



datum	21-11-2024
portefeuillehouder	Luca, Noorthoek
contactpersoon	Koen ten Hove, Martijn Plukkel
fractie(s)	ChristenUnie-SGP
onderwerp	RIB Prioritering aanpak fietspaden en Raadsvoorstel Toeleidende fietsroute 1A

Vraag1: Welke criteria voor de MVP worden gehanteerd die leiden tot de huidige prioritering? En, hoe worden die gewogen t.o.v. elkaar?

Antwoord 1:

In 2022 is een mobiliteitsenquête uitgevoerd. Mede op basis van de uitkomsten hiervan zijn in 2023 planstudies uitgevoerd conform de vastgestelde begroting van 2023.

Voor de prioritering van de uitvoering van de planstudieprojecten is gekeken naar de samenleving (participatie, meldingen), data (ongevalsgegevens, meldingen, veiligheidsmonitor, tellingen), gebruik (aantal fietsers in relatie tot maatregelen), financiën (beschikbare middelen, subsidies) en combinatiewerk (onderhoud, andere projecten).

In de bijlage bij de RIB is aangegeven welke projecten wel en niet op dit moment voor uitvoering in aanmerking komen. Het college geeft prioriteit aan de projecten Stationsweg-Oostdam en Woerden-Kamerik. Voor de projecten waar op dit moment nog geen middelen voor beschikbaar zijn is geen specifieke prioritering bepaald, deze zijn in willekeurige volgorde opgenomen.

Vraag 2: Wordt overlast tijdens de uitvoering van het project Oostdam-Stationsweg ook meegewogen als criterium?

Antwoord 2:

Nee, voor overlast worden beheermaatregelen tijdens de uitvoering/voorbereiding ingezet.

Vraag 3: Welk beeld kwam er naar voren uit de participatie Oostdam-Stationweg? Hoe is dit meegewogen in de prioritering van de MVP?

Antwoord 3:

De participatie is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Daarmee is de bevolking van de gemeente op verschillende momenten en fases betrokken geweest in de afwegingen. Bij de prioritering is de mening van de bevolking een belangrijke leidraad geweest voor het bepalen van de routes.

1. Trajecten

Hiervoor is naast de verkeersvisie 2030, verkeersdrukte en ongevallendata een enquête uitgezet onder bewoners en ondernemers. De uitkomst daarvan gaf aan wat zij de belangrijkste knelpunten in het fietsnetwerk vonden. Deze enquête was duidelijk voor wat betreft de grootste knelpunten. Deze hebben we dan ook overgenomen. Daarbij heeft meegewogen dat het deels ontbrekende schakels zijn in de routes naar Kamerik en Zegveld.

2. Planstudie

In de participatie is alle kennis en ervaring die is ingebracht via Denkmee Woerden, belangenvertegenwoordigers en omwonenden meegenomen. Bij een groot aantal van de aanwonenden zijn we op bezoek geweest en hebben we hun argumenten opgehaald. In drie sessies, één per route, is teruggekoppeld welke punten we konden meenemen, waarom dat niet mogelijk was en hoe we dat hebben toegepast.



3. Oostdam-Stationsweg

a. De bewoners en ondernemers van de Oostdam is tijdens de aanleg van de duikerbrug aangegeven dat op afzienbare tijd de Oostdam zal worden aangepakt. Daarover hebben ze regelmatig gebeld. Daarnaast is bekend dat het asfalt op de Oostdam op korte termijn vervangen moet worden. De bewoners op de Oostdam zijn tijdens de verschillende gesprekken zeer positief over het ontwerp en inrichting.

b. De bewoners op de Stationsweg staan eveneens positief tegenover de plannen. Met name het oplossen van het conflict van fietsers op de kruising Polanerbaan wordt als zeer positief ervaren. Er is een drietal bewoners die moeite hebben met de busbaan. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen is de rijbaan zover als mogelijk van de woningen gelegd en komt er een groenstrook van minimaal 2 meter en maximaal 4 meter breed tussen de woningen en de rijbaan.

Vraag 4: Hoe wegen toekomstige ontwikkelingen in Snellerpoort mee bij nummer 5 op de MVP lijst (toeleidende fietsroute ongelijkvloerse kruising)?

Antwoord 4:

De verwachting is dat deze fietsroute nagenoeg niet door bewoners en bezoekers van Snellerpoort gebruikt wordt, omdat deze daarvoor niet logisch ligt. Deze route is nu opgenomen om fietsers vanuit bestaande woonwijken ten zuiden van het winkelcentrum een directe route naar de ongelijkvloerse kruising te bieden waarmee een alternatief voor het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade wordt geboden.

Vraag 5: Is de subsidie van 541K voor Amsterdamlaan-Eilandenkade, die pas voor 2030 gepland staat, te gebruiken voor de toeleidende fietsroute?

