Oudewater fietst verder!

Fietsbeleidsplan en uitvoeringsagenda
Gemeente Oudewater

7 oktober 2021

In opdracht van Gemeente Oudewater
t.a.v. de heer Robert Rus
Postbus 100
3420 DC OUDEWATER

Document titel	**Oudewater fietst verder!**
Ondertitel	**Fietsbeleidsplan en uitvoeringsagenda Gemeente Oudewater**
Projectnummer	**51003913**
Referentienummer	**NL21-648800269-6755**
Revisie	**Definitief**
Datum	**07-10-2021**
Auteurs	**Paul Plazier**
E-mail adres	**paul.plazier@sweco.nl**
Goedgekeurd door	**Willem Scheper**
Paraaf goedgekeurd	

Sweco
De Holle Bilt 22
3732HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Waarom een fietsbeleidsplan voor Oudewater? 5
3. Wat willen we bereiken? 6
4. Huidige stand van zaken 10
5. Opgave 12

Bijlagen 20

1. Inleiding

Oudewater is een bruisende gemeente midden in het Groene Hart. Van de monumentale binnenstad tot de woongebieden aan de rand van het water en midden in het groen: het is er prettig wonen, werken en verblijven. En dat moet zo blijven.

Een belangrijke verplaatsingswijze in Oudewater is de fiets. Binnenstedelijke bestemmingen zoals de school, supermarkt en sportvereniging worden per fiets bereikt door inwoners van de stad en de kernen daarbuiten. Ook recreatief speelt de fiets in Oudewater een grote rol: inwoners en toeristen brengen graag een bezoek aan de binnenstad en genieten daarnaast van het buitengebied. En voor de bereikbaarheid van bestemmingen in de regio is de fiets in toenemende mate van belang.

Al met al draagt fietsen zowel bij aan het behoud van het kleinschalige en leefbare karakter van de stad Oudewater en de kernen daaromheen, en houdt het de gemeente op een robuuste en toekomstbestendige wijze bereikbaar. Er is de Gemeente Oudewater dus veel aan gelegen om fietsen in de gemeente aantrekkelijk te maken en te houden. De ambities zijn daarom hoog. Om hierin een eerste stap te zetten is in februari 2019 door de fractie ChristenUnie-SP de Initiatiefnota ”Fietsen in Oudewater” opgesteld. Deze is door de gemeenteraad overgenomen. Het vormde het startschot van het traject om te komen tot het beleidsplan dat nu voor u ligt.

Proces

Dit beleidsplan is geschreven tussen januari en augustus 2021. Bij dit proces is op diverse manieren de bevolking betrokken: zo heeft op twee momenten een klankbordgroepbijeenkomst plaatsgevonden, waarin actuele thema’s op het gebied van fiets zijn opgehaald en de voortgang van het beleidsplan zijn gepresenteerd. Ook is via de IJsselbode aan inwoners van Oudewater een oproep gedaan om ideeën in te brengen voor het beleidsplan. Tijdens het schrijven is ook een fietsexcursie georganiseerd, waarin de opstellers van het plan samen met de ambtelijk verantwoordelijken en de opsteller van de Initiatiefnota ”Fietsen in Oudewater” de lokale situatie en actuele problematiek hebben bekeken.

Leeswijzer

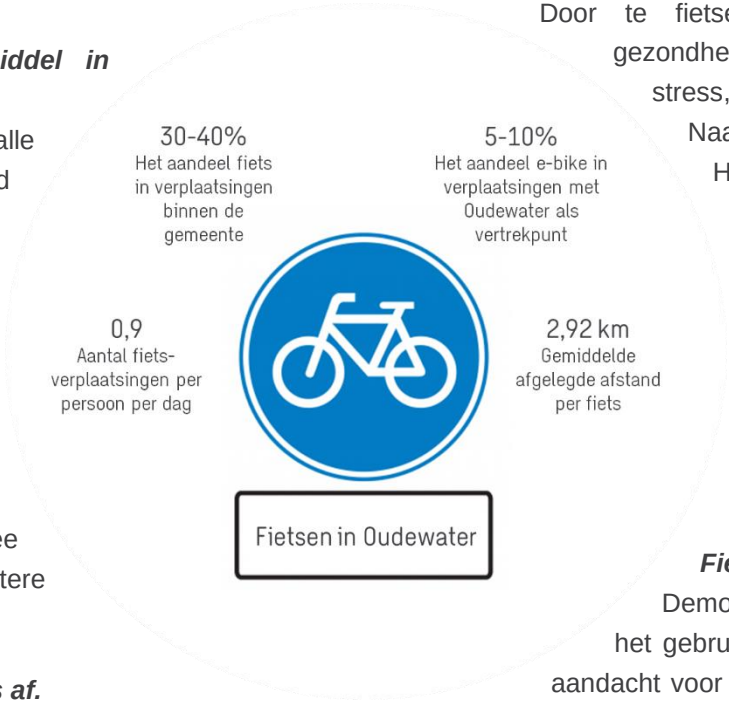
De opbouw van het beleidsplan is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de relevantie van een fietsbeleidsplan voor Gemeente Oudewater. Hoofdstuk 3 gaat in op de ambities en doelstellingen voor fietsbeleid in Oudewater. Hoofdstuk 4 schetst de huidige stand van zaken en hoofdstuk 5 schetst de opgave, inclusief uitvoeringsagenda en kaartmateriaal.

2. Waarom een fietsbeleidsplan voor Oudewater?

Dit hoofdstuk benoemt enkele fietsfeiten over Oudewater en koppelt deze aan actuele ontwikkelingen. Het maakt duidelijk waarom het relevant is om fietsbeleid te voeren in de gemeente.

De fiets is al een essentieel vervoermiddel in Oudewater.

Tussen de dertig en veertig procent van alle verplaatsingen binnen Oudewater wordt fietsend afgelegd. Daarmee is het een essentieel vervoermiddel. Dit is het gevolg van de ruimtelijke ordening van Oudewater en de hoge bebouwingsdichtheden. De mix van functies als wonen, werken en voorzieningen en de beperkingen aan bouwen in het groen hebben gezorgd voor korte fietsafstanden. Hierdoor is de fiets een voor de hand liggende keuze die vaak minstens even snel is als de auto. Daarmee heeft Oudewater alles in zich om een nog betere fietsgemeente te worden.



We leggen steeds langere afstanden per fiets af.

Jaarlijks legt de Nederlander gemiddeld bijna 900 kilometer fietsend af. Traditioneel gezien is fietsen met name populair op de kortere afstanden. Maar met de opmars van de e-bike en de nog snellere speed pedelec, is het voor steeds meer mensen aantrekkelijk om ook lange afstanden per fiets af te leggen. Dit zorgt voor een grotere bereikbaarheid van bestemmingen die verder weg liggen. Voor Oudewater is dit bij uitstek van belang omdat het voor grotere functies en voorzieningen afhankelijk is van omliggende steden. Nu al is tussen vijf en tien procent van alle fietsers met Oudewater als vertrekpunt elektrisch ondersteund, naar verwachting zal dit aantal in de komende jaren alleen maar verder groeien.

Fietsen is gezond, houdt ons mobiel en levert maatschappelijke baten.

Door te fietsen bewegen we meer en dat leidt tot gezondheidswinst. Ook hangt fietsen samen met lagere stress, meer ontspanning en een gevoel van vrijheid. Naast de gezondheidsbaten is fietsen ook inclusief. Het houdt ouderen langer zelfstandig mobiel en fit. Voor jongeren betekent fietsen een eerste kennismaking met zelfstandige verkeersdeelname en vergroot het de leefwereld. Ook hangt fietsen samen met een verbeterde bereikbaarheid en verminderde milieu-impact. Allemaal reden om fietsen in Oudewater te stimuleren en de fietsbaarheid naar het volgende niveau te brengen.

Fietsgebruik blijft groeien.

Demografische ontwikkelingen, de snelle opmars van het gebruik van elektrische fietsen, de maatschappelijke aandacht voor onderwerpen als gezondheid en duurzaamheid en de toenemende aandacht voor fietsen in beleid, zorgen ervoor dat het fietsgebruik ook komende jaren zal blijven groeien. Daarom is nu het moment daar om een volgende stap te zetten in het werken aan fietsstad Oudewater en te gaan werken aan coherente en veilige fietsinfrastructuur. Zo worden de fietsers van nu beter gefaciliteerd en wordt de stad beter voorbereid op de toekomst. Hoe we dat gaan doen beschrijven we in de volgende hoofdstukken.

3. Wat willen we bereiken?

Om fietsgebruik te stimuleren pleit de Initiatiefnota “Fietsen in Oudewater” uit 2019 voor een integrale aanpak. Door in te zetten op de fiets werkt Gemeente Oudewater aan de klimaatopgave, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad. Daarnaast worden concrete aandachtsgebieden genoemd, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid en uitbreiden van stallingsmogelijkheden. Deze aandachtsvelden worden in dit beleidsplan integraal overgenomen.

Dit past ook bij de ambities die op provinciaal niveau worden nagestreefd. De Provincie Utrecht heeft in 2019 het Uitvoeringsprogramma Fiets vastgesteld om het regionaal fietsnetwerk te verbeteren. De Provincie Utrecht wil dé fietsregio van Europa zijn. Hierbij is het doel om fietsgebruik te stimuleren door de knelpunten in het fietsnetwerk op te lossen, zodat in 2023 50% van alle ritten onder de vijftien kilometer met de fiets worden gedaan. Hiermee zet de provincie in op een duurzaam en gezond vervoerssysteem.

