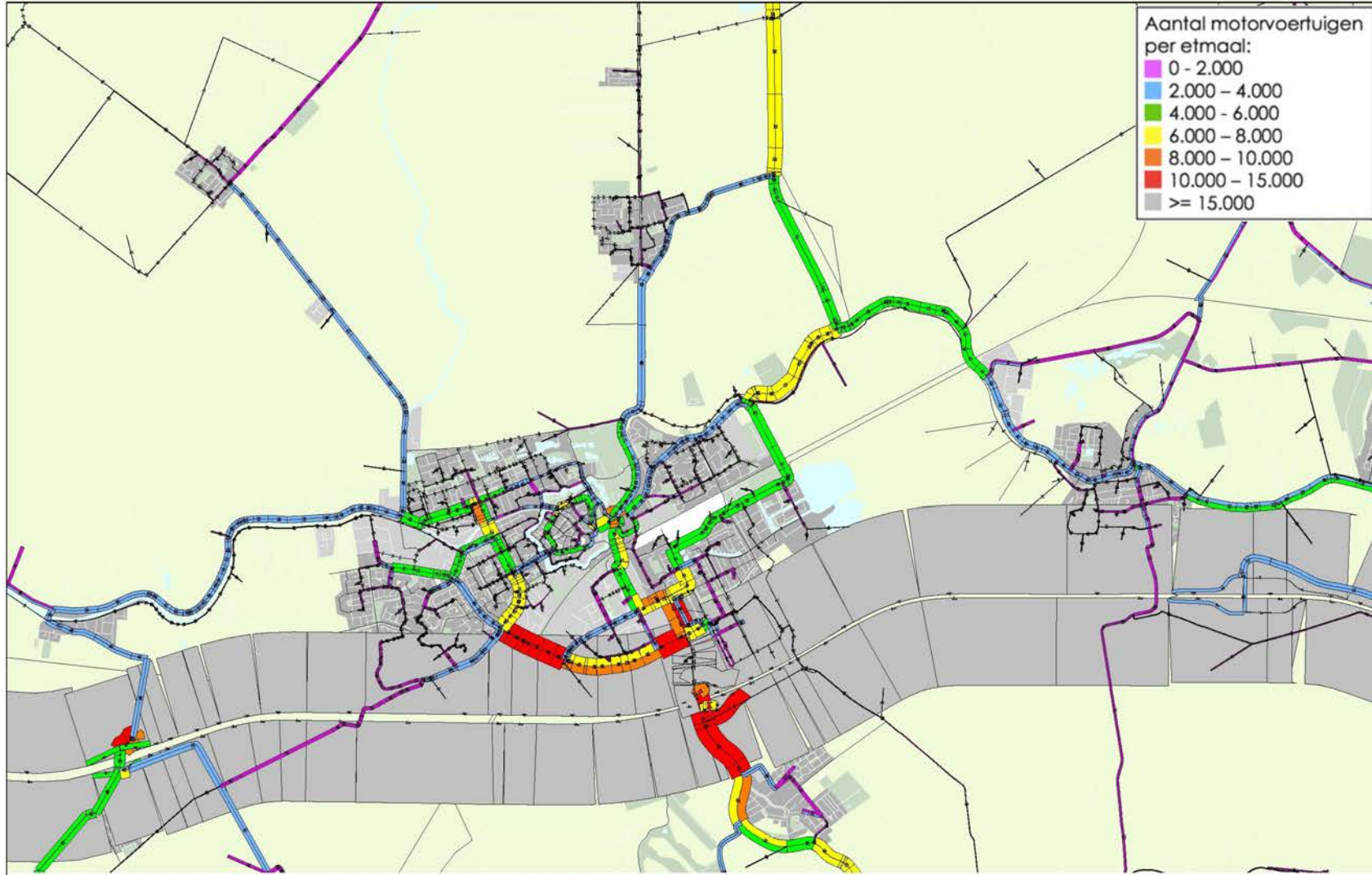
Nadat alle betrokkenen de kans hebben gehad om te reageren op de concept verkeersvisie, worden hier de aangedragen punten genoemd en beargumenteerd waarom de punten wel of niet mee zijn genomen bij het formuleren van de definitieve visie.

BIJLAGE 2: RESULTATEN UIT VERKEERSMODEL

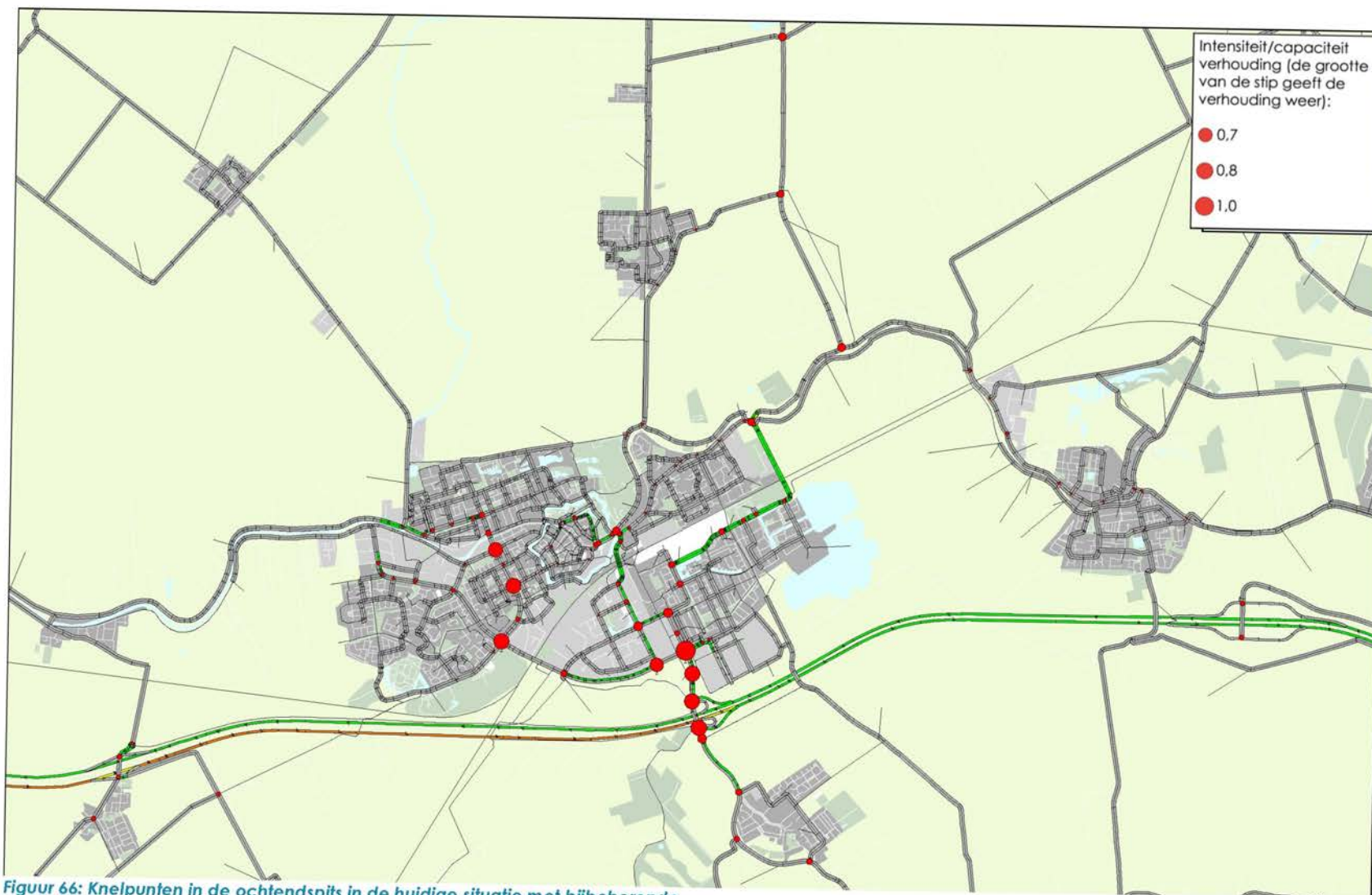
In deze bijlage zijn alle berekeningen die met het verkeersmodel (VRU 3.2) zijn gedaan opgenomen.

De oplossingsrichtingen (ideeën vanuit de werkgroep) zijn globaal doorgerekend met het VRU 3.2 en kennen daarmee een conceptueel karakter. Zo is bij het intekenen van de wegen geen rekening gehouden met inpasbaarheid en ook zijn er op de nieuwe infrastructuur geen kruispunten (met het overige wegennetwerk) gedefinieerd.

