

OUDEWATER OP DE FIETS

VOORSTEL TOT VERBETERING VAN DE FIETSINFRASTRUCTUUR



INHOUD

Aanleiding.....	3
Introductie: De ideale fietsstad.....	4
1. Fietsinfrastructuur.....	7
1.1 Gebiedsontsluitingswegen	7
1.2 Binnenstad en omgeving Gasplein	10
1.3 Klein Hekendorp	12
1.4 Hoenkoop (Wijk).....	14
1.5 Brede Dijk	14
1.6 Noort Syde I	16
1.7 Noort syde II	19
1.8 Hekendorp	19
1.9 Papekop, Ruige Weide, Diemerbroek	20
1.10 Hoenkoop, Willeskop, Snelrewaard	22
Conclusie.....	23
2. Binnenstedelijke verbindingen.....	26
2.1 Noord – Zuid	26
2.2 Oost – West	28
Conclusie.....	34
3. Openbaar vervoer	36
3.1 Bus	36
3.2 Trein.....	38
Conclusie.....	39
4. Stallingsmogelijkheden.....	41
4.1 Gemeentelijke gebouwen	41
4.2 Binnenstad.....	41
4.3 Niet-gemeentelijke stallingen.....	42
Conclusie.....	42
5. Conclusie, aanbevelingen en bestuursopdracht.....	44
Uitgangspunten	44
Aanbevelingen	44
Bestuursopdracht	45
Geraadpleegde literatuur	46

AANLEIDING

De fiets maakt onderdeel uit van onze Nederlandse cultuur en samenleving. Ze is een ingeburgerd vervoersmiddel en wordt veel en vaak gebruikt. Ook in Oudewater. Binnenstedelijke afstanden worden met de fiets overbrugd. Of het naar school, supermarkt of sportvereniging is, we pakken de fiets. Inwoners en toeristen fietsen graag door het landelijke buitengebied. Binnen de gemeente kennen we een fietsinfrastructuur met fietspaden en stallingsmogelijkheden.

De ontwikkelingen in de fietswereld staan niet stil. Innovatie via E-bikes en *speed pedelecs* en maatschappelijke trends via bakfietsen of wielrennen vragen om bezinning op de fietsinfrastructuur. Daarnaast zal de (elektrische) fiets in de toekomst een grotere rol toegedicht krijgen in het licht van de duurzaamheidsopgave uit het klimaatakkoord van Parijs: de fiets als alternatief voor de auto.

Oudewater

Deze ontwikkelingen gaan Oudewater niet voorbij. We willen onze bijdrage leveren aan het halen van de klimaatdoelstellingen. Dat stelt ons voor uitdagingen waar bezinning voor nodig is. Hoe maken we de fiets aantrekkelijker?

Maar zelfs zonder de duurzaamheidsopgave zijn er uitdagingen te noemen voor de fietser in Oudewater. De gemeenteraad maakt zich al langere tijd zorgen over tekortkomingen in de infrastructuur, zoals beperkte verkeersveiligheid en onvoldoende stallingsmogelijkheden. Verschillende raadsfracties hebben op verschillende thema's mondelinge en schriftelijke vragen gesteld. Het onderwerp 'fietsinfrastructuur' leeft.

Ook in het coalitieakkoord 2018-2022 'Voor Oudewater, mét Oudewater' wordt de fietser een grotere rol toegedicht:

'De fietser krijgt meer aandacht in Oudewater. Het moet aantrekkelijk worden om, zeker binnen de stad, de fiets te nemen in plaats van de auto. Daartoe gaan we zorgen voor goede en veilige fietspaden en duidelijke bewegwijzering. Ook de stallingen worden verbeterd, onder andere bij de bushaltes'.

Deze nota geeft 4 aandachtsgebieden voor de fiets in Oudewater: de toestand waarin de bestaande fietsinfrastructuur verkeert, missende verbindingen in de bestaande infrastructuur, aansluitingen op het openbaar vervoer en stallingsmogelijkheden.

In deze nota worden de uitdagingen met betrekking tot de fiets benoemd. De nota stelt een integrale benadering van de fiets(er) voor, waar alle losse activiteiten op het gebied van de fiets in samenkomen. Zo'n benadering wordt gemist. Een helder fietsbeleid met bijbehorende agenda is nodig om de fiets(er) op de kaart te zetten in Oudewater. Deze nota wil de fietser in Oudewater op weg helpen!

INTRODUCTIE: DE IDEALE FIETSSTAD

Hoe ziet de ideale fietsstad eruit? Om daarachter te komen hoeven we niet ver te reizen. Jaarlijks reikt de Fietsersbond de prijs uit voor 'Fietsstad van het Jaar.' In 2018 won de gemeente Houten deze prijs en mag zij zich voor de tweede maal fietsstad van het jaar noemen. Wat is er zo bijzonder aan Houten? De voorzitter van de Fietsersbond zegt daarover het volgende:

'Er is continu aandacht voor de fietser in Houten. Het is een opvallende gemeente. De consequente keuze voor de fiets als volwaardig vervoermiddel leidt tot een gemeente waar fietsen nog meer de norm is geworden. Houten is een gemeente die als voorbeeld geldt voor andere gemeenten als het gaat om de opzet van nieuwe woonwijken.'

'Het is de tweede keer dat Houten de titel binnensleept. Ook in 2008 mocht de Utrechtse gemeente zich al Fietsstad noemen. Sindsdien heeft de gemeente niet stilgezeten, benadrukt de Fietsersbond. Bij station Houten werd een innovatief Fietstransferium gebouwd waar fietsers naadloos kunnen overstappen op de trein. En bij de bouw van uitbreidingswijk Houten-Zuid heeft de gemeente opnieuw gekozen voor een fietsvriendelijk verkeersmodel.'

Houten als voorbeeld

Bij de planvorming over de groeitaak van Houten is de fiets nadrukkelijk meegenomen. Dit heeft geresulteerd in een uitgekende infrastructuur waarbij de fiets voor binnenstedelijke afstanden altijd voordeliger is dan de auto. Deze is weergegeven in Afbeelding 1. De gemeente Houten zegt over haar infrastructuur:

Houten heeft een uniek verkeerssysteem waarbij rustige en veilige woonwijken voorop staan. Al het autoverkeer gaat via een rondweg van 14 km lang. Vanaf de Rondweg is per afslag één wijk bereikbaar. Door dit systeem is in de woonwijken slechts bestemmingsverkeer aanwezig. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van de routes dwars door Houten. Vanuit de woonwijken lopen directe fiets- en voetpaden naar de hoofdroute naar het centrum. Scholen zijn gesitueerd langs de fietspaden.

Waar de fietspaden kruisen met autoverkeer hebben fietsers voorrang. Fietsers kunnen van wijk naar wijk rijden via korte routes. Om veilig de Rondweg te kruisen zijn fietstunnels en bruggen aangelegd. Fietsers zijn hierdoor binnen Houten vaak sneller dan automobilisten. Deze maatregelen, aangevuld met de uitstekende openbaar vervoervoorzieningen, zorgen voor een klimaat waarin fietsers en voetgangers de ruimte krijgen.

Wat zegt dit Oudewater?

Houten heeft bij haar groeifunctie de positie van de fietser uitdrukkelijk meegenomen. Dit komt tot uiting in een stevige fietsinfrastructuur met goede overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer en een hoge mate van verkeersveiligheid. Hierdoor is de fiets een



Afbeelding 1: (Fiets)infrastructuur van de gemeente Houten. De hoofdfietsinfrastructuur is in rood (vrij liggende fietspaden) en oranje (fietsstraten) weergegeven. In geel zijn secundaire routes weergegeven. In paars de rondweg die Houten per auto ontsluit.

aantrekkelijk vervoersmiddel dat de concurrentie aan kan met de auto.

Hoe is dit toe te passen in Oudewater? Het is onmogelijk om in de bestaande infrastructuur en woonwijken dit voorbeeld van Houten te volgen. Toch kan er wel geleerd worden van de ervaringen in Houten. In nieuwe woonwijken kan de fiets een veel grotere rol toegedicht krijgen. De infrastructuur kan verbeterd worden om de aantrekkelijkheid te vergroten. De verkeersveiligheid kan verder verhoogd worden. Deze nota wil de samenvatting van Houtens fietsbeleid door de Fietsersbond overnemen:

**UITGANGSPUNT: DE CONSEQUENTE KEUZE VOOR DE FIETS ALS VOLWAARDIG
VERVOERSMIDDEL LEIDT TOT EEN GEMEENTE WAAR FIETSEN NOG MEER DE NORM
WORDT**

Wat maakt een fietsinfrastructuur aantrekkelijk?