Daarnaast is Oudewater onderdeel van het regionale samenwerkingsverband Utrecht10 (U10). Deze gemeenten hebben het Regionaal uitvoeringsprogramma fiets 2020-2030 opgesteld. Het programma bestaat uit maatregelen die gemeenten nodig achten voor de verdere ontwikkeling van het regionaal fietsnetwerk. Dit uitvoeringsprogramma is opgesteld in nauwe samenwerking tussen de gemeenten en de Provincie Utrecht. In 2020 is een Intentieovereenkomst gesloten tussen Provincie Utrecht en de zestien gemeenten van de U10. De U16- gemeenten en Provincie Utrecht geven in de intentieovereenkomst aan welke fietsinfrastructuurprojecten zij in de periode 2020-2023 en daarna willen realiseren, zodat inzichtelijk wordt welke investeringen dit van beide partijen vergt.

De ambities van Oudewater staan dus niet op zichzelf. Waar mogelijk worden in dit beleidsplan de verbindingen gezocht met ambities van omliggende gemeenten of regionaal en provinciaal niveau.

3.1. De ambities

Bijdragen aan een bruisende stad midden in het Groene Hart.
De compacte kern van Oudewater maakt fietsen een voor de hand liggend vervoersmiddel: vanaf de Markt is het grootste deel van de Stad Oudewater al binnen vijf minuten per fiets bereikbaar. Andere kernen in de gemeente zijn dat binnen twintig minuten. Hierdoor ligt het fietsgebruik al relatief hoog. Om fietsen verder te stimuleren is het van belang te werken aan de interne bereikbaarheid van de Gemeente Oudewater. Inwoners moeten zich snel, comfortabel en veilig kunnen bewegen van en naar de bestemmingen in de stad en tussen de verschillende kernen in de gemeente.

Goede bereikbaarheid van en naar het omliggende gebied.
De ligging van Oudewater midden in het Groene Hart stelt eisen aan de bereikbaarheid. Oudewater is voor veel functies afhankelijk van andere dorpen en steden zoals Woerden (+/- 9 km fietsen) en Gouda (+/-13 km). Voor de inwoners die buiten de gemeente werken is het van belang om het fietsen naar omliggende kernen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Scholieren in middelbaar en hoger onderwijs moeten zich veilig en zelfstandig naar de omliggende scholen kunnen bewegen. En andere functies, zoals treinstations en de grotere winkelcentra, moeten per fiets goed bereikbaar zijn. Daarnaast weten toeristen Oudewater en het buitengebied nu al te vinden en ook de inwoners van Oudewater recreëren

er graag. Daarom is het van belang ook te kijken naar comfort en aantrekkelijkheid van routes in het buitengebied.

3.2. Uitgangspunten uit de Initiatiefnota

In de initiatiefnota “Fietsen in Oudewater” uit 2019 wordt de huidige staat van de fietsinfrastructuur uitgebreid bestudeerd. Op basis hiervan wordt gekomen tot twee uitgangspunten die als pijlers dienen voor het fietsbeleid:

- Uitgangspunt 1: een consequente keuze voor de fiets als volwaardig vervoermiddel leidt tot een gemeente waar fietsen de norm wordt.

Dit uitgangspunt stelt dat in de ruimtelijke ordening van Oudewater een belangrijke rol is weggelegd voor de fiets. De fiets dient een centrale rol in te nemen in het denken over mobiliteit en ruimtelijke ordening. Zo moet de fiets in nieuw aan te leggen woonwijken een belangrijke rol krijgen in de ontsluiting en interne bereikbaarheid van de wijk. Ook de aansluiting van de fiets op het ov-netwerk en het realiseren van basisvoorzieningen zoals fietsparkeren moeten op orde zijn en verdienen blijvende aandacht.

- Uitgangspunt 2: een goede fietsinfrastructuur dient een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk te maken.

Ook het verbeteren van de bestaande infrastructuur heeft aandacht nodig. De fietsinfrastructuur in de gemeente is op dit moment nog maar in beperkte mate samenhangend. En nog lang niet overal wordt voldaan aan de landelijke kwaliteitseisen aan de infrastructuur, zoals op gebied van breedtes, markering en signalering en verharding. De infrastructuur die er al ligt moet daarom zoveel mogelijk worden verbeterd tot aan deze kwaliteitseisen wordt voldaan. En nieuwe infrastructuur moet zo veel mogelijk aan deze eisen voldoen.

3.3. De doelstellingen

3.3.1. Vier aandachtsgebieden

De Gemeente Oudewater streeft ernaar om een coherent en kwalitatief hoogwaardig fiets-infrastructuurnetwerk te realiseren. De wens is op lange termijn te komen tot een netwerk van het hoogst mogelijke kwaliteitsniveau (Figuur 1). We onderscheiden hiertoe vier aandachtsgebieden voor het fietsbeleid in Oudewater:

- Huidige fietsinfrastructuur verbeteren.
- Nieuwe fietsinfrastructuur aanleggen.
- Zorgen voor voldoende en goede kwaliteit fietsparkeergelegenheid.
- Zorgen voor een goede connectie tussen fiets en openbaar vervoer.

Fietsinfrastructuur van de hoogste kwaliteit vereist dat de *huidige infrastructuur* wordt aangepakt en ingericht volgens de CROW-richtlijnen. Zo worden op één- en tweerichtingsfietspaden de juiste breedtes en verhardingen toegepast. Ook op oversteekvoorzieningen, bijvoorbeeld op de rotondes, worden deze normen gehanteerd, zodat (groepen) fietsers veilig kunnen aanrijden, wachten en oversteken. Daar waar de fiets de weg deelt met overig verkeer wordt gezorgd dat voorzieningen zoals fietsstroken voldoen aan de eisen, en indien nodig hun aanleg wordt onderzocht.

Figuur 1 - Voorbeelden van fietsinfrastructuur van hoge kwaliteit. Fietsstraat met principe "auto te gast" (links), twee richtingen fietspad (rechts) (visualisaties Sweco)

Het vereist ook dat de bestaande infrastructuur door middel van aanleg van *nieuwe infrastructuur* met elkaar wordt verknoopt tot een coherent netwerk. Dit netwerk voert de fietser binnen Oudewater op een logische en veilige wijze van oost- naar west en van noord naar zuid. De fietsinfrastructuur leidt tot in de wijken en verbindt op logische wijze de verschillende bestemmingen in de stad. Ook wordt naar mogelijkheden gekeken om fietsers zo veel mogelijk het primaat te geven ten opzichte van de auto, bijvoorbeeld door middel van de aanleg van fietsstraten met het ”auto-te-gast”-principe en door toepassing van uniforme voorrangsregels. Figuur 1 toont diverse voorbeelden van deze fietsinfrastructuur.

Om fietsverplaatsingen optimaal te faciliteren maakt de gemeente zich hard voor goede en voldoende *fietsparkeervoorzieningen* bij alle belangrijke bestemmingen in de stad. Dat doet ze door het gesprek aan te gaan met maatschappelijke partners, of dit zelf te realiseren. Onder deze bestemmingen zijn ook de ov-haltes. Goede voorzieningen bij deze haltes, en logische routes van en naar de haltes verbeteren de *connectie tussen fiets en ov*, en maken het eenvoudiger om van de fiets over te stappen op de bus. Om ook buiten het eigen grondgebied te zorgen voor de aanleg van logische en veilige routes naar ov-haltes treedt de gemeente in overleg met andere gemeenten.

3.3.2. Hoe maken we de ambities realiteit?

Er is al de nodige fietsinfrastructuur aanwezig in Oudewater. Deze is echter nog sterk gefragmenteerd en het kwaliteitsniveau is nog niet overal op orde. Om op lange termijn te komen tot een hoogwaardig fiets-infrastructuurnetwerk (Figuur 2, kader 3), is het allereerst van belang om de huidige fietsinfrastructuur (Figuur 2, kader 1) op orde te brengen en bij het realiseren van nieuwe fietsinfrastructuur te richten op enkele logische routes naar keuze. Zo wordt vanuit de huidige infrastructuur allereerst gewerkt aan het verstevigen van de ”ruggengraat” van fietsinfrastructuur in Oudewater (Figuur 2, kader 2). Dit is vanuit het kostenoogpunt tevens een pragmatische keuze: door eerst te verbeteren wat er al ligt en dit slim aanvullen met nieuwe infrastructuur kunnen door het realiseren van “quick wins” met gering budget toch snel stappen worden gezet om de fietsinfrastructuur in Oudewater te verbeteren.

Figuur 2 - Huidige fietsinfrastructuur in Oudewater (1), het "ruggengraatmodel" (2) en het "netwerkmodel" (3).

Bouwstenen van een hoogwaardig fietsnetwerk.

Vijf factoren dragen bij aan een hoogwaardig fietsnetwerk. Allereerst dient het de fietsinfrastructuur ***veilig*** te zijn, zowel in objectieve als in subjectieve zin. Objectieve veiligheid van de infrastructuur betekent bijvoorbeeld dat conflicten tussen fietsers en auto's worden voorkomen door auto- en fietsverkeer zoveel mogelijk te scheiden. Daar waar het verantwoord is kan het mengen van auto- en fietsverkeer, bijvoorbeeld op fietsstraten met voldoende hoge aantallen fietsers, juist zorgen voor lagere rijsnelheden van autoverkeer en verhoogde fietsveiligheid. Subjectieve veiligheid betekent dat fietsen naast veilig te zijn ook veilig voelt: bijvoorbeeld door de wetenschap dat men ook 's nachts veilig per fiets over straat kan omdat fietspaden adequaat worden verlicht.

Naast veiligheid is ***samenhang*** van de fietsinfrastructuur van belang. Met andere woorden, kan de fietser komen waar hij of zij *wil* komen? Samenhang in de infrastructuur wil zeggen dat fietsverbindingen logisch aansluiten op belangrijke herkomst en bestemmingen van de fietsers. De fijnmazigheid van het netwerk, ofwel voldoende ruime keuze uit verschillende routes, speelt hier een rol. En ook adequate bewegwijzering is van belang.

Met de hoofdeis ***directheid*** wordt bedoeld dat de fietser zo min mogelijk hoeft om te fietsen om bij een bepaalde bestemming te komen. Ook dit hangt nauw samen met fijnmazigheid van het fietsnetwerk. In de dichter bebouwde binnensteden zijn vaak al verschillende routes voorhanden om van A naar B te komen. In de minder bebouwde buitengebieden zijn goede, directe verbindingen tussen kernen vaker een uitdaging maar des te meer van belang om fietsers te faciliteren ook voor langere afstanden de fiets te pakken.

Daarnaast is het van belang dat de fietsinfrastructuur ***comfortabel*** is vormgegeven. Fysiek comfort van het fietsnetwerk hangt sterk samen met het materiaalgebruik; het toepassen van asfalt in plaats van straatstenen vermindert trillingen en weerstand en leidt tot hoger comfort. En strategische plaatsing van begroeiing leidt in het buitengebied tot verminderde invloed van de wind. Naast een fysiek aspect heeft comfort ook een mentaal aspect: zijn routes goed vindbaar, en zijn verkeerssituaties overzichtelijk en daarmee goed te begrijpen?

Tot slot is ***aantrekkelijkheid*** van de fietsinfrastructuur een niet te onderschatten element. De aantrekkelijkheid is in belangrijke mate een samenspel van de voorgaande vier factoren, en daarmee wordt bedoeld dat fietsen leuk en aantrekkelijk is. Fietsen is ook in belangrijke mate een sociale bezigheid: met voldoende brede infrastructuur wordt "naast elkaar fietsen" gefaciliteerd, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid ervan. Aantrekkelijkheid is ook van belang op tijdsbeleving: aantrekkelijke routes worden in termen van reistijd vaak als "korter" ingeschat. Ook is aangetoond dat fietsers in veel situaties plezierige routes verkiezen boven snelste routes.

Een samenspel van aantrekkelijke fietsroutes in een samenhangend en direct netwerk, comfortabel vormgegeven en met een hoge mate van veiligheid, nodigt uit om vaker op de fiets te stappen en helpt verder bouwen aan fietsstad Oudewater.

4. Huidige stand van zaken

4.1. Beleidscontext

Op diverse beleidsniveaus wordt gewerkt aan fietsmobiliteit. De Rijksoverheid werkt aan het stimuleren van fietsmobiliteit en het huidige kabinet heeft zich tot doel gesteld 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen. Dit doet ze door de aanleg van fietssnelwegen te stimuleren en te investeren in fietsparkeergelegenheid, bijvoorbeeld bij grote stations. Daarnaast wordt fietsen ook gestimuleerd via werkgevers, in de werkgeversaanpak en door middel van de herinvoering van het fietsenplan.

In hoofdstuk 3 werden de inspanningen van Provincie Utrecht en regio U10 benoemd, en de intentieovereenkomst die tussen beide is gesloten[1]. Ook Provincie Zuid-Holland, aan de westelijke gemeentegrens van Oudewater, heeft hoge ambities op fietsgebied. Deze zijn vastgelegd in het Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025 ”Samen verder fietsen” en bijbehorende uitvoeringsagenda[2]. Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets. De ambities worden uitgewerkt aan de hand van drie thema’s: verbeteren van de fietsnetwerken, waardoor sneller, veiliger en makkelijker van A naar B kan worden gefietst; het vergemakkelijken van de overstap van auto of ov op de fiets; en innovatie in fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld door energie-neutrale fietspaden aan te leggen.

Ook omliggende gemeenten zijn ieder op hun manier bezig met fietsbeleid. Dit raakt soms aan de plannen van gemeente Oudewater. Zo stelt *gemeente Montfoort* momenteel een Omgevingsvisie op. Hiervoor is een Atlas van Gemeente Montfoort opgesteld, waarin kansen worden benoemd voor het stimuleren van fietsmobiliteit vanuit onder andere het oogpunt van gezondheid, mobiliteit en recreatie[3]. Over het grondgebied van Gemeente Montfoort loopt een belangrijke fietsverbinding tussen Oudewater en Woerden. Deze is opgenomen in de intentieovereenkomst tussen U10 en Provincie Utrecht als het project "Verbreden fietspad Kromwijkerpad; Inrichting fietsstraat Diemerbroek; Fietspad Zwarte Dijkje”, een knelpunt met hoge prioriteit aan te pakken tussen 2024 en 2030. Ook *gemeente Woerden* heeft zich gecommitteerd aan de intentieovereenkomst tussen U10 en Provincie Utrecht om deze route te realiseren. In het document "Fietsvisie en Fietsbeleid gemeente Woerden, de tien fietsthema's voor Woerden" is dezelfde route (hier genaamd “route station Woerden naar Papekop") aangeduid als sterroute van hoogwaardige kwaliteit[4]. *Gemeente Krimpenerwaard* heeft in 2020 een fietsagenda laten opstellen[5]. Dit wordt in 2021 uitgewerkt tot fietsplan. In de fietsagenda worden geen concrete projecten benoemd. Wel wordt het belang aangehaald van het realiseren van goede verbindingen tussen de gemeente en omliggende kernen. *Gemeente Bodegraven-Reeuwijk* beschikt over een geactualiseerd fietsplan[6], maar hier wordt niet nader ingegaan op verbindingen met Gemeente Oudewater. Tot slot zet *Gemeente Gouda* in op fietsmobiliteit middels het Mobiliteitsplan en recent het Verkeerscirculatieplan[7]. In het Mobiliteitsplan wordt het belang aangehaald van fietsstimuleren op langere afstanden, alsmede de gewenste ontwikkeling van een aantal snelfietsroutes om regionale fietsverbindingen te verbeteren. In dit document worden echter geen projecten genoemd die raken aan de plannen van Gemeente Oudewater.

[1] https://gemeenteraad.woerden.nl/stukken/Ingekomen-brieven/20-011889-rib-inzake-intentieovereenkomst-fiets-u16-provincie-utrecht.pdf
[2] https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/samen-verder-fietsen/fietsplan-samen/
[3] https://www.montfoort.nl/mozard/!suite86.scherm0325?mPag=6940&mNch=2vwuahf43o
[4] https://docplayer.nl/176657624-De-door-dhr-ing-g-a-valstar-opgestelde-fietsvisie-zoals-bijgevoegd-in-bijlage-fietsvisie-fietsbeleid-woerden.html
[5] https://www.vgbk.nl/fietsagenda-krimpenerwaard/
[6] https://gemeente.bodegraven-reeuwijk.nl/file/5873/download
[7] https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verkeerscirculatieplan/

Tot slot is Gemeente Oudewater ook aangesloten bij het Routebureau Utrecht, wat het centrale aanspreekpunt is voor route gebonden recreatie in de Provincie Utrecht. Het Routebureau beheert en onderhoudt de bewegwijzerde routenetwerken voor fietsen, en stimuleert duurzaam gebruik door inwoners en toeristen, waarmee het voor Gemeente Oudewater een belangrijk aanspreekpunt is voor wat betreft het recreatieve fietsnetwerk in de gemeente.

4.2. Het huidige netwerk

Er is momenteel al fietsinfrastructuur aanwezig in Oudewater. Figuur 3 weergeeft de fietsinfrastructuur (rood) in de kern van Oudewater in relatie tot de verschillende wijken.

- Veel van deze infrastructuur ligt langs de gebiedsontsluitingswegen. Deze fietspaden zijn afwisselend één en tweerichtingsfietspaden. Hoewel de basis in orde is, is de verharding niet overal gesloten en is sprake van beperkte breedte. Ook is de fietsinfrastructuur op de rotondes niet op niveau.
- Veel van de fietsinfrastructuur ligt in de wijken ten noorden en westen van de binnenstad. In het algemeen geldt dat de fietsinfrastructuur sterk gefragmenteerd is. Enkele wijken, zoals Hoenkoop en Klein Hekendorp, worden intern nauwelijks bediend. In andere wijken, zoals Brede Dijk en Noort Syde 1, is dit beter op orde. Het ontbreekt in de wijken met name aan oost-west verbindingen, maar er kunnen ook een aantal kansrijke noord-zuid verbindingen worden geïdentificeerd.
- Andere kernen in de gemeente beschikken nauwelijks over fietsinfrastructuur. In het buitengebied zijn de wegen smal, waardoor weinig ruimte is voor separate fietsinfrastructuur.
- Bij veel bushaltes is momenteel al fietsparkeergelegenheid, maar deze is niet altijd voldoende of van voldoende kwaliteit. Dit geldt ook voor andere voorzieningen, zoals de abri's en de reisinformatie ter plekke. Voor fietsen naar treinstations in omliggende gemeenten is Oudewater afhankelijk van fietsverbindingen die in sommige gevallen grotendeels niet op het eigen grondgebied liggen.
- Bij diverse openbare gebouwen is fietsparkeergelegenheid voorzien, maar ook hier is deze niet altijd voldoende of van voldoende kwaliteit. De fietsparkeergelegenheid in de binnenstad is beperkt, wat bij drukte een probleem kan zijn. Daarnaast ontbreekt het bij belangrijke bestemmingen in de stad soms nog aan goede en voldoende voorzieningen.

Figuur 3 – Fietsinfrastructuur in de wijken van de stad Oudewater

4.3. Wat zouden inwoners graag anders zien?

Bij de totstandkoming van dit fietsbeleidsplan zijn de bewoners van de Gemeente Oudewater betrokken middels twee klankbordgroep-bijeenkomsten en een oproep in de IJsselbode.

Met de klankbordgroep werd allereerst de binnenstedelijke infrastructuur besproken. Gevaarlijke situaties kwamen aan bod die ontstaan als gevolg van het ontbreken van infrastructuur, onvoldoende breedte van fietspaden, onoverzichtelijke kruispunten, onduidelijke voorrangssituaties en slecht onderhoud.
Van buiten-stedelijke infrastructuur werd benoemd dat de verbinding naar Woerden via Papekop in principe in orde is, maar dat de weer-elementen hier een negatieve rol kunnen spelen. De route naar Gouda en andere routes in het buitengebied werden door enkelen bestempeld als gevaarlijk door de hoeveelheid groot en zwaar verkeer. Wel werd erkend dat grote infrastructurele maatregelen, zoal aanleg van nieuwe fietspaden, niet altijd realistisch zijn. De noodzaak werd genoemd tot overleg en samenwerking met andere gemeenten en de provincies om zo de kwaliteit van de routes te bewaken en te verbeteren. Ook de connectie fiets en ov werd besproken en de noodzaak van goede en overdekte fietsenstallingen. Hier werd benoemd dat indien de connectie tussen fiets en ov, en de kwaliteit van het ov verder werd versterkt, dit de auto-afhankelijkheid van inwoners van Oudewater zou kunnen terugdringen. Tot slot werd gesproken over fietsparkeren in een bredere context in de stad: de noodzaak van het bieden van hoogwaardige en veilige fietsparkeergelegenheid, met oog op de toenemende hoeveelheid e-bikes, bakfietsen en wielrenfietsen. Ook werd gesproken over e-bike oplaadpunten voor inwoners en toeristen.

Daarnaast werd in de IJsselbode een oproep geplaatst met het verzoek een top-3 aan te leveren van verbeteringen op fietsgebied (zie Bijlage 5). Deze oproep leverde diverse reacties op van inwoners. Enerzijds werden er opmerkingen geplaatst die betrekking hebben op beheer en onderhoud. Deze signalen worden meegegeven aan de wegbeheerders van de gemeente. Daarnaast waren algemenere opmerkingen in grote lijnen vergelijkbaar met de opmerkingen van de klankbordgroep. Zo was ook hier de veiligheid van de fietsinfrastructuur het belangrijkste thema, met aandacht voor gevaarlijke situaties op rotondes, breedtes en verhardingen.

5. Opgave

In hoofdstuk 3 is uiteengezet wat met het beleidsplan wordt beoogd. Hoofdstuk 4 schetste het vertrekpunt. Dit hoofdstuk slaat tussen beiden een brug. Op basis van de Initiatiefnota ”Fietsen in Oudewater”, de bewonersparticipatie, de lokale kennis van de betrokken beleidsadviseurs en expertise van adviseurs van Sweco is een opgave gedefinieerd om de diverse fietsambities te realiseren. Deze opgave valt uiteen in verschillende soorten acties. Deze acties zijn weergeven in onderstaande tabel, en worden hieronder individueel besproken.

Tabel 1 - Acties voor het uitvoeren van fietsbeleid Oudewater

Acties	Beschrijving
Uitvoeringsagenda.	Een overzicht van concrete projecten voorzien van prioritering, planning en financiële onderbouwing.
Nader te onderzoeken.	Maatregelen waarvan de relevantie of het beoogde effect nader moet worden onderzocht.
Signaleren bij andere wegbeheerders.	Maatregelen die moeten worden gesignaleerd bij andere wegbeheerders, zoals omliggende gemeenten of provincies.
Signaleren bij eigen wegbeheerders.	Overwegend kleine ingrepen die worden gesignaleerd aan de wegbeheerders van de Gemeente Oudewater.

5.1. Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda biedt een overzicht van projecten die in de komende jaren gaan worden uitgevoerd. De uitvoeringsagenda is voorzien van een prioritering, een planning en een financiële onderbouwing. De financiële onderbouwing betreft een raming van de investeringskosten. De kosten voor beheer en onderhoud zijn hier niet in opgenomen. Een vereenvoudigde versie van de uitvoeringsagenda is weergeven in Figuur 4, de volledige versie is opgenomen in Bijlage 1. De maatregelen uit de uitvoeringsagenda zijn in een kaart gevisualiseerd in Figuur 5, waarbij is ingezoomd op de stad Oudewater.

De prioritering van maatregelen in het beleidsplan fiets is gemaakt door een afwegingskader toe te passen. Van iedere maatregel in het uitvoeringsprogramma is bepaald in welke mate deze bijdraagt aan de veiligheid, samenhang, directheid, comfort en aantrekkelijkheid van de infrastructuur. Daarnaast is gekeken of de maatregel bijdraagt aan het versterken van de eerder genoemde basis-fietsinfrastructuur of ”ruggengraat” van Oudewater.
De weging van de bijdrage van maatregelen is bepaald gedurende een werksessie met beleidsadviseurs van de gemeente Oudewater en de adviseurs van Sweco. Op basis van deze weging is een prioritering tot stand gekomen. Ingrepen met een hoge prioriteit worden in elk geval binnen de komende drie jaar opgepakt. Maatregelen met een gemiddelde prioriteit worden in de komende drie jaar opgepakt, mits hier ruimte voor is in het budget. Ingrepen met een lage prioriteit worden na de komende drie jaar opgepakt. Hieronder is een vereenvoudigde versie van de uitvoeringsagenda weergeven. De volledige versie is voorzien van een ingevuld afwegingskader en opgenomen in Bijlage 1.

Tabel 1 - Afwegingskader voor prioritering van maatregelen in de uitvoeringsagenda

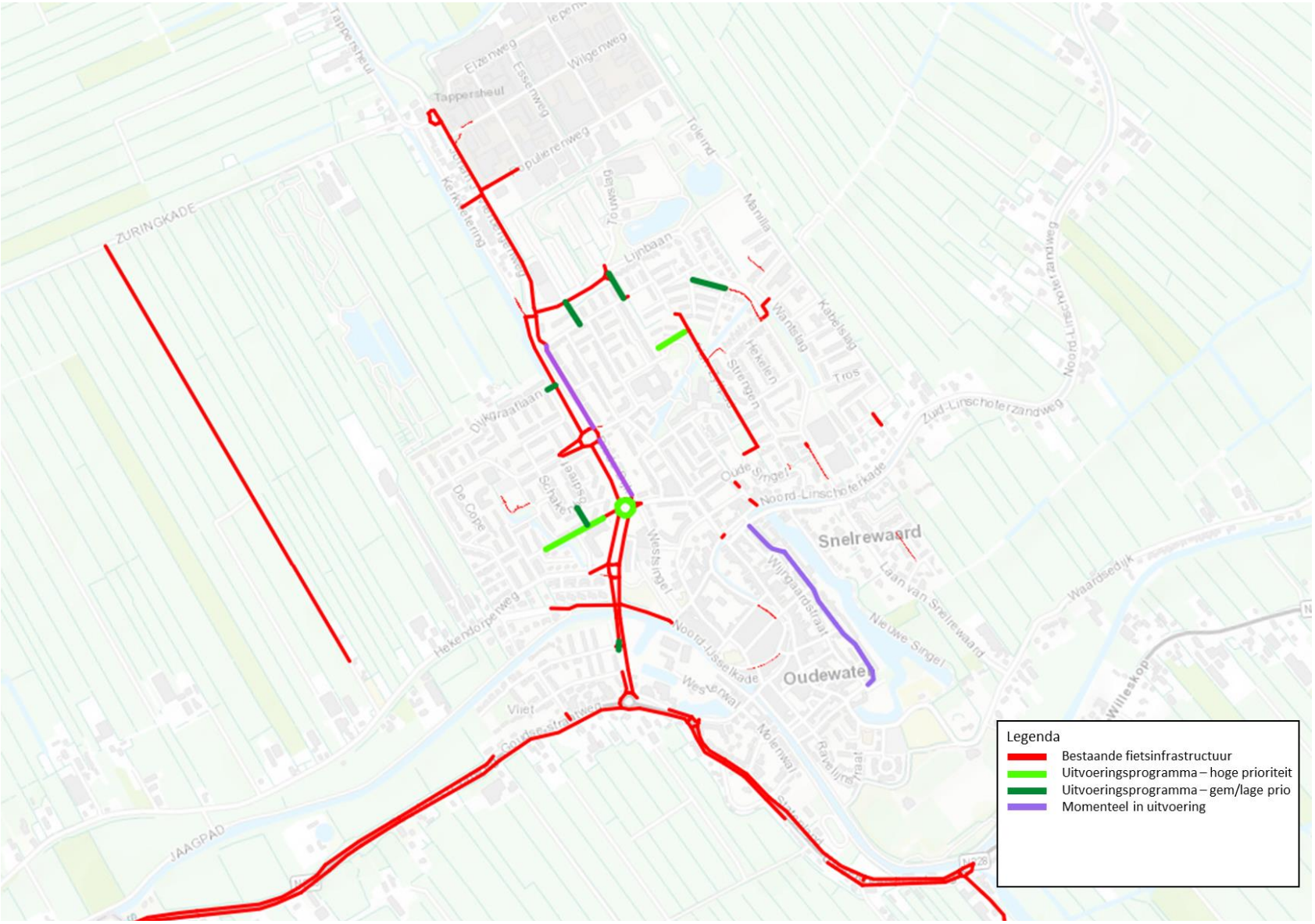
Maatregelcategorieën ------- bijdrage aan -------->	**Veiligheid**	**Samenhang**	**Directheid**	**Comfort**	**Aantrekkelijk**
Nieuwe infrastructuur aanleggen	(*)				
Huidige infrastructuur verbeteren					
Kruispunten aanpakken					
Kleine ingrepen plegen					
Nieuwe stallingen bouwen					
Bestaande stallingen uitbreiden					

(*) weging van de bijdrage van de maatregel aan doelen:

- *Klein*: maatregel draagt niet of nauwelijks bij aan een verbetering van het betreffende aspect van fietsinfrastructuur.
- *Gemiddelde*: maatregel draagt enigzins bij aan verbetering van het betreffende aspect..
- *Groot*: maatregel levert een grote bijdrage aan verbetering van het betreffende aspect.