Antwoord 5:

Nee, deze is specifiek voor een aanpassing op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Dit geldt overigens voor alle toegekende subsidies.

Vraag 6: Als de toeleidende fietsroute gerealiseerd wordt, in hoeverre is nummer 4 op de lijst – de Amsterdamlaan-Eilandenkade nog noodzakelijk?

Antwoord 6:

Deze blijft in de toekomst nodig om zowel voor fietsverkeer als het gemotoriseerde verkeer uit de woonwijken ten oosten en westen van de Steinhagenseweg een robuuste oplossing te creëren. Zoals aangegeven in het eerdere raadsvoorstel (D/23/126954) komt het college richting 2030 met een nieuw voorstel voor de Amsterdamlaan-Eilandenkade.



Vraag 7a: Kunt u een overzicht geven voor de lopende planstudies (1ste 6 op de MVP lijst) inclusief criteria en scores?

Antwoord 7a:

Op dit moment lopen er geen planstudies meer. De 4 studies zijn dit jaar afgerond:

- Oostdam-Stationsweg*
- Kamerik-Woerden*
- Rembrandtlaan-Leidsestraatweg*
- Amsterdamlaan-Eilandenkade*

Hieruit is de lijst zoals in de RIB vermeld staat gekomen.

Het project Kamerik-Woerden is om budgettaire redenen geknipt. Voor het project Toeleidende fietsroute is geen planstudietraject doorlopen.

Vraag 7b: Gaag willen we van de 1ste 6 projecten op de lijst een overzicht hoe de criteria scoren voor 1) samenleving 2) data 3) gebruik 4) financiën en 5) combinatiewerk.

Antwoord 7b:

Met deze 6 projecten bedoelt de vragensteller:

- *Oostdam-Stationsweg*
- *Kamerik-Woerden fase 1*
- *Kamerik-Woerden fase 2*
- *Amsterdam-Eilandenkade rotonde*
- *Toeleidende fietsroute ongelijkvloerse kruising*
- *Rembrandtlaan-Leidsestraatweg*

Voor de volledigheid moet opgemerkt worden dat de projecten op de lijst in willekeurige volgorde zijn opgenomen. (Uitgezonderd Oostdam-Stationsweg en Kamerik-Woerden).

Het college heeft alleen de projecten Oostdam-Stationsweg, Kamerik-Woerden en Rembrandtlaan-Leidsestraatweg beoordeeld.

De beoordeling van deze drie fietsprojecten is als volgt (zie ook de RIB prioritering aanpak fietspaden). Hierbij is geen overzicht met gekwantificeerde scores toegepast.

Het college geeft de hoogste prioriteit aan de route van het station naar het centrum, oftewel Oostdam-Stationsweg. De fietsoversteek op de Stationsweg (Polanerbaan) behoort tot de grootste knelpunten in de gemeente. Over de Stationsweg en Oostdam fietsen meer mensen dan over andere fietsroutes. Ook de bus maakt gebruik van de Stationsweg. Door het uitvoeren van deze fietsroute kan een busbaan worden gerealiseerd waarmee veel vertraging voor bussen wordt voorkomen. Ook speelt mee dat voor deze fietsroute al cofinanciering beschikbaar is (€ 925.000).

Tweede belangrijke project uit de planstudies is de route tussen Woerden en Kamerik. 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. Onderdeel van dit project is ook de oversteek bij de Meanderbrug op de Oudelandseweg die door veel inwoners als onveilig wordt ervaren.

Meer informatie over het criterium samenleving staat in het antwoord op vraag 3.



De volgende 2 projecten uit de lijst zijn niet in deze beoordeling meegenomen:

- *De rotonde Amsterdamlaan-Eilandenkade is op dit moment een project on hold. Het college komt richting 2030 met een nieuw voorstel voor deze kruising.*
- *Een voorstel voor de toeleidende fietsroute 1A is in een later stadium op verzoek van de raad toegevoegd.*

Vraag 8: Is het restant van de in 2024 verstrekte € 500.000 (Amendement 'Investeren in fietsen' d.d. 9 november 2023) die volgens de najaarsrapportage meegenomen wordt naar 2025 te gebruiken voor nr. 5 toeleidende fietsroute? En komt dit bedrag na het amendement (Prioritering aanpak fietspaden d.d. 7 november 2024) terecht in de pot 'fietsprojecten n.t.b'?

Antwoord 8:

Dat kan, het college stelt dit echter niet voor, zie de geagendeerde RIB D/24/157535.

Volgens het aangenomen amendement van 9 november 2023 is de 500k primair bedoeld voor het oplossen van (bestaande) fietsknelpunten.

Het bedrag is in de begroting nog niet gelabeld en kan in die zin gezien worden als onderdeel van de bedoelde 'pot'.

