

RAADSBSLUIT

19R.00265



Onderwerp: Strategienota Verkeersvisie 2030

De raad van de gemeente Woerden;

gelezen het voorstel d.d. 7 mei 2019 van:
- burgemeester en wethouders

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;

b e s l u i t:

1. De Strategienota Verkeersvisie 2030 vast te stellen;
2. Kennis te nemen van de reactie van de participatiegroep en de verslagen van de bijeenkomsten van het participatieproces.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Woerden in zijn
openbare vergadering, gehouden op 11 juli 2019

De griffier,

drs. M.J.W. Tobeas

De voorzitter,

V.J.H. Molkenboer

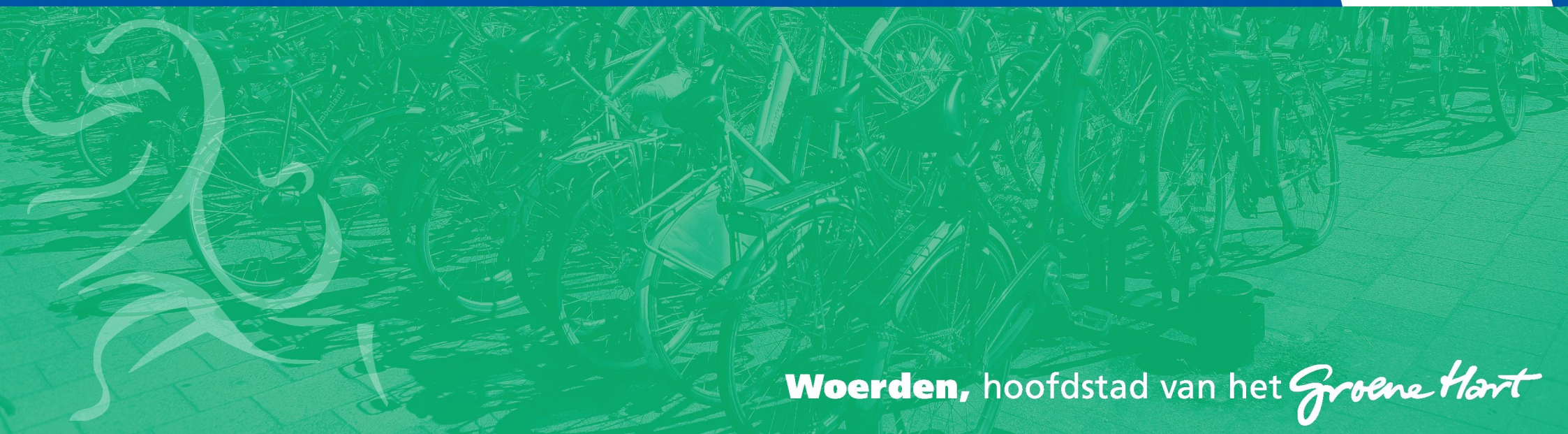


STRATEGIENOTA VERKEERSVISIE 2030

VEILIG, LEEFBAAR EN BEREIKBAAR



gemeente
WOERDEN



Woerden, hoofdstad van het *Groene Hart*

De voorliggende Strategienota Verkeersvisie 2030 is een logisch vervolg op de Verkeersvisie 2030, zoals die op 28 september 2017 unaniem door de gemeenteraad is vastgesteld. Het was destijds de Participatiegroep Verkeersvisie 2030 die deze visie in opdracht van de raad en het college op 18 mei 2017 opleverde. Conform de afspraak bracht het college deze ongewijzigd in de raad. Bij de oplevering van de visie bood de Participatiegroep Verkeersvisie ook haar medewerking aan bij deze verdere strategische uitwerking. Bij motie bepaalde de raad dat betrokkenheid van de Participatiegroep gewenst was.

De Strategienota Verkeersvisie 2030 wordt opgeleverd door het college. Bij de totstandkoming van dit stuk speelde de Participatiegroep Verkeersvisie de rol zoals omschreven in de Startnotitie Strategienota zoals door de raad op 28 november 2018 vastgesteld.

De betrokkenheid van de Participatiegroep is tijdens de ontwikkeling van dit document als volgt vormgeven:

1. Leveren van input

Op basis van 'huiswerk' is in deelgroepen van de Participatiegroep input verzameld die, na een plenaire discussie, geleid heeft tot een vrijwel unaniem* standpunt over de strategische uitwerkingen van de elf doelstellingen uit de Verkeersvisie. De geleverde input is in het college besproken

* De deelnemer vanuit de Fietzersbond deelde dit standpunt niet. Het verslag van de bijeenkomst en gevoerde discussie is meegestuurd met de stukken aan de raad.

en waar hij deze mening deelde is deze verwerkt in het eerste concept.

2. Reageren op het concept

Het eerste concept is vervolgens door het college naar de participatiegroep gestuurd. De participatiegroep heeft dit concept besproken en dit heeft geleid tot een reactie richting het college. Deze heeft daarna de definitieve versie opgesteld en in zijn vergadering vastgesteld.

3. Oplegnotitie

Vervolgens heeft de Participatiegroep dit door het college vastgestelde document besproken en van het recht gebruik gemaakt om een oplegnotitie toe te voegen. Deze oplegnotitie is door het college samen met de definitieve versie van de strategienota gelijktijdig aan de raad aangeboden.

MVP

De vervolgstap na vaststelling van de strategienota in de raad, is het opstellen van het Meerjaren Verkeersplan (MVP). Het MVP zal een dynamisch document worden, omdat actuele ontwikkelingen en uitkomsten van onderzoeken daarop van invloed zullen zijn. Deze zal dus regelmatig geactualiseerd worden. Uit het laatste hoofdstuk van deze strategienota blijkt dat ook in de 2e helft van 2019 de eerste maatregelen worden uitgevoerd.

INHOUD

1. Inleiding	4
2. Overkoepelende strategie	6
3. Strategie per Visiedoelstelling	8
3.1. Voetgangers	8
3.2. Fietzers	10
3.3. Openbaar Vervoer	13
3.4. Autoverkeer	15
3.5. Parkeren	18
3.6. Hulpdiensten	20
3.7. Landbouwverkeer	22
3.8. Geluid	24
3.9. Luchtkwaliteit	27
4. Planning en raming	29

Leeswijzer

Deze strategienota is opgebouwd uit vier hoofdstukken.

1. In de inleiding leest u het doel en belang van dit strategische document.
2. Het tweede hoofdstuk bevat de overkoepelende strategie.
3. In het derde hoofdstuk wordt de strategie per Visiedoelstelling behandeld.
4. Het vierde hoofdstuk bevat tenslotte de planning en een raming van de stappen die worden voorgesteld in het derde hoofdstuk.

In dit document worden dezelfde begrippen gehanteerd als in de Verkeersvisie 2030. Het begrippenkader vindt u in de bijlagen die u destijds bij de Verkeersvisie hebt ontvangen.



Station Woerden

1. INLEIDING

Voor u ligt de Strategienota Verkeersvisie 2030. Het is de strategische vervolgstap op de elf missie- en visiedoelstellingen van de Verkeersvisie 2030. De strategische uitwerking is feitelijk het antwoord op de vraag 'hoe gaan we dat dan doen' nadat de vragen 'waartoe' (missie) en 'wat' (visie) door de raad via de Verkeersvisie 2030 zijn vastgesteld. Het zet uiteen welke stappen de gemeente zet om alle doelstellingen uit de Verkeersvisie 2030 te behalen. Het verwoordt de strategie.

De in deze nota benoemde strategische keuzes vallen uiteraard allemaal binnen het kader van de Missie en Visie van de Verkeersvisie 2030. Sinds het opstellen van Verkeersvisie 2030 heeft de tijd echter niet stilgestaan. Veel projecten en onderzoeken zijn inmiddels - binnen de kaders van de visie - opgestart. Ontwikkelingen in mobiliteit en andere dossiers zijn doorgegaan. Daarnaast is een nieuwe coalitie aangetreden met een nieuw coalitieakkoord. Deze ontwikkelingen hebben, waar mogelijk en op het niveau van strategie, ook een plaats gekregen in dit document.

Veilig, leefbaar en bereikbaar

Een zeer belangrijke keuze die in deze Strategienota wordt voorgesteld, betreft 'het integraal denken over de totale mobiliteit'. Daarmee wordt bedoeld: de integrale uitvoering van alle elf doelstellingen uit de Visie kan alleen worden gewaarborgd door voor elke vorm van mobiliteit alle denkbare opties op



Erftoegangsweg

voorhand open te houden. Dat leidt tot een overkoepelende strategie voor een veilige, leefbare en bereikbare gemeente wat met het bereiken van alle doelstellingen in samenhang wordt nagestreefd.

