

RAADSINFORMATIEBRIEF

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

8 oktober 2024

Kenmerk

Z/23/057818 / D/24/149477

Portefeuillehouder

Roy Luca

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Opsteller

Zuiderveen, Johan

Onderwerp

Resultaten planstudies 'Veilig op de fiets'

Kennisnemen van

De resultaten van de planstudies naar het veiliger en comfortabeler maken van drie fietsroutes: schetsontwerpen en kostenramingen.

Inleiding

De basis voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Woerden is de Verkeersvisie 2030 en de uitwerking hiervan, de Strategienota Verkeersvisie 2030. De vijf basisprincipes van de gemeente, die samen met elkaar de samenhangende strategie vormen zijn:

1. Prioriteit voor fiets en voetganger
2. Openbaar vervoer goed bereikbaar per fiets en te voet
3. Autoverkeer is secundair
4. Extra aandacht voor kinderen en mindervaliden
5. Metingen en onderzoeken vormen de grondslag

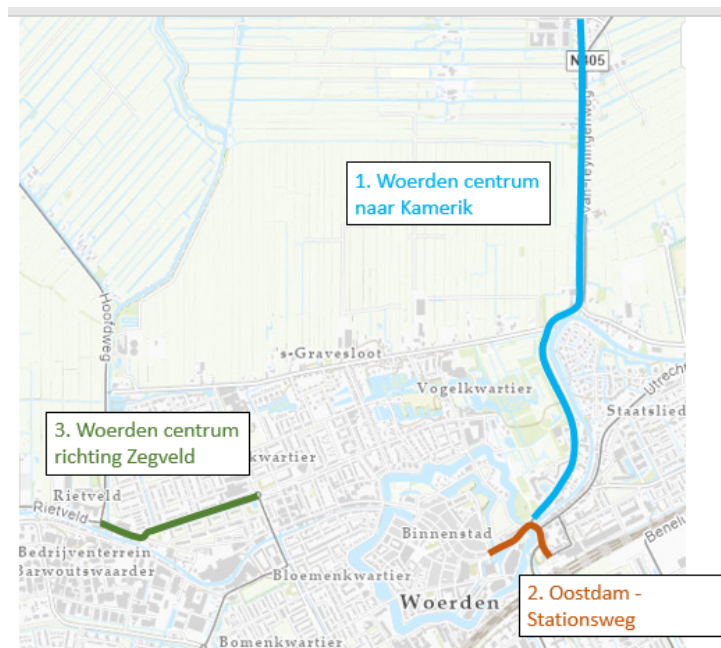
Door de groei van het aantal inwoners in de stad Woerden groeit ook het autogebruik. Een auto is vaak de snelste en meest prettige manier van reizen, maar heeft ook zijn nadelen. Het aantal klachten van te hard rijdend (of juist stilstaand) verkeer neemt toe. Tegelijkertijd willen we meer woningen, bedrijven, water en groen creëren. Het aanleggen van meer wegen en meer parkeerplaatsen is op veel plaatsen vanwege ruimtegebrek daardoor niet meer mogelijk.

Om de gemeente ook in de toekomst veilig, bereikbaar en leefbaar te houden is een Meerjaren Verkeersmaatregelen Plan (MVP) opgesteld. De maatregelen die op deze lijst staan komen uit het onderzoek toekomstig wegennet, beleidstukken en politieke besluitvorming. De Strategienota Verkeersvisie 2030 stelt dat bij de uitvoering van maatregelen uit het MVP fietsprojecten topprioriteit hebben.

Enkele van deze maatregelen zijn momenteel in voorbereiding of uitvoering. Een voorbeeld is de aanleg van de doorfietsroute tussen Woerden, Harmelen en Utrecht. De provincie en het Rijk betalen de meeste maatregelen met ons mee. Het afgelopen jaar zijn in opdracht van uw raad voor drie fietsroutes planstudies uitgevoerd. De fietsroutes die zijn onderzocht behoren tot de belangrijkste knelpunten in ons hoofdfietsnetwerk. Dit wordt ook zo ervaren door bewoners. Dit bleek onder meer uit de enquête mobiliteit 2023, waarover u bent geïnformeerd per raadsinformatiebrief (D/23/116863). De planstudie is uitgevoerd in goede samenwerking tussen eigen medewerkers, externe experts van bureaus en belanghebbenden zoals bewoners en de Fietsersbond.