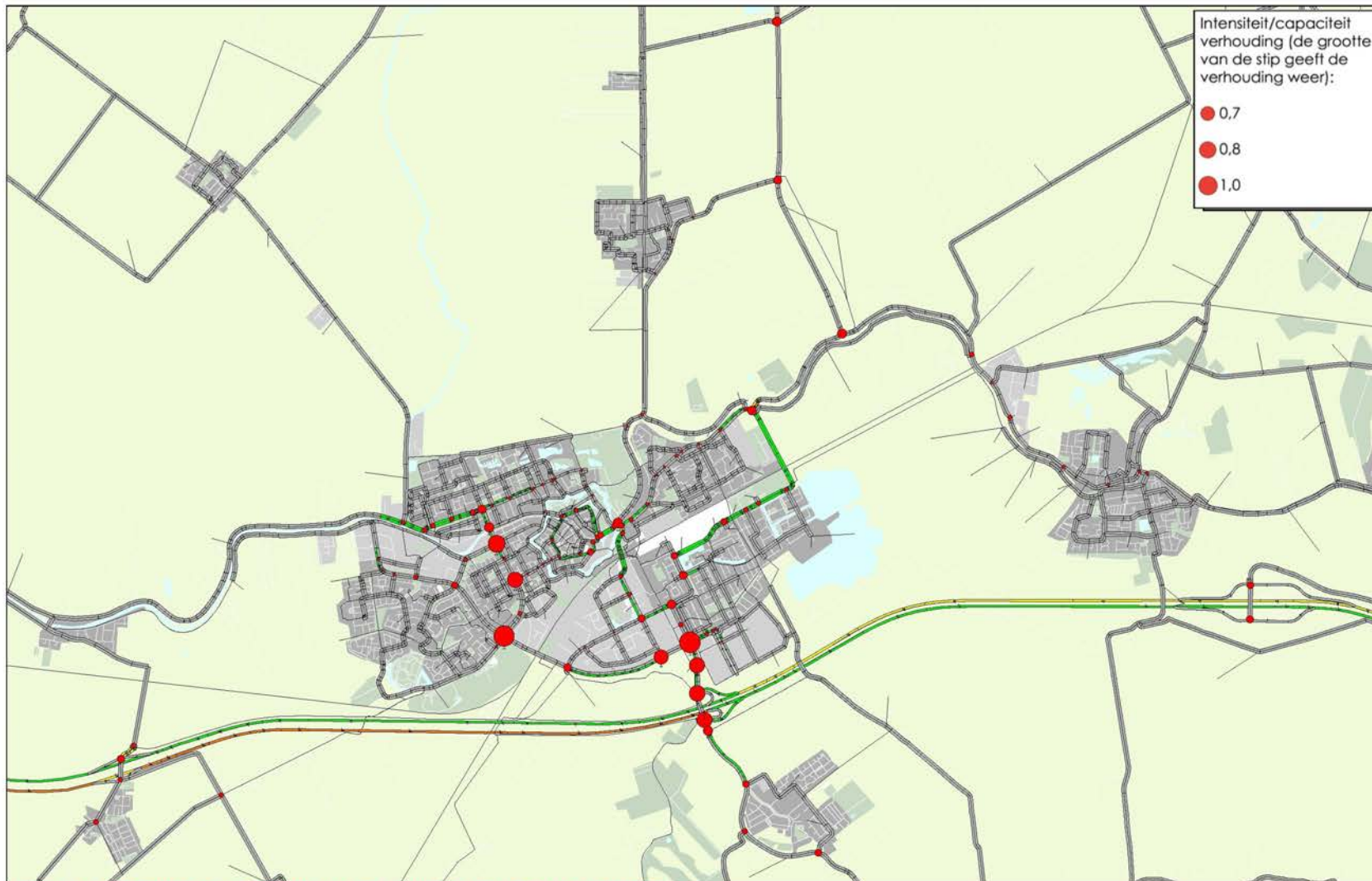
Tijdens de deelsessie auto op 18 mei is de vraag gesteld om enerzijds de verkeersproblematiek alleen binnen de bestaande wegenstructuur op te lossen en anderzijds om de problematiek alleen met nieuwe wegenstructuur op te lossen. Deze sessie was bedoeld om mensen out of the box te laten denken om gewoon eens op papier te zetten waar nu allemaal aan gedacht kan worden. De resultaten hiervan worden gebruikt om met het verkeersmodel snel een doorrekening te kunnen maken hoeveel auto's er globaal gebruik zullen maken van deze aanpassingen aan het wegennet. Hiermee kan snel worden ingeschat of een aanpassing zinvol is of niet.



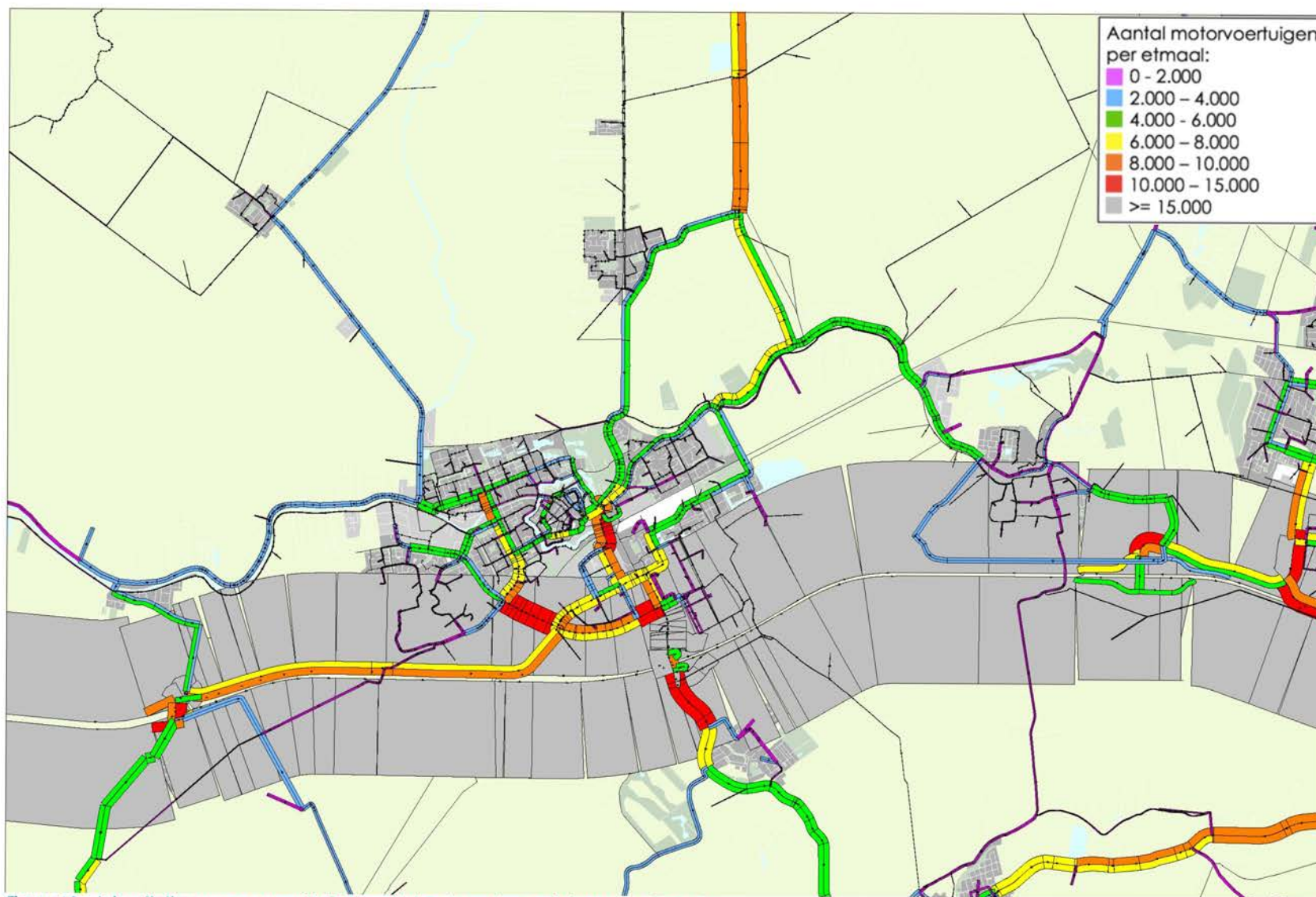
Figuur 65: Intensiteiten op een gemiddelde werkdag in motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