Strategie bepalen is samenhang brengen in doelstellingen, keuzes maken en prioriteiten stellen, bijvoorbeeld op grond van urgentie, logische volgtijdelijkheid of kosten. Naast een logische vervolgstap op de Verkeersvisie 2030 is dit document een schakel- én sturingsinstrument

1. INLEIDING



Realisatie snelfietspad

Schakel- en sturingsinstrument

Deze strategienota legt de onmisbare basis voor de uitvoeringsplannen, nader onderzoek en inventarisatie. Het is de schakel tussen enerzijds de Verkeersvisie 2030 en anderzijds de concrete plannen en projecten in een MVP. Deze wordt na vaststelling van de Strategienota opgesteld. Hierin zijn alle (grote) uitvoeringsplannen in de tijd weggezet en gebudgetteerd.

De Strategienota is dan ook bij uitstek het sturingsinstrument om te bepalen hoe de doelstellingen worden nagestreefd de komende jaren. Daarom is in deze Strategienota als laatste onderdeel een planning op hoofdlijnen (in een aantal 'tijdvensters') opgenomen.



Oostelijke randweg Harmelen

Prioriteit voor 'quick wins'

Zoals gezegd is deze Strategienota opgesteld met behulp van de input van de Participatiegroep. Dat is met grote betrokkenheid én kennis van concrete 'mobiliteitszaken' gebeurd. Tijdens de discussies zijn dan ook veel praktische verkeerssituaties aan de orde geweest. Situaties die vragen om oplossingen, die het waard zijn om spoedig uitvoering aan te geven en die 'quick wins' opleveren. Het gaat om situaties die betrekkelijk eenvoudig op te lossen cq. uit te voeren zijn. Deze situaties krijgen prioriteit bij de uitvoeringsplanning voor de 2e helft van 2019.

2. OVERKOEPELENDE STRATEGIE

In het vorige hoofdstuk is al aangegeven dat de elf verschillende doelstellingen in de strategische uitwerking met elkaar in verband moeten worden gebracht. Er ontstaan immers 'conflicterende belangen'. In de uitwerking van de strategie moeten keuzes worden gemaakt om uiteindelijk alle doelstellingen te kunnen behalen. Dit heeft geleid tot vijf basisprincipes, die mét elkaar de samenhangende, overkoepelende strategie vormen:

1. Prioriteit voor fiets en voetganger

Er is in de Verkeersvisie gekozen om de fiets prioriteit te geven voor binnengemeentelijke verplaatsingen (naast uiteraard de voetganger). De omvang van de stad Woerden is geschikt om in principe al het binnenstedelijke verkeer met de fiets te kunnen afwikkelen. Ook tussen Woerden, de diverse kernen en omliggende steden krijgt het (snel)fietsverkeer prioriteit.

2. Openbaar vervoer goed bereikbaar per fiets en te voet

Het Openbaar vervoer sluiten we actief aan op voor- en natransport per fiets of te voet.

3. Autoverkeer is secundair

Het uitgangspunt dat de fietser prioriteit krijgt, legt beperkingen op aan het autogebruik in de stad, bijvoorbeeld aan de doorstroming van het doorgaande autoverkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in Woerden. Autoverkeer is secundair in de stad. Uitgangspunten voor het autoverkeer zijn:

- De maximale reistijd vanaf de gemeentegrens/ provinciale weg tot aan de herkomst of bestemming bedraagt maximaal 10 minuten;
- De binnenstad van Woerden in het bijzonder moet bereikbaar blijven per auto voor herkomst- of bestemmingsverkeer.

4. Extra aandacht voor kinderen en mindervaliden

Binnen de groep kwetsbare verkeersdeelnemers geven we bij het aanpakken van de verkeersinfrastructuur extra prioriteit aan kinderen tot 18 jaar en aan mindervaliden.

5. Metingen en onderzoeken vormen de grondslag

Metingen en onderzoeken vormen de grondslag voor alle verkeersingrepen en dienen daaraan vooraf te gaan.

Fiets- en wandelroute over het Defensie-eiland



2. OVERKOEPELENDE STRATEGIE

Consequenties

Voor de uitvoering van de Verkeersvisie 2030 heeft deze overkoepelende strategie de drie onvermijdbare consequenties:

1. *Fietsvoorzieningen hebben topprioriteit* in de planning van de uitvoering c.q. het MVP.
2. Berekeningen, onderzoeken en metingen (het verzamelen van objectieve gegevens voor huidige en toekomstige situaties) worden als basis gebruikt om te bepalen welke maatregelen getroffen moeten worden om in de toekomst aan de doelstellingen uit de Verkeersvisie te kunnen voldoen.
3. *Alle opties worden opengehouden* om het autoverkeer af te wikkelen buiten de stad om. In het bijzonder het al dan niet aanleggen van (een stelsel van) randwegen aan de rand van de stad. Indien de aanleg van randwegen door bovenstaande consequenties onvermijdbaar blijkt, zullen de aan te leggen randwegen tijdig in besluitvorming en planning worden gebracht zodat het behalen van de overige doelstellingen (met name die voor de fiets) niet in gevaar komt. Maatregelen die op kortere termijn worden getroffen, mogen maatregelen voor de langere termijn niet onmogelijk maken.

3.1 VOETGANGERS

Verkeersvisie 2030:

“Voetgangers kunnen alle algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen veilig bereiken. Looproutes van en naar scholen zijn veilig.”

De Verkeersvisie stelt dat behalve op de hoofdverbindingswegen langzaam verkeer prioriteit krijgt boven het gemotoriseerde verkeer. Dit hoofdstuk gaat nader in op voetgangers.

Opstellen kaart

Het netwerk voor voetgangers is zeer fijnmazig, in de strategie wordt daarom met name aandacht gegeven aan maatregelen om voetgangers te faciliteren rondom publiek toegankelijke voorzieningen. Het is van belang dat inzichtelijk gemaakt wordt waar deze voorzieningen zich bevinden. **We stellen kaart op waarop alle in de Verkeersvisie genoemde voorzieningen staan ingetekend.**

Opstellen beleidskaders

In een straal van 200 meter rondom deze voorzieningen wordt nagegaan of er gescheiden faciliteiten aanwezig zijn voor voetgangers. In veel gevallen zullen de bovenstaande voorzieningen aan ontsluitingswegen liggen. Op ontsluitingswegen worden geen aparte oversteekvoorzieningen gerealiseerd. Langs hoofdverbindingswegen liggen geen trottoirs. Wanneer er voorzieningen aan

een verbindingsweg liggen, dienen er verkeersveilige, goed verlichte oversteekvoorzieningen gerealiseerd te worden. Er wordt terughoudend om gegaan met het aanbrengen van zebrapaden. **We stellen een beleidskader voor oversteekvoorzieningen binnen de bebouwde kom op.**

Hoe dichter bij een voorziening, hoe meer mensen hier naartoe zullen lopen. Daarom moeten de voetgangersvoorzieningen binnen een straal van 200 meter ook ingericht zijn om grotere stromen voetgangers op te kunnen vangen. Trottoirs moeten bijvoorbeeld minimaal 1,80m zijn, zodat rolstoelers elkaar ook kunnen passeren. **We stellen een beleidskader voor een toegankelijke openbare ruimte op.**

Voor voetgangers speelt de verlichting ook een grote rol, zowel in de verkeersveiligheid als in het gevoel van veiligheid. Zo is het belangrijk dat oversteekvoorzieningen voldoende verlicht zijn, zodat voetgangers gezien worden. Voor de sociale veiligheid is het van belang dat de gezichten van tegemoet komende mensen zichtbaar zijn. **We stellen een beleidskader voor openbare verlichting op.**

Kinderen en pubers zijn kwetsbaar in het verkeer, omdat zij een andere beleving van het verkeer hebben dan volwassenen. Ook

schatten zij verkeerssituaties niet altijd goed in. Het is belangrijk dat kinderen op jonge leeftijd al zelfstandig en actief op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarnaast is het halen en brengen met de auto de grootste oorzaak van onveiligheid rondom scholen, waardoor ouders of verzorgers er juist weer voor kiezen om hun kind ook met de auto te brengen. Deze vicieuze cirkel moet worden doorbroken. Het is niet gewenst dat scholen langs hoofdverbindingswegen gevestigd zijn. **We stellen een beleidskader voor het inrichten van schoolomgevingen en sportvoorzieningen op.**

Prioritering

In de uitvoering van maatregelen heeft het verkeersveilig inrichten van routes van en naar scholen en sportvoorzieningen binnen de strategie voor voetgangers de hoogste prioriteit. Het verkeersveilig en te voet toegankelijk maken van de overige voorzieningen heeft een lagere prioriteit. Hier worden nu nog geen aparte projecten voor gedefinieerd, maar dit wordt meegenomen wanneer er reconstructies aan de openbare ruimte worden uitgevoerd.

De uitwerking van recreatieve routes vormt geen onderdeel van de Verkeersvisie en daarmee ook niet van deze strategienota. Recreatieve routes vallen onder recreatiebeleid.