Het gaat om de volgende routes:

1. Woerden centrum naar Kamerik;
2. Stationsweg – Oostdam
3. Woerden centrum richting Zegveld



Figuur 1: ligging fietsroutes

De planstudie naar het fietspad Woerden centrum naar Kamerik draaide om het verbreden van het bestaande vrijliggende fietspad. De planstudies naar de fietsroute Stationsweg - Oostdam en de fietsroute Woerden centrum richting Zegveld hadden het doel om de fietsveiligheid te verbeteren door het aanleggen van vrijliggende fietsroutes. Een tweede doel van de planstudie naar de fietsroute Stationsweg - Oostdam was het verbeteren van de reistijd en betrouwbaarheid van busdiensten.

Kernboodschap

De resultaten van deze planstudies, waarin participatie een belangrijk onderdeel was, zijn schetsontwerpen die de verkeersveiligheid en comfort voor fietsers verbeteren. Met deze raadsinformatiebrief informeren we u graag over het proces en de resultaten van deze planstudies. Gezien de beschikbare investeringsruimte dient een keuze te worden gemaakt welke van deze fietsroutes worden uitgevoerd. In een andere raadsinformatiebrief, 'Overzicht aanpak fietspaden, D/24/157535, staan de keuzes van het college voor wat betreft de prioritering.

Proces

Het proces bestond uit onderzoek en analyse, het uitvoeren van variantenstudies, uitwerking van de schetsontwerpen (inclusief kostenramingen) en afstemming met betrokken partijen/belanghebbenden. We hebben rekening gehouden met raakvlakprojecten, zoals de Poort van Woerden en de Rembrandtbrug.

Participatie

Er is veel aandacht besteed aan participatie, waarbij we relevante stakeholders zoals omwonenden, belangenbehartigers en de provincie hebben uitgenodigd om mee te denken over de fietsveiligheid. Hierdoor hebben wij een beter ontwerp kunnen maken en een groter draagvlak kunnen creëren voor de gekozen maatregelen.

In het najaar van het afgelopen jaar zijn via het participatieplatform Denkmee Woerden, omwonenden, gebruikers van de fietspaden en belangenpartijen gevraagd knelpunten en eventuele oplossingen aan te dragen. Daarnaast zijn we bij omwonenden thuis geweest, hebben we de verzorgingstehuizen in de omgeving bezocht en dronevideos gemaakt van de fietsroutes voor de social media kanalen. We hebben veel reacties, ideeën en opmerkingen ontvangen. Daarna zijn we als projectgroep aan de slag gegaan om op alle binnengekomen reacties te reageren. Ook zijn er 3 inloopavonden geweest voor een terugkoppeling op de binnengekomen reacties. Op deze avonden werd ook uitgelegd waarom we bepaalde ideeën wel meenamen in het ontwerp en waarom sommige ideeën niet.



Figuur 2: mal die gebruikt is om op straat te spuiten op diverse punten van de fietsroutes.

Vervolgens zijn wij met deze input aan de slag gegaan om uiteindelijk per route een voorkeursvariant op te stellen. Dit is een intensief traject gebleken, omdat het een complexe uitdaging is om in een stedelijke omgeving, waar de ruimte beperkt is, afwegingen te maken die recht doen aan alle belangen. Dit is uiteindelijk gelukt en heeft geresulteerd in nu voorliggende schetsontwerpen. Hierin zijn naast verkeerskundige ontwerpaspecten, zoals ook het (stedelijk) landschap met oog voor bijvoorbeeld ecologische en cultuurhistorische aspecten en de belangen van omwonenden evenwichtig meegenomen in het ontwerp. De ondergrondse infrastructuur is ook onderzocht. Zo is er reeds in dit stadium al contact gezocht met Stedin over de gasleiding onder de Oostdam. Het projectteam en opdrachtgevers zijn trots op het doorlopen proces en het behaalde resultaat: de nu voorliggende integrale schetsontwerpen die in een eerder stadium zijn gepresenteerd op twee inloopbijeenkomsten.

Tijdens de inloopbijeenkomsten van 27 februari en 11 juni (voor het trajectdeel Oostdam) hebben we nuttige feedback van bewoners en andere belanghebbenden ontvangen op de gepresenteerde voorkeursvarianten van de schetsontwerpen en impressies. Het waren goed bezochte bijeenkomsten met in totaal ongeveer 75 geïnteresseerden die kwamen kijken en feedback gaven. Deze bijeenkomsten waren waardevol voor het verder verzamelen van (lokale) inzichten en om de schetsontwerpen te verfijnen. De wijze waarop de participatie was georganiseerd werd over het algemeen als goed ervaren. Bij de inloopbijeenkomsten waren voor de bezoekers de belangrijkste onderwerpen: verbetering van de verkeersveiligheid voor de fietsers en de vergroening van de stedelijke delen van de routes.