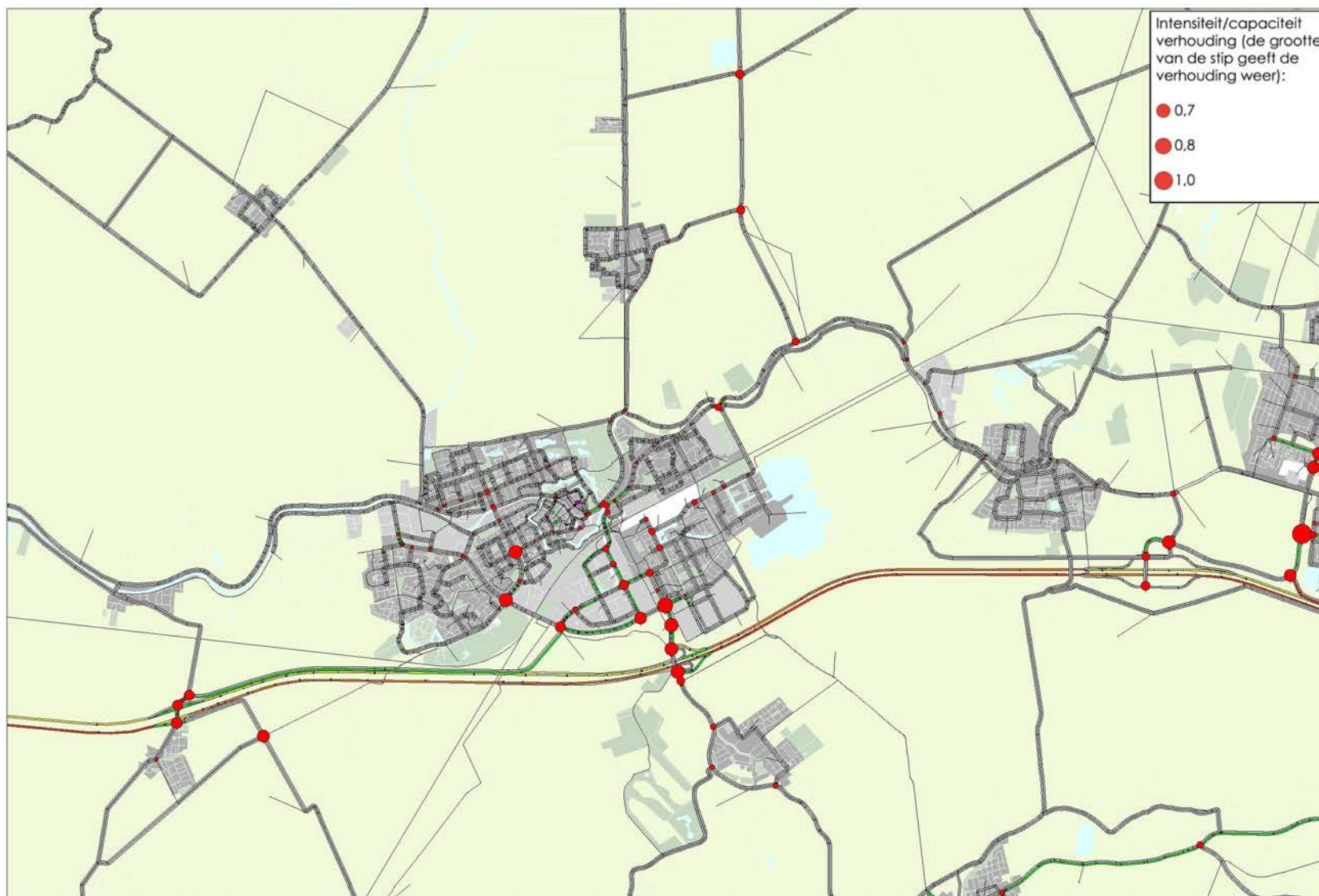
Figuur 66: Knelpunten in de ochtendspits in de huidige situatie met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



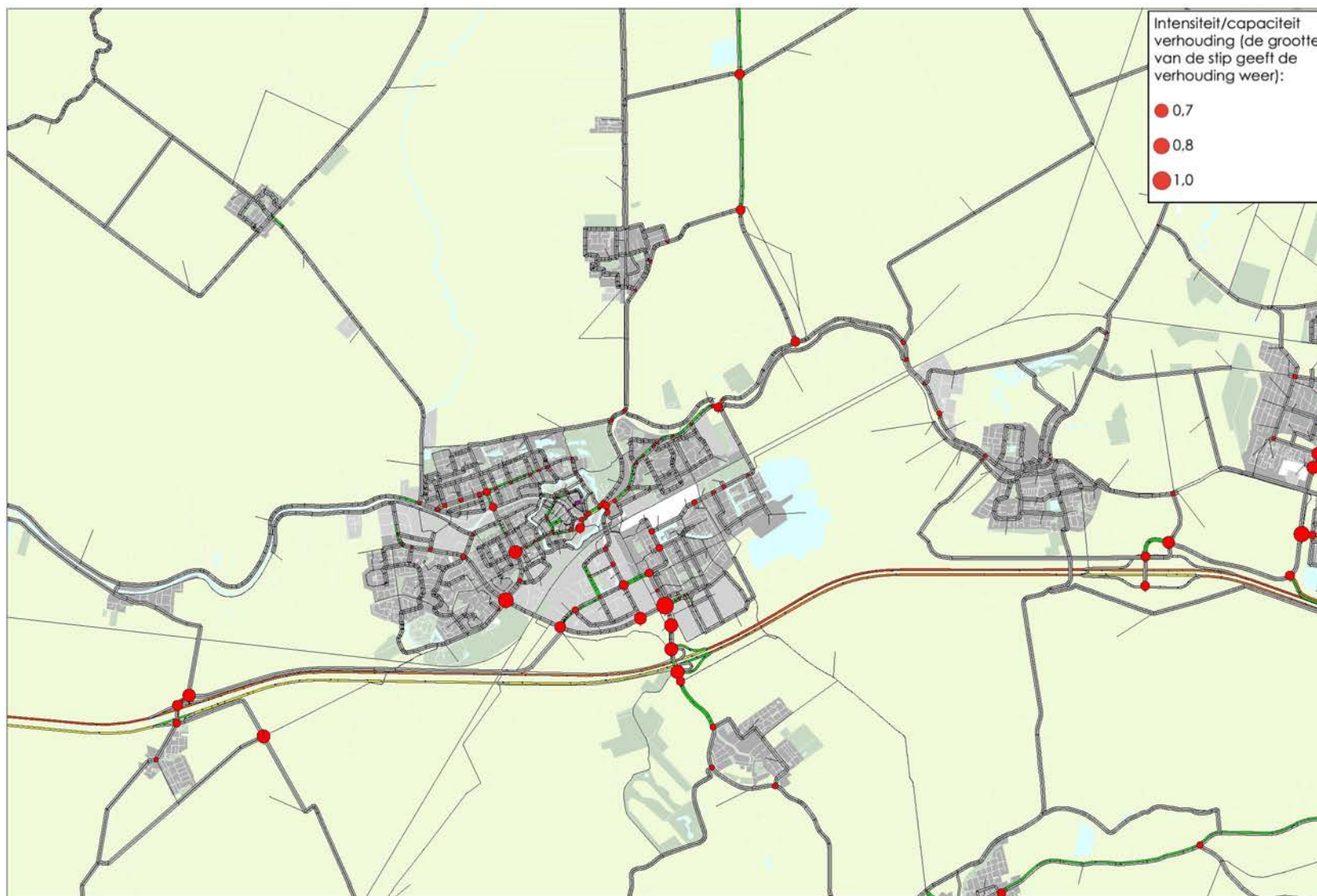
Figuur 67: Knelpunten in de avondspits in de huidige situatie met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