Samenvatting strategie voetgangers:

- We stellen een kaart op, waarop alle voorzieningen in de gemeente Woerden en haar kernen zijn ingetekend.
- De ontwerpuitgangspunten voor voetgangers in een straal van 200 meter rondom de voorzieningen worden opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).
- We stellen een beleidskader op voor een toegankelijke openbare ruimte. De ontwerpuitgangspunten die hieruit voortvloeien worden vervolgens opgenomen in het HIOR.
- We stellen een beleidskader op voor openbare verlichting. Zichtbaarheid van voetgangers krijgt hier aandacht in.
- We stellen een beleidskader op voor het inrichten van schoolomgevingen en sportvoorzieningen. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de bestaande schoolomgevingen en nieuw te bouwen scholen. De ontwerpuitgangspunten die hieruit voortvloeien worden vervolgens opgenomen in het HIOR.

3.2 FIETTERS

Verkeersvisie 2030:

“Binnen de kernen, wijken/buurtten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer. Fietsroutes van en naar scholen zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid.”

De fiets is het gewenste vervoermiddel voor alle verplaatsingen tussen de kernen onderling en binnen de kernen en de wijken en buurten. Er moeten dus voldoende en goede fietsvoorzieningen zijn. Dat geldt ook voor de bruikbaarheid van fietsvoorzieningen tijdens werkzaamheden.

Opstellen fietsnetwerk

Er wordt een hoofdfietsnetwerk en een secundair fietsnetwerk opgesteld. Hoofdfietspaden zijn verbindend tussen kernen, wijken en bedrijventerreinen, het centrum en het station. Ze zijn direct, veilig, snel, comfortabel en herkenbaar. Hoofdfietspaden kunnen ook snelfietsroutes zijn voor fietsers die een herkomst en/of bestemming buiten de gemeente hebben. Uitgangspunt is dat de omrijdstand maximaal 20% is ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Secundaire fietsroutes zijn ontsluitend tussen wijken/buurten,

winkelcentra, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen. **Aan de hand van de fietsnetwerkkkaart bepalen we in hoeverre de hoofdfietsroutes nu aan dat uitgangspunt voldoen en waar zich nog ontbrekende schakels in het fietsnetwerk bevinden.**

Inrichting en toegankelijkheid

Per categorie fietsverbinding worden er inrichtingseisen en toegankelijkheidsniveaus gekoppeld. Deze ontwerpuitgangspunten worden opgenomen in het HIOR. Uitgangspunt is dat er wordt ontworpen vanuit de fiets. Ook voor fietsers speelt de verlichting een grote rol. In het beleidskader voor openbare verlichting (zie hoofdstuk voetgangers) wordt ook aandacht besteed aan fietsers. Hoofdfietsroutes zijn altijd vrij liggend (niet direct langs de weg) of solitair, zijn binnen de bebouwde kom uitgevoerd in rood asfalt als ze parallel liggen aan lokale verbindings- of ontsluitingswegen, zijn afhankelijk van één- of tweerichtingenfietspad minimaal 2,5m, respectievelijk 3,5m breed en zijn opgenomen in de gladheidsbestrijdingsplannen van de gemeente. **Waar dit veel tijdswinst oplevert, worden hoofdfietsroutes geschikt gemaakt voor gebruik door de hulpdiensten** (zie strategie hulpdiensten). Een bijzondere categorie in het hoofdfietsnetwerk is de fietsstraat. **We stellen een beleidskader voor fietsstraten op.**

Voorkeur voor de fiets

Waar hoofdfietsroutes en autoroutes elkaar kruisen, heeft de hoofdfietsroute voorrang. Vanzelfsprekend moet dit op een verkeersveilige en voor fietsers comfortabele manier ingericht worden. **Als de doelstellingen voor doorstroming autoverkeer en vrij baan voor de fiets niet met elkaar te vereenzelvigen zijn, gaan we onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden.** We denken hierbij aan ongelijkvloerse kruisingen of met verkeerslichten geregelde kruispunten. Als blijkt dat de problematiek op kruispuntniveau niet op te lossen is, wordt onderzocht of er nieuwe routes gerealiseerd moeten worden voor één van beide modaliteiten.

De secundaire routes kunnen ook via ontsluitingswegen lopen, waar fietsers dan gemengd worden met gemotoriseerd verkeer. Snelheidsremmende maatregelen voor de auto zijn fietsvriendelijk ingericht, zodat de fietser geen hinder ondervindt van dit type maatregelen. Waar de situatie daarom vraagt worden fietsstroken aangelegd van minimaal 1,50m breed (afhankelijk van de breedte van de rijloper). Waar secundaire fietsroutes en autoroutes elkaar kruisen, gelden de normale verkeersregels. Fietsers hebben op deze route dus niet standaard voorrang.

Fietsroutes

Bij de uitvoering van maatregelen heeft het verkeersveilig inrichten van routes van en naar scholen en sportvoorzieningen ook binnen de strategie voor fietsers de hoogste prioriteit.

Daarnaast gaat de passage over de kwetsbaarheid van kinderen en pubers, in de paragraaf over voetgangers, ook op voor fietsers. In het beleidskader voor het inrichten van schoolomgevingen en sportvoorzieningen wordt daarom ook de inrichting voor fietsers meegenomen.

Daarnaast is speciale aandacht nodig voor fietsroutes in het buitengebied. Zowel fietsers als landbouwvoertuigen maken gebruik van dezelfde wegen in het buitengebied. Dit is niet in lijn met het landelijke verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig, volgens welk principe weggebruikers met grote verschillen in massa en snelheid juist van elkaar gescheiden moet worden. Zie de paragraaf Landbouwverkeer.

Fietsparkeren

Om het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken en te houden, is het ook van belang dat de fiets bij de bestemming op een goede, comfortabele en veilige manier gestald kan worden. **Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid krijgt ook het fietsparkeren een plek.** Van belang is dat bij alle voorzieningen voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Fietsparkeervoorzieningen die in de openbare ruimte worden geplaatst dienen te voldoen aan het kwaliteitskeurmerk Fietsparkeer*, zodat ook buitenmodelfietsen (bijv. kratfietsen) kunnen worden gestald. **We onderzoeken hoe het momenteel**

* Het fietsparkeer stelt eisen aan fietsparkeervoorzieningen voor bijvoorbeeld de tussenruimte van fietsklemmen, beredeneerd vanuit het gebruikersgemak van de fietsers.

gesteld is met fietsparkeermogelijkheden bij de winkelcentra, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en bushaltes. Daar koppelen we vervolgens een uitvoeringsplan aan. Er komt een **separaat project voor fietsparkeren in het centrum van Woerden**. Als er een tekort aan fietsparkeerplaatsen dreigt bij het station, gaat de gemeente met NS en ProRail in overleg om tot een uitbreiding van de capaciteit te komen.

Er worden geen laadpunten geplaatst bij de verschillende fietsparkeervoorzieningen. Dit wordt enerzijds gezien als een taak van de markt en anderzijds als weinig toekomstbestendig: de meeste fietsaccu's kunnen nu al van de fiets verwijderd en los opgeladen worden.

De uitwerking van recreatieve routes vormt geen onderdeel van de Verkeersvisie en daarmee ook niet van deze strategienota. Recreatieve routes vallen onder recreatiebeleid.

Samenvatting strategie fiets:

- We stellen een fietsnetwerkk kaart op, waar onderscheid wordt gemaakt in hoofdfietsroutes en secundaire fietsroutes.
- Aan de hand van de fietsnetwerkk kaart maken we inzichtelijk met welke eenvoudige maatregelen het fietsklimaat verbeterd kan worden.
- Aan de hand van de fietsnetwerkk kaart bepalen we of er nog ontbrekende schakels in het netwerk zitten en welke nieuwe verbindingen we moeten realiseren om aan de visiedoelstelling van maximaal 20% omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand te voldoen.
- We nemen de ontwerpuitgangspunten voor hoofdfietsroutes en secundaire fietsroutes op in het HIOR.
- We stellen een beleidskader op voor fietsstraten. De ontwerpuitgangspunten die hieruit voortvloeien nemen we vervolgens op in het HIOR.
- Waar hoofdfietsroutes en autoroutes elkaar kruisen, richten we de kruising zo in dat de fietser op een verkeersveilige en comfortabele wijze voorrang krijgt boven het autoverkeer.
Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, onderzoeken we of er een nieuwe route gerealiseerd moet worden voor de fiets of de auto.
- In het nieuwe parkeerbeleid (2019) nemen we een hoofdstuk op voor fietsparkeren.
- We onderzoeken hoe het momenteel gesteld is met fietsparkeermogelijkheden bij de winkelcentra, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en bushaltes. Daar koppelen we vervolgens een uitvoeringsplan aan.
- We stellen een apart plan op – voorzien van uitvoeringsplan – voor fietsparkeren in het centrum van Woerden.