Figuur 3: sfeerbeeld inloopbijeenkomst 11 juni en gebruikte presentatiemiddelen

Schetsontwerpen en kostenoverzicht

In de bijlage zijn de schetsontwerpen opgenomen. Onder het hoofdstuk 'Financiën' is een overzicht van de globale kosten per route/deeltraject opgenomen.

Oostdam en Stationsweg (bijlage 2)

Hieronder ziet u een impressie van het schetsontwerp van de Oostdam en Stationsweg.



Figuur 4: impressie Oostdam en Stationsweg in vogelvlucht

Voor het deel Stationsweg wordt het voetpad langs de woningen verbreed en is er een breder tweerichtingenfietspad ingetekend. Door het verwijderen van een beperkt aantal parkeervakken en het verschuiven van het fietspad en het voetpad aan de overzijde, kan de weg worden opgeschoven. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor een brede groenstrook met bomen naast het fietspad en een doorsteek voor de bus.

Aan weerszijden van de Oostdam is op de impressie een dubbele bomenrij te zien en een als 30 km per uur ingerichte rijbaan. De uitstraling van de Oostdam wordt hiermee teruggebracht naar het aanblik dat de Oostdam ook had in de 19^e eeuw. Onder de Oostdam ligt een gasleiding van 60 jaar oud die de komende 10 jaar vervangen moet worden. Stedin heeft aangegeven om bij een eventuele reconstructie mee te werken aan het verleggen van de gasleiding.

De belangrijkste effecten door het realiseren van dit schetsontwerp zijn:

- Veiligere fietsroutes door het verminderen van het aantal oversteken;
- Kortere en betrouwbare reistijden van bussen bij vertrek vanaf het busstation;
- Comfortabeler fietsen, doordat de fiets op één oversteek na overal in de voorrang zit en brede, geasfalteerde fietspaden;
- Wachtrijen in de spits voor gemotoriseerd verkeer op de Utrechtsestraatweg en Oudelandseweg zullen licht toenemen en op de Polanerbaan licht afnemen;
- Vergroening van Stationsweg en Oostdam, waardoor we recht doen aan het versterken van de blauwgroene as;
- Versterken van cultuurhistorisch erfgoed door het terugbrengen van de dubbele bomenrij en materialisatie van de rijbaan op de Oostdam;
- De rijbaan komt op de Stationsweg en Oostdam een stuk verder van woningen af te liggen als in de huidige situatie.

Twee terugkerende inhoudelijke punten die voor discussie zorgden binnen het projectteam waren:

- De wandelroute langs het water die met het opheffen van de oversteek op de Polanerbaan wordt onderbroken;
- De voorrangsituatie voor fietsers bij de fietsoversteek op de Stationsweg nabij het Stationsplein.

Deze punten vragen om nader onderzoek. Omdat de uitkomst naar verwachting weinig consequentie heeft voor de kostenraming of het ruimtegebruik, nemen we het mee in het vervolgtraject waarin we schetsontwerpen verder gaan uitwerken.

Rechtszaak busbaan

In 2021 – 2022 is een rechtszaak aangespannen door bewoners van de Stationsweg tegen het nemen van een verkeersbesluit om een busbaan aan te leggen op de Stationsweg. De rechter heeft toen besloten dat de onderbouwing voor het verkeersbesluit beter moet en de gemeente opgelegd om meer onderzoek uit te voeren naar de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarop heeft het college in 2022 de verkeersveiligheid en doorstroming van het aanleggen van de busbaan uitgebreid onderzocht.

Uit deze onderzoeken is gebleken dat het aanleggen van de busbaan een positief effect heeft voor de reistijden van met name de bussen en dat het een licht negatief tot neutraal effect heeft op de verkeersveiligheid. De resultaten van deze onderzoeken zijn door middel van een raadsinformatiebrief met de raad gedeeld (D/22/65582). Het ontwerp waarnaar deze onderzoeken zijn uitgevoerd is anders dan het ontwerp dat uit de planstudies naar voren komt. In dit nieuwe ontwerp verbetert de verkeersveiligheid omdat de langzaam verkeer oversteek over de Polanerbaan komt te vervallen.