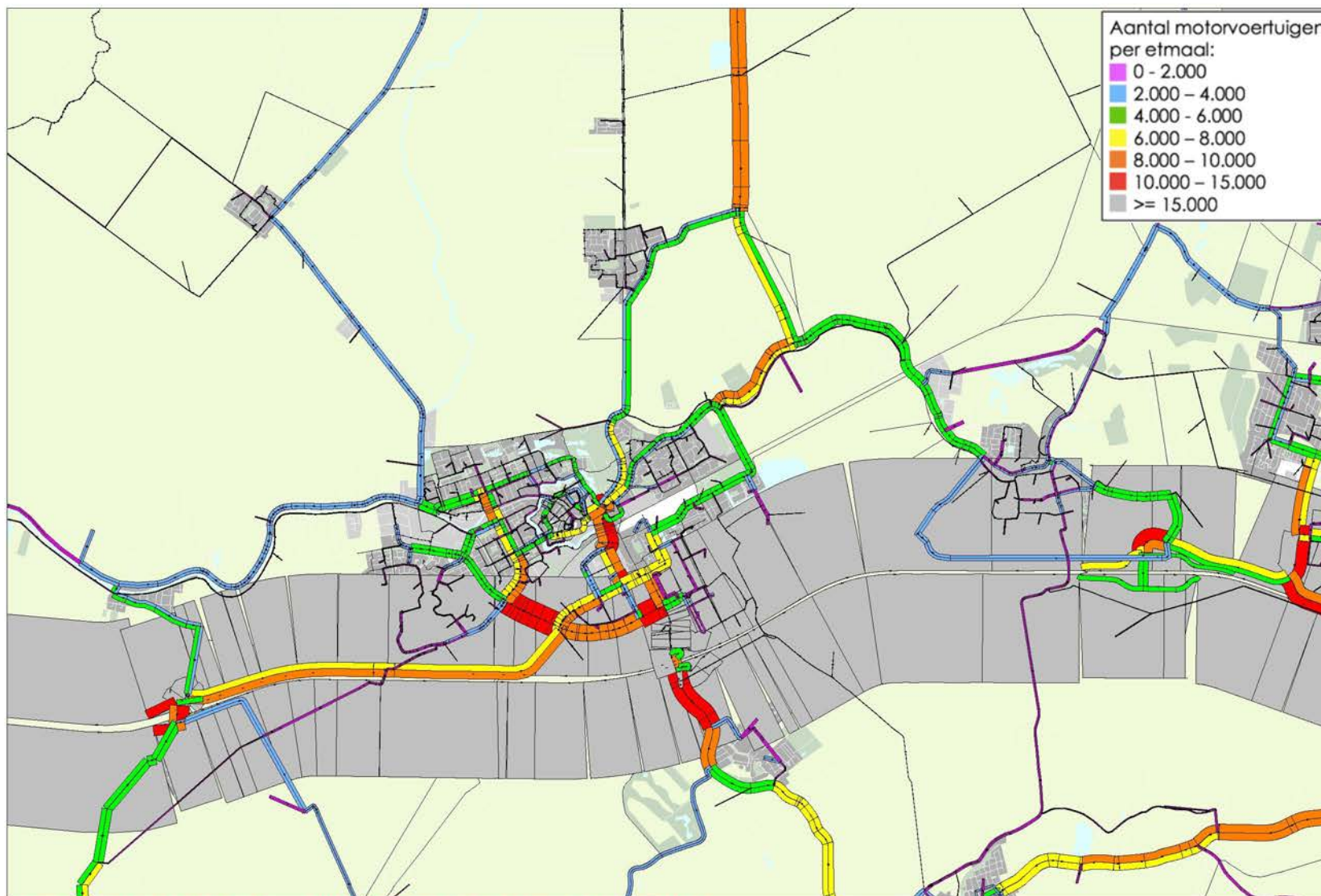
Figuur 68: : Intensiteiten op een gemiddelde werkdag in motorvoertuigen per etmaal in 2030 (basisscenario). Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



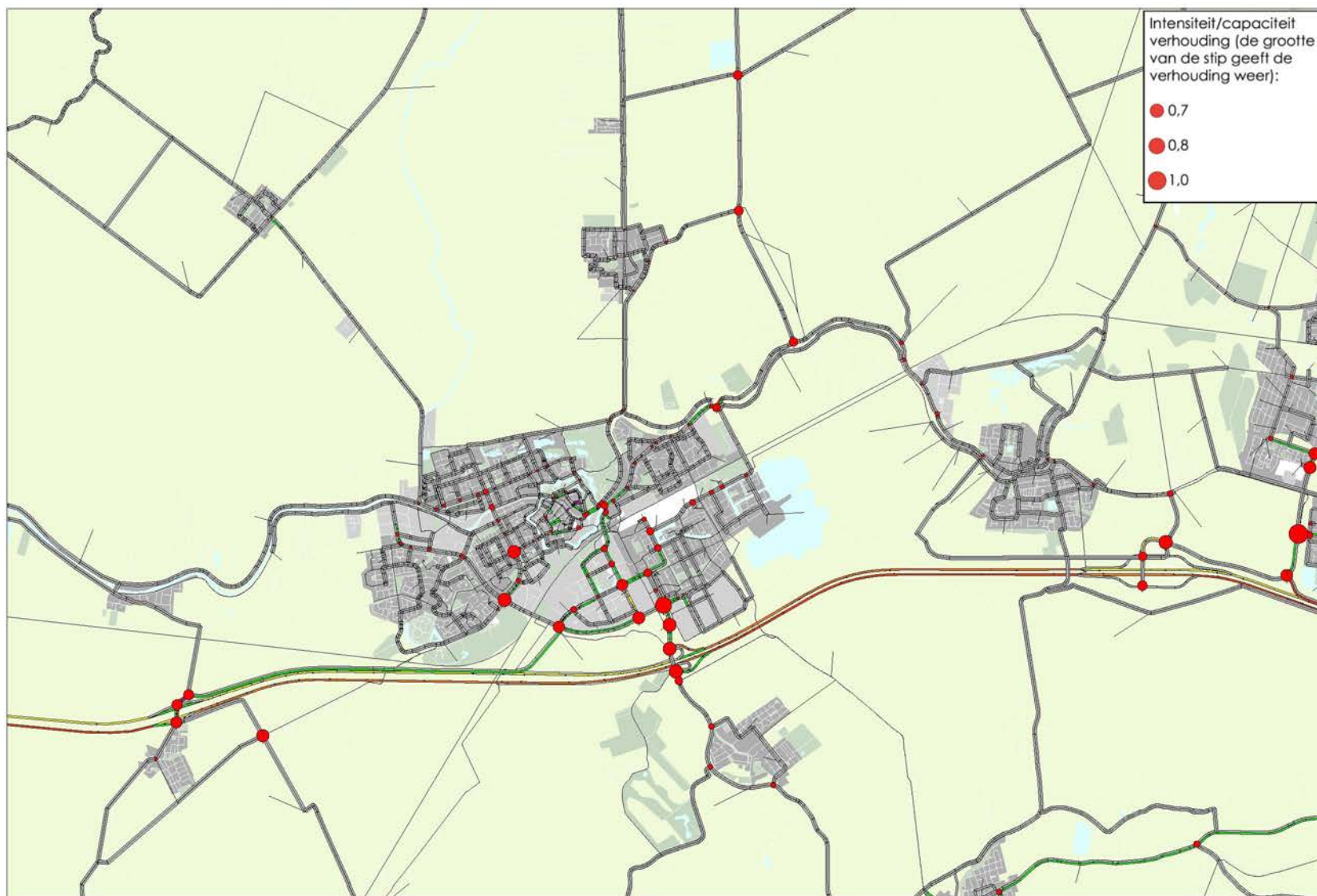
Figuur 69: Knelpunten in de ochtendspits in 2030 (basisscenario) met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



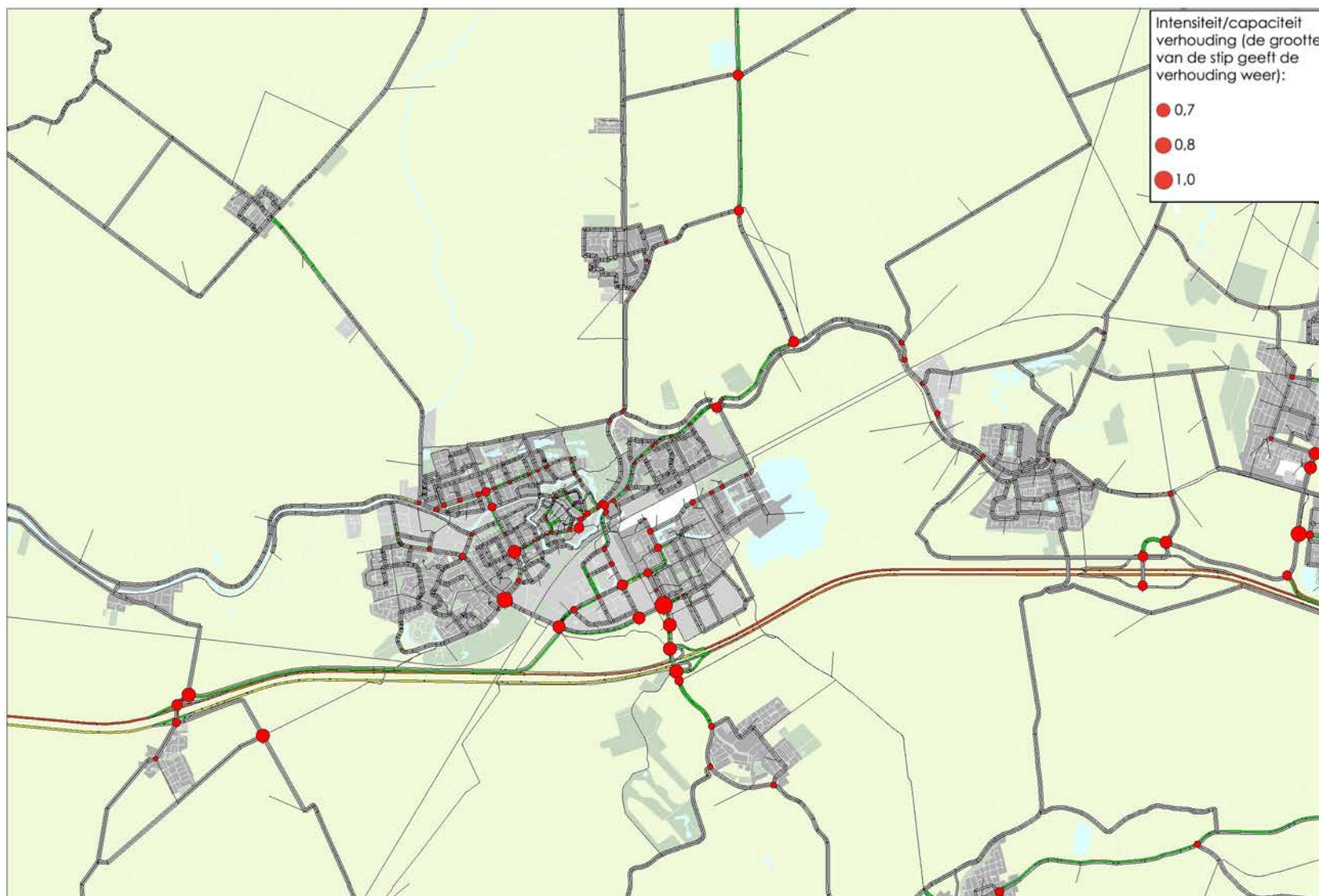
Figuur 70: Kneelpunten in de avondspits in 2030 (basisscenario) met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



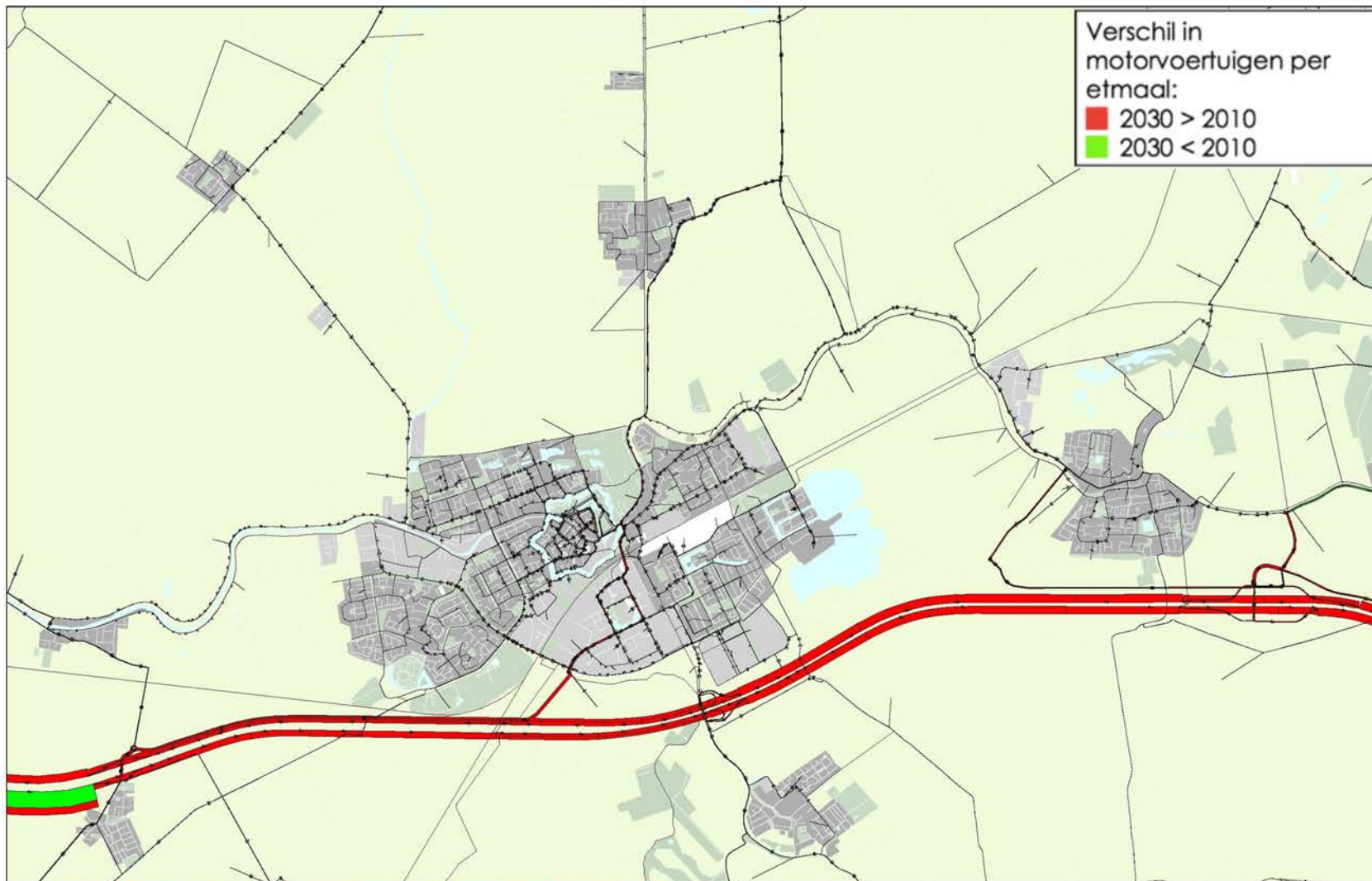
Figuur 71: Intensiteiten op een gemiddelde werkdag in motorvoertuigen per etmaal in 2030 (scenario 'Extra groei'). Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



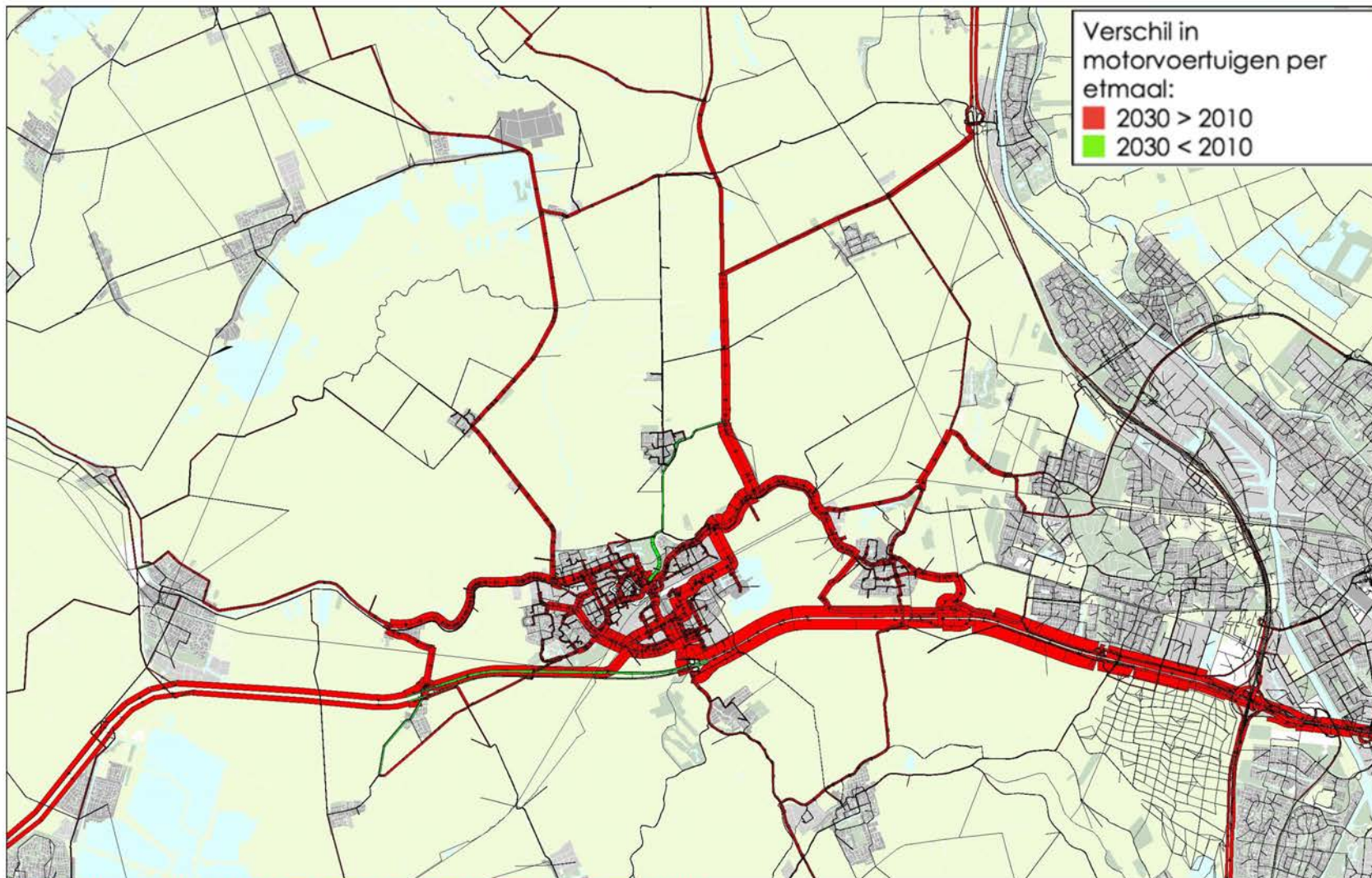
Figuur 72: Knelpunten in de ochtendspits in 2030 (scenario 'Extra groei') met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



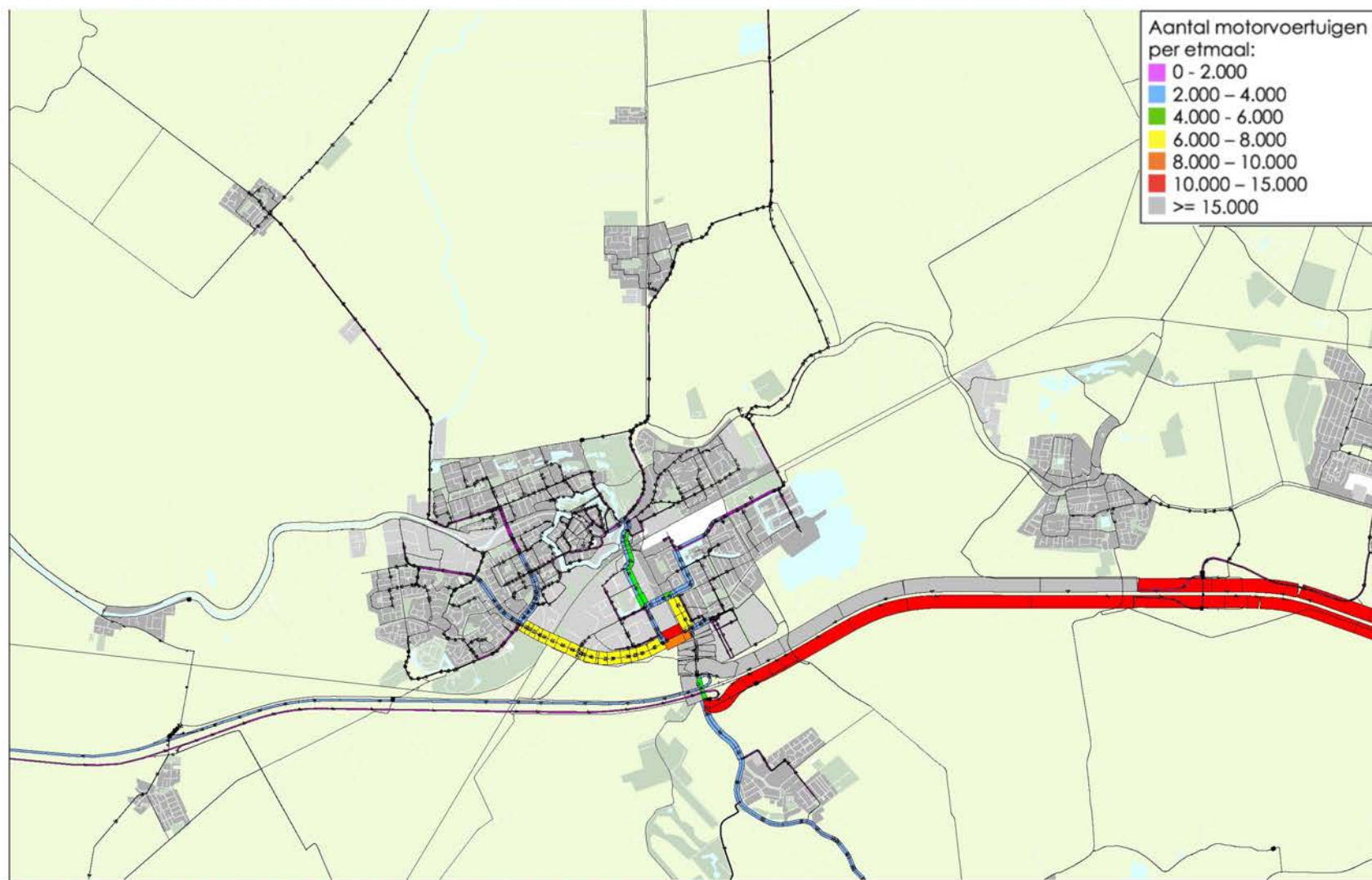
Figuur 73: Kneelpunten in de avondspits in 2030 (scenario 'Extra groei') met bijbehorende intensiteit/capaciteitswaarden. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



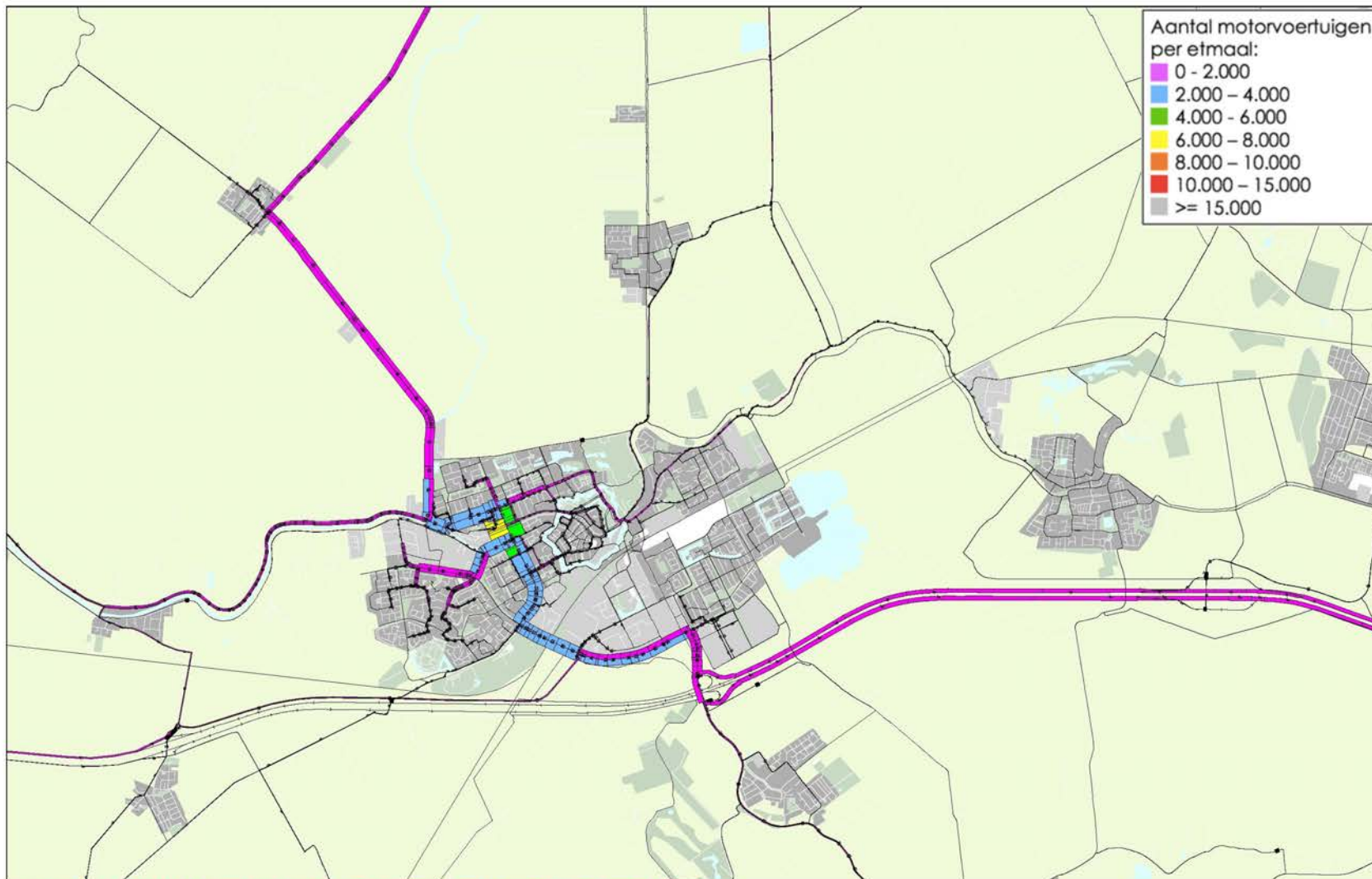
Figuur 74: Verschil intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag tussen 2030 (basisscenario) en de huidige situatie. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



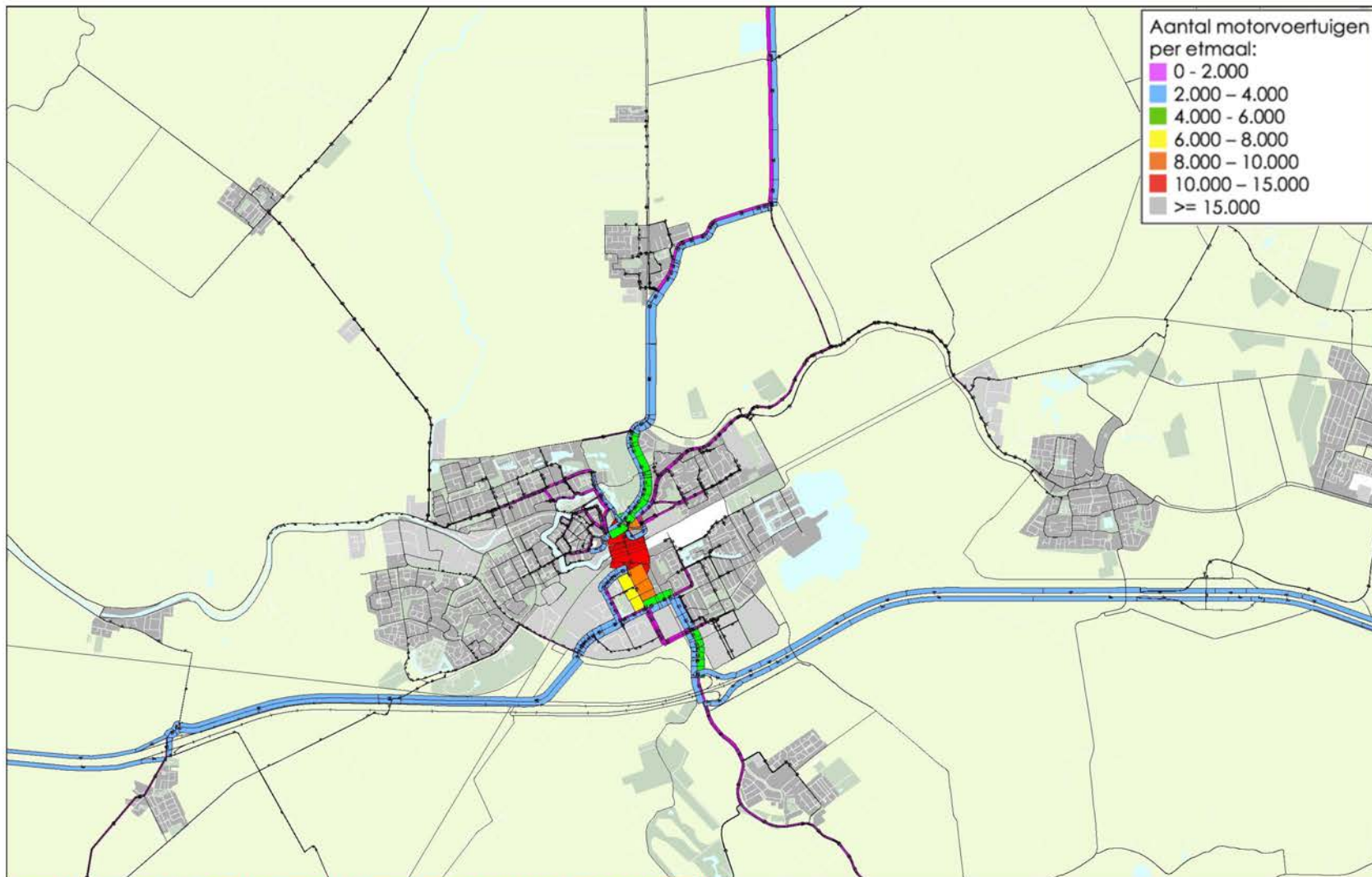
Figuur 75: Verschil intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag tussen 2030 (scenario 'Extra groei') en 2030 (basisscenario). Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



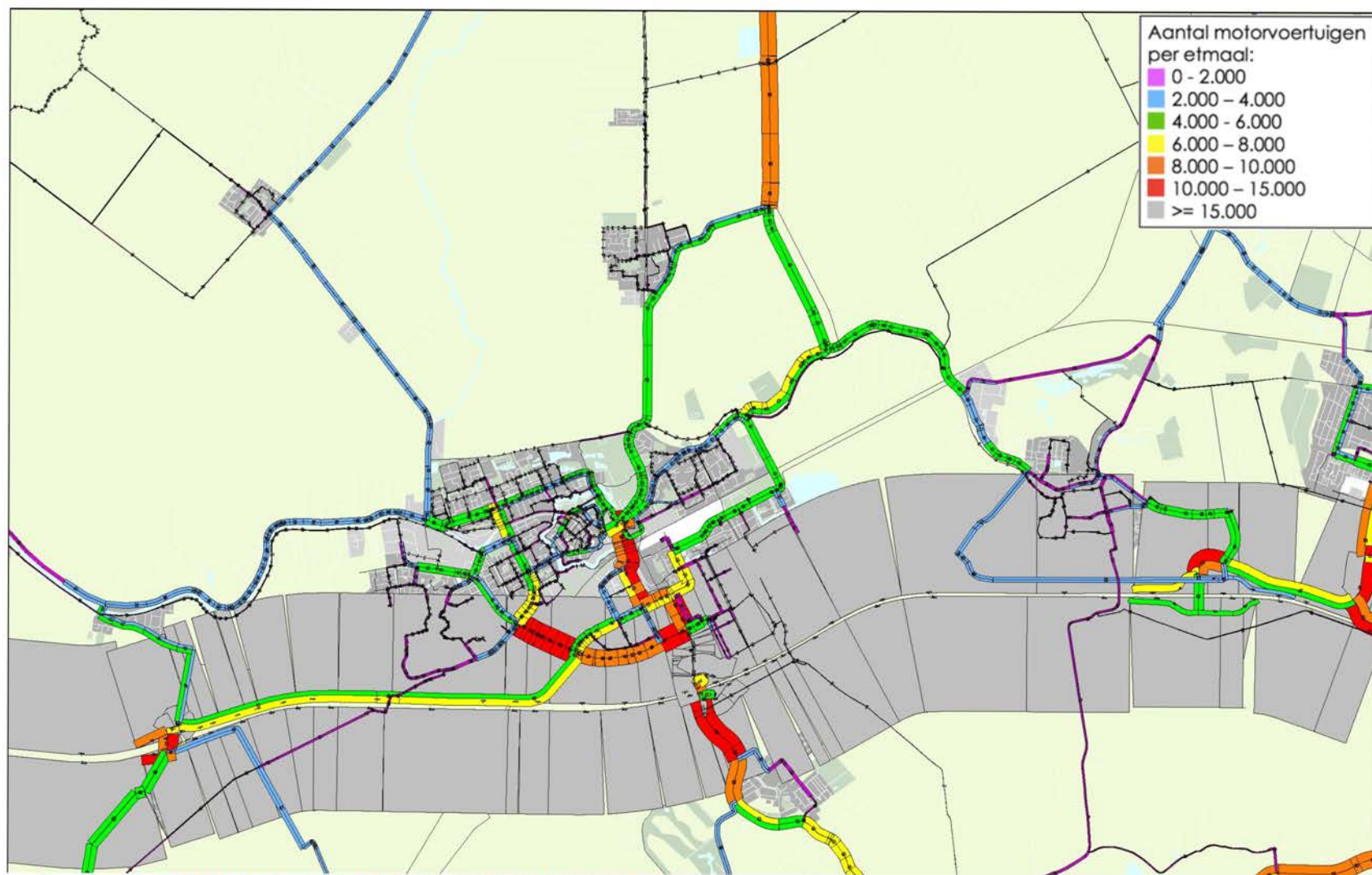
Figuur 76: Selected link analyse van de Europabaan, motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