3.3 OPENBAAR VERVOER

Verkeersvisie 2030:

De Missie-doelstelling van het Openbaar Vervoer is opgesplitst in twee delen, namelijk het verbindende OV (1) en het ontsluitende OV (2):

1. *“Het openbaar vervoer van en naar de kernen in de gemeente, waaronder de verbinding met omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd (verbindend).”*
2. *Kernen, wijken/buurten, het centrum, winkelcentra, bedrijventerreinen, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen zijn bereikbaar door goed toegankelijke openbaarvervoervoorzieningen met een voldoende frequentie (ontsluitend).”*

Verbindend OV

De gemeente is voor het aanbod van OV binnen haar grenzen afhankelijk van andere partijen, te weten de NS voor het treinvervoer en de provincie voor het busvervoer. Met name het verbindende OV is van belang voor de bereikbaarheid van de stad. De komende jaren breidt Woerden uit. Het is van belang dat Woerden zo snel mogelijk wordt aangesloten op het Randstadspoor, zodat er 6 keer per uur een verbinding in oostelijke richting ontstaat. **We onderzoeken welke behoefte er bestaat in westelijke richting. We starten een lobby bij NS om Woerden zo snel mogelijk aan te sluiten op Randstadspoor.**



Fietsparkeren bij het station

Het station van Woerden moet de OV-knoop in de regio worden, niet alleen voor Woerden, Kamerik en Kanis, Harmelen en Zegveld, maar ook voor regiogemeenten als Bodegraven – Reeuwijk, Montfoort, Oudewater en in mindere mate ook De Ronde Venen en Stichtse Vecht. Het station dient deze rol dan ook te kunnen vervullen. Aandacht voor ketenmobiliteit is dan essentieel. Er moet bijvoorbeeld voldoende fietsparkeergelegenheid zijn (ook voor buitenmodelfietsen zoals kratfietsen) en aanvullende voorzieningen zoals OV-fiets en mogelijke toekomstige extra diensten. Verder moet de aansluiting tussen trein en bus optimaal

3. STRATEGIE PER VISIEDOELSTELLING

zijn en is het zeer wenselijk dat er Dynamische Reisinformatie Panelen (DRIPs) worden geplaatst waarop vertrek informatie te zien is voor de reiziger. Daarnaast is in de strategische uitwerking van voetgangers en fietsers aandacht voor snelle en veilige routes van en naar het station. Momenteel wordt er een toekomstvisie opgesteld voor de stationsomgeving.

Tot slot dient het station ook goed bereikbaar te zijn per auto. Er moet de mogelijkheid zijn om mensen af te zetten per auto of taxi. Daarnaast moet er gelegenheid zijn en blijven om in de nabijheid van het station op logische aanrijdroutes de auto te parkeren.

Ontsluitend OV

Vanwege het lage gebruik staat het huidige ontsluitende OV (de stadsbus) in Woerden onder druk. Toch voorziet deze bus in een behoefte voor mensen die geen alternatief vervoersmiddel bezitten of die niet willen of kunnen gebruiken, maar die wel een verplaatsingsbehoefte hebben. Het is van belang het huidige serviceniveau te behouden. Er wordt geëxperimenteerd met flexibel openbaar vervoer in de avonduren en weekenden. Dit houdt in dat het openbaar vervoer niet langer via een vooraf vastgestelde route langs alle haltes rijdt, maar vraagafhankelijk. De bus rijdt via de snelste weg van elke willekeurige halte naar iedere andere halte in het bedieningsgebied van de bus.

Dit biedt kansen om koppelingen te maken met doelgroepen-

vervoer. Het is bijvoorbeeld mogelijk om op elke hoek van de straat een flexibele OV halte in te stellen. **We verrichten nader onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheden van flexibel openbaar vervoer.**



Parkeren bij het station

Samenvatting strategie OV

- We starten een lobby bij NS om het aanbod van treinverbindingen uit te breiden. Randstadspoor moet wat de gemeente Woerden betreft zo snel mogelijk ingevoerd worden, om zo ook in de toekomst bereikbaar te blijven.
- We onderzoeken welke vervoerbehoefte er in westelijke richting is per trein en of het huidige aanbod in die vraag voorziet.
- Momenteel wordt er een stedenbouwkundige visie opgesteld voor de stationsomgeving. Afhankelijk van die visie worden er vervolgacties gepland.
- We verrichten nader onderzoek in hoeverre het wenselijk is dat er een verbinding wordt gemaakt tussen openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.

3.4 AUTOVERKEER

Verkeersvisie 2030:

1. *“Vermijdbare of afwendbare automobiliteit in het centrum wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.*
2. *Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.*
3. *Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.”*

In de Verkeersvisie is onderscheid gemaakt in autoverkeer in het centrum, autoverkeer in de gemeente en autoverkeer langs de gemeente. In deze strategienota wordt dat allemaal samen genomen, omdat het (hoofd-)wegennet een geheel is wat in samenhang bekeken moet worden. Als er maatregelen worden getroffen in het centrum, heeft dat namelijk effect op de wegen daaromheen. De verschillende vormen van autoverkeer uit de missiedoelstellingen kunnen daarom niet los van elkaar worden gezien. Bij het beoordelen van de effectiviteit van maatregelen, bekijken we in hoeverre die maatregelen bijdragen aan bovenstaande doelstellingen.

Toekomstbestendig wegennet

Het doel is om een veilige, leefbare en bereikbare gemeente te realiseren. In de Verkeersvisie is al gesteld dat de fiets prioriteit heeft voor alle verplaatsingen, zowel binnen de gemeente als tussen de kernen. Dat wil niet zeggen dat de bereikbaarheid per auto genegeerd kan worden. Om een aantrekkelijke gemeente te blijven voor inwoners, ondernemers en recreanten is het noodzakelijk om ook de bereikbaarheid per auto blijvend te garanderen.

Om dit voor elkaar te krijgen, is het van belang van groot naar klein te werken. In de overkoepelende strategie is daarom gesteld dat we alle opties voor het afwikkelen van autoverkeer buiten de stad om open moeten houden. In de inleiding is al gesteld dat de tijd niet heeft stilgestaan: sinds het vaststellen van de Verkeersvisie 2030 door de raad is in opdracht van het huidige college de afwikkeling van het autoverkeer in Woerden West ter hand genomen en staan onderzoeken in de planning voor de oostelijke en zuidelijke kant van de stad. Deze en andere onderzoeken moeten aantonen of bijvoorbeeld randwegen onvermijdbaar zijn. **Daarom wordt eerst onderzocht of het huidige wegennet voldoende toekomstbestendig is om de te verwachten groei van de stad – en de daarmee gepaard gaande groei van het verkeer – op te kunnen vangen.** Hierbij wordt rekening gehouden met zowel

de uitgangspunten van de fiets als ook de toetsingscriteria voor doorstroming uit de Verkeersvisie.

De eerste stap die genomen wordt, is om op basis van het huidige netwerk een hoofdwegenstructuur en onderliggend wegennet vast te stellen. In de Verkeersvisie zijn de verschillende wegtypes vastgelegd en is een stappenplan opgenomen met de wijze waarop deze wegtypes toegekend worden. Bij de opbouw van het wegennet zijn met name de hoofdverbindingswegen van belang, omdat deze wegen gebruikt worden om verkeer zo snel mogelijk van de wijken/ buurten en bedrijventerreinen naar de provinciale wegen en snelweg te leiden. **Er wordt een wegencategoriseringsplan opgesteld op basis van de ontwerpuitgangspunten voor de verschillende wegcategorieën. Hieruit komt ook een lijst met wegen naar voren die aangepast moeten worden om aan de beoogde wegcategorie te kunnen voldoen. Deze 'projecten' krijgen een plek in het MPV.**

Meer mensen, meer verkeer

De ontwikkeling van Woerden staat niet stil en gaat de komende jaren vermoedelijk zelfs een vlucht nemen. Dit leidt tot een (forse) toename van het aantal verkeersbewegingen. Onderzocht wordt of de capaciteit van het huidige wegennet toereikend is om deze groei op te kunnen vangen. Hierbij wordt de aanwezigheid van een oeververbinding tussen Rietveld en Hollandbaan als een gegeven beschouwd. Om te kunnen bepalen of dit totale wegennet toereikend is, wordt het getoetst aan de uitgangspunten van de

Verkeersvisie. **Er wordt een Woerdens verkeersmodel gebouwd waarin de woningbouwopgave en de groei van het aantal verkeersbewegingen zijn doorgevoerd. Met dit verkeersmodel wordt de genoemde toetsing uitgevoerd.**

De verwachting is dat uit deze doorrekening diverse knelpunten naar voren komen. Zo zullen er kruispunten zijn waar het verkeer stagneert waardoor de reistijde van 10 minuten op bepaalde routes niet meer gehaald wordt. **Met het Verkeersmodel wordt onderzocht of de knelpunten die ontstaan kunnen worden opgelost met aanpassingen aan het huidige wegennet (bijvoorbeeld door capaciteitsvergroting van kruispunten).**

Als uit de modelberekeningen blijkt dat aanpassingen aan het huidige wegennet in onvoldoende mate of slechts gedurende een beperkte periode bijdragen aan het oplossen van het knelpunt/ de knelpunten, wordt ook onderzocht of het aanleggen van nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld een randweg) een oplossing kan bieden. Als nieuwe infrastructuur nodig blijkt, worden diverse (combinatie)varianten onderzocht. Met het verkeersmodel wordt vervolgens getoetst welke (combinatie)variant het beste voldoet aan de in de Verkeersvisie genoemde uitgangspunten. Als uit de analyse blijkt dat de aanleg van een nieuwe hoofdverbindingsweg verkeerskundig kansrijk is, wordt deze op diverse andere aspecten nader onderzocht (financiële/ technische haalbaarheid, inpassing, doorkruising landschap, milieu etc.). Deze aanpak wordt onder

andere toegepast voor het onderzoek naar de ontsluiting van Woerden oost en de westelijke ontsluiting Woerden.

Door bovenstaande stappen te volgen wordt op relatief korte termijn al inzichtelijk of en zo ja welke grote infrastructurele ingrepen op de lange termijn benodigd zijn om een veilige, leefbare en bereikbare gemeente te kunnen garanderen. Op basis van het onderzoek met het verkeersmodel kan een volgordelijkheid van maatregelen worden bepaald. De nut en noodzaak van infrastructurele ingrepen worden dan, conform de Verkeersvisie, aangetoond op basis van onderzoeken. Ook kunnen we met deze aanpak problemen voorzien zodat we op tijd maatregelen kunnen treffen.

Verkeer centrum

Het verkeersmodel wordt gelijktijdig ook gebruikt voor het onderzoek naar doorgaand verkeer door het centrum. **Er wordt een analyse met het verkeersmodel gedaan om aan te tonen welk aandeel van het verkeer geen bestemming heeft in het centrum en welk percentage daarvan een andere realistische routeoptie heeft. Vervolgens worden in het model verschillende maatregelen gedefinieerd (bijv. fietsers voorrang geven, anders inrichten toeleidende wegen/ centrumring, inrichten overslagpunt buiten de stad) en doorgerekend om te bepalen welke maatregelen (of combinatie van maatregelen) bijdragen aan het weren van het doorgaand verkeer in het centrum.** Deze analyse wordt parallel uitgevoerd aan de overige onderzoeken voor autoverkeer, omdat het weren van autoverkeer door het centrum gevolgen heeft voor

het autoverkeer om het centrum heen en eventueel de urgentie van het aanleggen van nieuwe infrastructuur kan vergroten.

Samenvatting strategie autoverkeer

- Opstellen van een wegcategoriseringsplan voor het huidige wegennet met enkele optimalisaties in het netwerk;
- Projectenlijst opstellen met welke wegen aangepast moeten worden om aan de beoogde wegcategorie te kunnen voldoen. Dit is input voor het MVP;
- Het bouwen van een Woerdens verkeersmodel met de woningbouwopgave en de verwachte verkeersgroei;
- Met het Verkeersmodel toetsen of het huidige wegennet in 2030 nog voldoet;
 - a. Voor locaties waar knelpunten ontstaan worden diverse maatregelen doorgerekend en getoetst;
 - b. Er worden verschillende varianten in en rond de binnenstad doorgerekend om doorgaand verkeer te weren en voetgangers en fietsers te stimuleren;
- Als nieuwe infrastructuur nodig blijkt worden (combinatie) varianten doorgerekend en getoetst.

3.5 PARKEREN

Verkeersvisie 2030:

“Voor automobilisten met een bestemming in de gemeente zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de auto nabij de bestemming te parkeren.”

In de Verkeersvisie wordt ook aandacht besteed aan parkeren. In de binnenstad heeft dit vooral een relatie met het weren van (onnodig) autoverkeer. **Onderzocht wordt of en waar een parkeerterrein/garage buiten de binnenstad mogelijk is en bijdraagt aan het terugdringen van de automobiliteit in het centrum.** Dit sluit ook aan op de binnenstadsvisie. In het kader van het parkeerbeleid wordt de potentie van een dergelijke parkeervoorziening onderzocht.

Daarnaast wordt onderzocht of een doelgroepenaanpak (bijvoorbeeld bezoekers, bewoners, werknemers) een effect kan hebben op het weren van verkeer in de binnenstad, bijvoorbeeld met behulp van gedifferentieerde parkeerduur of tarieven. Ook wordt de potentie van het aanbieden van een parkeerterrein voor langparkeerders of kortparkeerplaatsen (snelle boodschap) onderzocht om juist bepaald gedrag te stimuleren.

Parkeerdruk meten

Buiten de binnenstad heeft de aandacht voor parkeren ook een

relatie met de Verkeersvisie. Dit heeft er met name mee te maken dat een hoge parkeerdruk meer zoekverkeer veroorzaakt en foutparkeren in de hand werkt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorgang van o.a. de hulpdiensten. Om dit te voorkomen moet aan de norm van 85% worden voldaan. **Om dit te toetsen worden er reguliere parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Als blijkt dat in bepaalde gebieden de parkeerdruk te hoog is, wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de parkeerdruk omlaag te brengen. Er wordt een nieuw parkeerbeleid opgesteld waarin maatregelen worden opgenomen die hieraan bijdragen.**

Nieuwe wijken

Bij de aanleg van nieuwe woonwijken zetten we stevig in op goede fiets- en wandelvoorzieningen. We zorgen voor alternatieve vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer) voordat de eerste mensen er komen wonen. Zo stimuleren we het gebruik van duurzame mobiliteit beperken we het bezit en gebruik van een eigen auto. Ook de ontwikkelaar kan het gebruik van duurzame mobiliteit stimuleren door hier in de ontwerpfase al rekening mee te houden en de juiste faciliteiten aan te bieden. Als aantoonbaar wordt gemaakt dat bovenstaande leidt tot een lager autobezit, moet het nieuwe parkeerbeleid de mogelijkheid bieden om een lagere parkeernorm toe te passen. Met name de aanwezigheid van een

3. STRATEGIE PER VISIEDOELSTELLING

station in de directe omgeving van de ontwikkeling speelt hierbij een grote rol. De parkeernorm die in de basis wordt opgelegd (dus voordat een reductiefactor wordt toegepast ten aanzien van de aanwezigheid van duurzame mobiliteitsvormen) bewerkstelligt dat de parkeerdruk direct na aanleg en in de toekomst naar verwachting niet boven de 85% uit komt. Ook aan dit aspect zal in het nieuwe parkeerbeleid aandacht worden besteed.

Verwijsborden dynamisch parkeerverwijssysteem



Samenvatting strategie Parkeren

- Parkeerbeleid maken voor heel de Gemeente Woerden die in ieder geval aandacht heeft voor de volgende onderdelen:
- Reguliere parkeerdrukmetingen uitvoeren om norm 85% te toetsen;
- In die gebieden waar de parkeerdruk te hoog is wordt onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de parkeerdruk omlaag te brengen;
- Kaartenbak met maatregelen maken voor als de parkeerdruk hierboven uitkomt;
- Onderzoek naar haalbaarheid en potentie doelgroepenaanpak:
 - o parkeerterrein/garage buiten het centrum;
 - o parkeerterrein voor langparkeerders;
 - o kortparkeerplaatsen in binnenstad voor snelle boodschap;
- Bij nieuwe woonwijken aandacht voor duurzame alternatieve vervoerswijzen dan auto;
- Bij nieuwe woonwijken werken we in de basis met een parkeernorm waardoor de parkeerdruk niet boven de 85% uitkomt. Hierop kan een reductiefactor toegepast worden wanneer duurzame alternatieve vervoerswijzen aanwezig zijn en de ontwikkelaar aantoonbaar kan maken dat hij bij het aanbieden van faciliteiten en het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte het stimuleren van het gebruik van deze duurzame vervoerswijzen nastreeft.

3.6 HULPDIENTEN

Verkeersvisie 2030:

“De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen.”

De Missie van de hulpdiensten is dat ze in staat zijn de landelijke opkomsttijden te kunnen halen. Aangezien de hulpdiensten veel baat hebben bij een goede doorstroming en een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen, draagt de overkoepelende strategie al in hoge mate bij aan het verwezenlijken van de missie van de hulpdiensten. Daarnaast sluit de strategie van parkeren ook aan op de belangen van de hulpdiensten. Als de parkeerdruk lager is, kunnen de hulpdiensten immers makkelijker door de wijk manoeuvreren. Dat is momenteel in diverse wijken een probleem.

Medegebruik van fietspaden

In de visie voor de hulpdiensten worden eisen genoemd waaraan de inrichting van wegen en fietspaden moeten voldoen. Omdat de opsomming compleet is, worden deze eisen hier niet opnieuw herhaald. **De strategie is dat deze eisen worden opgenomen in het HIOR en dat in de opdracht aan interne projectleiders wordt toegevoegd dat bij reconstructies van wegen (zoals het verwijderen en nieuw aanbrengen van verharding) altijd het advies van de hulpdiensten wordt gevraagd. Getoetst wordt of**



Fietspad met voldoende breedte voor het gebruik door hulpdiensten

de hoofduitrukroutes van de brandweer samenvallen met de hoofdverbindingswegen. De strategie is om erg terughoudend om te gaan met snelheidsremmende maatregelen of afsluitingen op hoofdverbindingswegen. Dit met het oog op het effect op de opkomsttijden.