Woerden - Kamerik (bijlage 1)

Voor het deel van de route naar Kamerik ligt de nadruk op het verbreden van het bestaande fietspad naar in ieder geval 3,5 meter. Het huidige fietspad is smal, zeker in relatie tot het gebruik. Delen van dit fietspad worden ook door wandelaars gebruikt in verband met het ontbreken van een voetpad. Dit zorgt voor onveilige situaties en heeft een

remmende invloed op het stimuleren van fietsgebruik. Het verbreden van dit fietspad is op delen een uitdaging door het gebrek aan ruimte langs het fietspad (water, bomen en een slappe ondergrond).

Het traject kent ook een aantal fietsknelpunten, zoals de kruising met de Nijverheidsweg, de als onveilig ervaren situatie voor de fietsers bij het gemaal en de oversteek bij de Meanderbrug. De aanpassingen uit het schetsontwerp zorgen voor een veiligere situatie op deze drie punten:

- Meanderbrug: verminderen van hoogteverschil en aanleg van middeneiland om in stappen oversteken mogelijk te maken;
- Gemaal: verbreden fietspad;
- Kruising Nijverheidsweg: aanleg fietsstraat in Kamerik, verduidelijken ter hoogte van de bebouwde komgrens.

Discussiepunt binnen de projectgroep over Meanderbrug en aanliggende oversteek betrof het wel of niet in de voorrang zetten van de fietsers over de Oudelandsweg. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt voorgesteld om fietsverkeer hier geen voorrang te geven. Ook dit punt wordt verder onderzocht in de uitwerking naar het Definitief Ontwerp.

Woerden centrum richting Zegveld (bijlage 3)

Voor het deel van de route naar Zegveld via de Rembrandtlaan en Leidsestraatweg tot aan de kruising Zegveldse Uitweg, ligt de nadruk op het veiliger maken van de route door het aan de noordzijde ingetekende tweerichtingenfietspad. In de huidige situatie rijden de fietsers over een fietssuggestiestrook op een drukke 50 km/uur weg. De meest recente landelijke richtlijnen schrijven voor dat (hoofd)fietsroutes of over vrijliggende fietspaden gaan of op wegen liggen waar maximaal 30 km/uur mag worden gereden.

Financiën

Voor de realisatie van de fietsroute Oostdam – Stationsweg is al cofinanciering van het Rijk en de provincie Utrecht ontvangen. Ook voor de fietsroute Woerden centrum - Zegveld is al een bedrag ontvangen. In het overzicht hieronder staan de geraamde kosten en beschikte cofinanciering van alle deeltrajecten. De geraamde kosten zijn inclusief voorbereiding. Alle bedragen zijn in euro's.

Route/ (deel)traject	Geraamde kosten	Beschikte cofinanciering	Resterend
Deel 1. Woerden Centrum-Kamerik	1.900.000		1.900.000
Deel 2. Stationsweg - Oostdam	1.950.000	925.000	1.025.000
Deel 3. Woerden Centrum-Zegveld	2.725.000	100.000	2.725.000

Vervolg

Nadat uw raad in de begroting besluit om middelen vrij te maken kan een volgende stap gezet worden in nadere uitwerking op basis van de schetsontwerpen. Dit betekent dat we kunnen gaan toewerken naar definitieve ontwerpen. Het einddoel is de verbetering van de fietsinfrastructuur in Woerden. In de fasen richting feitelijke uitvoering wordt verdere uitwerking gegeven aan bijvoorbeeld keuze in materialisatie, de eerder genoemde discussiepunten en maatregelen of bouwwijzen om CO2 terug te dringen.

Bijlagen

Bijlage 1a: Voorkeursvariant Woerden centrum - Kamerik SO 1 (D/24/149485)
Bijlage 1b: Voorkeursvariant Woerden centrum - Kamerik SO 2 (D/24/149486)
Bijlage 1c: Voorkeursvariant Woerden centrum - Kamerik SO 3 (D/24/149487)
Bijlage 1d: Voorkeursvariant Woerden centrum - Kamerik SO 4 (D/24/149484)
Bijlage 2: Voorkeursvariant Station - Bredius SO (D/24/149483)
Bijlage 3: Voorkeursvariant Woerden centrum - Zegveld SO (D/24/149483)