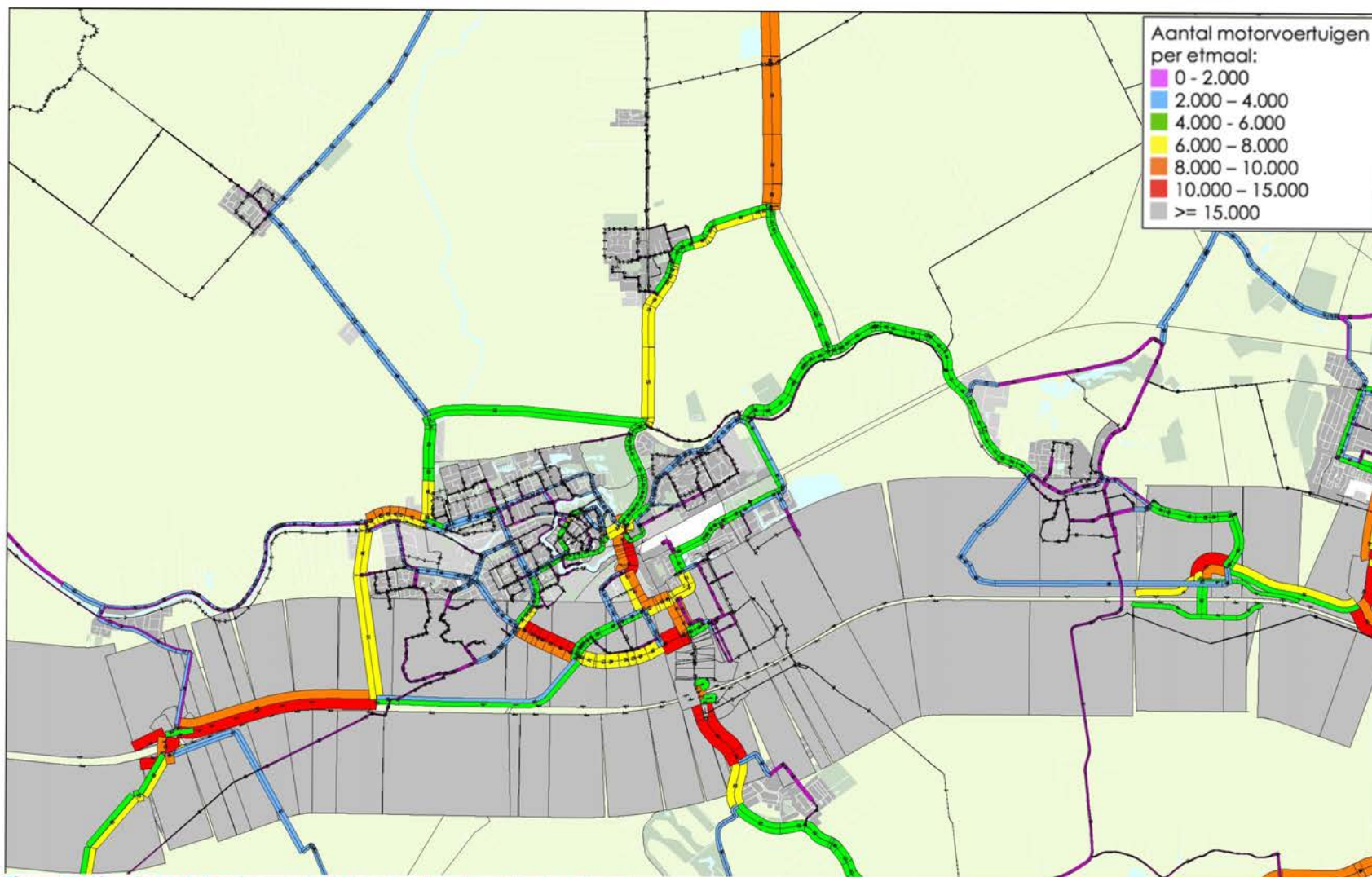
Figuur 77: Selected link analyse van de Boerendijk, motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



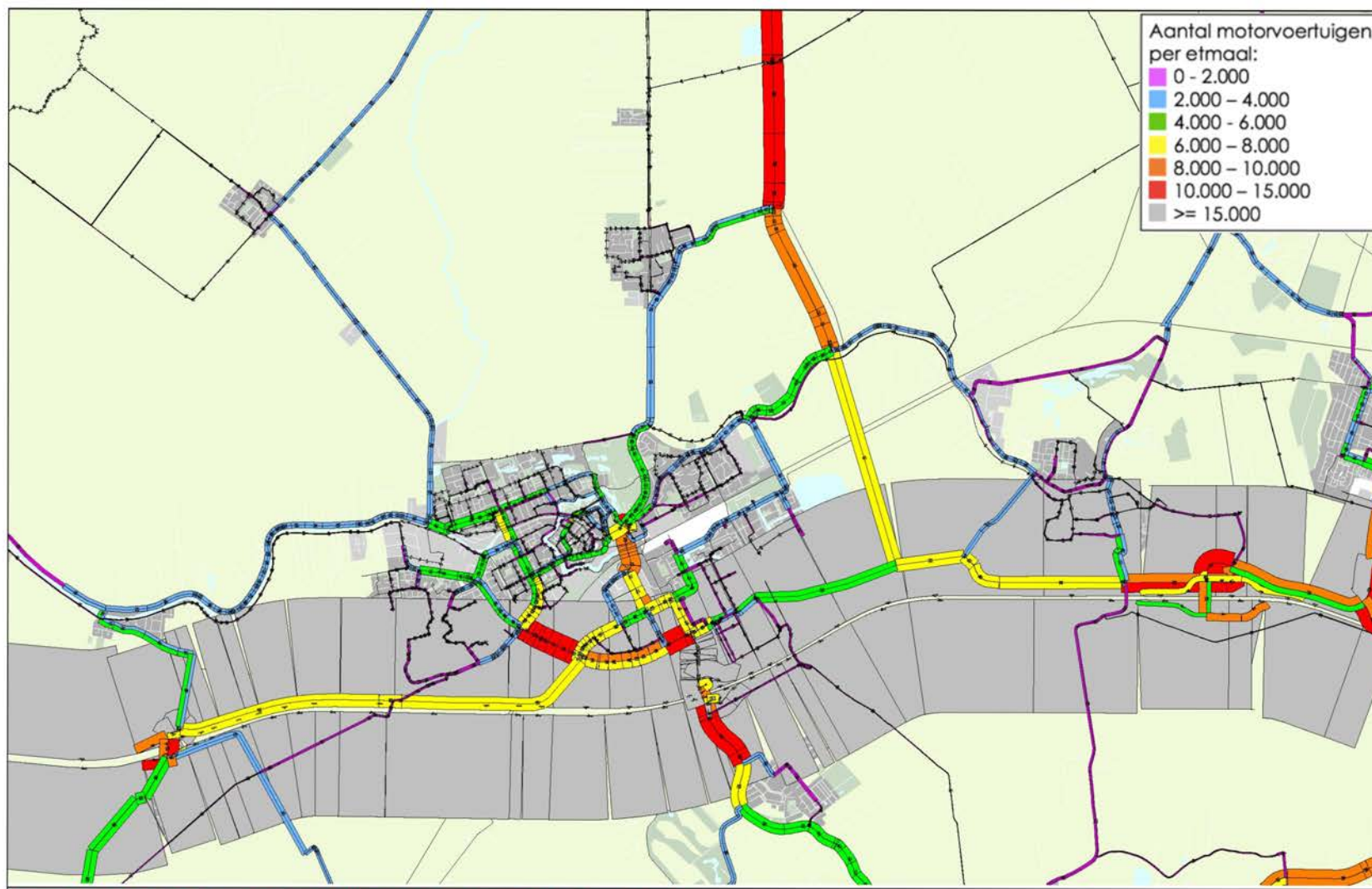
Figuur 78: Selected link analyse van de Polanerbaan, motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



Figuur 79: Situatie 2030 (basisscenario) bij doorvoeren benuttingsmaatregelen, intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



Figuur 80: Situatie 2030 (basisscenario) bij aanleg Randweg West en Noord, intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)



Figuur 81: Situatie 2030 (basisscenario) bij aanleg Randweg Oost, intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag. Bron: Verkeersmodel (VRU 3.2)