Aanvullend zijn er nog een aantal zaken die om nadere onderzoek vragen. Zo wordt een inventarisatie van hoofdfietspaden gemaakt waar een significant voordeel in aanrijdtijden kan worden behaald

als deze ook voor hulpdiensten geschikt worden gemaakt. Als dat het geval is worden deze maatregelen opgenomen in het MVP. Dit grijpt dus in op de strategische uitwerking van de fiets. Van bestaande tunnels en viaducten op hoofdfietspaden, waar bovenstaande van toepassing is, wordt de geschiktheid voor het gebruik door hulpdiensten onderzocht.

Tot slot worden Verkeersregelininstallaties (VRI's) en dynamische afsluitingen voorzien van Korte Afstand Radio (KAR), zodat hulpdiensten vrije doorgang krijgen wanneer ze opgeroepen zijn.

Samenvatting strategie hulpdiensten:

- De inrichtingseisen uit de Verkeersvisie voor hulpdiensten worden opgenomen in het HIOR;
- Bij reconstructies wordt advies ingewonnen van de hulpdiensten;
- Getoetst wordt of uitrukroutes van de brandweer samenvallen met hoofdverbindingswegen;
- Er wordt erg terughoudend omgegaan met het toepassen van verkeersremmende maatregelen op de hoofduitrukroutes van de brandweer;
- Bij de toepassing van verkeersremmende maatregelen wordt binnen wijken uniformiteit in maatregelen nagestreefd;
- Er wordt een inventarisatie gedaan van hoofdfietspaden waar, bij gebruik door hulpdiensten, een significant voordeel in aanrijdtijden kan worden behaald en of ze geschikt gemaakt kunnen worden. Als dat het geval is worden deze maatregelen opgenomen in het MVP;
- VRI's en dynamische afsluitingen worden uitgerust met KAR.

3.7 LANDBOUWVERKEER

Verkeersvisie 2030:

“Landbouwverkeer wordt zoveel mogelijk om de kernen heen geleid. Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan waarbij landbouwverkeer geen alternatief heeft, worden zoveel mogelijk vermeden.”

Bij het opstellen van het wegcategoryseringsplan hebben alle bestaande en toekomstige wegen een wegcategory gekregen. Deze wegcategoryën spelen een grote rol bij de problematiek van landbouwverkeer. Omdat de provincie het niet toestaat dat landbouwvoertuigen over de regionale verbindingswegen rijden, is dit verkeer aangewezen op het gebruik van regionale ontsluitingswegen. Omdat deze wegen ook onderdeel zijn van het ontsluitende fietsnetwerk, leidt dit regelmatig tot verkeersonveilige situaties voor fietsers en voetgangers.

Verkeersstromen scheiden

Er wordt daarom een inventarisatie uitgevoerd van regionale ontsluitingswegen waar zowel veel landbouwverkeer als fiets- en voetgangersverkeer is. Voor deze situaties gaan wij bij de provincie doelgericht lobbyen om landbouwverkeer op specifieke locaties toch toe te staan op regionale verbindingswegen. Daarnaast wordt voor die wegen ook gekeken of het mogelijk is om de verkeersstromen **zo veel mogelijk te scheiden** door het

toepassen van **vrij liggende fietspaden, aanliggende fietspaden of fietsstroken**. Daar waar dat vanwege ruimtelijke beperkingen niet mogelijk blijkt, wordt onderzocht of een **draagkrachtige berm van minimaal 0,5 meter** kan worden toegepast. Minimaal worden **passeerstroken/-havens** toegepast om de gelegenheid te hebben tegemoetkomend verkeer te kunnen laten passeren, waarbij aandacht wordt besteed aan de zichtbaarheid. Dit stappenplan wordt opgenomen in het HIOR.

Als alternatieve recreatieve fietsroutes voorhanden zijn met acceptabele omrijdafstanden wordt onderzocht of deze geschikt gemaakt kunnen worden voor dagelijks fietsverkeer. Ook wordt in samenwerking met de provincie onderzocht of het aanleggen van parallelwegen langs regionale verbindingswegen of dwarsverbindingen ten behoeve van het landbouwverkeer kansrijk zijn. In het MVP wordt vervolgens bepaald wanneer welke weg voor eventuele aanpassingen in aanmerking komt.

Op plekken waar landbouwverkeer op lokale verbindingen door de kernen tot problemen leidt (inventarisatie), onderzoeken we of er alternatieve routes mogelijk zijn of eventueel aangelegd kunnen worden.

Waar ook onderzoek naar gedaan kan worden is het

verminderen van het landbouwverkeer. Door middel van ruilverkaveling, verplaatsing van bedrijven, bedrijfsbeëindiging, stimuleren van andere wijze van transport, terughoudendheid bij vergunningen voor uitbreidingen etc. kan hierin enige sturing worden aangebracht. Aangezien dergelijke maatregelen niet passen binnen de (verkeerskundige) strategische uitwerking van de Verkeersvisie gaan we hier verder niet op door. Wel is de aanbeveling om hier bij het opstellen van de omgevingsvisie aandacht aan te schenken.

Samenvatting strategie landbouwverkeer:

- Inventariseren waar landbouwverkeer op regionale ontsluitingswegen verkeersveiligheidsproblemen oplevert in verband met grote aantallen fietsers. Op die plekken wordt het volgende stappenplan toegepast:
 - o Doelgerichte lobby uitoefenen bij de provincie om landbouwverkeer toe te staan op regionale verbindingswegen waar dat nodig is;
 - o Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg vrijliggend of solitair fietspad met een eigen route. Indien alternatieve (recreatieve) fietsroutes voorhanden zijn met een acceptabele omrijdafstand, wordt onderzocht of deze geschikt te maken zijn voor dagelijks fietsverkeer;
 - o Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg vrijliggend fietspad langs de rijbaan;
 - o Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg fietspad aan de rijbaan (gescheiden van de rijbaan door varkensruggen)
 - o Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg van fietsstroken;
 - o Als er geen vrij liggende fietspaden of fietsstroken gerealiseerd kunnen worden, wordt de berm direct naast het asfalt draagkrachtig gemaakt over een minimale breedte van 0,5 meter;
 - o Minimaal worden passeerstroken/-havens toegepast, waarbij aandacht is voor de zichtbaarheid;
 - o Wanneer één van bovenstaande maatregelen na onderzoek haalbaar zijn, worden deze opgenomen in het MVP;
 - o Dit stappenplan wordt opgenomen in het HIOR
- In samenwerking met de provincie onderzoeken of er mogelijkheden zijn om langs regionale verbindingswegen parallelwegen aan te leggen voor landbouwverkeer en of deze potentie hebben;
- Inventariseren waar landbouwverkeer door kernen over lokale ontsluitingswegen moet rijden. In voorkomende gevallen wordt:
 - o Landbouwverkeer toegestaan op regionale verbindingswegen (gerichte lobby provincie);
 - o Onderzocht of bestaande regionale ontsluitingswegen een alternatief kunnen zijn;
 - o Onderzocht of alternatieve routes mogelijk zijn of eventueel aangelegd kunnen worden.

3.8 GELUID

Verkeersvisie 2030:

“Binnen de gemeente wordt het aantal geluidgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.”*

In de Verkeersvisie is uitgebreid stilgestaan bij de problematiek en de gevoeligheden die er bij discussies over verkeersgeluid spelen. Geluidberekeningen zijn een modelmatige benadering van de werkelijkheid en geven daarom niet altijd het juiste beeld. Aan de andere kant zijn ook metingen momentopnames en metingen zijn afhankelijk van diverse externe factoren. Niet elke situatie leent zich voor een betrouwbare meting. Daarnaast is er nog steeds een geluidmodel nodig om de geluidssituatie in een heel gebied in beeld te brengen en om toekomstige situaties te voorspellen. Ook kan met het geluidmodel (rekenmodel) een geluidkaart opgesteld worden, waarmee de geluidssituatie gevisualiseerd kan worden.

Minimale waarden

Om die reden gaan we in eerste instantie uit van berekeningen uit het gemeentelijk geluidmodel. Hieruit bepalen we, volgens een wetenschappelijk vastgestelde methode, het aantal geluidgehinderden voor huidige en toekomstige situaties.

* As Low As Reasonably Achievable/Affordable (Zo laag als redelijkerwijs haalbaar/ betaalbaar is, zie begrippenkader)

Daarmee worden alle verschillende waarden van de geluidbelasting bij woningen vertaald naar een indicator voor de kwaliteit (en gezondheid) binnen een gebied. Het nieuwe Woerdense verkeersmodel, dat in 2019 wordt opgesteld, dient als basis voor het gemeentelijk geluidsmodel.

Het streven is om het aantal geluidgehinderden (aantal mensen dat geluidhinder vanwege wegverkeer ondervindt, zie begrippenkader) vervolgens zoveel mogelijk te beperken door een minimale geluidswaarde na te streven die redelijkerwijs haalbaar is. **Er wordt een onafhankelijk bureau ingeschakeld dat op basis van de geluidkaart bepaalt welke minimale waarde redelijkerwijs haalbaar is en nagestreefd moet worden in bestaande situaties. Daarbij wordt gekeken naar de hoogte van de geluidbelasting en het aantal geluidgehinderden. Op basis van de bevindingen van dit bureau bepaalt de gemeente in overleg met het bureau welke maatregelen waar genomen kunnen/ moeten worden om aan de minimale eisen te kunnen voldoen. Vervolgens bepaalt de gemeente in het MPV wanneer de maatregelen uitgevoerd worden.** Hiervoor probeert de gemeente zoveel mogelijk aan te sluiten bij reeds geplande projecten. Als door het uitvoeren van maatregelen de verkeersstromen wijzigen, wordt opnieuw berekend of aan de minimale eisen voldaan wordt.

Geluidsmetingen

Op enkele locaties waar relatief veel geluidgehinderden aanwezig zijn worden metingen uitgevoerd. **Daarnaast bepaalt het onafhankelijk bureau op welke locaties gemeten moet worden om het geluidmodel te kunnen toetsen. Als een referentiemeting wordt uitgevoerd zal deze ter toetsing met de berekening worden vergeleken; bij significante verschillen wordt nader bekeken of deze te verklaren zijn. Als blijkt dat de referentiemetingen structureel afwijken van de berekeningen wordt het geluidmodel hierop bijgesteld.**

Ook klachten kunnen aanleiding zijn om metingen uit te voeren. **In samenwerking met de omgevingsdienst wordt een protocol opgesteld hoe klachten officieel ingediend kunnen worden en wanneer klachten aanleiding geven om geluidsmetingen uit te voeren.** Enige terughoudendheid is hierin op zijn plaats, gezien de kosten die met een meting gemoeid gaan. Als uit dergelijke metingen blijkt dat de waarden sterk naar boven afwijken van de waarden in het geluidmodel, wordt op de specifieke locatie onderzocht wat daar de oorzaak van is en welke maatregelen in alle redelijkheid door de gemeente getroffen kunnen worden om het geluidniveau te minimaliseren.

Maatregelen

Bij de keuze voor geluidmaatregelen bestaat een relatie met luchtkwaliteit en andere doelstellingen. Als bijvoorbeeld in het kader van geluid wordt besloten om de snelheid van het verkeer

omlaag te brengen, kan dit negatieve gevolgen hebben voor luchtkwaliteit. Bij het kiezen van maatregelen wordt dus altijd een integrale afweging gemaakt over de gevolgen voor andere doelstellingen van de Verkeersvisie.

Als nieuwe wegen gepland worden, wordt op basis van de gewijzigde verkeersstromen met het geluidmodel berekend hoe de geluidssituatie en het aantal geluidgehinderden daardoor verandert. Het kan namelijk zo zijn dat door de aanleg van een nieuwe weg huidige problemen tot het verleden behoren of dat juist op andere plekken problemen ontstaan. In die gevallen wordt specifiek gekeken naar welke veranderingen er in de strategie nodig zijn om nog steeds aan de doelstellingen van de Verkeersvisie te kunnen voldoen.

Indien geluidklachten het gevolg zijn van oorzaken die buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, zoals bij de A12 of bij provinciale wegen, **starten we een lobby om dit zoveel mogelijk terug te dringen.**

3. STRATEGIE PER VISIEDOELSTELLING



Weg met zowel veel landbouw- als veel fietsverkeer

Samenvatting strategie geluid:

- We bepalen het aantal geluidgehinderden volgens een wetenschappelijk vastgestelde methode;
- We schakelen een onafhankelijk adviesbureau in dat op basis van de geluidkaart en het aantal geluidgehinderden bepaalt:
 - o Welke minimale geluidwaarde redelijkerwijs haalbaar is en nagestreefd moet worden in bestaande situaties;
 - o Waar gemeten moet worden om het geluidmodel te toetsen;
- We toetsen het geluidsmodel aan de hand van metingen;
- We overleggen met het bureau welke maatregelen waar genomen kunnen/ moeten worden en waar kansen liggen om aan de minimale eis te kunnen voldoen. Deze maatregelen worden opgenomen in het MVP, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij reeds geplande projecten;
- We stellen met de omgevingsdienst een protocol op hoe geluidklachten officieel ingediend kunnen worden en wanneer klachten aanleiding geven om geluidmetingen uit te voeren.
- Bij de aanleg van nieuwe hoofdverbindingswegen bepalen we in hoeverre dit van invloed is op het aantal geluidgehinderden. Vervolgens bekijken we welke veranderingen in de aanpak/ uitvoeringsplannen nodig zijn;
- We voeren een constante lobby bij andere overheden voor maatregelen tegen geluidhinder als gevolg van verkeersstromen op niet gemeentelijke wegen.

3.9 LUCHTKWALITEIT

Verkeersvisie 2030:

“Binnen de gemeente wordt de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.”

Voor luchtkwaliteit is de aanpak enigszins gelijkwaardig met die van geluid. Dat geldt deels ook voor de relatie tussen berekenen en meten. Een belangrijk verschil is dat voor luchtkwaliteit wel landelijke en Europese normen zijn vastgesteld voor bestaande situaties. Zoals in de Verkeersvisie geconstateerd, zullen in de (landelijk gelegen) gemeente Woerden deze normen niet snel overschreden worden. **Op basis van een wettelijk vastgesteld rekenmodel wordt bepaald of de concentratie van voor mens en dier schadelijke stoffen overschreden wordt of in de toekomst overschreden gaat worden.** Het nieuwe Woerdense verkeersmodel, dat in 2019 wordt opgesteld, dient als basis voor het gemeentelijk luchtmodel.

Minimale waarden

De visie gaat verder dan het voldoen aan de geldende normen: er wordt een minimale uitstootwaarde nagestreefd die in alle redelijkheid haalbaar is. **Er wordt een onafhankelijk bureau ingeschakeld dat op basis van het rekenmodel bepaalt welke minimale concentratiewaarden redelijkerwijs haalbaar zijn en**

nagestreefd moet worden. Op basis van de bevindingen van dit bureau bepaalt de gemeente in overleg met het bureau welke maatregelen waar genomen kunnen/ moeten worden en waar kansen liggen om aan de minimale eisen te kunnen voldoen. Vervolgens bepaalt de gemeente in het MPV wanneer de maatregelen uitgevoerd worden. Hiervoor probeert de gemeente zoveel mogelijk aan te sluiten bij reeds geplande projecten. Als door het uitvoeren van maatregelen de verkeersstromen wijzigen, wordt opnieuw berekend of aan de minimale eisen voldaan wordt.

Metingen concentratiewaarden

Op enkele locaties waar uit het rekenmodel blijkt dat de concentratie(s) van voor mens en dier schadelijke stoffen relatief hoog is/zijn, worden metingen uitgevoerd. **Het onafhankelijk bureau bepaalt op welke locaties gemeten kan worden om het luchtmodel te kunnen toetsen. Op basis van de metingen wordt het luchtmodel getoetst.** Ook klachten kunnen aanleiding zijn om metingen uit te voeren. **In samenwerking met de omgevingsdienst wordt een protocol opgesteld hoe klachten officieel ingediend kunnen worden en wanneer klachten aanleiding geven om concentratiemetingen uit te voeren.** Enige terughoudendheid is hierin namelijk wel op zijn plaats, gezien de duur en de kosten die met een meting gemoeid zijn. Als uit dergelijke metingen blijkt dat de waarden sterk naar boven afwijken van de waarden in het

model, wordt op de specifieke locatie onderzocht wat daar de oorzaak van is en welke maatregelen in alle redelijkheid door de gemeente getroffen kunnen worden om de concentraties van voor mens en dier schadelijke stoffen zoveel mogelijk terug te dringen.

Maatregelen

Bij de keuze voor maatregelen bestaat een relatie met geluid en andere doelstellingen. Als bijvoorbeeld in het kader van geluid wordt besloten om de snelheid omlaag te brengen, kan dit negatieve gevolgen hebben voor luchtkwaliteit. Bij het kiezen van maatregelen wordt dus altijd een integrale afweging gemaakt over de gevolgen voor andere doelstellingen van de Verkeersvisie.

Als nieuwe wegen gepland worden, wordt op basis van de gewijzigde verkeersstromen met het luchtmodel berekend hoe de concentratiewaarden daardoor veranderen. Het kan namelijk zo zijn dat door de aanleg van een nieuwe weg huidige aandachtlocaties tot het verleden behoren of dat juist op andere plekken problemen ontstaan. **In die gevallen wordt specifiek gekeken naar welke veranderingen er in de strategie nodig zijn om nog steeds aan de doelstellingen van de Verkeersvisie te kunnen voldoen.**

Als klachten met betrekking tot voor mens en dier schadelijke stoffen het gevolg zijn van oorzaken die buiten de invloedssfeer van de gemeente vallen, **wordt een lobby gestart om dit zoveel mogelijk terug te dringen.**

Samenvatting strategie luchtkwaliteit:

- We bepalen volgens de wettelijke rekenmethode wat de concentratie van voor mens en dier schadelijke stoffen is en deze toetsen aan de landelijke en Europese normen;
- We schakelen een onafhankelijk adviesbureau in dat op basis van het rekenmodel bepaalt:
 - o Welke minimale concentratiewaarden redelijkerwijs haalbaar zijn en nagestreefd moeten worden;
 - o Waar gemeten moet worden om het rekenmodel te toetsen
- We toetsen het luchtmodel aan de hand van de metingen;
- We overleggen met het bureau welke maatregelen waar genomen kunnen/ moeten worden en waar kansen liggen om aan de minimale eis te kunnen voldoen. Deze maatregelen worden opgenomen in het MVP, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij reeds geplande projecten;
- Met de omgevingsdienst stellen we een protocol op hoe klachten officieel ingediend kunnen worden en wanneer klachten aanleiding geven om concentratiemetingen uit te voeren.
- Bij de aanleg van nieuwe hoofdverbindingswegen bepalen we in hoeverre dit van invloed is op de concentratiewaarden. Vervolgens bekijken we of en welke veranderingen in de aanpak/ uitvoeringsplannen nodig zijn;
- We voeren een constante lobby bij andere overheden wanneer klachten m.b.t. voor mens en dier schadelijke stoffen het gevolg zijn van oorzaken die buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen.

Acties Strategienota

In de voorgaande hoofdstukken is de strategie per onderdeel uitgewerkt. Aan het eind van ieder hoofdstuk is een opsomming gemaakt van de acties (onderzoeken/ inventarisaties/ maatregelen, lobby's etc.) die allereerst nodig zijn om een start te kunnen maken met de uitvoering van die strategie. Deze acties zijn in de tabellen op de volgende pagina's per categorie in tijd weggezet. Voor de acties waarbij de deskundigheid van een extern bureau benodigd is, zijn kosten geraamd. Deze kosten zijn binnen de huidige begroting gedekt. Voor het budget dat in 2019 resteert worden quick wins uitgevoerd (zie inleiding). De resterende budgetten in 2020 en 2021 worden ingezet voor het uitvoeren van maatregelen of vervolgonderzoeken die voortvloeien uit de diverse onderzoeken/ inventarisaties. Voor de maatregelen van grote omvang wordt te zijner tijd separaat budget aangevraagd.

De tabel geeft nog geen overzicht van concrete uitvoeringsmaatregelen. Hiertoe wordt in september 2019 een MVP opgesteld. In het MVP wordt de voorbereiding, de uitvoering en de afronding van projecten in tijd weggezet en geraamd, conform het meerjaren onderhoudsplan (MOP) van Realisatie & Beheer (R&B). Vanaf 2020 worden de concrete maatregelen, zoals allerlei projecten die uit deze Strategienota voortkomen en die in het MVP benoemd zijn, tot uitvoering gebracht. Het MVP wordt een dynamisch document, omdat gaandeweg duidelijk wordt welke maatregelen er genomen moeten worden. Daarbij kunnen ook andere dossiers (zoals woningbouw) en op dat moment actuele



Fietsvriendelijke snelheidsmaatregel

politieke besluitvorming van invloed zijn.

In het MVP worden geen onderhoudsprojecten opgenomen. Wel proberen we bij de uitvoering van de strategie zoveel mogelijk aan te sluiten bij het MOP, bijvoorbeeld door het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) te vullen met richtlijnen vanuit verkeer en bij reconstructies of groot onderhoud aan te haken (werk-met-werk maken).

Planning en raming 2e helft 2019

Periode	Categorieën	Acties	Kosten
2e helft 2019	Voetgangers	• Opstellen kaart met voorzieningen • Ontwerpuitgangspunten opnemen in HIOR • Opstellen beleidskader openbare verlichting	€ 1.500,00
	Fietzers	• Opstellen kaart met fietsnetwerk • Uitvoeren quick wins (MVP) • Bepalen ontbrekende schakels • Ontwerpuitgangspunten opnemen in HIOR • Onderzoek naar fietsparkeermogelijkheden bij voorzieningen • Opstellen plan voor het fietsparkeren in het centrum van Woerden	€ 2.500,00
	OV	• Opstellen stedenbouwkundige visie stationsomgeving • Onderzoek naar de wenselijkheid van verbinding tussen OV en doel-groepenvervoer	-
	Auto	• Opstellen wegcategoryeringsplan + Landbouwverkeeroptimalisaties • Opstellen projectenlijst om aan wegcategorye te voldoen (MVP) • Bouw Verkeersmodel Woerden • Toetsen netwerk voor 2030 met verkeersmodel	€ 120.000,00
	Parkeren	• Opstellen nieuw parkeerbeleid inclusief fietsparkeren	€ 50.000,00
	Hulpdiensten	• Ontwerpuitgangspunten opnemen in HIOR - Bij reconstructies wordt advies ingewonnen van hulpdiensten - Terughoudend omgaan met toepassen verkeersremmende maatregelen op hoofduitrukroutes - uniformiteit in verkeersremmende maatregelen - VRI's en dynamische afsluitingen worden uitgerust met KAR • Toetsen uitrukroutes brandweer aan structuur hoofdverbindingswegen	-
	Landbouwverkeer	• Stappenplan verkeersveiligheidsproblemen met fietsers opnemen in HIOR	-
	Geluid	• Opstellen geluidkaart	€ 1.000,00
	Luchtkwaliteit	n.v.t.	-
Totaal 2e helft 2019			€ 175.000,00

Planning en raming 2020

Periode	Categorieën	Acties	Kosten
2020	Voetgangers	• Opstellen beleidskader voor toegankelijke openbare ruimte • Opstellen beleidskader voor het inrichten van schoolomgevingen	€ 10.000,00
	Fietsers	• Opstellen beleidskader voor fietsstraten • Onderzoek naar mogelijkheden aanpak kruispunten van hoofd fietsroutes met autoroutes	€ 10.000,00
	OV	• Onderzoek naar vervoerbehoefte richting Gouda per trein	-
	Auto	• Onderzoeken varianten verkeer binnenstad • Doorrekenen en toetsen diverse maatregelen met verkeersmodel • Doorrekenen en toetsen (combinatie)varianten voor nieuwe infrastructuur als dat nodig blijkt	€ 80.000,00
	Parkeren	• Onderzoek naar haalbaarheid en potentie doelgroepen aanpak	-
	Hulpdiensten	• Inventarisatie geschiktheid hoofdfietspaden voor hulpdiensten	-
	Landbouwverkeer	• Inventarisatie verkeersveiligheidsproblemen landbouwverkeer en fietsers • Onderzoeken met provincie of de aanleg van parallelwegen potentie heeft • Inventarisatie waar landbouwverkeer door de kernen rijdt en onderzoek naar alternatieven • Doorlopen stappenplan landbouwverkeer	€ 10.000,00
	Geluid	• Bepalen aantal geluidgehinderden, welke geluidwaarde nagestreefd moet worden en waar gemeten moet worden • Toetsen geluidsmodel aan de hand van metingen • Bepalen welke maatregelen genomen moeten worden en wanneer • Opstellen protocol voor het officieel indienen van klachten (met ODRU)	€ 20.000,00
	Luchtkwaliteit	• Bepalen concentratie schadelijke stoffen • Bepalen welke waarden nagestreefd worden en waar gemeten moet worden • Toetsen luchtmodel aan de hand van metingen • Bepalen welke maatregelen genomen moeten worden en wanneer • Opstellen protocol voor het officieel indienen van klachten (met ODRU)	€ 20.000,00
Totaal 2020			€ 150.000,00

Planning en raming 2020

Periode	Categorieën	Acties	Kosten
2021	Voetgangers	n.n.b.	-
	Fietsers	n.n.b.	-
	OV	n.n.b.	-
	Auto	n.n.b.	-
	Parkeren	n.n.b.	-
	Hulpdiensten	n.n.b.	-
	Landbouwverkeer	n.n.b.	-
	Geluid	n.n.b.	-
	Luchtkwaliteit	n.n.b.	-
Totaal 2021			-

Planning en raming doorlopend

Periode	Categorieën	Acties	Kosten
Doorlopend	Voetgangers	n.n.b.	-
	Fietsers	n.n.b.	-
	OV	• Lobby uitbreiding treinverbinding, z.s.m. aansluiten op randstadspoor	-
	Auto	n.n.b.	-
	Parkeren	• Bij nieuwe woonwijken toepassen parkeernorm waarbij de parkeerdruk niet boven de 85% uitkomt. Reductiefactor toepassen bij stimuleren duurzame vervoerswijzen	-
	Hulpdiensten	n.n.b.	-
	Landbouwverkeer	• Bij nieuwe woonwijken toepassen parkeernorm waarbij de parkeerdruk niet boven de 85% uitkomt. Reductiefactor toepassen bij stimuleren duurzame vervoerswijzen	-
	Geluid	• Bepalen van wijzigingen in concentratiewaarden bij aanleg nieuwe hoofdverbindingswegen • Lobby voor maatregelen tegen geluidhinder van niet gemeentelijke wegen	€ 15.000,00
	Luchtkwaliteit	• Lobby voor maatregelen tegen luchtvervuiling van niet gemeentelijke oorzaken)	-
Totaal jaarlijks			€ 15.000,00



Uitgave Gemeente Woerden, april 2019

Woerden, hoofdstad van het *Groene Hart*