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel	Investerings-kosten (bandbreedte +/-50%)	Prio	Bijdrage aan ruggen-graat?
1	Oudewater	Rotonde Vierbergenweg - Oude Singel	Zichtbaarheid van fietsers op de rotonde verbeteren door invoegen pauzestroken voor automobilisten. Daarnaast markering op de rotonde verbeteren.	Bestaande infra-structuur	€ 40.000	Hoog	Ja
2	Oudewater	Prins Bernhardstraat - Van Zyllpad	Fietspad verbreden om comfort en aantrekkelijkheid van deze verbinding te vergroten (zie ook Bijlage 2 #1)	Bestaande infra-structuur	€ 130.000	Hoog	Ja
3	Oudewater	Heemraadsingel	Fietsverbinding over de singel aanleggen in het verlengde van de Heemraadsingel om interne fietsbereikbaarheid van de wijk te verbeteren.	Nieuwe infra-structuur	€ 115.000	Hoog	Ja
4	Papekop	Rotonde Papekop	Met bebording duidelijker aangeven dat de rijrichting tegen de klok in ook voor fietsers geldt.	Bestaande infra-structuur	€ 2.200	Hoog	Ja
5	Diemerbroek	Fietsroute Oudewater-Woerden	Fietspad Kromwijkerpad verbreden; Inrichting fietsstraat Diemerbroek; Fietspad Zwarte Dijkje (gedeelte Oudewater); Fietspad Zwarte Dijkje (gedeelte Montfoort).	Bestaande en nieuwe infra-structuur	€ 1.100.000	Hoog	/
6	Oudewater	Zwier Regelinkstraat - Hoenkoopsebrug	Aansluiting Zwier Regelinkstraat op Hoenkoopsebrug vereffenen door het fietspad recht te trekken.	Nieuwe infra-structuur	€ 7.700	Gem	Ja
7	Oudewater	G.R. van Kinschotstraat thv fietsbrug naar Hennepakker	Oostelijke verbinding tussen G.R. van Kinschotstraat (thv fietsbrug) en Lijnbaan helemaal uitvoeren als fietspad	Bestaande infra-structuur	€ 9.700	Gem	ja
8	Oudewater	Doorsteek Schakenbosdreef - Heemraadsingel	Fietspad tussen Schakenbosdreef - Heemraadsingel verbreden, opvallender maken, haakse bochten wegnemen	Bestaande infra-structuur	€ 18.800	Gem	Ja
9	Oudewater	Dijkgraaflaan	Fietsbrug realiseren tussen Dijkgraaflaan en fietspad Vierbergenweg	Nieuwe infra-structuur	€ 105.000	Gem	Ja
10	Oudewater	Lijnbaan - Twijnen	Twijnen opnieuw bestraten met rood asfalt om verkeerssituatie te verduidelijken. Dit is momenteel een gemengd voet- en fietspad met erftoegang voor auto's.	Bestaande infra-structuur	€ 25.000	Gem	Ja
11	Oudewater	E.C. Rahmspad	Fietspad tussen G.R. van Kinschotstraat en Lijnbaan (E.C. Rahmspad) opnieuw asfalteren.	Bestaande infra-structuur	€ 13.500	Gem	Ja
12	Oudewater	Lijnbaan	Afvloeiing van fietspad tussen Lijnbaan en G.R. van Kinschotstraat verbeteren.	Bestaande infra-structuur	€ 9.000	Laag	Ja

Figuur 4 - Uitvoeringsagenda fietsbeleid gemeente Oudewater



Figuur 5 - Maatregelen uit de uitvoeringsagenda (licht- en donkergroen).

5.2. Nader te onderzoeken.

Naast de concrete projecten uit de uitvoeringsagenda zijn er diverse potentiële projecten gedefinieerd. Dit zijn maatregelen waarvan de relevantie of het beoogde effect nader moet worden onderzocht. Deze maatregelen zijn op kaart gevisualiseerd in Figuur 6 en opgenomen in Bijlage 2.

De nader te onderzoeken maatregelen zijn voorzien van een termijn waarbinnen de uitvoering van dit onderzoek wordt beoogd. Net als de uitvoeringagenda zijn deze termijnen opgedeeld “te onderzoeken in de komende drie jaar” of “te onderzoeken na de komende drie jaar”.

Fietsparkeer-onderzoek – Er zijn diverse maatregelen geïdentificeerd waarvan de relevantie nader kan worden onderzocht door het uitvoeren van een fietsparkeer-onderzoek. Deze maatregelen zijn in Bijlage 2 aangemerkt als “Te onderzoeken in de komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)”

Fietspotentie-onderzoek – Daarnaast zijn er maatregelen waarvan de relevantie nader kan worden onderzocht door het uitvoeren van een fietspotentie-onderzoek: bijvoorbeeld door het in kaart brengen van fietsstromen door middel van tellingen. Deze maatregelen zijn in Bijlage 2 aangemerkt als “Te onderzoeken in de komende 3 jaar (fietspotentie-onderzoek)”.

5.3. Signaleren bij andere wegbeheerders.

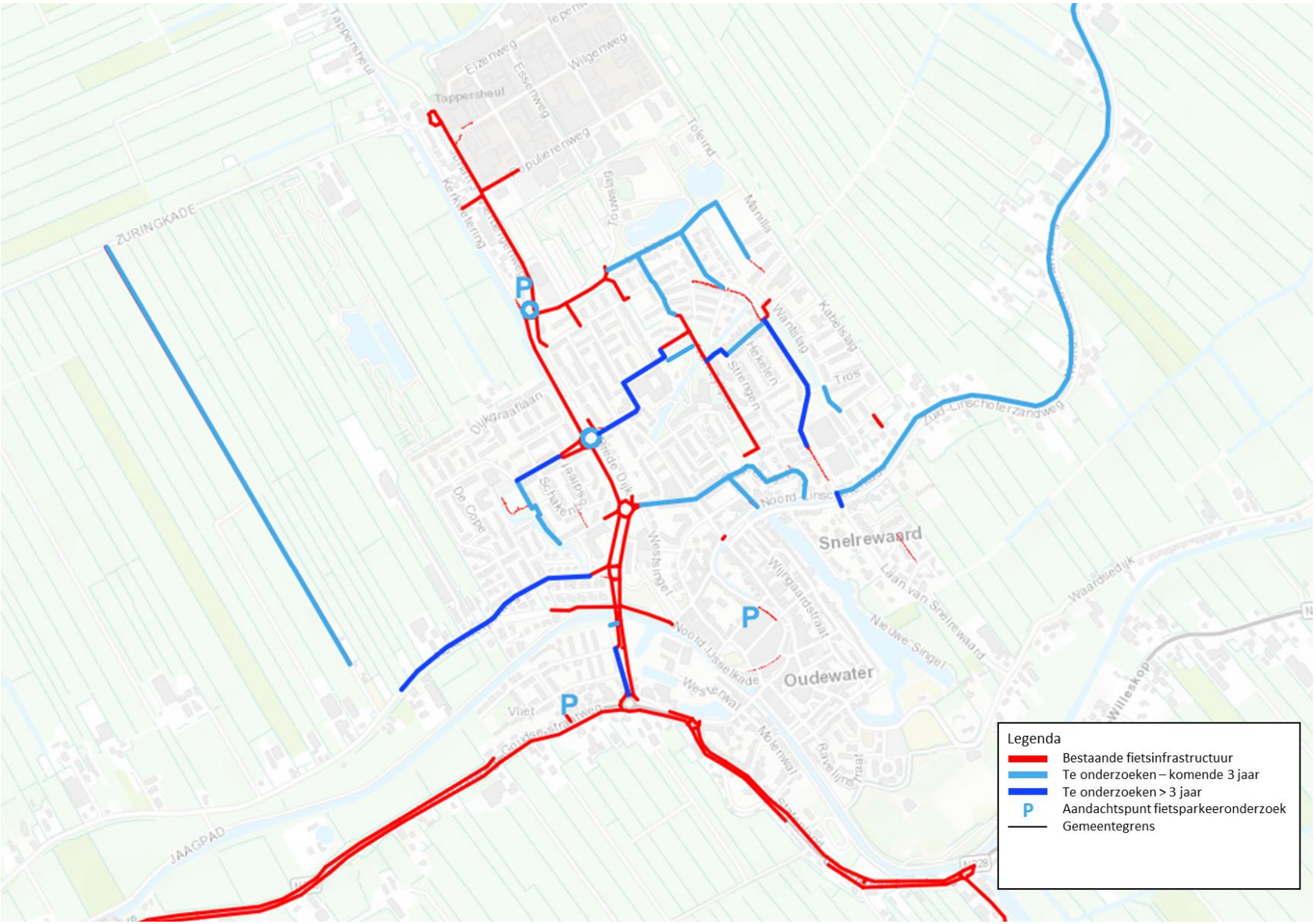
Daarnaast zijn gedurende het proces ingrepen gesignaleerd waarvoor Gemeente Oudewater afhankelijk is van andere wegbeheerders, zoals de Provincie Utrecht of omliggende gemeenten. Dit kan zijn omdat de betreffende infrastructuur, die ook door inwoners van Oudewater wordt gebruikt, op hun grondgebied ligt. Het is van belang dat de dialoog wordt aangegaan met deze andere wegbeheerders om hier permanent aandacht voor te vragen, en dat ingrepen waar mogelijk samen met deze wegbeheerders worden opgepakt. Een overzicht hiervan is opgenomen in Bijlage 3.

5.4. Signaleren bij eigen wegbeheerders.

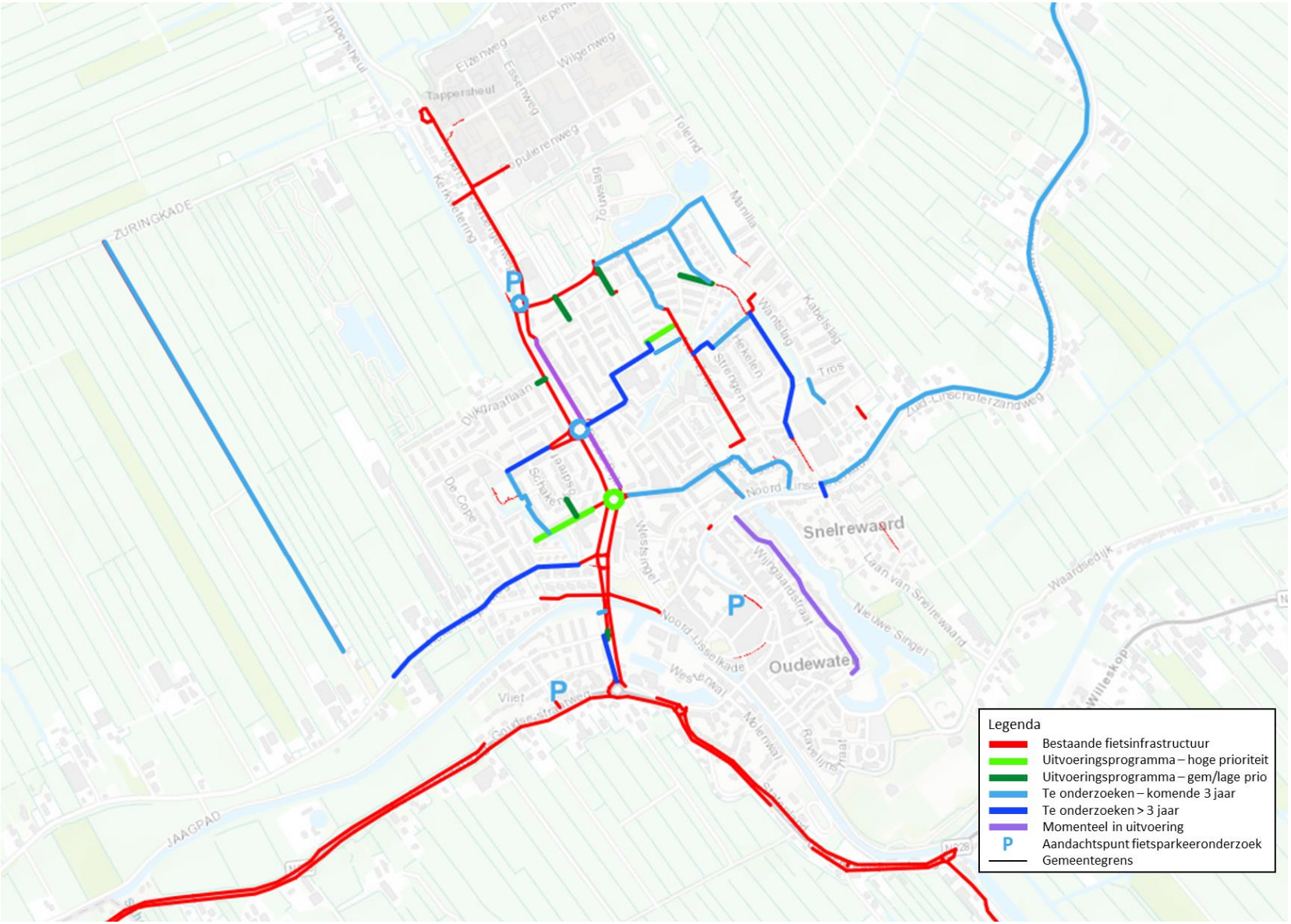
Tot slot zijn er ingrepen geïdentificeerd die relatief klein zijn en direct kunnen worden opgepakt door de eigen wegbeheerders. Dit betreft ingrepen in de categorie beheer en onderhoud, waarvoor geen aparte projecten in de uitvoeringsagenda hoeven te worden opgenomen. Het overzicht hiervan is opgenomen in Bijlage 4.

5.5. De maatregelen op kaart.

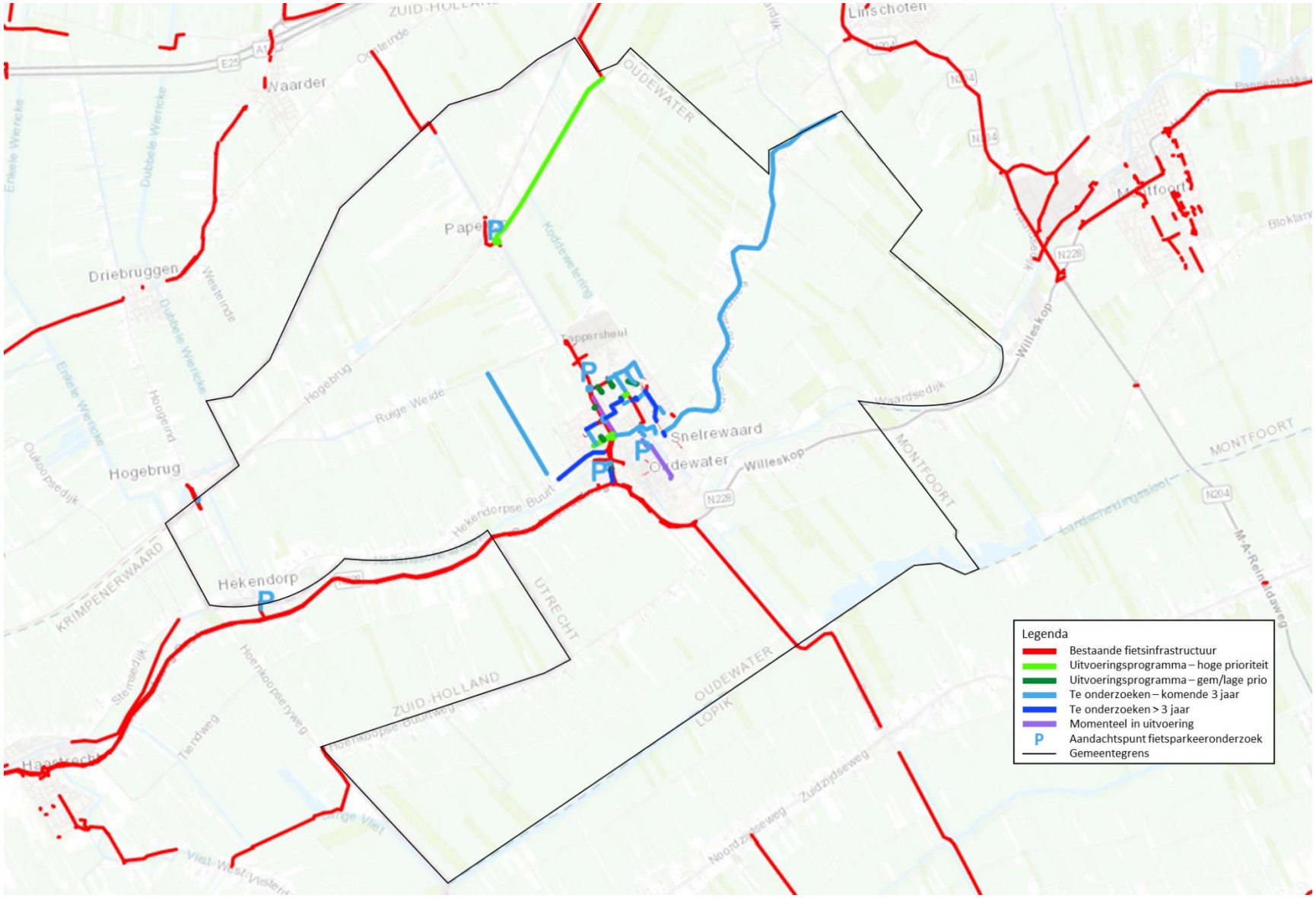
In Figuur 5 zijn de maatregelen uit de uitvoeringsagenda weergeven. Dit biedt een overzicht van projecten die in de komende jaren gaan worden uitgevoerd. In Figuur 6 zijn de maatregelen gevisualiseerd die nog nader moeten worden onderzocht. Voor de volledigheid zijn deze maatregelen gezamenlijk gevisualiseerd in Figuur 7. In Figuur 8 is “uitgezoomd” en zijn de maatregelen zichtbaar voor het gehele grondgebied van de gemeente.



Figuur 6 - Nader te onderzoeken maatregelen (licht- en donkerblauw) (stad Oudewater)



Figuur 7 - Uitvoeringsagenda en te onderzoeken maatregelen (stad Oudewater)



Figuur 8 - Uitvoeringsagenda en te onderzoeken maatregelen (gemeente Oudewater)

Bijlage 1 – Uitvoeringsagenda.

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel	Investerings-kosten (bandbreedte +/-50%)	Prio	Bijdrage aan ruggen-graat?	Veiligheid	Samenhang	Directheid	Comfort	Aantrekkelijk heid
1	Oudewater	Rotonde Vierbergenweg - Oude Singel	Zichtbaarheid van fietsers op de rotonde verbeteren door invoegen pauzestroken voor automobilisten. Daarnaast markering op de rotonde verbeteren.	Bestaande infra-structuur	€ 40.000	Hoog	Ja	groot	klein	klein	gem	gem
2	Oudewater	Prins Bernhardstraat - Van Zyllpad	Fietspad verbreden om comfort en aantrekkelijkheid van deze verbinding te vergroten (zie ook Bijlage 2 maatregel #1)	Bestaande infra-structuur	€ 130.000	Hoog	Ja	klein	gem	klein	groot	groot
3	Oudewater	Heemraadsingel	Fietsverbinding over de singel aanleggen in het verlengde van de Heemraadsingel om interne fietsbereikbaarheid van de wijk te verbeteren.	Nieuwe infra-structuur	€ 115.000	Hoog	Ja	klein	groot	groot	gem	gem
4	Papekop	Rotonde Papekop	Met bebording duidelijker aangeven dat de rijrichting tegen de klok in ook voor fietsers geldt.	Bestaande infra-structuur	€ 2.200	Hoog	Ja	groot	gem	klein	gem	klein
5	Diemerbro ek	Fietsroute Oudewater-Woerden	Fietspad Kromwijkerpad verbreden; Inrichting fietsstraat Diemerbroek; Fietspad Zwarte Dijkje (gedeelte Oudewater); Fietspad Zwarte Dijkje (gedeelte Montfoort).	Bestaande en nieuwe infra-structuur	€ 1.100.000	Hoog	/	groot	gem	gem	groot	groot
6	Oudewater	Zwier Regelinkstraat - Hoenkoopsebrug	Aansluiting Zwier Regelinkstraat op Hoenkoopsebrug vereffenen door het fietspad recht te trekken.	Nieuwe infra-structuur	€ 7.700	Gem	Ja	gem	klein	klein	gem	klein

7	Oudewater	G.R. van Kinschotstraat thv fietsbrug naar Hennepakker	Oostelijke verbinding tussen G.R. van Kinschotstraat (thv fietsbrug) en Lijnbaan helemaal uitvoeren als fietspad	Bestaande infra-structuur	€ 9.700	Gem	ja	klein	klein	klein	gem	gem
8	Oudewater	Doorsteek Schakenbosdreef - Heemraadsingel	Fietspad tussen Schakenbosdreef - Heemraadsingel verbreden, opvallender maken, haakse bochten wegnemen	Bestaande infra-structuur	€ 18.800	Gem	Ja	klein	gem	klein	groot	groot
9	Oudewater	Dijkgraaflaan	Fietsbrug realiseren tussen Dijkgraaflaan en fietspad Vierbergenweg	Nieuwe infra-structuur	€ 105.000	Gem	Ja	klein	gem	groot	gem	gem
10	Oudewater	Lijnbaan - Twijnen	Twijnen opnieuw bestraten met rood asfalt om verkeerssituatie te verduidelijken. Dit is momenteel een gemengd voet- en fietspad met erftoegang voor auto's.	Bestaande infra-structuur	€ 25.000	Gem	Ja	gem	groot	klein	groot	gem
11	Oudewater	E.C. Rahmspad	Fietspad tussen G.R. van Kinschotstraat en Lijnbaan (E.C. Rahmspad) opnieuw asfalteren.	Bestaande infra-structuur	€ 13.500	Gem	Ja	klein	Klein	Klein	gem	gem
12	Oudewater	Lijnbaan	Afvloeiing van fietspad tussen Lijnbaan en G.R. van Kinschotstraat verbeteren.	Bestaande infra-structuur	€ 9.000	Laag	Ja	klein	klein	gem	gem	gem

Bijlage 2 – Nader te onderzoeken.

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel	Planning
1	Oudewater	Prins Bernhardstraat - Van Zyllpad	Als alternatief voor maatregel #2 uit Bijlage 1 onderzoeken of een fietsbrug kan worden gerealiseerd ten zuiden van de bestaande fietsbrug op het Van Zyllpad, om zo via het groen een directe verbinding te realiseren met de Prins Bernhardstraat.	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Rotonde Vierbergenweg / Papenhoeflaan / C Valeriusstraat	Onderzoeken of en hoe de fietsveiligheid op de rotonde kan worden verbeterd.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Sportvelden Touwslag - Binnenstad	Onderzoeken of er een doorlopende fietsroute kan worden gerealiseerd tussen sportvelden aan de Touwslag en de Binnenstad. Hiervoor o.a. kijken naar aansluitingen van de Van der Griendstraat en Oude Singel op de noord-Linschoterkade, en aansluiting van het van Zyllpad op de Hennepakker en de oversteek over de Lijnbaan.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Vierbergenweg - Lijnbaan	Mogelijkheid onderzoeken van aanleg rotonde om fietsveiligheid te vergroten, en zo aansluiting op fietspad langs Lijnbaan te verbeteren	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Lijnbaan	Mogelijkheid onderzoeken van doortrekken fietspad langs Lijnbaan in oostelijke richting tot aan Kabelslag	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Papenhoef-laan - Heemraad-singel	Onderzoeken in hoeverre voetpaden in Klein Hekendorp ook toegankelijk kunnen worden gemaakt oor fietsers, om fietsen in de buurt directer en aantrekkelijker te maken, te beginnen met de verbinding Papenhoeflaan - Heemraadsingel.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Ruige Weide	Ruige Weide	Bij Tappersheul en Hogebrug onderzoeken of reguliere fietsbewegwijzering kan worden toegepast	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Ruige Weide	Ruige Weide - Spoortunnel	Onderzoeken of provisorische bestrating op "sluiproute" tussen Ruige Weide en Spoortunnel (verbinding fietspadl Opweg – Poppelendam) moet worden vervangen door volwaardige bestrating.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Ruige Weide	Zuringkade	Onderzoeken of fietsinfrastructuur hier moet worden verbreed ten behoeve van de fietsveiligheid.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Hoenkoopse Brug	"Olifantenpaadje" ten zuidwesten van de Hoenkoopsebrug bestraten om fietsbereikbaarheid van G.J. Van der Veenstraat te vergoten; rekening houden met slagboom	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel	Planning
	Oudewater	Fietsroute Oudewater – Woerden	Onderzoeken of de fietsverbinding Oudewater – Woerden via de Lange Linschoten kan worden opgewaardeerd, mogelijk uitgevoerd als fietsstraat.	Bestaande infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Oude Singel	Onderzoeken of Oude Singel kan worden uitgevoerd als fietsstraat	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar
	Oudewater	Binnenstad	De mogelijkheid onderzoeken van het realiseren van een Toeristisch Overstap Punt (TOP) in of nabij de binnenstad van Oudewater, om recreatie en toerisme te bevorderen en tegelijkertijd het (fiets)parkeren in goede banen te leiden.	Fietsparkeren	Komende 3 jaar
	Oudewater	Binnenstad	Onderzoeken of de capaciteit van de fietsparkeerplekken in de binnenstad voldoet, en of er ruimte is voor het tijdelijke fietsopstelplaatsen ten tijde van evenementen.	Fietsparkeren	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Hekendorp	Bushalte Hekendorp Veer	Onderzoeken of de capaciteit van de fietsenstalling hier voldoet of moet worden aangepast.	Parkeren bij ov	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Hekendorp	Bushalte De Klomp	Onderzoeken of de capaciteit van de fietsenstalling hier voldoet of moet worden aangepast.	Parkeren bij ov	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Oudewater	Tramweg	Foutgeparkeerde fietsen belemmeren de doorgang op de Tramweg. De capaciteit van de parkeergelegenheid kan worden vergroot om de kans op foutparkeren te verkleinen. Dit moet nader worden onderzocht.	Fietsparkeren	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Oudewater	Noort Syde	Onderzoeken of de fietsparkeergelegenheid bij de bushaltes van Buurtbuslijn 505 (halte Lijnbaan) en in Papekop voldoen.	Parkeren bij ov	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Oudewater	Gemeente	Gemeente Oudewater moet zorgen voor afdoende fietsparkeerplaatsen bij de gemeentelijke gebouwen, zoals de Klepper, het stadhuis, en gemeentelijke sportfaciliteiten, zoals de sportzalen en het zwembad. In hoeverre dit nu al voldoet moet nader worden onderzocht.	Fietsparkeren	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Oudewater	Gemeente	Gemeente Oudewater moet blijvend aandacht vragen voor de aanwezigheid en kwaliteit van fietsenstallingen bij het maatschappelijke middenveld (scholen, detailhandel), en dit bij de verschillende betrokken partijen aankaarten. In hoeverre dit nu al voldoet moet nader worden onderzocht.	Fietsparkeren	Komende 3 jaar (fietsparkeer-onderzoek)
	Oudewater	Lijnbaan	Onderzoeken mogelijkheid aanleg fietspad ten noorden van de Lijnbaan tussen Touwslag en Kardeel	Nieuwe infrastructuur	Komende 3 jaar (fietspotentie-onderzoek)

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel	Planning
	Oudewater	Marlijnpad	Onderzoeken potentie van Marlijnpad als fietspad. Hierdoor hoeven fietsers niet meer om via de Kabelslag, waar zich veel verkeersdrempels bevinden	Nieuwe infrastructuur	Komende drie jaar (fietspotentie-onderzoek)
	Oudewater	Lijnbaan - Kabelslag - Kardeel	Onderzoeken van potentie van deze verbinding voor realisatie van een fietspad.	Nieuwe infrastructuur	Komende drie jaar (fietspotentie-onderzoek)
	Oudewater	Hekendorperweg	Onderzoeken of de infrastructuur op de Hekendorperweg kan worden verbeterd ten behoeve van fietsers (infrastructurele maatregelen, markeringen, of gedragsmaatregelen).	Huidige infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	Binnenstad	Mogelijkheden onderzoeken om de binnenstad autoluw of autovrij te maken.		>3 jaar
	Oudewater	Klein Hekendorp - Noort Syde II	Mogelijkheden onderzoeken om verbinding Noort Syde II - Klein Hekendorp (via Papenhoeflaan, Prins Bernhardstraat, Van Zyllpad en Strengen naar Wantslag) als logischer fietsverbinding in te richten. Dit betreft ook de fietsroutes langs locatie Oranjepark II.	Bestaande infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	C Valerius-straat - Prinses Margrietstraat	Mogelijkheden onderzoeken van ontwikkeling van een fietsroute door dit park voor verbeteren verbinding Noort Syde II en Klein Hekendorp	Nieuwe infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	Noort Syde II - voetbalvelden	Onderzoeken of in het verlengde van het fietspad aan de Lijnbaan een fietsbrug kan worden gerealiseerd, om de verbinding tussen Noort Syde I & II en de sportvelden ten zuiden van de binnenstad te verbeteren en fietsers om de binnenstad te leiden via de Laan van Snelrewaard	Nieuwe infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	Zwier Regelinkstraat	Ventwegen langs de Zwier Regelinkstraat zijn smal. Mogelijkheden onderzoeken om ventwegen uit te voeren als fietsstraat	Nieuwe infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	Van Zyllpad	Noordelijke verbinding tussen Van Zyllpad en Strengen bestaat nu uit een aantal scherpe bochten. Onderzoeken of deze vloeiender valt uit te voeren. Dit is ivm huidige parkeerplekken, begroeiing, erfgrenzen etc. mogelijk lastig te realiseren.	Bestaande infrastructuur	>3 jaar
	Oudewater	Lijnbaan	Ondezoeken of op de Lijnbaan tussen Twijnen (noord) en Vlechten (zuid) fietsinfrastructuur kan worden gerealiseerd.	Nieuwe infrastructuur	>3 jaar

Bijlage 3 – Signaleren bij andere wegbeheerders.

#	Kern	Locatie	Samen met	Beschrijving	
	Hekendorp	Bushalte Hekendorp Veer	Gemeente Krimpener-waard	Halte en fietspad zijn in beheer van Gemeente Krimpenerwaard. Het fietspad kent een aantal haakse bochten, is smal, en bermen behoeven onderhoud.	Bestaande infra
	Oudewater	Bushalte Molenweg	Provincie Utrecht	Capaciteit fietsenstalling moet worden vergroot om verkeerd stallen te voorkomen.	Openbaar vervoer
	Oudewater	Rotonde Goudse-straatweg / Utrechtse-straatweg	Provincie Utrecht	De fietsoversteek op de rotonde moet worden verbeterd.	Bestaande infra
	Oudewater	Bushalte Tramweg	Provincie Utrecht	Capaciteit fietsenstalling moet worden vergroot om verkeerd stallen te voorkomen.	Openbaar vervoer
	Oudewater	Fietsroute Oudewater – Woerden	Gemeente Woerden	Gemeente Oudewater moet bij gemeente Woerden blijvend aandacht vragen voor de kwaliteit van fietspaden tussen station Woerden en gemeente Oudewater.	Openbaar vervoer
	Oudewater	Fietsroute Oudewater-Gouda	Gemeente Gouda, Bodegraven-Reeuwijk, Krimpener-waard	Gemeente Oudewater moet blijvend aandacht vragen voor de kwaliteit van de fietsroutes richting stations in Gouda bij gemeenten Krimpenerwaard, Bodegraven-Reeuwijk en Gouda.	Openbaar vervoer
	Willeskop	Provinciale weg N228	Provincie Utrecht	Blijvende aandacht nodig voor fietsveiligheid. In gesprekken met Provincie Utrecht moet worden aangekaart of de huidige fietsstroken los van de rijbaan kunnen worden gerealiseerd.	Bestaande infra

Bijlage 4 – Signaleren aan eigen wegbeheerders.

#	Kern	Locatie	Beschrijving	Categorie maatregel
	Oudewater	Binnenstad	Bestrating van de binnenstad aanpakken voor verhogen fietscomfort (hiervoor verbinding zoeken met project Masterplan Binnenstad)	Bestaande infra
	Oudewater	Marktbrug	Fietsvriendelijke alternatieven toepassen voor verkeersdrempels voor verhogen fietscomfort.	Bestaande infra
	Oudewater	Rotonde Vierbergenweg / Papenhoeflaan / C. Valeriusstraat	Onderzoeken of en hoe de fietsveiligheid op rotondes kan worden verbeterd	Bestaande infra
	Oudewater	Hoenkoop	De slechte staat van de bestrating in de wijk aanpakken.	Bestaande infra
	Oudewater	Van Zyllpad	Verzakkingen aanpakken in regulier onderhoud	Bestaande infra
	Oudewater	Fietsbrug Hennepakker - Van Kinschotstraat	Aansluiting fietsbrug aan de kant van Hennepakker verbeteren. Deze is momenteel onlogisch ingericht, loopt deels over een parkeervak.	Bestaande infra
	Oudewater	Tunnel Vierbergenweg	Fietsaantrekkelijkheid van tunnel en aanliggend fietspad vergroten: fietspad effenen, uniform bestraten, begroeiing onderhouden en verlichting aanbrengen in de fietstunnel	Bestaande infra
	Ruige Weide	Ruige Weide	Verhardingstoepassing evalueren met oog op fietsveiligheid en comfort	Bestaande infra
	Oudewater	Lijnbaan / Wagenerf	Oversteekplaats over Lijnbaan richting Jumbo op de weg markeren	Bestaande infra

Bijlage 5 – Oproepen IJsselbode (week 20, mei 2021)

Krantenartikel:

Fietsbeleidsplan Oudewater

Laat weten wat ú wilt verbeteren

De gemeente Oudewater wil het fietsen in en om Oudewater verbeteren en aanmoedigen. Daarom hebben ze de nota 'Fietsen in Oudewater' opgesteld. De gemeenten Houten en Velsen hebben al een heel goed fietsbeleid. Daarom zijn zij als voorbeeld gebruikt bij het opstellen van de uitgangspunten voor het Oudewaterse fietsbeleid. De twee belangrijkste uitgangspunten daarvan zijn:

- We kiezen altijd voor de fiets als compleet vervoermiddel. Zo wordt fietsen in Oudewater nog meer de standaard.
- Er moet een goed fietsnetwerk zijn voor een vlotte en prettige doorstroming van het fietsverkeer. Denk bijvoorbeeld aan veilige fietspaden en goede verkeersborden.

Laat ons uw top 3 weten!

De gemeente wil graag weten hoe het fietsen in en om Oudewater ervoor staat. Wat is uw top 3 aan knelpunten, ontwikkelpunten of verbeteringen? Laat het ons alstublieft weten!

U kunt uw antwoord mailen naar rus.r@woerden.nl Uw reacties worden meegenomen in het nieuw op te stellen beleid. Kijk op de website voor meer informatie.

Online artikel:

Fietsbeleidsplan Oudewater

De gemeente Oudewater heeft hoge ambities op gebied van fietsmobiliteit. Om hierin een eerste stap te zetten is in februari 2019 de initiatiefnota Fietsen in Oudewater opgesteld. Hierbij is de gemeente niet bang geweest om over haar eigen grenzen heen te kijken en te leren van anderen. Op basis van voorbeeldgemeenten Houten en Velsen zijn twee uitgangspunten opgesteld voor het te formuleren fietsbeleid:

- De consequente keuze voor de fiets als volwaardig vervoermiddel leidt tot een gemeente waar fietsen nog meer de norm wordt.
- Een goede fietsinfrastructuur dient een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk te maken

Hieronder de aanbevelingen vanuit deze initiatiefnota:

- Aanbeveling 1 – Stel bij ontwikkeling van nieuwe woonwijken de fiets(er) centraal;
- Aanbeveling 2 – Verbeter de bestaande fietsinfrastructuur;
- Aanbeveling 3 – Breid de bestaande fietsinfrastructuur uit;
- Aanbeveling 4 – Onderzoek bij binnenstedelijke (woning)bouwlocaties de mogelijkheden voor uitbreiding van de bestaande fietsinfrastructuur;
- Aanbeveling 5 – Zorg voor voldoende stallingsmogelijkheden en voorzieningen van goede kwaliteit bij overstappunten op het ov;
- Aanbeveling 6 – Betrek fietsverbindingen (met ov-knooppunten) in gesprek met andere gemeenten en provincies;
- Aanbeveling 7 – Verschaf voldoende parkeergelegenheid van juiste kwaliteit in de openbare ruimte en bij gemeentelijke gebouwen;
- Aanbeveling 8 – Betrek in het overleg maatschappelijke partners voor het belang van goede en voldoende fiets parkeerplekken.

Om een zo`n breed mogelijk beeld te krijgen willen wij u een vraag stellen:

"Als het over de fiets gaat, benoem uw top 3 knelpunten, ontwikkelpunten of verbeteringen omtrent de fiets in de gemeente Oudewater?"

U kunt uw antwoorden mailen naar rus.r@woerden.nl

SWECO