Vraag 9: Kunt u een overzicht geven welke aanvullende subsidies u nog verwacht, hoe groot die zijn en wanneer u die verwacht?

Antwoord 9:

Voor een aantal projecten zijn mogelijk aanvullende subsidies te verkrijgen. Er is nog GEEN garantie op het bedrag of inzicht in de voorwaarden.

Op dit moment is er de volgende inschatting van MOGELIJKE aanvullende subsidies:

- *Amsterdamlaan-Eilandenkade 270k (wel al beschikt is 541k)*
- *Oostdam-Stationsweg 380k (wel al beschikt is 925k)*
- *Kamerik-Woerden 900k*
- *Rembrandtlaan-Leidsestraatweg 900k (wel al beschikt is 100k)*

In 2025 zal meer duidelijkheid ontstaan. Concrete aanvragen zijn in Q1 van 2025 voorzien, besluiten over het al dan niet toekennen van de subsidies worden in de loop van 2025 verwacht. Het is voor de aanvraag van deze subsidies wel noodzakelijk dat de gemeenteraad achter de voorgestelde aanpak staat. Nadat duidelijk is of en hoeveel subsidie wordt beschikt, wordt voor ieder afzonderlijk project een raadsvoorstel opgesteld. Voor de toeleidende fietsroute 1a ligt inmiddels een voorstel voor conform de motie 'Veilig fietsen naar de ongelijkvloerse kruising'.

Vraag 10: Kan de toenemende wachttijd voor de Utrechtsestraatweg en Oudelandsweg worden gekwantificeerd. Wat is de huidige wachttijd (en hoelang zijn de piekmomenten) en wat wordt de wachttijd?

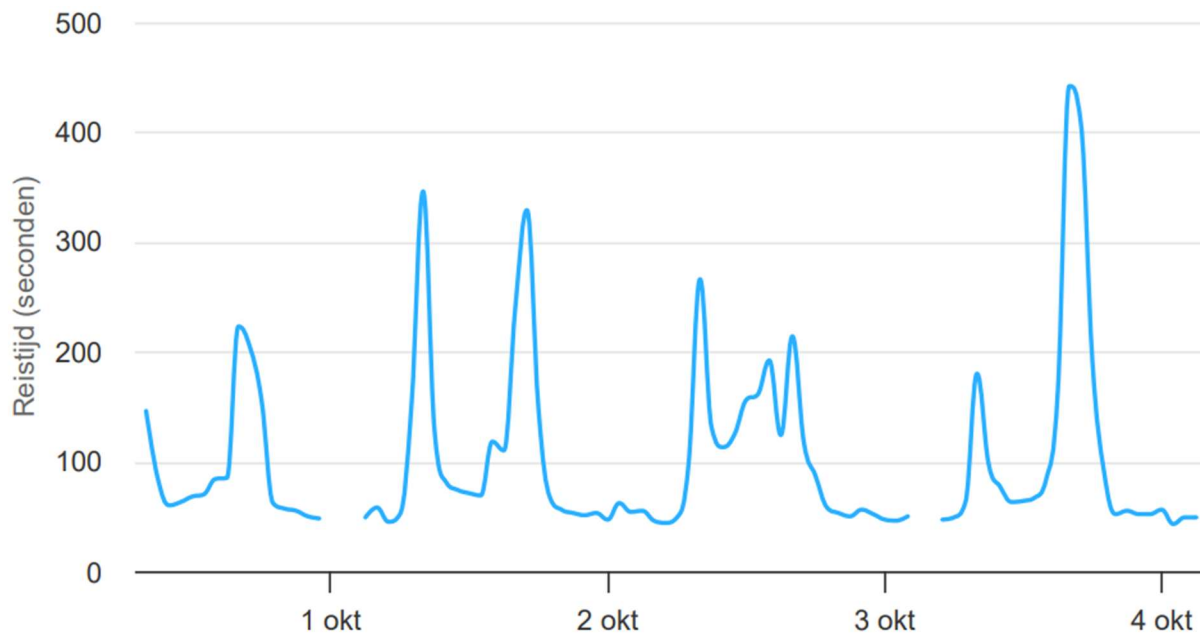
Antwoord 10:

Omdat gemotoriseerd verkeer vanaf de Utrechtsestraatweg en Oudelandseweg in de huidige situatie een eenrichting fietspad moet kruisen en in de nieuwe situatie een tweerichtingen fietspad, zal de wachttijd op deze twee wegen licht oplopen. Op de Polanerbaan zal de wachttijd afnemen. Er is in deze fase geen doorrekening uitgevoerd over de exacte omvang.

Vanuit de Verkeersvisie is aangegeven dat de prioriteit bij de fietsers en voetgangers ligt.



Huidige reistijd Utrechtsestraatweg v/a Prins Mauritssingel:



Huidige reistijd Oudelandseweg v/a Meanderbrug:

