



**Indiener:** college van burgemeester en wethouders

**Datum:** 27 juni 2017

**Portefeuillehouder(s):** Margot Stolk

**Portefeuille(s):** Verkeer

**Contactpersoon:** M. Bouwman

**Tel.nr.:** 8350

**E-mailadres:** bouwman.m@woerden.nl

---

**Onderwerp:** Verkeersvisie Woerden 2030

---

**De raad besluit:**

- Akkoord te gaan met de inhoud van 'Verkeersvisie 2030' en deze vast te stellen
- Akkoord te gaan met de inhoud van 'Bijlagen Verkeersvisie 2030' en deze vast te stellen

---

**Inleiding:**

Op 2 juli 2015 heeft uw raad met raadsbesluit 15R.00285 ons college de opdracht gegeven om met een visie op verkeer te komen. We hebben het opstellen van een Verkeersvisie vervolgens in handen gegeven van een werkgroep die is samengesteld uit een vertegenwoordiging van de Woerdense maatschappij.

Bij het opstellen van deze Verkeersvisie is een voor Woerden unieke vorm van participatie toegepast. In het kader van het project Woerden zegt 'Ja, tenzij...' is bij wijze van proef een loting gedaan onder de inwoners van de gemeente Woerden om zodoende een doorsnede van de bevolking bij de visievorming te betrekken. De bewonersgroep is aangevuld met vertegenwoordigers van platforms en belangenpartijen. Onder begeleiding van een extern bureau heeft de werkgroep een Verkeersvisie opgeleverd die op 21 september 2016 door ons aan uw raad is aangeboden. U heeft besloten om de u toen aangeboden Verkeersvisie niet te behandelen en aan ons terug te geven. Aanleiding hiervoor was onder andere een onvolledig draagvlak binnen de werkgroep. We zijn daarop teruggedaan naar de werkgroep en hebben samen met de werkgroep besloten een vervoltraject op te starten.

Deze werkgroep Verkeersvisie heeft in het vervoltraject van ons college de volledige vrijheid gekregen om een Verkeersvisie te maken die op een zo groot mogelijk draagvlak in de groep zou kunnen rekenen. Onder begeleiding van een extern procesbegeleider zijn er zeven werkgroepavonden geweest. Per avond waren daarbij gemiddeld 30 deelnemers (waarvan 9 gelote inwoners) aanwezig, wat duidt op een grote betrokkenheid. De werkgroep heeft daarbij verzocht om zo min mogelijk politieke inmenging, dit om het participatieproces zo zuiver mogelijk te houden. Om u wel achteraf te informeren over de gevoerde discussies zijn uitgebreide verslagen gemaakt, die ook door de werkgroep zijn vastgesteld. Deze verslagen zijn al eerder via de RIB met corsanummer 17.00409 aan u beschikbaar gesteld.

Hierbij bieden wij u de Verkeersvisie 2030 aan zoals deze is opgesteld door de werkgroep. De Verkeersvisie 2030 kan rekenen op volledig draagvlak van de werkgroep. Als college hebben wij de visie namelijk ongewijzigd aan u doorgestuurd. Wij zijn blij met het eindresultaat en met de inbreng van deze werkgroep. De Verkeersvisie 2030 bestaat uit twee documenten, namelijk het

hoofddocument 'Verkeersvisie 2030' en 'Bijlagen Verkeersvisie 2030'. De bijlagen zijn ondersteunend aan het hoofddocument en bevatten ook keuzes. Ook de bijlagen dienen dus met de Verkeersvisie 2030 vastgesteld te worden.

Met dit raadsvoorstel geven wij u onze reactie en overwegingen mee bij deze Verkeersvisie 2030. Onder de kop 'Argumenten' worden deze in 3 onderdelen besproken. Dit betreft de onderdelen participatie, inhoud en vervolg. Onder de paragraaf 'inhoud' hebben we een paar aanvullingen voor de uitwerking toegevoegd die we aan uw raad willen meegeven.

---

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

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

---

#### **Beoogd effect:**

De Verkeersvisie legt de basis voor alle vervolgitwerkingen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Er wordt beschreven hoe we in de nabije toekomst omgaan met de veranderende mobiliteitsbehoefte en de problematiek die daarmee gepaard gaat. Het beoogd effect van de Verkeersvisie 2030 is om richting te geven aan de afwegingen die daarbij gemaakt dienen te worden. De Verkeersvisie 2030 heeft dan ook een toetsingsfunctie voor alle toekomstige verkeers- en ruimtelijke projecten.

---

#### **Argumenten:**

Verkeer is bij uitstek een onderwerp van de langere termijn. Om een succesvol verkeersbeleid te kunnen implementeren is consistentie onmisbaar en moet jaren hetzelfde uitgedragen en nagestreefd worden, over bestuursperioden heen. De Missie-doelstellingen uit het document Verkeersvisie 2030 vervullen deze rol door te beschrijven wat we met het hebben van een Verkeersvisie willen beïnvloeden. De Visie-uitwerking beschrijft wat daarvoor nodig is. De Missie-doelstellingen zijn zo gemaakt dat ze ook na 2030 nog houdbaar zijn. Over de Visie kunnen en zullen door de jaren heen (politieke en maatschappelijke) opvattingen en inzichten veranderen, waardoor deze wellicht in de toekomst bijgesteld moet worden.

#### Participatie

Ons college is erg content met de wijze waarop het vervolg van dit participatieproces is verlopen en vindt dit project een goed voorbeeld van hoe in de veranderende maatschappij de inwoners meer inbreng krijgen en hun kennis, visie en praktijkervaring kunnen inzetten voor het te voeren beleid van de gemeente. Door de verantwoordelijkheid voor het opstellen van de Verkeersvisie bij een werkgroep neer te leggen, nemen we de participanten serieus en bieden we ze de gelegenheid daadwerkelijk invloed uit te oefenen.

Het vervolgproces van de Verkeersvisie is zorgvuldig doorlopen. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met de werkgroep en deze zijn nageleefd. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen: De volledige werkgroep staat nu achter de inhoud van de Verkeersvisie.

#### Inhoud

De Verkeersvisie is in onze ogen een helder en goed leesbaar stuk met een duidelijke opbouw. Het bevat keuzes voor het te voeren verkeersbeleid tot 2030, maar blijft wel op het niveau van Visie. Daarom zijn geen strategische uitwerkingen of keuzes gemaakt die pas zouden moeten volgen als de missie en visie door de politiek zijn vastgesteld. Wel beschrijft de Visie een duidelijke richting waar de gemeente naartoe moet bewegen. Alle plannen op het gebied van verkeer zullen hier dan voortaan ook aan getoetst worden. De Visie 'staat', is helder geformuleerd en zet aan tot actie. Ons college steunt de Visie dan ook en stelt u met bijgevoegd raadsvoorstel daarom voor om de Verkeersvisie 2030 integraal (inclusief bijlagen) vast te stellen. Wel geven we hierbij graag de volgende zaken nog mee voor de uitwerking:

- Van de E-bike wordt genoemd dat deze er is en dat deze gebruikt wordt. Er wordt echter geen koppeling gelegd met de inrichting van fietspaden. Ons college vraagt hier in de uitwerking aandacht voor.

- We willen benadrukken dat we ook inwonersinitiatieven op het gebied van openbaar vervoer, zoals 'automaatje' willen stimuleren. Dit wordt nu niet expliciet genoemd.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken zoals Middelland of Snellerpoort en bij het opstellen van de Omgevingsvisie dient deze Verkeersvisie als basis. Waar het gaat om de stedenbouwkundige invulling van woonwijken, zijn er echter momenteel vele ontwikkelingen gaande. Er ontstaan nieuwe inzichten in relatie tot bijvoorbeeld gezondheid en duurzaamheid, die ook raken aan verkeersgerelateerde thema's als inrichting van straten en parkeerbeleid. Wij vinden het belangrijk dat, in geval van voortschrijdend inzicht op het gebied van stedenbouwkundige visievorming van woonwijken, waar nodig gemotiveerd afgeweken kan worden van de Verkeersvisie.
- Ontwikkelingen zoals het toenemende gebruik van deelauto's, het verminderde autobezit en het vooruitzicht dat in 2030 niet meer op fossiele brandstof wordt gereden, zullen ook effect hebben op de uitwerking van de Visie. Op dit moment is nog niet te voorzien welke effecten dit precies zullen zijn. Ook hier geldt dat in voorkomende gevallen gemotiveerd afgeweken moet kunnen worden van de Verkeersvisie. Hiermee onderstrepen we de opvatting van de werkgroep zoals beschreven in de Inleiding onder het kopje Nieuwe ontwikkelingen.
- Tot slot willen we benadrukken dat verkeer een middel is en geen doel op zich. Hier dient bij de uitwerking ook aandacht voor te zijn.

#### Vervolg

Zoals gezegd zet de Verkeersvisie 2030 aan tot actie. Ieder Visie-deel sluit af met een opsomming van de Visiepunten. Hier worden een aantal zaken beschreven die we, ervan uitgaande dat de visie wordt vastgesteld, in het derde en vierde kwartaal van 2017 en het eerste kwartaal van 2018 al kunnen oppakken. Waar mogelijk zal ook de werkgroep bij het vervolg worden betrokken:

- Het actualiseren van de verkeersmodellen met de meest recente verkeersstellingen en woningbouwplanning om toekomstige doorrekeningen zo betrouwbaar mogelijk te maken;
- Het opstellen van een wegcategoryeringsplan voor het jaar 2030 door te beoordelen welke wegen nu voldoen aan de definitie hoofdverbindingsweg, wijkverbindingsweg en erftoegangsweg (zie bijlagen Verkeersvisie 2030). Door middel van het stappenplan in de Verkeersvisie kan vervolgens voor wegen die hier nu niet aan voldoen, worden beoordeeld of ze hier in de toekomst wel aan zouden kunnen voldoen. Ook dient te worden vastgesteld welke fietspaden we als hoofdfietspad en secundair fietspad beschouwen en moet inzichtelijk worden gemaakt of er nog cruciale schakels ontbreken.

---

#### **Kanttekeningen:**

De Verkeersvisie 2030 kan keuzes bevatten die van grote invloed zijn op de ruimtelijke ordening. De verkeersvisie beschrijft nadrukkelijk een wensbeeld dat we graag willen nastreven. Lang niet overal in de gemeente zal de bestaande situatie zich ervoor lenen om volgens de Verkeersvisie 2030 aangepast te worden. In die gevallen waar deze mogelijkheid niet bestaat dienen maatregelen te worden genomen die wel in de geest van de Verkeersvisie 2030 zijn.

Ook hier willen we aandacht vragen voor voortschrijdend inzicht bij ontwikkelingen of de bouw van nieuwe woonwijken. De Verkeersvisie moet de basis vormen voor de opbouw van deze ontwikkelingen, maar indien nodig moet ook gemotiveerd afgeweken kunnen worden.

---

#### **Financiën:**

Het uiteindelijk bewerkstelligen van de Verkeersvisie in 2030 brengt een grote financiële component met zich mee. Zonder financiële middelen kunnen de maatregelen die we graag zouden zien niet uitgevoerd worden. Onder argumenten heeft ons college al een voorstel gedaan welke zaken het eerst uitgevoerd kunnen worden met de lopende budgetten. Per project dienen financiële middelen beschikbaar gesteld te worden voor de uitwerking van de verkeersvisie. Wanneer dit aan de orde is vragen wij uw raad hierover te besluiten.

---

**Uitvoering:**

De Verkeersvisie 2030 dient als toetsingskader voor ruimtelijke projecten en onderhoudsprojecten. Om hier uitvoering aan te kunnen geven wordt de Verkeersvisie breed verspreid en gepresenteerd binnen de gemeentelijke organisatie. In projecten zal hier dan ook aandacht aan worden besteed. Ook geeft de Verkeersvisie aanleiding om specifieke verkeersprojecten op te starten die niet aan andere projecten gekoppeld zijn. Om deze projecten te kunnen definiëren moeten eerst de onder 'Argumenten' genoemde stappen ondernomen worden.

---

**Communicatie:**

De Verkeersvisie Woerden 2030 is opgesteld volgens de principes van Woerden zegt 'Ja, tenzij...'. Wanneer uw raad besluit tot het vaststellen van de Verkeersvisie wordt deze op de gemeentewebsite geplaatst. Ook zal er via de diverse media aandacht aan worden besteed om uit te leggen hoe het proces is verlopen, wat de belangrijkste aandachtspunten zijn en hoe het vervolgproces eruit zal zien.

Vele leden van de werkgroep hebben aangegeven ook in de uitwerking van de Verkeersvisie mee te willen blijven participeren. De participanten zullen dan ook op de hoogte worden gehouden van de voortgang van de Visie en eventuele uitwerkingstrajecten.

---

**Samenhang met eerdere besluitvorming:**

15R.00285 Raadsbesluit verbeteringen aan wegenstructuur van Woerden West  
15R.00574 Raadsbesluit Startnotitie Verkeersvisie 2030 versie 23 november  
15.018782 Startnotitie Verkeersvisie 2030 versie 23 november  
16R.00334 RIB Evaluatie pilotproject Verkeersvisie 2030 volgens Woerden zegt 'Ja, tenzij...'  
16R.00510 Raadsbesluit Verkeersvisie 2030  
16.018112 Verkeersvisie 2030 Woerden  
17R.00032 RIB informeren procesvoortgang Verkeersvisie  
17R.00409 RIB aanbieding Verkeersvisie 2030

---

**Bijlagen:**

Ter besluitvorming:

- 20170517 Verkeersvisie 2030 Definitief met corsanummer 17.011373
- 20170517 Bijlagen Verkeersvisie 2030 Definitief met corsanummer 17.011374
- Concept raadsbesluit Verkeersvisie 2030 met corsanummer 17R.00397

Ter inzage:

- Verslag werkgroepbijeenkomst 10 januari met corsanummer 17.011624
- Verslag werkgroepbijeenkomst 24 januari met corsanummer 17.011625
- Verslag werkgroepbijeenkomst 7 februari met corsanummer 17.011626
- Verslag werkgroepbijeenkomst 21 februari met corsanummer 17.011627
- Verslag werkgroepbijeenkomst 21 maart met corsanummer 17.011628
- Verslag werkgroepbijeenkomst 4 april met corsanummer 17.011629
- Verslag werkgroepbijeenkomst 16 mei met corsanummer 17.011630

---

De indiener: college van burgemeester en wethouders

De secretaris

De burgemeester

drs. M.H.J. van Kruijsbergen  
MBA

V.J.H. Molkenboer

# **VERKEERSVISIE 2030**

**Gemeente Woerden**

**18 mei 2017**  
**Definitief**

# Inhoudsopgave

I.	INLEIDING .....	3
II.	MISSIE .....	6
1.	Hulpdiensten .....	6
2.	Voetgangers .....	6
3.	Fietsers .....	7
4.	Landbouwverkeer.....	7
5.	Openbaar Vervoer .....	7
6.	Autoverkeer in het centrum.....	7
7.	Autoverkeer in de gemeente .....	8
8.	Autoverkeer langs de gemeente .....	8
9.	Parkeren .....	8
10.	Geluid .....	8
11.	Luchtkwaliteit .....	9
III.	VISIE.....	10
1.	Hulpdiensten .....	10
2.	Voetgangers .....	11
3.	Fietsers .....	13
4.	Landbouwverkeer.....	15
5.	Openbaar Vervoer .....	17
6.	Autoverkeer in het centrum.....	19
7.	Autoverkeer in de gemeente .....	20
8.	Autoverkeer langs de gemeente .....	22
9.	Parkeren .....	23
10.	Geluid .....	25
11.	Luchtkwaliteit .....	27
IV.	SLOT.....	29

# I. INLEIDING

## **Opdracht, voorgeschiedenis en afspraken**

Voor u ligt de Verkeersvisie 2030 voor de Gemeente Woerden, zoals wij deze hebben opgesteld na intensieve discussies in onze werkgroep van inwoners, platforms en belangenorganisaties. Via loting zijn inwoners uitgenodigd om deel te nemen aan onze werkgroep en deze is aangevuld met leden van ondernemerskringen, wijkplatforms en met inwoners met een specifieke, relevante expertise<sup>1</sup>. In een Startnotitie heeft de gemeenteraad op 28 januari 2016 de opdracht en een aantal kaders vastgelegd, zowel voor het participatieproces voor de op te leveren Verkeersvisie zelf. Het doel was als volgt omschreven:

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

Daarna is de werkgroep door het college van B&W ingesteld en deze is vervolgens intensief en zeer gemotiveerd aan de slag gegaan. De concept-Visie die het college na dit proces in september 2016 aan de raad heeft aangeboden, is door de raad aan het college teruggegeven, na discussie die in de raad ontstond over het draagvlak. In overleg met de werkgroep heeft het college vervolgens een onafhankelijk procesmanager aangetrokken die als opdracht meekreeg de werkgroep te faciliteren bij het opstellen van een Verkeersvisie die op een maximaal draagvlak van de werkgroep zou kunnen rekenen.

Bij de start van dit hernieuwde participatieproces zijn in de werkgroep zelf verschillende interne werkafspraken gemaakt die helderheid vooraf moesten bieden om de gezamenlijke opgave tot een goed einde te brengen.

De afspraak die belangrijk is om hier te noemen: we pakken de draad van het voorgaande proces op bij het moment dat er nog breed draagvlak in de groep bestond over de uitkomsten van het participatieproces. Die uitkomsten waren weergegeven in een presentatie. Besloten is om dit in een samenvatting op te nemen in de bijlagen van deze Verkeersvisie 2030. Deze Visie was ondenkbaar geweest zonder alle discussie, inbreng, informatie en onderzoek uit het eerstgenoemde participatietraject: dat bij elkaar vormt het onmisbare 'bronmateriaal' voor de uiteindelijke versie die nu voorligt en voor de toekomstige uitwerking (strategie). Voor het proces betekende dat bovendien dat niet 'alles opnieuw gedaan moest worden'. Maar het betekende ook dat het enigszins aanpassen of aanvullen van de eerdere conceptversie uit augustus 2016 geen optie was: daarom is besloten een nieuw document volgens een nieuwe structuur en inhoudelijke opbouw op te stellen. In de schets van die opbouw verderop komen we daarop terug.

Er zijn ook twee afspraken tussen het college en de werkgroep gemaakt die belangrijk zijn om te noemen, omdat zij de rollen raken van de verschillende 'spelers' in het proces:

1. De werkgroep werkt zoveel mogelijk 'in stilte' aan een document, zonder inhoudelijke interactie met externe (belanghebbende of anderszins betrokken) partijen. Dat betekent dat de werkgroep heeft uitgesproken bij voorkeur zonder aanwezigheid van niet-werkgroepsleden het proces te

---

<sup>1</sup> In bijlage 1 zijn de namen opgenomen van de deelnemers, inclusief de vertegenwoordiging voor zover van toepassing.

doorlopen. Van alle bijeenkomsten zijn wel uitgebreide verslagen gemaakt zodat achteraf kennis kan worden genomen van het verloop van de discussie.

2. Op verzoek van de werkgroep draagt het college ervoor zorg dat de Verkeersvisie zoals de werkgroep die opstelt, integraal en ongewijzigd aan de raad aangeboden wordt.

## **Begripsdefiniëring**

In de Verkeersvisie hanteren we veel begrippen waarvan de exacte inhoud eenduidig moet zijn om misverstanden te voorkomen. Daarom hebben we die begrippen gedefinieerd, daarbij uiteraard zoveel mogelijk aansluitend bij wat de gebruikelijke begripsverklaring is. In bijlage 2 geven we een beknopte opsomming met betekenis van de gebruikte begrippen in dit document.

## **Raakvlakken met vastgesteld overig gemeentelijk beleid**

Verkeersbeleid staat natuurlijk niet op zichzelf: het heeft vele raakvlakken met andere terreinen zoals onder andere milieu, economie en wonen. Op een aantal van die terreinen is er sprake van expliciet in raadsbesluiten vastgelegd gemeentelijk beleid. De werkgroep vindt het van belang om bij dat beleid aan te sluiten voor zover dat beleid en de Verkeersvisie 2030 elkaar, zoals de werkgroep dat ziet, over en weer versterken en/of aanvullen. Daartoe heeft de werkgroep de aspecten besproken uit dit overige beleid die betekenis hebben of krijgen voor het verkeersbeleid tot 2030. In de uitwerking van de Visie zijn deze verbindingen expliciet gemaakt, waar de werkgroep dat nodig acht. Een samenvatting van het gemeentelijk beleid is opgenomen in bijlage 3.

## **Relevante autonome ontwikkelingen**

Daarnaast is er sprake van 'autonome' ontwikkelingen op het terrein van mobiliteit: ontwikkelingen die op zichzelf niet het gevolg zijn van of beïnvloedbaar zijn door gemeentelijk beleid. Dat kan provinciaal, landelijk of Europees beleid zijn maar ook zelfstandige ontwikkelingen betreffen, zoals de verwachte groei van mobiliteit, verkeersstromen en dergelijke. In bijlage 4 is een samenvatting van deze relevante autonome ontwikkelingen opgenomen en waar nodig heeft de werkgroep deze bij de Visie betrokken.

## **Nieuwe ontwikkelingen**

Tot slot: De werkgroep realiseert zich terdege dat in de jaren tot 2030 de wereld van de mobiliteit, inclusief alle beïnvloedingsfactoren daarop, niet stilstaat. Er is niet alleen sprake van ontwikkeling in overheidsbeleid maar, gezien de actualiteit, kan met name op het terrein van technologische vooruitgang en klimaatvereisten de nodige impact op de mobiliteit verwacht worden. De werkgroep ziet de snelle ontwikkelingen op het terrein van energietransitie met de gevolgen voor mobiliteit als een belangrijk voorbeeld daarvan. Met deze ontwikkelingen die ingrijpend kunnen zijn, maar nu nog onvoldoende duidelijk zijn in hun uitwerking op mobiliteit in de gemeente, kunnen we in deze Verkeersvisie op dit moment weinig tot geen rekening houden. Wij gaan er echter vanuit dat die ontwikkelingen door de gemeente actief gemonitord worden en dat de Verkeersvisie waar nodig en mogelijk actueel verrijkt zal worden door deze ontwikkelingen. Het spreekt voor zich dat de Missie daarbij onverkort van kracht blijft en de actualisatie wel invloed dient te hebben op de Visie (zie toelichting verderop).

## **Opbouw van dit document**

De werkgroep heeft ervoor gekozen om de Verkeersvisie op te bouwen vanuit 11 centrale Missiedoelstellingen. Om deze Missie-doelstellingen goed te kunnen interpreteren verwijzen we naar de



eerdergenoemde begripsdefiniëring, het lokale beleid en de relevante autonome ontwikkelingen (in bijlagen). De 11 algemene en alomvattende Missie-doelstellingen vormen met elkaar het antwoord op de vraag **waartoe** de Verkeersvisie 2030 in de gemeente moet leiden. De werkgroep vindt dat deze Missie de grondslag moet vormen voor het gehele brede terrein van het verkeersbeleid in onze gemeente voor de komende jaren. In het hoofdstuk **Missie** vindt u de stellingen met een korte toelichting, zodat de verbinding met het volgende hoofdstuk **Visie** helder is.

Om deze Missie-stellingen werkelijkheid te doen worden is er Visie nodig. Visie is het antwoord op de vraag **wat** er dan gebeurt of moet gebeuren om die Missie gerealiseerd te krijgen. Het hoofdstuk **Visie** bevat feitelijk de ambities die onze werkgroep voorstelt, de 'wat'-doelstellingen die de gemeente in principe in eigen hand heeft. Dat is dan ook het meest uitgebreide deel van deze Verkeersvisie. Het spreekt voor zich dat deze ambities c.q. Visie-doelstellingen soms verbonden zijn met meer dan één Missie-doelstelling. Waar nodig verwijzen we daar naar.

De werkgroep heeft zich *niet* integraal en uitputtend uitgesproken over het derde niveau: de strategie. De opdracht van de raad was daar immers niet op gericht. De strategie omvat de antwoorden op de vragen naar het **hoe**: hoe ga je die Visie dan in de praktijk brengen? Deze vraag is aan de orde als de gemeenteraad zich heeft uitgesproken over de Missie en Visie in de Verkeersvisie 2030. Bij de beantwoording van deze vraag willen vele leden van de werkgroep actief betrokken worden. Na afronding van het eerste participatietraject heeft de wethouder de werkgroep verzocht te participeren in dit vervolgetraject. Een meerderheid van de werkgroep heeft daar toen al positief op geantwoord.

De werkgroep is van mening dat ook in de vervolgfase de lokaal aanwezige kennis, ervaring en inzichten aangewend kunnen worden om het traject van strategische keuzes tot praktische maatregelen optimaal vorm te geven, met een maximaal draagvlak bij inwoners en ondernemers. In deze Verkeersvisie zijn soms enige opmerkingen over een mogelijke strategie toch onvermijdelijk, teneinde de Visie van de werkgroep op dat punt helder te kunnen toelichten. Voor alle volledigheid: de strategie leidt tot concrete projecten en maatregelen. Soms hebben we die toch genoemd, louter als voorbeelden of als suggesties.

## II. MISSIE

In dit hoofdstuk beantwoorden we de vraag **waartoe** de Verkeersvisie 2030 voor de gemeente volgens de werkgroep moet leiden. Van de Missie wordt vervolgens in het volgende hoofdstuk de Visie afgeleid. Dat hoofdstuk geeft het antwoord op de vraag **'wat'**. Samen vormen deze hoofdstukken de kern van de Verkeersvisie 2030. Wat de werkgroep betreft heeft de Missie een *duurzaam* karakter: een Missie moet dermate fundamenteel van aard zijn dat deze ook op langere termijn passend is. Dat geldt ook voor onze gemeente: ook bij mogelijk veranderende inzichten en opvattingen, politiek-bestuurlijke keuzes en accenten en autonome ontwikkelingen (voor zover deze nu zijn te voorzien). Verkeersbeleid is bij uitstek beleid van lange adem en is daarom, naar de opvatting van de werkgroep, zeer gebaat bij stabiliteit en consistentie. Met de centrale plaats die de Missie heeft gekregen wil de werkgroep een bijdrage leveren aan die consistentie.

De Missie bestaat uit 11 algemene en alomvattende doelstellingen. Met deze doelstellingen is het totale domein van mobiliteit en verkeer voor de gehele gemeente in beeld. In elke Missie-doelstelling zijn als het ware de 'haakjes' te vinden waaraan de Visie in al haar onderdelen wordt 'opgehangen'. De Missie-doelstellingen zijn zoveel mogelijk per vervoersmodaliteit onderscheiden om een heldere verwijzing naar en indeling van het visiehoofdstuk te bevorderen.

De volgorde van de Missie-doelstellingen is niet willekeurig gekozen. Er wordt begonnen met de Missie-doelstelling over de hulpdiensten, die immers een overstijgend belang voor ons allemaal belichamen. Daarna bouwen we de volgorde verder op vanuit voetgangers en fietsers, landbouwverkeer en openbaar vervoer. Vervolgens komen verschillende Missie-doelstellingen over de automobilititeit. Tot slot volgen Missie-doelstellingen over geluid en luchtkwaliteit als gevolg van mobiliteit. Bij elke Missie-doelstelling geven we een korte toelichting, als overbrugging naar de Visie op dat onderdeel in het volgende hoofdstuk.

### 1. Hulpdiensten

*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-doelstelling betreft alle hulpdiensten en heeft de ambitie om 'gewoon' te kunnen voldoen aan de landelijke normen. Volgens de werkgroep is deze ambitie al stevig genoeg, gezien wat er daarvoor moet worden bereikt in de komende jaren (Visie).

### 2. Voetgangers

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

Bereikbaarheid en veiligheid staan centraal in deze Missie-doelstelling. Scholen zijn expliciet genoemd, omdat de werkgroep het bijzondere belang van specifieke kind- en pubervriendelijke verkeersomstandigheden wil benadrukken. Maar ook omdat scholen mogelijk niet als 'algemeen publiek toegankelijk' worden aangemerkt, omdat het immers om specifieke doelgroepen gaat. Deze doelstelling heeft zonder twijfel, naast de consequenties voor de Verkeersvisie, ook consequenties

voor de inrichting van de openbare ruimte in het algemeen. Dat valt echter buiten de scope van de Verkeersvisie.

### **3. Fietsers**

*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 werkgroep heeft expliciet gekozen voor de term 'voorkeur' boven 'voorrang' om ruimte te bieden voor een gedifferentieerde Visie, afhankelijk van wenselijkheden en omstandigheden, maar daarbij de prioritering nadrukkelijk aangegeven. Een veilige, dekkende en samenhangende infrastructuur voor fietsers mét behoud van de algehele doorstroming vraagt op Visie-niveau een reeks van uitwerkingen. Ten aanzien van de scholen geldt hetzelfde als onder Missie-doelstelling 2 is gesteld.

### **4. Landbouwverkeer**

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

Deze stelling heeft veel onderlinge relatie met de Missie-doelstellingen over fietsers, milieu en met het recreatiebeleid, vanwege de fietsroutes in het buitengebied. In de Visie stelt de werkgroep keuzes voor die de belangen van verschillende doelgroepen en verkeersmodaliteiten maximaal in balans moeten houden.

### **5. Openbaar Vervoer**

De Missie valt uiteen in twee samenhangende stellingen over het openbaar vervoer:

- a) *Het openbaar vervoer van en naar de kernen in de gemeente, waaronder de verbinding met omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd.*
- b) *Kernen, wijken/buurtten, het centrum, winkelcentra, bedrijventerreinen, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen zijn bereikbaar door goed toegankelijke openbaarvervoervoorzieningen met een voldoende frequentie.*

De eerste deelstelling gaat over de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en de tweede over de ontsluitingsfunctie. Beide zijn van wezenlijk belang en vergen een Visie op wat dan exact moet worden bereikt om die functies optimaal tot hun recht te laten komen. Ook hier is sprake van een duidelijke samenhang met milieudoelstellingen en andere vervoersmodaliteiten: voor- en natransport zijn cruciaal voor deze Missie-doelstellingen.

### **6. Autoverkeer in het centrum**

*Vermijdbare of afwendbare automobiliteit in het centrum wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.*

Het vermijden van niet noodzakelijke automobiliteit door of binnen het centrum, maar ook het gericht afwenden van niet noodzakelijke automobiliteit in en door het centrum, dient de gemeente via verkeersmaatregelen te bewerkstelligen. Deze doelstelling komt onder andere ten goede aan de

autobereikbaarheid voor de bezoekers van het centrum die we willen blijven faciliteren. Welke keuzes daarvoor voorgesteld worden, staat in de Visie.

## **7. Autoverkeer in de gemeente**

*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.*

Autoverkeer vanuit de gemeente naar externe bestemmingen en vice versa staan hier centraal. De werkgroep vindt het van groot belang hierbij de snelste én de kortste route te realiseren, zoals uitgewerkt wordt in de Visie.

## **8. Autoverkeer langs de gemeente**

*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.*

De consequenties van deze Missie-doelstelling zijn dat er een geschikte infrastructuur moet zijn om dit te realiseren, gezien vanuit de verschillende invalsroutes richting de gemeente. In de Visie wordt omschreven wat daarvoor nodig is.

## **9. Parkeren**

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

Op het oog lijkt deze Missie-doelstelling louter gericht op parkeerbeleid, maar de werkgroep beschouwt deze hier vanuit het belang van de mobiliteit en de relatie met andere stellingen. Het onnodig 'rondjes rijden' door zoekverkeer levert immers nadelige gevolgen op voor de doorstroming, verkeersveiligheid en geluids- en luchtkwaliteit. De hulpdiensten hebben hinder van foutparkeerders ten gevolge van een schaarste in parkeren. In de Visie wordt een norm verbonden aan de maximaal toelaatbare parkeerdruk.

## **10. Geluid**

*Binnen de gemeente wordt het aantal geluidsgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA<sup>2</sup>-principe.*

Unaniem is de werkgroep in het streven naar een zo laag mogelijke uitkomst voor de gemeente, inclusief eventueel bestaande wettelijke normen. In de Visie wordt dat nader uitgewerkt, met als centrale toevoeging dat ALARA door onafhankelijke externe deskundigen voor de gemeente wordt bepaald.

---

<sup>2</sup> As Low As Reasonably Achievable/Affordable

## **11. Luchtkwaliteit**

*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 de luchtkwaliteit geldt hetzelfde als onder 10: ALARA dient door onafhankelijke externe deskundigen voor de gemeente te worden bepaald, waarbij bestaande wettelijke normen worden meegewogen.

### III. VISIE

De Missie-doelstellingen uit het vorige hoofdstuk werken we hieronder uit op Visie-niveau. Waar nodig worden begrippen uit de Missie-doelstellingen nader toegelicht.

#### 1. Hulpdiensten

***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 hulpdiensten zijn onderverdeeld in verschillende categorieën. Zo zijn er de brandweer, de politie en de ambulancedienst, maar tegenwoordig rijden er ook andere officiële hulpdiensten rond (Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio, reddingsbrigade, defensie enz.). De voertuigen van hulpdiensten zijn wel altijd te herkennen aan reflecterende strepen en/of blauwe zwaailampen, al dan niet met geluidssignalen.

De Missie bepaalt dat hulpdiensten bij een incident de landelijke opkomsttijden kunnen behalen. De brandweer werkt bijvoorbeeld met een streeftijd van 8 minuten en in uiterste gevallen moet de brandweer binnen 15 minuten aanwezig zijn. In dit voorbeeld moet ook rekening worden gehouden met het feit dat de brandweer in de gemeente afhankelijk is van vrijwilligers. Dat houdt in de praktijk in dat bij een melding eerst de brandweerlieden zo snel mogelijk bij de kazerne moeten zien te komen. Ook die tijd is onderdeel van de opkomsttijd. Om de landelijke opkomsttijden te kunnen halen is de doorstroming op de hoofdverbindingswegen erg van belang. Hier wordt in Missie-doelstellingen over automobiliteit aandacht aan besteed. In het geval van de brandweer speelt dit probleem met name bij de Kazerne aan de Boerendijk.

Om de opkomsttijden te kunnen halen dienen alle wegen voldoende doorgangsbreedte te hebben zodat de eenheden overall in de gemeente zonder problemen ter plaatse van een incident kunnen komen. De minimale doorgangsbreedte van bijvoorbeeld een brandweervoertuig is 3 meter. Omdat de brandweer de grootse voertuigen heeft wordt dit als minimale maat voor vrije doorgang aangehouden. Verder dienen er op verbindingswegen zo min mogelijk drempels aangebracht te worden en op ontsluitingswegen dienen zo min mogelijk verkeersremmende of –beperkende maatregelen (paaltjes, drempels, wegversmallingen etc.) op de weg aangebracht te worden/zijn. Waar vanwege andere belangen toch gekozen moet worden voor verkeersremmende of beperkende maatregelen moet zoveel mogelijk uniformiteit worden nagestreefd.

Om met een brandweervoertuig ook het bluswerk goed te kunnen uitvoeren dient een breedte van minimaal 3,5 meter beschikbaar te zijn. Dit heeft er mee te maken dat er voldoende ruimte moet zijn om de deuren te kunnen openen. Daarnaast dient de brandweer ieder gebouw tot op 40 meter van de ingang te kunnen benaderen met het eigen materieel, de middelen en het personeel. Dergelijke eisen zijn opgenomen in de 'Handreiking bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van Brandweer Nederland'. De Visie is dan ook om bij reconstructies of bij het (her)inrichten van lokale ontsluitings- of verbindingswegen deze handreiking als uitgangspunt te gebruiken. Ook de richtlijn van de ambulancedienst dat deze binnen 15 meter van het incident moeten kunnen komen moet hierin meegenomen worden. Voor de politie zijn hier geen aparte normen voor bepaald.

Verder bepalen we in de Visie dat hoofdfietspaden geschikt gemaakt moeten worden voor de minimale doorgang van een brandweervoertuig (minimaal 3 meter breed), waar het gebruik van het fietspad voor hulpdiensten een significant voordeel in tijd oplevert ten opzichte van de 'normale' route. In dat kader moeten ook viaducten voldoende draagkracht hebben om een brandweervoertuig te kunnen dragen en moeten fietstunnels in dergelijke routes voldoende hoog gemaakt worden.

De laatste jaren worden steeds vaker wegen afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hulpdiensten krijgen bij afsluitingen vaak wel de beschikking over een sleutel, maar iedere afsluiting levert toch weer een vertraging op in de aanrijdtijden. De Visie is daarom om bij de afweging om een afsluiting aan te brengen ook het belang van de hulpdiensten als afwegingscriterium mee te nemen. Indien toch wordt gekozen voor een afsluiting heeft het de voorkeur om voor een dynamische afsluiting te kiezen die de hulpdiensten op afstand kunnen bedienen. Tevens is het ook hier gewenst om uniformiteit toe te passen in de keuze van afsluitingen.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op de mobiliteit van hulpdiensten:

- Bij reconstructies of (her)inrichtingen wordt advies van de hulpdiensten ingewonnen;
- Bij reconstructies of (her)inrichtingen moet worden voldaan aan de 'handreiking bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid van Brandweer Nederland' en aan de 15 meter eis van de ambulancedienst;
- Hoofdfietspaden moeten voldoende breed (minimaal 3 meter) worden gemaakt zodat hulpdiensten er ook gebruik van kunnen maken. Ook moeten viaducten en fietstunnels hier dan geschikt voor zijn;
- Op lokale verbindingswegen dienen zo min mogelijk drempels aangebracht te worden;
- Op lokale ontsluitingswegen dienen zo min mogelijk verkeersremmende of -beperkende maatregelen te worden toegepast. Waar toch gekozen wordt voor verkeersremmende of -beperkende maatregelen wordt uniformiteit van maatregelen nagestreefd;
- Er worden zo min mogelijk afsluitingen gerealiseerd. Als deze toch toegepast moeten worden dan is het wenselijk om dynamische afsluitingen toe te passen die op afstand bediend kunnen worden.

## 2. Voetgangers

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

Voetgangers krijgen steeds meer aandacht als 'volwassen' verkeersmodaliteit. Met name bij het halen en brengen van schoolkinderen, maar ook in het voor- en natransport voor forenzen spelen de voetgangersfaciliteiten een grote rol. Daarnaast wordt er ook veel recreatief gewandeld door bossen en parken, rond de woning over de welbekende 'ommetjes' (al dan niet met de hond) of in de winkelgebieden.

In de Missie-doelstelling is er aandacht voor de bereikbaarheid van openbare gebouwen door voetgangers. In het kader van inclusie dienen deze voor alle mensen toegankelijk en (wat betreft route en entree) begrijpelijk te zijn zodat iedereen, ongeacht culturele achtergrond, leeftijd, taal,

gender, status, talenten en beperkingen, aan het verkeer kan deelnemen. Vanuit verkeer proberen we met name de toegankelijkheid te benadrukken. Hierbij valt te denken aan de aanwezigheid van een trottoir, het toepassen van geleidemarkering, opvangen van hoogteverschillen et cetera. Deze aandacht moet met name worden geschonken aan veel gebruikte looproutes. De Visie is dan ook om looproutes te definiëren waarop dergelijke voorzieningen noodzakelijk zijn.

Het station, de verschillende winkelcentra en het centrum, zijn voor voetgangers belangrijke overstappunten. Dat wil zeggen dat de voetgangersstromen daar starten als gevolg van een overstap in modaliteit van bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de fiets of de auto. Op die locaties dient dan ook extra aandacht te zijn voor de positie van de voetganger ten opzichte van de rest van het verkeer. De voetganger is tenslotte een kwetsbare verkeersdeelnemer.

De Missie-doelstelling vraagt bijzondere aandacht voor de looproutes van en naar scholen. Hiermee wordt het belang van de voetganger bij het halen en brengen van kinderen, of de zelfstandige deelname aan het verkeer door kinderen bij scholen, sportverenigingen en dergelijke, benadrukt. Dit geldt uiteraard ook voor fietsende scholieren (zie Missie-doelstelling fiets).

Wanneer kinderen op jonge leeftijd al zelfstandig actief aan het verkeer deelnemen zullen ze hier later profijt van hebben. Daar komt bij dat kinderen een andere perceptie en inschattingsvermogen hebben van verkeer dan volwassenen. Ook bij kinderen zijn hierin verschillende fases te onderscheiden. In deze Verkeersvisie maken we onderscheid tussen kinderen en pubers (12+). Waar bij kinderen de onbekwaamheid nog een grote rol speelt, is bij pubers met name de inschatting van de eigen capaciteiten een probleem. Ze nemen meer risico wat vaker leidt tot roekeloos gedrag. Bij het inrichten van schoolomgevingen moet rekening worden gehouden met het gedrag van deze verschillende gebruikersdoelgroepen. We spreken dan ook van een kind-/pubervriendelijke inrichting. Voor de looproutes van en naar scholen vraagt dat maatwerk in de directe omgeving van de school. Hiervoor wordt een minimale straal rond de school van 200 meter aangehouden.

De veiligheid van voetgangers omvat meer dan alleen een goede inrichting van het trottoir. De veiligheid van voetgangers wordt in grote mate ook bepaald door het wel of niet scheiden van verkeersstromen. Het verschil in massa en snelheid is daarbij leidend. Op ontsluitingswegen is de gemiddelde voetganger prima in staat om zelf de inschatting te maken waar en wanneer het veilig is om een oversteek te maken. Op deze wegen heeft de automobilist ook nog de tijd om te reageren mocht de voetganger een verkeerde inschatting maken. Dit is anders bij verbindingswegen. Op deze wegen dienen de oversteeklocaties van voetgangers dan ook aangegeven te worden. Ook is het door het verschil in snelheid en massa ongewenst om direct langs hoofdverbindingswegen een trottoir aan te leggen. In dat kader moet ook landbouwverkeer niet van dezelfde route gebruik maken als voetgangersstromen.

Naast snelheid en massa biedt ook verlichting een bepaalde mate van veiligheid. Verlichting helpt om het zicht op bepaalde situaties te verbeteren. Goede verlichting helpt ook bij het zichtbaar maken van voetgangers voor overige weggebruikers. Aangezien voetgangers over het algemeen zelf geen verlichting voeren zijn ze in het donker nog kwetsbaarder. Daarnaast helpt verlichting ook tegen een gevoel van (sociale) onveiligheid. Met name bij voetgangers is deze vorm van onveiligheid aanwezig.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op voetgangersmobiliteit:



- Alle publiek toegankelijke voorzieningen of gebouwen zijn veilig en op een logische wijze toegankelijk voor alle gebruikers;
- Er worden looproutes gedefinieerd waarop:
  - rekening wordt gehouden met mindervalide gebruikers;
  - een eenduidige en consequente inrichting van het trottoir aanwezig is;
- Vanaf basisscholen, sportverenigingen en dergelijke zijn looproutes ingericht richting alle windstreken (sterstructuur) tot minimaal 200 meter vanaf de locatie;
- Kinderen en pubers kunnen zelfstandig gebruik maken van looproutes naar scholen, sportverenigingen en dergelijke;
- Trottoirs worden niet direct langs hoofdverbindingswegen aangelegd; de oversteeklocaties worden aangegeven;
- Landbouwverkeer wordt gescheiden van voetgangersstromen;
- Een looproute is goed verlicht. Dit vergroot het zicht van de voetganger, de zichtbaarheid van de voetganger en het gevoel van veiligheid (heeft relatie met verlichtingsbeleid);

### 3. Fietsers

***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.***

Fietsers zijn belangrijke spelers in de Woerdense verplaatsingsbehoefte. Omdat de afstanden van verplaatsingen binnen de gemeente beperkt zijn, lenen deze zich dit goed voor verplaatsing per fiets. Ook voor recreatie in het Groene Hart wordt de fiets vaak als vervoersmiddel gekozen. De afgelopen jaren is daarom al flink ingezet om de positie van de fiets in de gemeente nog verder te promoten. In de Missie gaan we nog weer een stapje verder door aan te geven dat fietsers de voorkeur hebben boven het gemotoriseerde verkeer. Wel moet de doorstroming van ál het verkeer gewaarborgd blijven. In deze Visie-paragraaf wordt beschreven wat de Missie inhoudt voor de fietser en welke consequenties deze keuze eventueel kan hebben voor de overige mobiliteitsvormen.

Om aan de Missie te kunnen voldoen moet goed in beeld zijn hoe de huidige fietsstructuur is opgebouwd en waar de verbindingen ontbreken. Tussen de kernen dienen verbindende fietspaden aanwezig te zijn die ook grote voorzieningen zoals het station, bedrijventerreinen, winkelcentra et cetera met elkaar verbinden. Daarnaast is er ook behoefte aan een netwerk van fietspaden dat een meer ontsluitende functie heeft. Uiteindelijk is het streven om vanaf de woning met de fiets zo veilig en snel mogelijk op de plek van bestemming te kunnen komen. Ook verplaatsingen binnen de kernen verdienen dus de aandacht. Hiertoe onderscheiden we twee typen fietsroutes, namelijk hoofdfietsroutes en secundaire fietsroutes.

De *hoofdfietsroutes* hebben de hiervoor genoemde verbindende functie. Om deze fietsverbindingen een aantrekkelijk alternatief te maken voor de autoverplaatsingen is de omrijdafstand tussen twee bestemmingen niet meer dan 20% ten opzichte van de hemelsbrede afstand. De route is veilig, snel, comfortabel en herkenbaar. Dit betekent dat hoofdfietsroutes uitgevoerd zijn als vrijliggend fietspad of als fietsstraat. De routes zijn obstakelvrij, zijn voorzien van asfaltverharding (comfort) en zijn minimaal 3 meter breed (zodat ze ook geschikt zijn voor het gebruik door hulpdiensten bij

incidenten). De routes zijn zo ingericht dat het aantrekkelijker wordt om de fiets te nemen. Denk hierbij aan flauwe en overzichtelijke bochten die ook met een hogere snelheid (elektrische fiets) goed te nemen zijn. Om te bepalen welke fietsroutes in de toekomst aan deze eisen moeten voldoen is het noodzakelijk om in de uitwerking (strategie) een hoofdfietsrouten netwerk te bepalen.

In de Missie is vastgelegd dat fietsmobiliteit de voorkeur geniet boven gemotoriseerd verkeer. Dit betekent dat, indien dat ten goede komt aan zowel de veiligheid als de doorstroming van de fietser, de fietser voorrang heeft. Om te voorkomen dat het gemotoriseerd verkeer doorstromingsproblemen van deze ambitie ondervindt, dient het aantal gelijkvloerse kruispunten met gebiedsontsluitingswegen geminimaliseerd te worden. Wanneer de stroom fietsen en gemotoriseerd verkeer zo groot is dat er doorstromingsproblemen voor de auto ontstaan, wordt het kruispunt ongelijkvloers uitgevoerd of geregeld met verkeerslichten.

De *secundaire* fietsroutes hebben een meer ontsluitend karakter. Deze zorgen ervoor dat binnen de kernen en wijken/buurtten de woonblokken worden verbonden met winkelcentra en basisscholen. Secundaire fietsroutes lopen via vrijliggende fietspaden, fietsstraten, fietsstroken of over ontsluitingswegen. Een secundaire fietsverbinding heeft, omwille van de veiligheid van de fietsers en de doorstroming van het overige verkeer, nooit voorrang. Secundaire fietsroutes sluiten om die reden altijd aan op hoofdfietsroutes. Fietsroutes in de directe omgeving van scholen en dergelijke krijgen bijzondere aandacht. Kinderen en pubers moeten in staat zijn zelfstandig en veilig van deze fietspaden gebruik te maken. Bij de Missie-doelstelling over voetgangers is hier al één en ander over geschreven. Bij fietsers geldt daarbij dat wanneer kinderen op jonge leeftijd worden gestimuleerd om veel te fietsen, ze dit vaak tot op oudere leeftijd ook veel blijven doen. Op langere termijn kan dit dus ook voordeel opleveren.

Bij de winkelcentra, het station en bij toeristische attracties dienen voldoende parkeermogelijkheden voor fietsen aanwezig te zijn. Omdat fietsers over het algemeen zo dicht mogelijk bij de voorzieningen parkeren dient daar bij de locatiekeuze voor fietsparkeervoorzieningen rekening mee gehouden te worden. Ook moet er bij fietsparkeren voldoende mogelijkheid zijn om de fiets ergens aan vast te maken (aanbindmogelijkheid). Bij grote fietsparkeervoorzieningen, zoals bijvoorbeeld bij het station, moet ook rekening worden gehouden met 'afwijkende' fietsen. Tegenwoordig hebben veel fietsen een mand voorop of een kinderzitje waardoor ze niet in de reguliere fietsrekken passen.

Fietsers in het buitengebied maken veelal gebruik van regionale ontsluitingswegen als secundaire fietsroute. Ook recreatieve fietsers maken veel gebruik van deze wegen. De meeste regionale ontsluitingswegen hebben geen aparte fietsinfrastructuur, waardoor fietsers van de rijbaan gebruik moeten maken. Los van de snelheid van het autoverkeer kunnen ze ook te maken krijgen met landbouwverkeer. Vanuit de fietsers wordt het als zeer onveilig ervaren om gepasseerd te worden door een landbouwvoertuig. In de volgende Missie-doelstelling is er daarom aandacht voor onder andere de relatie tussen fietsers en landbouwverkeer.

Zoals gezegd maken recreatieve fietsers veel gebruik van de regionale ontsluitingswegen. Deze en eventuele *recreatieve fietspaden* vallen onder de categorie secundaire fietsroute. Een recreatief fietspad heeft in principe dan ook dezelfde kenmerken als een secundair fietspad. Deze paden bieden geen voorrang op autoverkeer en worden bij voorkeur vrijliggend en met een eigen route aangelegd. Ze verbinden de verschillende fietsknooppunten en toeristische overstappunten met

elkaar, maar hebben hoofdzakelijk een ontsluitende functie. Ook recreatieve fietspaden sluiten uiteindelijk aan op hoofdfietsroutes.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op fietsmobiliteit:

- Fietsers moeten zo veilig en snel mogelijk op de plek van bestemming kunnen komen;
- Er wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdfietspaden en secundaire fietspaden;
- Hoofdfietspaden zijn verbindend tussen kernen en voorzieningen en hebben de volgende kenmerken:
  - een omrijd afstand van maximaal 20% t.o.v. hemelsbreed;
  - veilig, snel, comfortabel en herkenbaar;
  - uitvoering als vrijliggend fietspad of als fietsstraat;
  - met voorrang indien dit de veiligheid en doorstroming van de fietser ten goede komt;
  - geregeld met verkeerslichten of ongelijkvloers uitgevoerd als de voorrangspositie van de fietser problemen oplevert voor de doorstroming van autoverkeer;
  - obstakelvrij, voorzien van asfaltverharding en minimaal 3 meter breed.
- Secundaire fietsroutes zijn ontsluitend tussen wijken/buurtten, winkelcentra, het centrum, bedrijventerreinen, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen. Verder hebben ze de volgende kenmerken:
  - uitvoering als vrijliggend fietspad, fietsstraat, fietsstrook of als ontsluitingsweg;
  - geen voorrang;
  - aansluitend op hoofdfietsroutes.
- Er dient een netwerk gedefinieerd te worden van hoofd- en secundaire fietspaden;
- Kinderen en pubers dienen zelfstandig per fiets gebruik te kunnen maken van het verkeer;
- Bij grote voorzieningen dienen voldoende fietsparkeermogelijkheden aanwezig te zijn; Recreatieve fietspaden hebben dezelfde kenmerken als secundaire fietspaden. Ze worden bij voorkeur vrijliggend uitgevoerd en volgen een eigen route.

#### 4. Landbouwverkeer

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

In deze Verkeersvisie is ervoor gekozen om een aparte Missie-doelstelling te wijden aan landbouwverkeer. Daarmee wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de problematiek die met landbouwverkeer gepaard gaat. Met name de relatie tussen landbouwverkeer en de fiets vraagt specifieke aandacht. Uit de Missie-doelstelling komt deze relatie dan ook duidelijk naar voren.

De aanwezigheid van landbouwverkeer is een gevolg van de polder waar de gemeente onderdeel van uitmaakt. Het gebied kent een agrarisch verleden dat tot op de dag van vandaag nog steeds een grote rol speelt. Veel inwoners uit onze gemeente verdienen hun brood met het verbouwen van gewassen of het houden van vee en vertegenwoordigen daarmee ook een belang in de mobiliteit binnen de gemeente. We sluiten onze ogen uiteraard niet voor de belangen van de agrariërs in onze gemeente. Wel moeten we concluderen dat door ontwikkelingen in de land- en tuinbouwsector de

overlast door landbouwverkeer op de weg is toegenomen. Het gaat daarbij om de toename van het aantal verkeersbewegingen en het gebruik van steeds groter, breder en zwaarder wordende vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Veel bestaande wegen zijn hier niet op berekend met vele schades tot gevolg.

Ook de snelheid van landbouwvoertuigen vormt in toenemende mate een probleem. Hoewel ze van de wetgever nog steeds maar 25 km/u mogen rijden, kunnen de meeste landbouwvoertuigen gemakkelijk snelheden tot 45 km/u en sommige zelfs tot 60 km/u bereiken. Onder andere omdat ze volgens de wet maar 25 km/u mogen rijden worden ze geweerd van regionale verbindingswegen (provinciale wegen). Hierdoor is het landbouwverkeer voornamelijk aangewezen op regionale ontsluitingswegen waarvan de gemeente veelal wegbeheerder is. Zoals in de Missie-doelstelling van de fiets al naar voren kwam, vormen regionale ontsluitingswegen ook een netwerk van secundaire fietspaden. De naar school gaande kinderen, forenzen en recreatieve fietsers maken gebruik van deze routes. De steeds groter wordende en sneller rijdende landbouwvoertuigen leiden, op deze vaak relatief smalle wegen, tot verkeersveiligheidsproblemen voor de fietsers.

Het meest veilig is om de stromen fietsverkeer en de stromen landbouwverkeer zoveel mogelijk te scheiden. Dat kan door of het landbouwverkeer een andere route te laten rijden, het fietsverkeer een andere route te laten rijden of door fietsers een aparte plek op de rijbaan of zelfs een aparte eigen rijbaan te geven. De Visie is dan ook om landbouwverkeer zo veel mogelijk toch over provinciale wegen te leiden of over regionale ontsluitingswegen waar weinig tot geen fietsers gebruik van maken. Waar er voor landbouwverkeer geen alternatief is moeten de verkeersstromen zo veel mogelijk gescheiden worden. Met name de fietser zal in die gevallen dus gescheiden worden van het landbouwverkeer door bij voorkeur een vrijliggend fietspad al dan niet met een eigen route. Als alternatief kan een fietspad aansluitend aan de rijbaan of fietsstrook ook nog een verbetering van de verkeersveiligheid voor de fietser opleveren. Wanneer het niet mogelijk is vrijliggende fietspaden aan te leggen en de fietsers dus op de rijbaan blijven fietsen, dient er in ieder geval direct naast het asfalt een draagkrachtige berm van minimaal 0,5 meter breed aanwezig te zijn waar fietsers eventueel kunnen uitwijken.

Ook het landbouwverkeer door de kernen leidt in steeds grotere mate tot overlast. Door het ontbreken van alternatieve routes rijdt dat verkeer dwars door de kernen over lokale ontsluitingswegen. De Visie is dat in die gevallen alternatieve routes aangelegd worden of dat het mogelijk wordt gemaakt dat het landbouwverkeer over regionale verbindingswegen rijdt.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op de mobiliteit van landbouwverkeer:

- Landbouwvoertuigen moeten zoveel mogelijk over regionale verbindingswegen of fietsluwe regionale ontsluitingswegen rijden;
- Waar het landbouwverkeer geen alternatief heeft dan over een regionale ontsluitingsweg met een relatief hoog aandeel fietsers te rijden, moeten de verkeersstromen fiets en auto-/landbouwverkeer zoveel mogelijk worden gescheiden. Deze afweging moet in de volgende volgorde plaatsvinden:
  - Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg vrijliggend fietspad met een eigen route;
  - Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg vrijliggend fietspad langs de normale rijbaan;

- Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg fietspad aan de normale rijbaan (gescheiden van de rijbaan door varkensruggen)
- Mogelijkheid onderzoeken tot aanleg van brede fietsstrook (minimaal 1,70 m)
- Als er geen vrijliggende fietspaden gerealiseerd kunnen worden dient de berm direct naast het asfalt draagkrachtig te zijn over een minimale breedte van 0,5 meter. Vermeden moet worden dat landbouwverkeer door kernen over lokale ontsluitingswegen moet rijden. In voorkomende gevallen moet een alternatieve route worden geboden door het landbouwverkeer toe te staan op regionale verbindingswegen, of door extra infrastructuur aan te leggen.

## 5. Openbaar Vervoer

- a) Het openbaar vervoer van en naar de kernen in de gemeente, waaronder de verbindingen met de omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd.**
- b) Kernen, wijken/buurten, het centrum, winkelcentra, bedrijventerreinen, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen zijn bereikbaar door goed toegankelijke openbaarvervoervoorzieningen met een voldoende frequentie.**

De Missie-doelstelling van het Openbaar Vervoer (OV) is opgesplitst in twee delen, namelijk het verbindende OV (a) en het ontsluitende OV (b). De reden van de opsplitsing is dat beide vormen van OV andere kernwaarden nastreven. Hieronder wordt de uitsplitsing toegelicht.

*Verbindend OV* omvat alle verplaatsingen met trein en streekbus, zowel regionaal als landelijk. Dit OV van en naar de gemeente heeft als hoger doel om als alternatief te dienen voor verplaatsingen per auto. Om een alternatief te kunnen zijn voor de auto moeten de lijnen kwalitatief en kwantitatief hoogwaardig zijn. Dat wil zeggen: frequent, weinig haltes (zodat reistijdwinst behaald wordt), directe verbindingen en comfortabel. Door in te zetten op het bevorderen en faciliteren van deze waarden neemt de kans toe dat mensen gebruik gaan maken van het OV. In zijn algemeenheid draag collectief vervoer bij aan de Missie-doelstellingen van lucht en geluid, autoverkeer in het centrum en duurzaamheid in het algemeen.

Wat wezenlijk is voor het stimuleren van het gebruik van zowel verbindend als ontsluitend OV is het faciliteren van het voor- en natransport. Daarom staan we hier in de Visie op het OV expliciet bij stil. Het aanbod en de faciliteiten om op een transferium over te kunnen stappen naar andere vormen van mobiliteit verhoogt de potentie van het OV in het algemeen. In de kern Woerden is het NS-station het voornaamste overstappunt. Hier volgt een opsomming van mobiliteitsvormen en hoe deze in de stationsomgeving gestimuleerd moeten worden:

- Voetgangers (zie ook Missie-doelstelling voetgangers):
  - Voorzien in looproutes naar het centrum, omliggende bedrijventerreinen en winkelcentra;
  - Routeverwijzing naar trekpleisters en faciliteiten in de omgeving;
- Fietsers (zie ook Missie-doelstelling fiets):
  - Voorzien in voldoende fietsparkeermogelijkheden, ook voor 'afwijkende' fietsen met een mand of met kinderzitjes;
  - Het station is een knooppunt van hoofdfietsroutes;
  - De OV-fiets en/of andere vormen van fietsverhuur worden aangeboden;

- Ontsluitend OV. De overstap op het ontsluitende OV kan onder andere gestimuleerd worden door:
  - Verbetering van aansluitijd tussen trein en aansluitend busvervoer;
  - Toegankelijke perrons;
  - Informatie over vertrektijd/-locatie;
  - Aanwezigheidabri's (droog wachten);
  - Zitgelegenheid;
  - Aanzicht busstation;
- Auto:
  - Voorzien in voldoende parkeermogelijkheden voor de auto;
  - Automobilisten kunnen gratis parkeren als ze met het OV gaan;
  - Beschikbaar stellen van deelauto's;
  - Een mogelijkheid bieden om mensen bij het station af te zetten in de vorm van een taxistandplaats of een voorrijgelegenheid (kiss-and-ride).

*Ontsluitend OV* richt zich op het aanbieden van vervoer tussen kernen, wijken/buurtten, het centrum, winkelcentra, bedrijventerreinen, algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen. Dit OV rijdt met name binnen de gemeente maar faciliteert soms ook de ontsluiting naar omliggende kernen. Dit OV is met name bedoeld voor mensen die geen alternatief vervoersmiddel bezitten of dit niet willen of kunnen gebruiken en die wel een verplaatsingsbehoefte hebben. Het ontsluitende OV is voor deze doelgroep een uitkomst omdat ze met behulp hiervan toch op de plaats van bestemming kunnen komen. Ontsluitend OV vindt op dit moment plaats per stadsbus, buurtbus, doelgroepenbus en regiotaxi. Eventuele andere vormen van ontsluitend OV worden gestimuleerd.

Ook bij ontsluitend OV is de frequentie een randvoorwaarde voor potentieel gebruik. Daarnaast spelen ook hier de toegankelijkheid voor voetgangers (zie Missie-doelstelling voetgangers), zitmogelijkheid, aanwezigheidabri en de parkeermogelijkheid voor fietsers bij haltes een rol. Naast de haltes zijn ook de bussen erop aangepast dat een ieder (inclusie) van het OV gebruik kan maken. Dit geldt voor zowel ontsluitend als voor verbindend OV.

De Visie is dat de gemeente actief inzet op het bevorderen en faciliteren van het OV via Provincie, NS/ProRail en bus- en taxivervoerbedrijven. Een actieve lobby bij de concessieverlening door de Provincie Utrecht inzake dienstregelingen biedt kansen.

Bovenstaand resulteert in de volgende Visie op de mobiliteit van OV:

- Verbindend OV moet een goed alternatief bieden voor verplaatsingen met de auto. Hiertoe moet worden ingezet (zowel bij trein- als streekvervoer) op frequentie, directe verbindingen en comfort en faciliteiten;
- De gemeente zet maximaal in op het bevorderen en faciliteren van voor- en natransport op het station (transferiumfunctie);
- Ontsluitend OV moet een alternatief bieden voor mensen die geen alternatief vervoersmiddel kunnen of willen gebruiken maar wel een verplaatsingsbehoefte hebben. Hiertoe zet de gemeente met name in op de frequentie en faciliteiten op de halte;
- Andere vormen dan de bestaande vormen van ontsluitend OV worden gestimuleerd;
- De gemeente bevordert en faciliteert het OV actief via regionale partners.

## 6. Autoverkeer in het centrum

***Vermijdbare of afwendbare automobilititeit in het centrum wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.***

Er leeft een brede opvatting dat er veel doorgaand verkeer door het centrum rijdt dat daar geen bestemming heeft, het zogenaamde gebiedsvreemde verkeer. Dit verkeer zorgt voor onnodige overlast in het centrum en verhindert de toegankelijkheid voor het verkeer dat wél een bestemming in het centrum heeft. Het oude stratenpatroon maakt het centrum minder geschikt voor het autoverkeer. Naast oponthoud voor automobilisten levert dit verkeer ook een bijdrage aan luchtverontreiniging, geluidshinder (zie Missie-doelstellingen lucht en geluid), aanzicht en uitstraling van de stad. Hierdoor wordt de stad minder aantrekkelijk voor toeristen en het winkelend publiek. Ook heeft dit effect op het woongenot van mensen in het centrum en de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Door de kleinschaligheid van het centrum is lopen en fietsen een goed alternatief voor met name het autoverkeer dat is gericht op winkelen en recreëren.

Voor het economisch klimaat in het centrum is het echter van groot belang dat bezoekers met de auto zich ook welkom voelen. Mede daarom is het belangrijk te onderzoeken of het mogelijk is om op een acceptabele loopafstand van het centrum gratis parkeermogelijkheden aan te bieden (relatie met Missie-doelstelling parkeren). Het parkeren van auto's aan de rand van het centrum draagt bij aan een vermindering van automobilititeit in de stad. Ook kan differentiatie in parkeerbeleid (tijdsduur, halen en brengen, laden/lossen) bijdragen aan het beïnvloeden van de automobilititeit in het centrum.

Het doel van deze stelling is om de binnenstad leefbaar te houden voor iedereen die hier woont, winkelt, wandelt en fietst, maar ook om deze bereikbaar te houden voor de autobezoeker die wél in het centrum een bestemming heeft. Dit vraagt een pro-actief beleid. Met deze Missie-doelstelling streven we na dat automobilititeit die vermijdbaar of afwendbaar is, zo min mogelijk van de wegen in het centrum gebruik maakt. Onder vermijdbaar verstaan we verplaatsingen die met een andere verkeersmodaliteit kunnen geschieden. Onder afwendbaar wordt verstaan; verplaatsingen door gebiedsvreemd verkeer die via een route buiten het centrum kunnen geschieden.

Zoals gezegd vormt doorgaand autoverkeer de grootste overlast. De Visie is om deze groep (het *afwendbare verkeer*) waar mogelijk te stimuleren/ te sturen om van alternatieve routes gebruik te maken. Hiervoor zijn met name de wegen om het centrum heen van groot belang. Als blijkt dat de buitenring van het centrum onvoldoende volledig is om de extra verkeersstroom op te vangen, moeten alternatieven (eventueel nieuw aan te leggen wegen) worden onderzocht.

Het *vermijdbare verkeer* moet gestimuleerd worden om voor een andere verkeersmodaliteit te kiezen. Ter stimulering worden wandelroutes en het gebruik van de fiets aantrekkelijker gemaakt (zie Missie-doelstellingen fiets en voetganger). Ook de OV-relatie richting het centrum moet blijvend aandacht krijgen (zie Missie-doelstelling OV). Verder moeten mogelijkheden onderzocht worden zoals het inrichten van een overslagpunt buiten het centrum waar met kleinere en schonere vrachtwagens de winkels bevoorrad kunnen worden. Hiermee is (een deel van) het laad- en losverkeer te vermijden

Als bij de andere Missie-doelstellingen ook ingezet wordt op de relatie met het centrum, met als uitgangspunt om vermijdbaar en afwendbaar verkeer zoveel mogelijk terug te dringen, dan kan dat al een grote bijdrage leveren aan het bereiken van deze Missie-doelstelling.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op automobilititeit in het centrum:

- Alternatieve routes om het centrum heen moeten aantrekkelijker gemaakt worden;
- Er moet onderzoek plaatsvinden naar sturende maatregelen bij de invalswegen van de binnenstad;
- Alternatieve verkeersmodaliteiten moeten gestimuleerd worden;
- De relatie van OV met het centrum moet blijvend aandacht krijgen;
- De mogelijkheid moet onderzocht worden voor een goederenoverslagpunt buiten het centrum;
- De mogelijkheid moet onderzocht worden om een gratis parkeergelegenheid te creëren aan de rand van het centrum;
- Differentiatiemogelijkheden in het parkeerbeleid moeten onderzocht worden;
- In oenschouw moet worden genomen dat de autobezoeker van het centrum welkom blijft in de stad.

## 7. Autoverkeer in de gemeente

***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.***

Deze Missie-doelstelling komt tegemoet aan automobilisten die in de gemeente wonen, werken, winkelen of recreëren. Alle automobilisten die van buiten de gemeente komen en een bestemming in de gemeente hebben, maar ook die een herkomst binnen de gemeente hebben en buiten de gemeente een doelbestemming hebben worden onder deze stelling gevat. Het gaat dus om zowel verkeer van binnen naar buiten als van buiten naar binnen. Het gaat hier dus **niet** om verkeer dat in de gemeente is en in de gemeente blijft. De Visie op dat verkeer is dat het zo veel mogelijk per fiets plaatsvindt.

In de Missie-doelstelling zijn de termen snel en direct opgenomen. In deze Visie-paragraaf kwantificeren we deze begrippen. Snel wil zeggen: binnen maximaal 10 minuten moet een automobilist vanuit elke plek binnen de bebouwde kom van de kern Woerden op elk tijdstip van de dag een provinciale weg of de autosnelweg bereikt hebben. Dit wordt gemeten tot aan de grens van de bebouwde kom van de kern Woerden. Voor verkeer van buiten de gemeente met een bestemming in de gemeente geldt hetzelfde principe maar dan andersom.

Voor de kern Harmelen gelden dezelfde waardes als voor de kern Woerden. Voor de kernen Kamerik en Zegveld is de afstand naar de snelweg een stuk groter. De Visie is dat automobilisten vanuit iedere plek in de kern Kamerik of Zegveld binnen 5 minuten de grens van de bebouwde kom van de kern kunnen bereiken. Vervolgens moet dit verkeer vanaf de grens van de bebouwde kom binnen maximaal 15 minuten de snelweg A12 kunnen bereiken. Of de genoemde maximale reistijdwaardes overschreden worden moet worden bepaald op basis van metingen en niet op basis van een



rekenmodel. De exacte meetmethode moet in de uitwerking (strategie) nader worden bepaald. Bij een incident op de A12 wordt een reistijd van maximaal 5 minuten extra geaccepteerd.

Het doel van deze Missie-doelstelling is dat er aandacht is voor de doorstroming op hoofdverbindingswegen. Dat voorkomt oponthoud in de stad waardoor ook de leefbaarheid in de gemeente groter wordt.

Om te bewerkstelligen dat de verplaatsing van automobilisten binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt, is een direct netwerk van hoofdverbindingswegen een vereiste. De definitie van een hoofdverbindingsweg is in de bijlage Begrippenkader opgenomen. Direct wil zeggen: met zo min mogelijk omwegen. De spoorlijn en de Oude Rijn zijn daarbij de grootste obstakels. De Visie voor 2030 is om het hoofdverbindingsnetwerk te vervolmaken met als doel dat automobilisten met een herkomst uit de gemeente, de gemeente zo snel en direct mogelijk kunnen verlaten. Hoewel dit een uitwerking op strategieniveau is heeft de werkgroep hierover een uitgesproken opvatting. De aanpak om tot deze uitwerking te komen zou puntsgewijs en in volgorde van belangrijkheid als volgt moeten zijn:

- Bepaal welke hoofdverbindingswegen nu voldoen aan de criteria en benoem deze als hoofdverbindingsweg;
- Bekijk welke van de huidige hoofdverbindingswegen hier nu niet aan voldoen en zo kunnen worden aangepast dat zij wel voldoen aan de criteria;
- Bepaal dat bestaande hoofdverbindingswegen die niet aangepast kunnen worden tot 'echte' hoofdverbindingswegen deze benaming niet krijgen;
- Zoek de oplossing voor ontbrekende hoofdverbindingswegen dan in het aanwijzen van bestaande alternatieve routes die wel voldoen als hoofdverbindingsweg en als dat niet kan onderzoek dan of nieuwe hoofdverbindingswegen kunnen worden aangelegd;
- Wanneer vervolgens de keuze wordt gemaakt om nieuwe hoofdverbindingswegen aan te leggen heeft het de voorkeur om het doorgaande verkeer, zonder bestemming in de gemeente, zo veel mogelijk om de bebouwde kom van de kernen heen te leiden (zie volgende Missie-doelstelling).

Zo snel en direct mogelijke verplaatsingen door automobilisten tussen herkomst en bestemming, kunnen strijdig zijn met het belang van de fietser. Zoals in de Missie-doelstelling van de fietser is beschreven hebben alleen de hoofdfietsroutes voorrang. Waar dit problemen geeft voor de doorstroming van de automobilist (en waar dus door deze voorrangssituatie voor de fiets de maximale reistijd van 10 minuten niet meer behaald kan worden), dient de oversteek geregeld met verkeerslichten of ongelijkvloers uitgevoerd te worden. Het regelen met verkeerslichten is alleen een optie wanneer dit een verbetering oplevert in de doorstroming en/of verkeersveiligheid van beide doelgroepen.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op automobilititeit vanuit en naar de gemeente:

- Binnen maximaal 10 minuten bereikt een automobilist vanuit elke plek in de kernen Harmelen en Woerden op elk tijdstip een provinciale weg of de autosnelweg A12 en vice versa.
- Voor de kernen Kamerik en Zegveld geldt een 5-minutennorm vanuit elke plek in de kern tot aan de grens van de bebouwde kom van de kern en 15 minuten vanaf die grens tot aan de autosnelweg A12 en vice versa;

- Er wordt een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen gedefinieerd en gerealiseerd met zo min mogelijk omwegen via eerder genoemde aanpak;
- Waar een hoofdfietsroute een hoofdverbindingsweg kruist, heeft de fietsverbinding voorrang. Bij doorstromingsproblemen wordt het kruispunt geregeld met verkeerslichten of ongelijkvloers uitgevoerd.

## 8. Autoverkeer langs de gemeente

***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.***

De vorige Missie-doelstelling heeft betrekking op autoverkeer met een herkomst- of doelbestemming in de gemeente (niet beide). De voorliggende Missie-doelstelling heeft betrekking op verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente, maar er wel door of langs moet. Het uitgangspunt is dat dit verkeer zoveel mogelijk buiten de kernen van Woerden om geleid moet worden. De focus bij dit uitgangspunt ligt met name bij de kernen Harmelen en Woerden. Dat neemt niet weg dat de problematiek ook speelt bij kernen als Kamerik en Zegveld. Bij alle kernen is de Missie dat automobilisten die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg A12 worden geleid. De definitie van een hoofdverbindingsweg is in de begripsdefiniëring opgenomen.

Volgens de begripsdefiniëring mogen aan hoofdverbindingswegen geen woonhuizen of erfaansluitingen grenzen omwille van de risico's voor de volksgezondheid en verkeersveiligheid. Ook is er vanuit verkeersveiligheid in de Visie aandacht voor de scheiding van verkeerstromen op hoofdverbindingswegen. Fietsers en automobilisten hebben beide een eigen infrastructuur. Voetpaden worden in principe niet direct langs een hoofdverbindingsweg gefaciliteerd, maar volgen een eigen route. Lang niet alle huidige 50 km/u wegen voldoen aan dit criterium. Het is dan ook de Visie dat we in 2030 een netwerk van hoofdverbindingswegen hebben die wel aan de criteria uit de begripsdefiniëring voldoen (zie ook de Visie bij de vorige Missie-doelstelling). Door het scheiden van verkeerstromen en het voldoen aan de overige criteria van de definitie hoofdverbindingsweg wordt de doorstroming bevorderd waardoor extern-extern verkeer zo spoedig mogelijk de gemeente weer kan verlaten.

In de vorige alinea is geconstateerd dat niet alle nu in gebruik zijnde hoofdverbindingswegen aan de criteria voor een hoofdverbindingsweg voldoen. In de uitwerking van de Missie-doelstelling over automobilititeit van en naar de gemeente, is al de Visie opgenomen om een sluitend netwerk van hoofdverbindingroutes te definiëren en realiseren. Bij de eventuele aanleg van nieuwe hoofdverbindingswegen moet een aanzuigende werking van nieuw verkeer zoveel mogelijk voorkomen worden. Bij de keuze voor de uiteindelijke variant moet dit dus als afwegingscriterium worden meegenomen. Dit met het oog op de kernen van de gemeente die daardoor anders nog meer verkeer te verwerken krijgen. Daarnaast dient het gebruik van eventueel nieuw aan te leggen hoofdverbindingswegen bevorderd te worden ten opzichte van de oude route, bijvoorbeeld door tijdig informatie te verstrekken aan diensten die routeplanners maken. Laatste aandachtspunt is dat bij het benoemen van een nieuwe hoofdverbindingsweg wel rekening moet worden gehouden met

de hoeveelheid extern-extern verkeer (herkomst en bestemming buiten de gemeente) die van een eventuele nieuwe hoofdverbindingsweg gebruik kan gaan maken.

In de Missie wordt gesteld dat hoofdverbindingroutes zo snel mogelijk naar provinciale wegen of de autosnelweg leiden. Het gaat hier om de overgang (gemeentegrens) van een hoofdverbindingsweg binnen de bebouwde kom naar de provinciale weg of de autosnelweg buiten de bebouwde kom.

Ook deze Missie-doelstelling kan weer tegenstrijdigheid opleveren met het belang van de fietsers. Hier geldt hetzelfde voor als bij de Missie-doelstellingen voor fietsers en voor automobilititeit van en naar de gemeente.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op automobilititeit door en langs de gemeente:

- Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente moet zoveel mogelijk buiten de kernen om worden geleid;
- Verkeer dat geen bestemming heeft in de gemeente wordt altijd via hoofdverbindingroutes afgewikkeld;
- Er wordt een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen gedefinieerd en gerealiseerd (zie ook Missie-doelstelling automobilititeit van en naar de gemeente). Bij de aanleg van eventuele nieuwe verbindingen wordt rekening gehouden met de volgende zaken:
  - Een aanzuigende werking van nieuw verkeer moet zoveel mogelijk voorkomen worden;
  - Het gebruik van eventueel nieuw aan te leggen hoofdverbindingswegen dient bevorderd te worden ten opzichte van oude routes;
  - Er moet worden beoordeeld of een nieuwe verbindingsweg voldoende verkeer van het bestaande wegennet aantrekt, waardoor het bestaande wegennet wordt ontlast;
- Waar een hoofdfietsroute een hoofdverbindingsweg kruist, heeft de fietsverbinding voorrang. Bij doorstromingsproblemen wordt het kruispunt geregeld met verkeerslichten of ongelijkvloers uitgevoerd.

## 9. Parkeren

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

Locaties met publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen maar ook woningen en/of andere verblijfsfuncties, genereren mobiliteit. Fietsmobiliteit en automobilititeit genereren naast de behoefte aan een goede infrastructuur, ook de behoefte aan voldoende parkeerplaatsen. In de gemeente leidt het parkeren van zowel fietsen als auto's op diverse locaties tot problemen. De problematiek van het fietsparkeren is al behandeld bij de Missie-doelstelling fiets. Deze Missie-doelstelling beperkt zich daarom alleen tot de parkeervraag ten gevolge van automobilititeit.

In principe is het goed regelen van het parkeren van auto's een vak op zichzelf. De gemeente heeft dan ook een parkeerbeleid en een nota parkeernormen. Het parkeerbeleid is in bijlage 3 al behandeld. Daar wordt o.a. geconstateerd dat het huidige parkeerbeleid zich alleen richt op de binnenstad en de overloopgebieden. Aangezien de problemen op het gebied van parkeren zich niet

beperken tot de binnenstad is de Visie dat er een parkeerbeleid moet komen voor heel de gemeente. Hieronder wordt toegelicht waarom hier vanuit de Verkeersvisie aandacht aan wordt besteed.

In de vorige alinea is geconcludeerd dat parkeerproblemen zich niet uitsluitend in het centrum voordoen. Met name in de oudere wijken is de hoeveelheid auto's en/of de schaarste van parkeerplaatsen een groot probleem. Omdat dit tot zoekverkeer leidt en tot ongewenst parkeergedrag op trottoirs of hoeken van de straat, heeft dit een relatie met de Verkeersvisie. In de Missie-doelstelling van de hulpdiensten staat dat een minimale vrije doorgang van 3 meter te allen tijde beschikbaar moet zijn. Door foutparkeerders (met name ten gevolge van een te hoge parkeerdruk) wordt dit in oude wijken vaak niet gehaald. Daarnaast is zoekverkeer door irritatie/agressie vaak minder oplettend dan normaal verkeer, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Ook foutparkeren zelf komt de verkeersveiligheid niet ten goede, omdat foutparkeerders vaak de zichtlijnen (deels) blokkeren. Hierdoor lopen bijvoorbeeld spelende kinderen een hoger risico. Reden genoeg om hier in de Verkeersvisie aandacht aan te besteden.

In deze Visie roepen we daarom op tot het ontwikkelen van een parkeerbeleid voor een groter gebied dan alleen het centrum. We kwantificeren wat 'voldoende parkeerplaatsen' zijn door een maximaal aanvaardbare parkeerdruk te definiëren voor heel de gemeente. Wat voldoende is kan per wijk verschillen. Vuistregel in deze Visie is wel dat de parkeerdruk maximaal 85% mag bedragen. De parkeerdruk is gedefinieerd als de relatie tussen het aantal aanwezige parkeervakken (capaciteit) en het aantal bezette parkeervakken (intensiteit) op een maatgevend moment van de week. Het maatgevende moment is het moment dat potentieel de meeste auto's aanwezig zijn. Dit moment wordt dus bepaald door de lokale omstandigheden.

De norm van 85% is de norm die landelijk als grenswaarde wordt toegepast bij de toetsing of in een bepaald gebied de parkeerdruk te hoog is. Wanneer de parkeerdruk boven de 85% uitkomt neemt de kans op zoekverkeer aanzienlijk toe en dus ook de hierboven genoemde risico's. Ook bij nieuwe ontwikkelingen waar de ontwikkelaar het parkeren (deels) op het openbaar gebied wil afwentelen wordt al aan deze norm getoetst. Het is dus geen overbodige luxe om deze norm ook op bestaande situaties toe te passen.

Bij het toetsen van de 85% norm is het noodzakelijk om goed te bedenken wat de omvang van het te onderzoeken gebied is. Hoe groter het gebied, hoe groter de kans is dat er onder de norm van 85% gemeten wordt. Daarom wordt de omvang van het gebied beperkt tot wijken/buurtten.

De Visie is dat in 2030 in heel de gemeente aan de parkeernorm van 85% wordt voldaan. Om dit te kunnen toetsen is er onderzoek nodig. Er zal dus eerst een nulmeting uitgevoerd moeten worden. Wanneer niet aan de 85% norm wordt voldaan zijn er een aantal mogelijkheden om hier wel aan te voldoen. Deze mogelijkheden dienen uitgewerkt te worden in het nieuwe parkeerbeleid. Per wijk/buurt kunnen de gekozen maatregelen (of een pakket aan maatregelen) verschillen. Gedacht kan worden aan het creëren van extra parkeerplaatsen, vormen van parkeerregulering (betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone) en het stimuleren van andere vervoerswijzen (zie andere Missie-doelstellingen).

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op parkeren:

- Zoekverkeer en fout parkeren moeten zoveel mogelijk voorkomen worden omwille van verkeersveiligheid;
- De parkeerdruk (verhouding capaciteit/intensiteit) in de gemeente mag daarom niet meer dan 85% bedragen;
- Er dienen parkeerdrukmetingen uitgevoerd te worden. Hiervoor is het volgende belangrijk:
  - Er moet een nulmeting uitgevoerd worden door heel de gemeente;
  - Er moeten vooraf onderzoeksgebieden worden gedefinieerd (wijken/buurtten);
  - De metingen dienen op een maatgevend moment uitgevoerd te worden;
  - Waar de parkeerdruk boven de 85% uitkomt moeten maatregelen worden getroffen;
- Om dit verder uit te werken dient er een parkeerbeleid te komen voor heel de gemeente;

## 10. Geluid

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

De productie van verkeersgeluid is een gevolg van verplaatsingen met behulp van gemotoriseerde voertuigen. Deze geluidsproductie wordt veroorzaakt door verschillende factoren. Met name het motorgeluid en het contact van de banden met de weg (bandengeluid), maar ook het geluid van voertuigen die bijvoorbeeld over drempels of bruggen rijden levert de grootste bijdrage aan de geluidproductie van gemotoriseerd verkeer. Boven een snelheid van 40 km/u overheerst het bandengeluid ten opzichte van het motorgeluid. Bij hogere snelheden produceren elektrische auto's dus net zoveel geluid als conventionele auto's. De invloed van elektrische voertuigen op de totale geluidsproductie van verkeer is binnenstedelijk dus groter dan bijvoorbeeld in het buitengebied.

De aanwezigheid van geluid wordt normaliter berekend op basis van verkeersmodellen in combinatie met omgevingskenmerken. Op basis van deze wettelijk vastgestelde berekeningen wordt bepaald hoeveel geluid een weg produceert en hoever dat geluid reikt. Aan deze berekeningen liggen veel variabelen ten grondslag. Echter blijken in de praktijk diverse metingen af te wijken van de geluidwaardes die in het geluidsmodel berekend zijn.

Het meten van geluid is een complexe aangelegenheid. Om geluid goed te kunnen meten moeten er gedurende een lange periode constant metingen uitgevoerd worden. Tegelijkertijd moet ook het aantal voertuigen en hun snelheid ter hoogte van het meetpunt gemeten worden. Met het meten in een langere periode wordt voorkomen dat bijvoorbeeld de opening van een brug, het toeteren van een auto of weersomstandigheden de geluidsmetingen negatief beïnvloeden. Vervolgens is het de vraag bij welke waarde er overlast optreedt ten gevolge van geluid. Of en de mate waarin iemand geluidsoverlast ervaart is namelijk erg subjectief. De één kan al hinder ondervinden van een zacht gezoem dat constant aanwezig is, terwijl een ander pas hinder ondervindt bij langdurig hard geluid. Het is dus moeilijk om hier een specifieke waarde aan te hangen. Om die reden is ervoor gekozen het aantal geluidgehinderden<sup>3</sup> volgens een wetenschappelijk vastgestelde methode te bepalen en te minimaliseren met het ALARA-principe.

---

<sup>3</sup> De definitie van het begrip geluidgehinderden is opgenomen in bijlage 2

ALARA bepaalt in dit verband dat een minimale geluidswaarde nagestreefd moet worden die in alle redelijkheid haalbaar is. Welke minimale waarde redelijkerwijs haalbaar is wordt door onafhankelijke externe deskundigen bepaald. Hierbij dient rekening te worden gehouden met eventuele wettelijke landelijke of Europese normen/richtlijnen, uitgaande van een zo laag mogelijke uitkomst. Wanneer dit is bepaald is de Visie dat de gemeente in 2030 er alles aan heeft gedaan om het aantal geluidgehinderden zoveel mogelijk te minimaliseren.

Het aantal geluidgehinderden wordt rekenkundig bepaald. Op enkele locaties waar geluidgehinderden aanwezig zijn worden metingen uitgevoerd. Ook klachten kunnen aanleiding vormen voor deze metingen. De metingen worden getoetst aan een door externe deskundigen bepaald kader (zoals een norm). Waar de gemeten waarden niet voldoen aan dit kader wordt een strategie ontwikkeld om in 2030 hier wel aan te kunnen voldoen.

Op de locaties waar geluidgehinderden aanwezig zijn wordt bezien in hoeverre andere geluiden dan geluiden ten gevolge van verkeer op gemeentelijke wegen bijdragen aan de geluidshinder.

Vervolgens wordt een strategie ontwikkeld welke maatregelen op de genoemde locaties bijdragen aan het minimaliseren van het aantal geluidgehinderden. Voorbeelden van maatregelen kunnen zijn:

- Vermindering aandeel gemotoriseerd verkeer;
- Verlagen van de snelheid;
- Doorstroming bevorderen;
- Verminderen van de bijdrage door zwaar verkeer;
- Stiller wegdek;
- Geluidswal of -scherm plaatsen;
- Gevelisolatie toepassen;
- Stimuleren elektrisch verkeer.

Een aantal van bovenstaande maatregelen heeft een relatie met andere Missie-doelstellingen in deze Verkeersvisie, met name die van de auto. Wanneer de Visie op de Missie-doelstellingen van automobilititeit wordt uitgevoerd zal dit ook effect hebben op het aantal geluidgehinderden.

Deze Visie-paragraaf gaat uit van maatregelen op gemeentelijke wegen ten gevolge van de geluidproductie van gemotoriseerd verkeer op gemeentelijke wegen. Mocht blijken dat een significant aandeel van het aantal berekende geluidgehinderden wordt veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer op bijvoorbeeld provinciale wegen en de snelweg A12, dan dient de gemeente een lobby richting deze partijen te starten om de door deze wegen veroorzaakte geluidshinder zo veel mogelijk terug te dringen.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op verkeersgeluid:

- Er wordt een zo groot mogelijke minimalisering van het aantal geluidgehinderden nagestreefd op basis van wat redelijkerwijs haalbaar is;
- Er wordt daarom gewerkt met het ALARA-principe op basis waarvan wordt vastgelegd wat een redelijke minimale streefwaarde is. Dit wordt door onafhankelijke externe deskundigen bepaald;
- De gemeente doet er alles aan om de bepaalde streefwaarde in 2030 gehaald te hebben;

- Het aantal geluidgehinderden dient volgens een wettelijk vastgelegde rekenmethode te worden berekend. Op locaties waar geluidgehinderden aanwezig zijn wordt gemeten. Ook klachten kunnen aanleiding zijn om te meten;
- Op locaties waar de gemeten waarden ten gevolge van de geluidsproductie van gemotoriseerd verkeer op gemeentelijke wegen niet voldoen aan de minimale streefwaarde, moeten maatregelen uitgevoerd worden.

## 11. Luchtkwaliteit

***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.***

Gemotoriseerd verkeer is een belangrijke veroorzaker van de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen. Dat komt voornamelijk doordat er bij de verbranding van benzine of diesel (brandstof) reststoffen overblijven die in de atmosfeer terecht komen in de vorm van gassen of kleine deeltjes. Deze reststoffen zijn in hoge concentraties schadelijk voor de gezondheid van mensen en dieren. Ook bij de slijtage van banden komen dergelijke stoffen vrij. Deze Missiedoelstelling beperkt zich tot de meest gevoelige schadelijke stoffen waarvoor landelijke en Europese concentratiewaarden vastgesteld zijn. Deze stoffen worden indicatorstoffen genoemd. In de begripsdefiniëring worden deze stoffen benoemd. De concentratie van deze stoffen (gassen of kleine deeltjes) worden per m<sup>3</sup> als indicator in beeld gebracht.

Omdat er landelijke en Europese normen beschikbaar zijn kan worden vastgesteld of de normen overschreden worden. Over het algemeen zal dit met de huidige normen, in een landelijke gemeente als de onze, niet snel het geval zijn. De Visie is om een verdere reductie van de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen na te streven. Ook hier wordt daarom weer een beroep gedaan op het ALARA-principe.

ALARA bepaalt in dit verband dat een minimale uitstootwaarde nagestreefd moet worden die in alle redelijkheid haalbaar is. Welke minimale waarde redelijkerwijs haalbaar is wordt door onafhankelijke externe deskundigen bepaald. Hierbij dient rekening te worden gehouden met wettelijke landelijke of Europese normen/richtlijnen, uitgaande van een zo laag mogelijke uitkomst. Wanneer dit is bepaald, is de Visie dat de gemeente in 2030 er alles aan heeft gedaan om de concentratie van de voor mens en dier schadelijke stoffen zoveel als mogelijk te minimaliseren. Als gevolg van het ALARA-principe zal de uitstoot van schadelijke stoffen, ondanks de te verwachten groei van het verkeer, ruim binnen de landelijke en Europese normen blijven.

De concentratie van voor mens en dier schadelijke stoffen kan met een wettelijk vastgesteld rekenmodel worden bepaald. Op basis van de verkeersintensiteiten nu en de prognoses voor de toekomst, worden te verwachten concentratiewaarden berekend. Door met een rekenmodel locaties te selecteren waar de concentratie van voor mens en dier schadelijke stoffen hoog is, kan op die locaties gericht een meting uitgevoerd worden. Ook klachten kunnen aanleiding zijn om dergelijke metingen uit te voeren. Dit moeten verschillende en langdurige metingen zijn om een representatief beeld te krijgen.

De uitkomsten van de metingen worden getoetst aan de door onafhankelijke externe deskundigen bepaalde waarden. Op de locaties waar een te hoge concentratie is gemeten wordt bezien in hoeverre andere 'vervuilers' dan het gemotoriseerd verkeer bijdragen aan de luchtverontreiniging. Vervolgens wordt bekeken met welke maatregelen op de genoemde locaties de concentraties verminderd kunnen worden. Voorbeelden van maatregelen kunnen zijn:

- Vermindering aandeel gemotoriseerd verkeer;
- Doorstroming bevorderen;
- Verminderen bijdrage door zwaar verkeer;
- Stimuleren van elektrisch verkeer.

Het verlagen van de snelheid bij voertuigen met louter een verbrandingsmotor heeft niet altijd zin omdat dit een verslechtering kan betekenen voor de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen. Omdat de verbranding bij lage snelheden niet optimaal is, blijven er meer reststoffen over. Een optimale verbranding van benzine of diesel ligt bij een snelheid van 90 km/u. Ook daarboven is de verbranding dus niet optimaal.

De bovenstaande aanpak heeft een sterke relatie met de Missie-doelstelling over geluid, maar ook met de Missie-doelstellingen van de auto. Wanneer de Visie op de Missie-doelstellingen van automobilititeit wordt uitgevoerd zal dit ook effect hebben op de concentraties schadelijke stoffen. Daarnaast moet er aandacht zijn voor bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid. Als deze maatregel in het kader van geluid wordt toegepast, maar een nadelig effect heeft voor de uitstoot, moet er uiteraard een goede afweging plaatsvinden.

Deze Missie-doelstelling gaat uit van maatregelen op gemeentelijke wegen ten gevolge van de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen door gemotoriseerd verkeer op gemeentelijke wegen. Mocht blijken dat een significant aandeel van de vervuiling wordt veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer op bijvoorbeeld provinciale wegen, de snelweg A12 en bedrijfsmatige bronnen, dan dient de gemeente een lobby te starten om de door deze wegen of bedrijfsmatige bronnen veroorzaakte uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen zo veel mogelijk terug te dringen.

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op luchtkwaliteit:

- Er wordt een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen nagestreefd die verder gaat dan de wettelijk bepaalde normen;
- Er wordt gewerkt met het ALARA-principe waarmee wordt vastgelegd wat een redelijke minimale streefwaarde is. Dit wordt door onafhankelijke externe deskundigen bepaald;
- De gemeente doet er alles aan om de bepaalde streefwaarde in 2030 gehaald te hebben;
- De concentratie van schadelijke stoffen wordt bepaald met een rekenmodel. Op locaties waar de concentratie hoog is wordt gemeten. Ook klachten kunnen aanleiding zijn om te meten;
- Op locaties waar de hoge concentratie veroorzaakt wordt door de uitstoot van schadelijke stoffen van gemotoriseerd verkeer op gemeentelijke wegen, moeten maatregelen uitgevoerd worden.



## IV. SLOT

Gedurende het participatieproces is (met name in het eerste deel) veel concrete extra informatie beschikbaar gekomen, die bij de uitwerking van de Verkeersvisie, na politieke besluitvorming, van belang is. Het betreft dan met name een overzicht van een grote hoeveelheid praktische verkeersgerelateerde knelpunten, een overzicht dat echter nadrukkelijk niet compleet is en op onderdelen ook niet (meer) actueel. Ook is uiteraard de conceptversie van de Verkeersvisie uit augustus 2016 (zie inleiding) waardevol: deze bevat de resultaten van diverse onderzoeken die wellicht geactualiseerd dienen te worden op het moment dat deze voor de uitwerking gebruikt gaan worden. De werkgroep heeft besloten van het laatstgenoemde document een samenvatting in de bijlagen op te nemen. Beide documenten zijn uiteraard ambtelijk beschikbaar.

De werkgroep dringt er met nadruk op aan dat de strategie en uitwerking als vervolg op deze Verkeersvisie starten met een opdracht tot het actualiseren van de relevante onderzoeksgegevens en doorrekeningen. Slechts met actuele kengetallen kunnen de juiste beslissingen worden genomen die uitvoering geven aan de Missie- en Visie-doelstellingen zoals in deze Verkeersvisie 2030 zijn verwoord.

Tot slot. In de inleiding is al vermeld dat de werkgroep met grote inzet en betrokkenheid gewerkt heeft aan de totstandkoming van deze Verkeersvisie 2030. Steeds hebben alle deelnemers zich sterk gemaakt voor een unaniem gedragen resultaat. Dat leverde uiteraard de nodige discussies op, aangezien belangen, inzichten en opvattingen niet altijd parallel lopen. Het document dat nu voorligt kan echter op de unanieme instemming van alle werkgroepleden rekenen.

Dat geeft, naar de opvatting van de werkgroep, extra gewicht aan deze Verkeersvisie 2030. Ook nu het participatieproces is afgerond is er de wens om betrokken te worden bij de vervolgstappen. Want verkeer is bij uitstek 'van ons allemaal'!

# **Bijlagen VERKEERSVISIE 2030**

**Gemeente Woerden**

**18 mei 2017**

**Definitief**

## Inhoudsopgave

Bijlage 1	Deelnemers werkgroep Verkeersvisie 2030.....	3
Bijlage 2	Begrippenkader .....	4
	1. Definitie wegcategorieën Verkeersvisie 2030 .....	4
	2. Definitie verkeersmodaliteiten en verkeersstromen/-verbindingen.....	6
	3. Definitie van gemeentedelen of voorzieningen van de gemeente.....	8
	4. Definitie begrippen lucht en geluid.....	10
Bijlage 3	Lokaal beleid.....	11
	1. Inclusiebeleid .....	11
	2. Parkeerbeleid .....	12
	3. Klimaatneutraal in 2030 en Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016.....	12
	4. Woonvisie.....	13
	5. Nota recreatie en toerisme.....	15
Bijlage 4	Autonome ontwikkelingen .....	16
	1. Het verplaatsingsgedrag in Woerden .....	16
	2. Provinciaal beleid met impact op de verkeerssituatie.....	17
	3. Bepalende trends en ontwikkelingen in mobiliteit.....	18

## Bijlage 1 Deelnemers werkgroep Verkeersvisie 2030

In deze bijlage is een lijst met deelnemers opgenomen die aan het tweede gedeelte (vervolg) van het participatietraject van de Verkeersvisie 2030 actief hebben deelgenomen en in de discussies een bijdrage hebben geleverd aan de inhoud. Het betreft zowel (gelote) inwoners als vertegenwoordigers van platforms en belangenorganisaties. Het merendeel van deze deelnemers was bij alle vervolgbijeenkomsten aanwezig en de betrokkenheid was dan ook groot. Alle deelnemers van het vervolg (en dus alle op onderstaande lijst genoemde deelnemers) staan **unaniem** achter de inhoud van de Verkeersvisie 2030. Deze lijst bevat alleen de participanten die structureel aanwezig waren en dus niet eventuele incidentele vervangers.

### Lijst met deelnemers participatietraject tweede gedeelte (vervolg)

Deelnemer	Dorp/wijk	Organisatie
P.L. van Schaik	Harmelen	Inwoner/CUMELA
H. van Loo	Harmelen	Platform
J. Wesseloo	Harmelen	VVN Harmelen
L.C. Kastelein-Schep	Kamerik	Inwoner
D. Verschoor	Kamerik	Platform
M. van Maren -van Vliet	Bloemen- en Bomenkwartier	Inwoner
R. Vergouwen		VRU
W.J. Tinholt	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
C. Weerelts	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
M. Tijsmans	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
J. van Zuijlen		LTO
R.J.F. Sieffers	Hoge Rijndijk	Inwoner
A. de Goey		POVW
P. Vonk		POVW
A. Bons-Nijlant	Barwoutswaarder	Inwoner
F. van der Worp	Rijnrovers	Platform
T. Kromwijk	Rijnrovers	Platform
T. Streng	Schilderskwartier	Platform
G.A. Hack	Snel & Polanen	Inwoner
M.L.D. Pool	Snel & Polanen	Inwoner
A. Weverling	Snel & Polanen	Inwoner
G. van der Lit	Snel & Polanen	Platform
A. de Boer		SPCO Groene Hart
A. Dierick	Staatsliedenkwartier	Platform
B. Rigter	Staatsliedenkwartier	Platform
J. Verkiel		TLN
A. van Hengel		VVN Woerden Kamerik
P. Brak	Zegveld	Platform
I. van Mourik	Zegveld	Platform
G. Bergman	Zegveld	Inwoner

## Bijlage 2      Begrippenkader

In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van veel gebruikte begrippen in de Verkeersvisie. Om duidelijk te maken wat we onder deze begrippen verstaan en deze eenduidig te gebruiken in de Verkeersvisie is dit begrippenkader opgesteld.

Wat betreft de definities wegcategorieën benadrukken we vooraf dat deze definities het *wensbeeld* betreffen (in 2030): de huidige infrastructuur zal niet volledig volgens deze definiëring ingericht zijn of ingericht kunnen worden. We streven uiteraard naar een ideaalbeeld, maar er moet ook ruimte zijn om op sommige locaties maatwerk toe te passen.

### 1. Definitie wegcategorieën Verkeersvisie 2030

#### Ontsluitingswegen lokaal

De woonstraten vormen de ontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een erftoegangsweg is om verkeer zo veilig mogelijk (met een geringe snelheid en rekening houdend met het overige verkeer) naar de lokale verbindingswegen te leiden en omgekeerd. Kenmerk van een erftoegangsweg is dat het verblijven voorop staat en zodoende op ieder wegvak uitwisseling tussen verkeersstromen mogelijk is.

Een *erftoegangsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken onderdeel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een erftoegangsweg verbindt uitsluitend woonhuizen/erven met een lokale verbindingsweg;
- Er zijn in principe geen extra voorrangregels van kracht ten opzichte van de normale wettelijke regels;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan;
- Voetgangers maken gebruik van het trottoir. Wanneer er geen trottoir aanwezig is maken voetgangers ook gebruik van de rijbaan;
- De snelheid is maximaal 30 km/u;
- De weg is onderdeel van een 30 km/u zone;
- De weg is zodanig ingericht (door middel van wegverloop, parkeersituatie en snelheidsremmende maatregelen) dat gereden snelheden boven de 30 km/u ongebruikelijk zijn;
- De weg is in principe uitgevoerd in klinkers;
- De weg is geen onderdeel van een busroute.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Guldendreef (Woerden), Hazelaarstraat (Woerden), Kastanjelaan (Zegveld), Batestein (Harmelen).

#### Verbindingswegen lokaal

Lokale verbindingswegen zijn onderdeel van de hoofdontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *gebiedsontsluitingswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een gebiedsontsluitingsweg is om verkeer wat een herkomst of bestemming in de gemeente heeft zo snel en veilig mogelijk op de regionale verbindingswegen of rijkswegen te krijgen en vice versa.

In deze Verkeersvisie onderscheiden we binnen de bebouwde kom twee typen gebiedsontsluitingswegen, namelijk een *hoofdverbindingsweg* en een *wijkverbindingsweg*. Om te

bepalen welke wegen in aanmerking komen om onderdeel uit te maken van de hoofdontsluiting, moet eerst gedefinieerd worden wanneer een weg als hoofdverbindingsweg of als wijkverbindingsweg aangemerkt kan worden.

Een *wijkverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- De weg maakt deel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een wijkverbindingsweg verbindt verkeer van erftoegangswegen naar een hoofdverbindingsweg maar ontsluit ook verkeer van woonhuizen/erven;
- Bij uitzondering kunnen voorrangregels zoals een fietsstraat, kruising met een vrijliggend fietspad (vaak een hoofdfietsroute) of een zebrapad worden toegepast;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan (al dan niet met behulp van een fietsstrook of fietsstraat);
- De maximumsnelheid is 50 km/u;
- De weg is zodanig ingericht dat, met behulp van snelheidsremmende maatregelen, wordt getracht om de gereden snelheid te reduceren;
- De weg is bij voorkeur uitgevoerd in stille klinkers;
- De weg kan onderdeel zijn van een busroute. Bus halteert op de rijbaan.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Kievitstraat (Woerden) en de Beukenlaan (Kamerik).

Een *hoofdverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk/ er grenzen niet direct woonhuizen/erven aan;
- Er is een strikte scheiding in het gebruik van de te onderscheiden doelgroepen weggebruikers:
  - Fietsers bewegen zich via een vrijliggend fietspad, via fietsstroken of ze volgen een eigen route;
  - Voetgangers volgen een eigen route en worden dus niet langs een hoofdverbindingsweg gefaciliteerd;
- De uitwisseling van verkeer (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) vindt plaats op kruispunten in de vorm van een (deels) ongelijkvloers kruispunt, een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt;
- De maximumsnelheid is 50 km/u of 70 km/u (binnen de bebouwde kom) afhankelijk van de wegrichting en omgevingskenmerken;
- Naast de verharding (en, indien van toepassing, naast het vrijliggende fietspad) is een voldoende brede berm aanwezig;
- De weg is uitgevoerd in asfalt;
- De weg kan onderdeel zijn van een busroute. Bus halteert naast de rijbaan in een haltekom.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Wulverhorstbaan (Woerden) en de Steinhagenseweg (Woerden).

## **Ontsluitingswegen regionaal**

De 60 km/u wegen, ook wel '*buitenwegen*' genoemd, kunnen zowel gemeentelijke wegen<sup>1</sup> als provinciale wegen<sup>2</sup> zijn. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Buitenwegen maken geen deel uit van een woonwijk;

---

<sup>1</sup> Wegen waar de gemeente wegbeheerder van is.

<sup>2</sup> Wegen waar de provincie wegbeheerder van is.

- Er grenzen direct erven aan de weg;
- De weg is altijd één rijbaan voor verkeer in twee richtingen zonder rijstrookindeling;
- De uitwisseling vindt gelijkvloers plaats op voorrangskruispunten, rotondes of gelijkwaardige kruispunten. Dit laatste gebeurt uitsluitend als de weg onderdeel is van een 60 km/u zone;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een onderbroken kantmarkering/ suggestiestroken al dan niet met een rode kleur als visuele versmalling;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is toegestaan;
- De weg kan ook worden uitgevoerd met fietsstroken of in combinatie met een vrijliggend fietspad;
- De weg is uitgevoerd in asphalt.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Middenweg (Zegveld), Breudijk (Harmelen) en Teckop (Kamerik).

### **Verbindingswegen regionaal**

De 80 km/u wegen, ook wel 'Provinciale wegen' genoemd, zijn uitsluitend in beheer van de provincie. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk;
- Er grenzen niet direct erven aan de weg;
- Er is minimaal één rijbaan met twee tegengestelde rijrichtingen voorzien van een rijstrookindeling;
- De uitwisseling met overig verkeer vindt plaats op een ongelijkvloerse kruising, een geregeld kruispunt, een rotonde of een voorrangskruispunt;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is verboden;
- Fietsers hebben een eigen infrastructuur;
- De weg is uitgevoerd in asphalt.

Wegen die aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Ing. Enschedeweg of het zuidelijke gedeelte van de Randweg Harmelen.

## **2. Definitie verkeersmodaliteiten en verkeersstromen/-verbindingen**

### **Verkeersmodaliteit**

Modaliteit betekent feitelijk: de manier waarop. Een verkeersmodaliteit is dus de manier waarop personen deelnemen aan het verkeer of de manier waarop goederen worden verplaatst. In deze visie verstaan we onder verkeersmodaliteiten: voetganger, fiets, bus, trein, auto en vrachtauto.

### **Voetgangers**

Een voetganger is iemand die lopend (te voet) deelneemt aan het verkeer. Onder deze categorie worden ook de volgende verkeersdeelnemers geschaard: wandelaars, (hard)lopers, nordic walkers, rolstoelers en voetgangers met een wandelstok, looprek, rollator of kinderwagen. Scootmobielers en Segway-ers vallen dus niet onder deze categorie. Hier is afwijkende regelgeving op van toepassing.

## **Voetgangersverbinding**

Een stuk openbaar gebied, specifiek ingericht voor het veilig kunnen verplaatsen van voetgangers, die verschillende algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen met elkaar verbindt.

## **Looproute**

Een voetgangersverbinding die met een grote regelmaat door veel voetgangers gebruikt wordt.

## **Fietsers**

Onder fietsers worden zowel bestuurders van normale stadsfietsen verstaan als ook bestuurders van tandems, bakfietsen, snorfietsen, hybride/elektrische fietsen, ligfietsen, eenwieliers, driewielers, mountainbikes, cross(over)fietsen, racefietsen, vouwfietsen en kinderfietsen. Bromfietsen, scooters en speed pedelecs<sup>3</sup> vallen onder de categorie brommers.

## **Fietsverbindingen**

Een fietsverbinding is een stuk openbaar gebied, specifiek ingericht voor het veilig kunnen verplaatsen van fietsers. Fietsverbindingen maken gebruik van een vrijliggend fietspad (al dan niet met een eigen route), een fietspad grenzend aan de weg (bijvoorbeeld gescheiden door varkensruggen), een fietsstrook, een fietsstraat of een wijkverbindingsweg.

## **Fietsmobiliteit**

De verplaatsing van de hiervoor genoemde typen fietsers.

## **Fietsroutes**

Aaneenschakeling van verschillende fietsverbindingen.

## **Gemotoriseerd verkeer**

Vervoersmiddelen die worden aangedreven door een verbrandingsmotor of een elektromotor. Voertuigen die niet hoofdzakelijk door een van deze motoren worden aangedreven vallen hier dus niet onder.

## **Brommers**

Bromfietsen, scooters, brommobielen en speed pedelecs.

## **Automobilisten**

Personen die zich met behulp van een auto in het verkeer bewegen. Onder auto's verstaan we alle voertuigen die met een B-rijbewijs bestuurd mogen worden met een maximaal gewicht (auto + lading) van 3500 kilo en maximaal 9 zitplaatsen (incl. bestuurder).

## **Automobiliteit**

Automobiliteit betreft de verplaatsing van auto's en vrachtauto's.

---

<sup>3</sup> Een speed pedelec is een elektrische fiets met trapondersteuning tot snelheden van maximaal 45 km/u. Daarom gelden voor speed pedelecs andere regels dan voor 'normale' (elektrische) fietsen. Sinds 1 januari 2017 wordt de speed pedelec onder de categorie bromfietsers geschaard. Dat betekent dat ze voorzien moeten zijn van een kenteken, dat het dragen van een helm verplicht is en dat ze binnen de bebouwde kom op de rijbaan moeten rijden.



## **Vrachtauto/vrachtwagen**

motorvoertuigen die met een C-rijbewijs bestuurd mogen worden, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum meer dan 3500 kilo bedraagt.

## **Landbouwverkeer**

Voertuigen die zijn ontworpen voor toepassing in de landbouw en bij werkzaamheden in onder meer de bouw, GWW-sector (grond-, weg-, en waterbouw) en het groenonderhoud. Deze voertuigen vallen onder de voertuigcategorieën landbouw of bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (niet zijnde bosbouwtrekkers of een bromfiets) al dan niet in combinatie met een aanhangwagen, een verwisselbare getrokken machine, verwisselbare uitrustingsstukken of een oplegger.

## **Openbaar Vervoer**

Trein, stads-/streekbus, buurtbus, doelgroepenbus (ziekenhuizen), regiotaxi.

## **Hulpdiensten**

Brandweer, politie en ambulancedienst of voertuigen van bijvoorbeeld de Veiligheidsregio of Rijkswaterstaat die gemachtigd zijn om met optische- en/of geluidsignalen te rijden. Bij wegonwerp zijn de voertuigen van de brandweer maatgevend.

## **Parkeerdruk**

Verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een vooraf gedefinieerd gebied en het aantal parkeerplaatsen dat op een bepaald moment bezet is.

# **3. Definitie van gemeentedelen of voorzieningen van de gemeente**

## **Kernen**

Als kernen (plaatsen) zijn te onderscheiden: Harmelen, Kamerik, Woerden en Zegveld. Kanis wordt onder de kern Kamerik geschaard. Er wordt hierbij dus geen onderscheid gemaakt tussen steden en dorpen.

## **Wijken/Buurten**

*Harmelen:* Harmelen-Noord, Dorpsstraat, Harmelen-Zuid (hier vallen de Molenbuurt en Hofwijk onder);

*Kamerik:* Westzijde Kamerik, Oostzijde Kamerik, Kamerik centrum, Kanis, Teckop;

*Woerden:* Schilderskwartier (hier valt de Vogelbuurt onder), Molenvliet (Oost en West), Bloemenbuurt, Bomenbuurt, Binnenstad (Centrum), Staatsliedenkwartier (hier valt De Meander onder), Snel en Polanen (hier valt Waterrijk onder);

*Zegveld:* Zegveld westzijde, Slotenbuurt, Meije.

## **Centrum**

Met het begrip 'centrum' wordt het stadscentrum van de stad Woerden bedoeld. Het stadscentrum wordt begrensd door de singel die om de vestingwerken ligt en wordt ook wel 'binnenstad' genoemd. Als in het kader van ontsluiting over het centrum wordt gesproken, worden de wegen tussen de Westdam, de Oranjestraat, de Oostdam en de Ravelijnsingel bedoeld.

## **Winkelcentra**

<i>Harmelen:</i>	Dorpsstraat/Kalverstraat/Kloosterweg
<i>Kamerik:</i>	Hallehuis/ De Meent
<i>Woerden:</i>	WC Tournouysveld, WC Molenvlietbrink, WC Snel & Polanen, Centrum (Wagenstraat, Kerkplein, Rijnstraat en Voorstraat)
<i>Zegveld:</i>	Middenweg/Boschsloot

## **Bedrijventerreinen**

<i>Harmelen:</i>	Putkop
<i>Kamerik:</i>	Handel/Nijverheid
<i>Woerden:</i>	Barwoutswaarder, Honthorst, Middelland, Polanen, Breeveld
<i>Zegveld:</i>	Nijverheidsbuurt

## **Algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen**

In ieder geval: Gemeentehuis, politiebureau, buurt-/dorps- en wijkcentra, kerken, musea, bibliotheken, winkels, speeltuinen, sport- en spelactiviteiten (bowling, dans-/zangscholen, gamehal, muziekverenigingen, sportverenigingen, etc.), OV-voorzieningen, inrichtingen voor zorg en verpleging, recreatievoorzieningen (zwembaden, theaters, bioscopen, hotels, campings etc.) supermarkten, horeca (restaurants, cafés, feestlocaties etc.), parkeergarages en begraafplaatsen.

## **Inrichtingen voor zorg en verpleging**

Zuwe Hofpoort Ziekenhuis (St. Antonius en Maartenskliniek), Careyn Weddesteyn, Park Oude Landt, Gaza Woonzorgcentrum, Stichting WZC De Rijnhoven en Verpleeghuis Vijverhof (Harmelen). Daarnaast worden ook de huisartsenpraktijken hieronder geschaard.

## **Scholen**

Middelbare scholen:

<i>Woerden:</i>	Kalsbeek college locatie Kalsbeek en Bredius, Minkema college locatie Mink en Stein, Futura college en ID College
-----------------	---

Basisscholen:

<i>Harmelen:</i>	De Notenbalk, De Horizon, De Fontein, St. Bavo school
<i>Kamerik:</i>	Eben-Haëzer, De Wijde Blik
<i>Woerden:</i>	Willem van Oranjeschool, Willem Alexanderschool, Wilhelminaschool, Margrietschool, De Regenboog, De Schakel, De Kring, De Wegwijzer, Constantijnschool, R. de Jagerschool, Franciscusschool, Johan Frisoschool, Jan de Bakkerschool, De Keerkring, De Achtsprong, Andersenschool, De Molenwiek, Rembrandt van Rijnschool.
<i>Zegveld:</i>	Jorai

## 4. Definitie begrippen lucht en geluid

### Geluidgehinderden

Aantal mensen dat geluidhinder vanwege wegverkeer ondervindt. Het verband tussen geluidniveaus en geluidhinder is in Europees verband bepaald op basis van enquêtes en is wettelijk vastgelegd in de Regeling geluid milieubeheer. Het aantal geluidgehinderden wordt rekenkundig bepaald (objectief).

### Geluidshinder

Mate van geluidsniveau dat overlast veroorzaakt (subjectief).

### Uitstoot

Verzameling van schadelijke stoffen die, door het verbranden van benzine of diesel door gemotoriseerd verkeer en door het slijten van banden en remmen, in de atmosfeer worden gebracht.

### Schadelijke stoffen

Voor de verzameling schadelijke stoffen wordt de concentratie per m<sup>3</sup> van de volgende gassen en kleine deeltjes als indicator in beeld gebracht:

Stikstofdioxide = NO<sub>2</sub>

Fijnstof = PM<sub>2,5</sub> of PM<sub>10</sub>

Roet = Elementair Koolstof (EC)

### Luchtkwaliteit

Mate van schadelijke stoffen in de atmosfeer. De kwaliteit wordt bepaald door achtergrondconcentraties, vermeerderd met de lokale uitstoot van wegverkeer, landbouw en/of industrie.

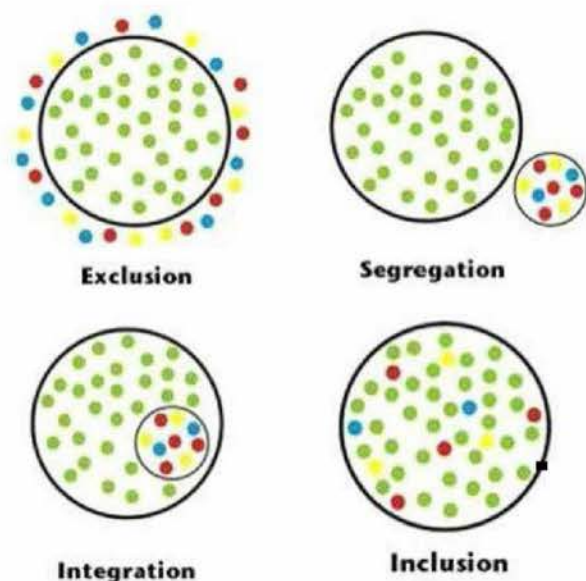
## Bijlage 3 Lokaal beleid

In deze bijlage is het lokale beleid van de gemeente, dat een relatie heeft met de Verkeersvisie 2030, samengevat. Waar nodig is een verwijzing naar de Visie opgenomen. Ook is er een beleidsonderwerp (inclusie) waarover op dit moment beleid in ontwikkeling is. Omdat dit veel raakvlakken heeft met verkeer, vestigen we hier ook de aandacht op.

Sommige beleidsstukken worden regelmatig geactualiseerd en zijn aan verandering onderhevig. Het in deze bijlage beschreven beleid is dan ook een momentopname. Het geeft aan met welk beleid de Verkeersvisie 2030 raakvlakken heeft. Wanneer in de toekomst van onderstaande beleidsstukken gebruik gemaakt wordt is het dus aan te bevelen om het actuele beleidsstuk op te vragen en daarmee te werken.

### 1. Inclusiebeleid

Inclusie betekent een toenemende participatie van elk individu in de samenleving, ongeacht culturele achtergrond, leeftijd, taal, gender, status, talenten en beperkingen. De Inclusieve samenleving is een samenleving waaraan iedereen optimaal kan deelnemen. Een inclusieve buurt is gebouwd op de interesses van alle inwoners.



#### Schematische weergave van hoe inclusie gezien wordt

verder doorgetrokken kunnen worden door ook bijvoorbeeld bij slechtzienden langs te gaan om te vragen hoe zij bepaalde situaties beleven en om die ervaring te gebruiken bij beleidsvorming.

Inclusie heeft dus niet alleen betrekking op een drempelloze winkel of een obstakelvrij trottoir. Het gaat veel verder dan dat. Door inclusief te ontwerpen maak je een openbare ruimte die door meerdere doelgroepen voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden. Hierdoor ontmoeten mensen elkaar/ komen mensen met elkaar in contact die elkaar normaal misschien niet zo snel tegen zouden komen. Dat zorgt voor verbondenheid en een solidaire samenleving. Daarnaast gaat het ook over het laten meedenken van mensen bij bijvoorbeeld gemeentelijke beleidsvorming die dat normaal misschien niet zouden doen. Los van leeftijd, achtergrond en gender zou dit ook nog

Er is op dit moment in de gemeente nog geen inclusiebeleid van kracht. Wel is op 5 april 2016 een motie aangenomen tot het opstellen van een lokaal inclusiebeleid. In een co-creatie van verschillende partijen wordt gewerkt aan een plan om in Woerden richting inclusie te gaan bewegen. Wat dit precies voor het verkeersbeleid gaat betekenen is nog onduidelijk.

## 2. Parkeerbeleid

Parkeerbeleid richt zich op het reguleren van schaarse parkeerruimte en het aanpakken van de overlast die daarmee gemoeid gaat. Door regulering is het gedrag van parkeerders te sturen. Het huidige parkeerbeleid richt zich uitsluitend op het betaald parkeergebied in het centrum en de uitwerking die dat heeft op omliggende wijken. Het huidige parkeerbeleid heeft de volgende doelstellingen:

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

Verder is het parkeerbeleid flexibel ingericht zodat kan worden ingespeeld op technologische ontwikkelingen. In het parkeerbeleid staan een aantal maatregelen genoemd die bijdragen aan de genoemde doelstellingen. De meeste van deze maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd.

## 3. Klimaatneutraal in 2030 en Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016

In de notitie 'Woerden klimaatneutraal in 2030' staat beschreven waar Woerden nu staat als het gaat om de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met behulp van de klimaatmonitor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Woerden in de periode 2010-2012 inzichtelijk gemaakt. Dit betreft dus niet alleen de uitstoot van verkeer, maar ook van landbouw, industrie, publieke dienstverlening, commerciële dienstverlening en woningen. In de genoemde periode is een dalende trend waarneembaar. In 2012 was verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 19% van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2030 houdt volgens deze notitie in dat alle activiteiten en processen op het gemeentelijk grondgebied geen bijdragen meer leveren aan klimaatveranderingen in de vorm van CO<sub>2</sub>-uitstoot. De uitstoot van vervoer op snelwegen en de effecten van methaan en lachgas worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

In het Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016 is een van de doelen het stimuleren van duurzame energie en vervoer. In het kader van 'sterke samenleving, slanke overheid' beperkt de rol van de gemeente zich tot het stimuleren en faciliteren van initiatieven en het geven van het goede voorbeeld. Op het gebied van mobiliteit kan de gemeente het goede voorbeeld geven door zelf een 'schoon' wagenpark te hebben. Verder wil Woerden een fietsvriendelijke gemeente zijn waarin de fiets uiteindelijk een echt en volwaardig alternatief voor de auto is. In dit kader wordt een aantal veel gehoorde suggesties genoemd, namelijk: vaker voorrang voor de fiets, weghalen van onnodige hindernissen op fietsroutes, fietspaden comfortabeler maken, betere stallingsmogelijkheden, mogelijkheden onderzoeken voor laadpunten voor elektrische fietsen en communicatie over fietsvriendelijke maatregelen.

Verder faciliteert de gemeente eigenaren en leasehouders van elektrische auto's wanneer zij inwoner zijn van de gemeente, geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren en binnen 300 meter loopafstand nog geen oplaadpunt aanwezig is. De gemeente zorgt ervoor dat twee parkeervakken worden gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's door middel van adequate bebording en belijning. Per situatie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn en of de gemeente hieraan wil meewerken. Alle kosten zijn voor de aanvrager zelf.

De notitie 'Woerden klimaatneutraal 2030' zegt in zijn algemeenheid iets over het terugdringen van CO<sub>2</sub> uitstoot. Met name in het Actieplan duurzaamheid wordt dit concreter door te benoemen wat we hier o.a. vanuit mobiliteit aan kunnen bijdragen. Door in te zetten op de fiets wil men de CO<sub>2</sub> uitstoot ten gevolge van mobiliteit terugdringen. Voor de Verkeersvisie 2030 is dat een extra argument om in te zetten op de fiets.

#### 4. Woonvisie

De Woonvisie van de gemeente Woerden heeft als ambitie:

*'In Woerden moeten alle inwoners goed kunnen wonen in een door hen gewenste, betaalbare en geschikte woning in het door hen gewenste dorp of in de stad.'*

De focus van de Woonvisie ligt op de groepen die extra aandacht nodig hebben, zoals senioren, de mensen met een fysieke of mentale handicap, mensen met een laag inkomen en huishoudens met een middeninkomen. Dit betekent niet dat er niets gedaan wordt voor andere groepen, zoals gezinnen en mensen met hogere inkomens. Ook voor deze huishoudens wordt gebouwd. In samenwerking tussen gemeente en marktpartijen wordt een goede mix aan woningen gerealiseerd, afgestemd op de vraag. De Woonvisie biedt hierbij het kader.

Primair is het woonbeleid gericht op het bouwen voor de eigen inwoners. Daarnaast wordt waar vraag is ook ruimte gegeven aan anderen die zich willen vestigen in Woerden, zoals uit de regio.

De **kernenstrategie** sluit aan op de sterke dorps- en wijkbinding. Elke kern heeft ruimte om te bouwen voor haar eigen inwoners, mits passend binnen de rode contouren. Alle kernen tezamen bieden een gevarieerd palet aan woon- en leefmilieus.

De belangrijkste woningbouwontwikkelingen voor de komende jaren zijn Defensie-eiland, Campinaterrein en Campinaast (het voormalige Pels-terrein), Snellerpoort, Hoge Rijndijk, Waterrijk en Den Oudsten (een volledige lijst van meegenomen ontwikkelingen is in de tabel op de volgende pagina weergegeven). Een nieuwe ontwikkeling die ook speelt is de mogelijke (gedeeltelijke) transformatie van kantoren/bedrijfsterrein Middelland naar wonen. Daarnaast staan er in Harmelen voor de komende 10 jaar 400 woningen in de planning. In de kernen is uitbreiding van woningbouw mogelijk met een dorpse uitstraling.

De woningbouwontwikkeling heeft een belangrijke relatie met verkeer omdat de omvang en locatie van de woningvoorraad de meest bepalende variabele voor mobiliteit is. Wanneer er extra gebouwd wordt, kan dit consequenties hebben voor de huidige wegenstructuur. Daarnaast wordt er in de Woonvisie over gesproken dat de dorpse uitstraling van de kernen behouden moet blijven. In dit geval worden met 'kernen' de dorpen bedoeld. Met het definiëren van kenmerken van lokale ontsluitingswegen kan hieraan een bijdrage worden geleverd. Bij het ontwerpen van nieuwbouwlocaties moet de weginfra voldoen aan de eisen die in de Verkeersvisie zijn vastgelegd.

Op de volgende pagina is de woningbouwplanning toegevoegd. Een eerdere versie van deze tabel was ook opgenomen in de concept Verkeersvisie uit augustus 2016. Dit is een goed voorbeeld van hoe beleid geactualiseerd kan worden. In onderstaande tabel zijn de meest recente prognoses opgenomen uit december 2016. Als er nieuwe berekeningen uitgevoerd moeten worden voor de uitwerking (strategie), dan dienen de meest actuele prognoses gebruikt te worden.

# Strategische Woningbouwplanning Gemeente Woerden 2016 t/m 2020

(dd november 2016)

WOERDEN (145 woningen per jaar)		Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen	25%	huur	Oplevering	
<b>Binnenstad</b>						
Defensie-eiland	Blauwhoed	158			2016-2020	Lopend project
<b>Snel en Polanen</b>						
Waterrijk	Gemeente	252	15		2016-2020	Lopend project
Snellerpoort	Gemeente	770	231	100	2018-2025	
Vm Minkema	Gemeente	35	9		2019	Ontwikkelaarsselectie
<b>Schilderskwartier</b>						
Pius X naast oudbouw	GroenWest	30	30	30	2018	Aanvraag omgevingsvergunning
Pius X oudbouw	Gemeente	14			2018	In verkoop
Jan Steenstraat vm WA school	Gemeente	26	7		2019	Ontwikkeling kan starten
De Veste	Gemeente	4			2018	Kavelpaspoort opstellen
Van Kempensingel	Gemeente	3			2018	Ontwikkeling brediuspark afw
Leidsestraatweg 229	Heijwaal	12			2019	Omgevingsvergunning afgegeven
<b>Staatsliedenkwartier</b>						
Campina	Hollands Midden	154	36	32	2015-2019	Lopend project
Campinaast	Synchroon	75	19		2019	Intentieovereenkomst
Oudelandseweg 44	Boer projectontw	20	5		2018	Ontwerp bplan
Den Oudsten	DOGM/Burgland	180	45	22	2018-2020	Haalbaarheid in onderzoek
t Oude Landt	St. 't Oude Landt	33	20	20	2017	Verbouw, lopend
<b>Bloemen/Bomenkwartier</b>						
Hoge Rijndijk fase C en D	Bunnik	40			2019	Mogelijk herontw.
Prinsenhof (Prinsenlaan)	Heijwaal	22			2018	Intentieovereenkomst
<b>Overigen</b>						
Middelland		pm			>2017	Visieontwikkeling
<b>TOTAAL</b>		<b>1828</b>	<b>417</b>	<b>204</b>		

Planning t/m 2020: 1187 woningen, gemiddeld 237 woningen per jaar, rekening houdend met planuitstel: 165

HARMELEN (32 woningen per jaar)		Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	oplevering	
Hof van Harmelen	Tetteroo/Bunnik	110	28	pm	2018-2022	Haalbaarheid onderzoeken
Buitenhof	St. Rijnhoven	120	30	pm	2019-2023	Haalbaarheid onderzoeken
Haanwijk	AM/van Oosterom	90	23	pm	>2023	Inbreiding voor uitbreiding
Rabobank	Kwakkenbos	13	3		2018	Haalbaarheid onderzoeken
Gaza	Zorggroep StMaarten	17			2020	Haalbaarheidsverzoek afwachten
Vm Gemeentehuis	Gemeente	15			2019	Ontwikkeling starten
Vm Zwembad	Gemeente	9			2018	Start Bestemmingsplan
Mauritshof vm Notenbalk	Gemeente	20	20	20	2019	Ontwikkeling starten
CPO Amaliahof (vm Fontein)	Gemeente	7			2018	Start Bestemmingsplan
<b>TOTAAL</b>		<b>401</b>	<b>104</b>	<b>20</b>		

Planning t/m 2020: 186 woningen, gemiddeld 37 woningen per jaar (NB er is een piek in de planning in 2018/2019/2020)

KAMERIK (14 woningen per jaar)		Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	oplevering	
Kamerik NO2	Gemeente	23			2018	Ontwikkeling voortzetten
Kamerik NO3	Gemeente	60	15		> 2020	Buiten rode contour
Kanis-Miland (vm zorgcomplex)	Timpaan	13			2018	Herontwikkeling
Vm scholenlocatie(s)	Gemeente	25	8	8	2019	Afhankelijk scholenbouw
<b>TOTAAL</b>		<b>121</b>	<b>23</b>	<b>8</b>		

Planning t/m 2020: 61 woningen

ZEGVELD (10 woningen per jaar)		Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	oplevering	
Hoofdweg-Milandweg	Bolton	35	5		2018-2020	Lopend project
Kaaspakhuis vd Sterre	particulier	15	4		> 2020	Afhankelijk van aankoop
Zuidwest	particulier	55	14		>2020	
De Pionier	Gemeente	16	16	16	2018	Ontwikkeling starten
<b>TOTAAL</b>		<b>121</b>	<b>39</b>	<b>16</b>		

Planning t/m 2020: 61 woningen (NB: er is een piek in de planning in 2019)

Plancapaciteit: 2486 woningen

Op te leveren woningen t/m 2020: 1515 (gemiddeld 300 per jaar)

Aantal sociale huur t/m 2020: 210 (gemiddeld 40 per jaar) 14%

Aantal sociale koop t/m 2020: 255 (gemiddeld 51 per jaar) 17%

## 5. Nota recreatie en toerisme

De koersnota recreatie en toerisme uit maart 2016 heeft een horizon tot 2022. De Missie van de nota is de volgende:

*'Woerden is het startpunt in het Groene Hart voor pure en sportieve beleving van de historische stad en het weidse landschap, zowel voor bewoners en bezoekers.'*

Aan de hand van 4 thema's wordt deze missie verder uitgewerkt. Met name in het thema 'Sportief startpunt' wordt een aantal zaken genoemd die relatie hebben met verkeer. Dit thema betreft overwegend watersport en recreatie, recreatieve en sportieve voorzieningen en evenementen, bereikbaarheid en transferpunten, routestructuren met bewegwijzering zoals Toeristische Overstap Punten (TOP's), parkeer- en andere fysieke basisvoorzieningen. Het gaat om samenhang tussen het buitengebied en de kernen.

Onder het thema 'Sportief startpunt' zijn een aantal ambities gedefinieerd die raakvlakken hebben met verkeer:

- We hebben een verbeterd netwerk van P+R c.q. toeristische overstappunten (TOP's), voldoende parkeerplaatsen voor fietsen, auto's, bussen, campers, meer fiets(verhuur)- en oplaad- en rustpunten. Expliciet hoort daarbij een uniforme bewegwijzering tussen vervoersvormen en -punten en aanbod in de hele gemeente.
- Woerden staat bekend als goed bereikbaar startpunt. Het stationsplein is als essentieel en voorbeeldtransferpunt verbeterd.
- We behouden en waar mogelijk optimaliseren de basisroutestructuren (knooppunten) wandelen, fietsen (Woerden fietsstad) en sloepen (inclusief bewegwijzering en rustvoorzieningen).

Om de ambities te concretiseren wordt jaarlijks een nieuw actieprogramma opgesteld. Per thema wordt aangegeven wat er dat jaar bereikt moet worden. Voor 2016 waren dat bijvoorbeeld het realiseren van basic camperparkeerplaatsen en de inrichting en bewegwijzering tussen met name het station en de binnenstad. In het actieprogramma is recreatie leidend. We leveren vanuit verkeer ondersteuning waar nodig.



## **Bijlage 4      Autonome ontwikkelingen**

In deze bijlage is een korte samenvatting opgenomen van de informatie uit de concept Verkeersvisie van augustus 2016. De informatie die in deze bijlage is opgenomen is relevant als achtergrondinformatie voor de Verkeersvisie 2030, waar deze bijlagen onderdeel van uitmaken. De overige informatie uit de concept Verkeersvisie van augustus 2016 is ambtelijk beschikbaar als bronmateriaal voor de uitwerking (strategie) van de Visie. Zoals in de inleiding van deze Verkeersvisie 2030 al is vermeld betreft dit zeer waardevolle informatie. Zonder deze bronnen hadden we de Verkeersvisie 2030 niet op kunnen stellen.

Deze bijlage beschrijft allereerst het huidige verplaatsingsgedrag in de gemeente. Richting 2030 zijn er een tweetal factoren die invloed uitoefenen op dit verplaatsingsgedrag, factoren die in principe losstaan van het beleid van de gemeente. Dit zijn de volgende:

- trends en ontwikkelingen, zowel (milieu)technologisch als demografisch;
- het provinciaal beleid dat invloed heeft op de mobiliteit in de gemeente.

De gemeente kan daarop inspelen door zelf beleid te formuleren en op die manier ook invloed uitoefenen op het toekomstige verplaatsingsgedrag. Het huidige (overige) Woerdense beleid dat invloed heeft op de mobiliteit in de gemeente wordt omschreven in bijlage 3.

### **1. Het verplaatsingsgedrag in Woerden**

Mobiliteit is een afgeleide van een verplaatsingsbehoefte. We willen naar werk, school of winkel en daaruit volgen verplaatsingen. De gemeente functioneert daarin als eigen “daily urban system”. Veel verplaatsingen blijven binnen de gemeentegrenzen. Een relatief hoog aandeel van de inwoners werkt in de kern Woerden en de meeste winkelverplaatsingen en recreatieve verplaatsingen (zoals op bezoek of naar de sportclub) blijven binnen de gemeente. Uitzondering hierop is de kern Harmelen, dat vooral op Utrecht is gericht. De verplaatsingen binnen de gemeente worden hoofdzakelijk met de fiets afgelegd. Daarnaast hebben ook voetgangers- en autoverplaatsingen een behoorlijk aandeel van de verplaatsingen binnen de gemeente.

Verplaatsingen naar bestemmingen buiten de gemeente zijn het meest gericht op werken. Ook is er een stevige inkomende pendel van werknemers naar de bedrijventerreinen. De auto is daarbij het hoofdvervoermiddel, maar ook de trein is in dit specifieke segment (woon-werk over langere afstand) behoorlijk belangrijk. Dit zorgt er ook voor dat het OV-gebruik, voor een gemeente met de omvang van Woerden, hoog is.

#### **Voetganger**

In de gemeente wordt er vooral gelopen in het centrum en lokaal in de wijk. De ‘ommetjes’ in de wijk of bijvoorbeeld om de Cattenbroekerplas zijn belangrijke verplaatsingen voor de voetganger. Voor voetgangers vormt het spoor een grote barrière. Alleen bij het station wordt deze barrière door voetgangers geslecht. Omdat het treinverkeer een voetgangersstroom op gang brengt zijn de looproutes van en naar het station belangrijk.

#### **Fiets**

Het fietsgebruik in de gemeente ligt boven het landelijk gemiddelde. Ongeveer een derde van alle verplaatsingen van de inwoners van wordt met de fiets gemaakt. Landelijk ligt het gemiddelde rond een vierde van alle verplaatsingen. Het overgrote deel van alle fietsverplaatsingen vindt plaats

binnen de gemeente. Het fietsgebruik is redelijk verdeeld over wonen, werken, winkelen en recreëren. Hier zijn geen grote afwijkingen met het landelijk beeld te zien.

Vanuit de kern Harmelen is de binding van het fietsverkeer richting Utrecht/Leidsche Rijn groter dan richting de kern Woerden. De fiets wordt ook veel gebruikt voor verplaatsingen binnen de gebieden, bijvoorbeeld naar de wijkwinkelcentra.

### **Openbaar Vervoer**

Het aandeel OV is relatief hoog voor een gemeente met de omvang van Woerden. De gunstige ligging van het station Woerden in de Randstad in combinatie met een goede fietsbereikbaarheid speelt hier ongetwijfeld mee. Hoewel het aandeel OV op het absolute aantal verplaatsingen klein is, is het vervoerskundig belang groot. Dit komt omdat de OV-verplaatsingen vooral woon-werk relaties en over langere afstand zijn. Daarmee is het aandeel openbaar vervoer in de spits ten opzichte van de auto behoorlijk hoog. Dat betekent ook dat er een belangrijke relatie is tussen het gebruik van het OV en doorstromingsknelpunten voor het autoverkeer.

De bus wordt gebruikt binnen de gemeente en voor enkele verplaatsingen richting regio Utrecht. De trein wordt over grotere afstand gebruikt met de meeste ritten naar Utrecht, Amsterdam en Den Haag/Rotterdam.

### **Auto**

De auto is het dominante vervoersmiddel voor verplaatsingen van en naar de gemeente. Iets meer dan de helft van de autoritten vinden binnen de gemeente plaats. Daarbuiten gaan de meeste verplaatsingen richting Utrecht. De auto wordt vooral gebruikt voor wonen, recreëren en werken (waar ook het brengen van kinderen naar schoollocaties onder valt). De grootste externe stromen autoverkeer zijn gericht op de regio Utrecht en in iets mindere mate richting Den Haag/Rotterdam/Gouda en de regio Amsterdam. Vanuit de kern Harmelen is de binding met de regio Utrecht nog sterker dan vanuit de kern Woerden.

## **2. Provinciaal beleid met impact op de verkeerssituatie**

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

### **Fiets**

De Provincie Utrecht richt zich ook op fietsverkeer: "De provincie investeert 80 miljoen euro in veilige, vlotte en comfortabele fietsverbindingen naar stations, scholen en werklocaties. Hiervoor worden onder andere bestaande fietspaden verbreed, verlichting aangebracht, verkeerslichten slimmer ingesteld en ongelijkvloerse kruisingen (zoals fietstunnels en viaducten) en ontbrekende routes aangelegd. Deze maatregelen krijgen vorm in het Actieplan Fiets, dat de provincie samen met gemeenten opstelt." Dit biedt een kans voor de gemeente om enkele grote belangrijke fietsverbindingen gerealiseerd of verbeterd te krijgen.

## **Openbaar Vervoer**

Voor het OV is de Provincie Utrecht opdrachtgever voor het busvervoer en hierin dus bepalend. De inzet is vooral om de drukkere lijnen te faciliteren die kunnen concurreren met de auto. Daarnaast houdt het OV een ontsluitende functie maar op de rustige lijnen zal er steeds meer met buurtbussen of vormen van maatwerk worden gewerkt. Andere kernpunten zijn het vergroten van de reizigerstevredenheid en het benutten en ontwikkelen van knooppunten/hubs.

## **Auto**

Voor verkeer en bereikbaarheid is het Mobiliteitsplan 2015-2028 van de Provincie Utrecht bepalend. De ruimte voor nieuwe ontwikkeling is zeer beperkt (in principe geen nieuwe wegen). Ambities zijn er vooral op het gebied van OV, stedelijke ontwikkeling, veiligheid en leefbaarheid. Voor de autobereikbaarheid is de doelstelling: *“Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits tussen steden en twee keer zo lang in en rond steden.”* Wanneer deze doelstelling niet behaald wordt, hebben maatregelen gericht op benutten, innoveren, mobiliteitsmanagement en informatievoorziening de voorkeur boven nieuwe grootschalige ingrepen.

### **3. Bepalende trends en ontwikkelingen in mobiliteit**

Hieronder wordt een korte toelichting gegeven op trends en ontwikkelingen die als algemeen erkend beschouwd kunnen worden en die op enigerlei wijze van invloed (kunnen) zijn op de ontwikkeling van de mobiliteit in de periode tot 2030.

#### **Vergrijzing en kleinere huishoudens**

Los van krimp of groei verandert de samenstelling van de bevolking. De vergrijzing zet door. Dat betekent traditioneel afname van de mobiliteit omdat senioren minder reizen. Senioren blijven in de toekomst echter langer mobiel en gaan vooral ook meer reizen door bijvoorbeeld de e-bike maar ook steeds veiliger wordende auto's die een groot deel van de rijtaak overnemen. Ouderen verplaatsen zich vooral sociaal-recreatief maar blijven wel een belangrijke risicogroep als het om verkeersveiligheid gaat.

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

#### **Fiets**

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

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

## **Auto**

De autotechniek ontwikkelt zich zowel in aandrijving, besturing als ten aanzien van veiligheidssystemen. De auto van de toekomst is mogelijk geheel elektrisch, zelfrijdend en 100% verkeersveilig. Het ontwikkelingstempo van deze technologische vernieuwingen kent nog veel onzekerheden. Weinig experts verwachten dat voor 2030 (de focus van de Verkeersvisie) de zelfrijdende auto algemeen geïntroduceerd is. De eerste stappen zijn rijtaakondersteunende systemen die op de snelweg de besturing van de voertuigen gedeeltelijk overnemen. Op gemeentelijk niveau zijn de belangrijkste verwachte ontwikkelingen tussen nu en 2030:

- Toename van elektrische auto's en daarmee de vraag naar laadpalen en andere voorzieningen;
- Verbetering van veiligheid en milieuprestaties van voertuigen;
- Veranderingen in navigatie en informatie waardoor bijvoorbeeld (betaald) parkeren en vergunningparkeren gemakkelijker en gebruikersvriendelijker wordt.

## **Informatietechnologie en mobiliteitsdiensten**

Via smartphone en informatiesystemen in de auto komen steeds meer data en informatie beschikbaar. Technologie als betaald parkeren via een app, navigeren met live verkeersinformatie en actuele OV-informatie is volledig ingeburgerd. Leasemaatschappijen bieden steeds vaker een totale mobiliteitsdienst aan in plaats van alleen een auto. De gebruiker kan dan – ondersteund door zijn smartphone – kiezen uit OV, fiets en autogebruik met slimme planondersteuning voor bijvoorbeeld flexibele werkplekken. Ook privé komen systemen voor deelautogebruik met ondersteunende informatievoorziening op. Andere ontwikkelingen op dit vlak zijn spitsmijden (gebruikers met een beloning “wegkopen” uit de spits) maar ook taxiplatform Uber. Met name jongeren staan steeds meer open voor abonnementen en diensten waarbij het gebruik en niet het bezit van de auto centraal staat.

# RAADSBESLUIT

17R.00397



**Agendapunt:**

**Onderwerp:** Verkeersvisie 2030

---

De raad van de gemeente Woerden;

gelezen het voorstel d.d. 27 juni 2017 van:  
- burgemeester en wethouders

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;

b e s l u i t:

- De Verkeersvisie 2030 geregistreerd onder corsanummer 17.011373 vast te stellen
- De Bijlagen Verkeersvisie 2030 geregistreerd onder met corsanummer 17.011374 vast te stellen

Aldus besloten door de raad van de gemeente Woerden in zijn  
openbare vergadering, gehouden op 28 september 2017

De griffier

De voorzitter

E.M. Geldorp

V.J.H. Molkenboer

---