Naast het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur kan de bestaande infrastructuur aantrekkelijker gemaakt worden. Het verbeteren van de bestaande fietsinfrastructuur gebeurt op veel plaatsen. Een voorbeeld hiervan is de gemeente Velsen. Zij stelt dat:

‘een hoge, maar ook een onregelmatige belasting (telkens stoppen en weer optrekken) het fietsen minder aantrekkelijk maakt. Ook trillinghinder maakt het fietsen minder aangenaam. Een goede fietsinfrastructuur dient dan ook een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk te maken.’

Om fietsen aantrekkelijker te maken moet aan de wensen van de fietser tegemoetgekomen worden. Het comfort van de fietsroute kan op verschillende wijzen verhoogd worden:

- **Een goede doorstroming.** Fietzers zijn erbij gebaat om zo min mogelijk te hoeven stoppen. Fietsroutes dienen dan ook zo veel mogelijk in de voorrang te liggen.
- **Breedte.** Bij intensief gebruik van fietspaden, bijvoorbeeld door groepen scholieren, moeten fietspaden de juiste breedte hebben. Trends, zoals de bakfiets, hebben hier ook invloed op.
- **Verharding.** Fietzers hebben een duidelijke voorkeur voor gesloten verhardingen, zoals asfalt en beton; de verklaring hiervoor is dat deze de grootste vlakheid en de minste weerstand bieden en daardoor het meeste comfort.
- **Gebruiksvriendelijkheid.** De bewegwijzering, met name voor toeristen, moet in orde zijn.
- **Verlichting.** Een goede straatverlichting bevordert de fysieke veiligheid én het veiligheidsgevoel. Overhangend groen of beperkte straatverlichting werkt dit tegen.
- **Gladheidsbestrijding.** De gladheidsbestrijding moet de fietsinfrastructuur snel en eenvoudig kunnen betreden. Reguliere evaluaties van het beleid zijn gewenst.
- **Onderhoud** is van groot belang. Opdruk door boomwortels, verzakkingen en oneffenheden moeten snel verholpen worden. Ook is plasmavorming op het fietspad een grotere belemmering dan op de rijbaan, omdat dit het fietscomfort fors verlaagd.
- **Wegwerkzaamheden** zijn noodzakelijk, maar kunnen grote hinder leveren aan fietsers. Op- en afstappen laat de gemiddelde fietstijd fors oplopen. Bij werkzaamheden moet daarom altijd nagedacht worden over alternatieve fietsroutes.

Deze acht aandachtsgebieden met betrekking tot de bestaande fietsinfrastructuur kunnen ook in Oudewater toegepast worden. De gemeente kan het uitgangspunt van Velsen overnemen:

UITGANGSPUNT: EEN GOEDE FIETSINFRASTRUCTUUR DIENT EEN VLOTTE EN COMFORTABELE DOORSTROMING VAN HET FIETSVERKEER MOGELIJK TE MAKEN

1. FIETSINFRASTRUCTUUR

Oudewater heeft de beschikking over een fietsinfrastructuur. De bestaande fietspaden zijn op de kaart in Afbeelding 2 rood gearceerd. De fietsinfrastructuur kent een aantal opvallendheden. Het merendeel van de fietspaden ligt langs de gebiedsontsluitingswegen. Voorts is te zien dat de fietspaden zich voornamelijk ten noorden en westen van de binnenstad bevinden. De wijken Hoenkoop en Klein Hekendorp worden intern nauwelijks bediend met een fietsinfrastructuur. Bij de aanleg van Noort Syde I is beter nagedacht over de invulling van de fietspaden, waarbij vooral het Van Zyllpad en de fietspaden rond de Lijnbaan opvallen. Het merendeel van de fietspaden, anders dan langs de gebiedsontsluitingswegen is in deze wijk te vinden. In Papekop en Hekendorp is beperkt sprake van fietsinfrastructuur.

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de bestaand fietsinfrastructuur, allereerst de gebiedsontsluitingswegen en vervolgens per wijk.

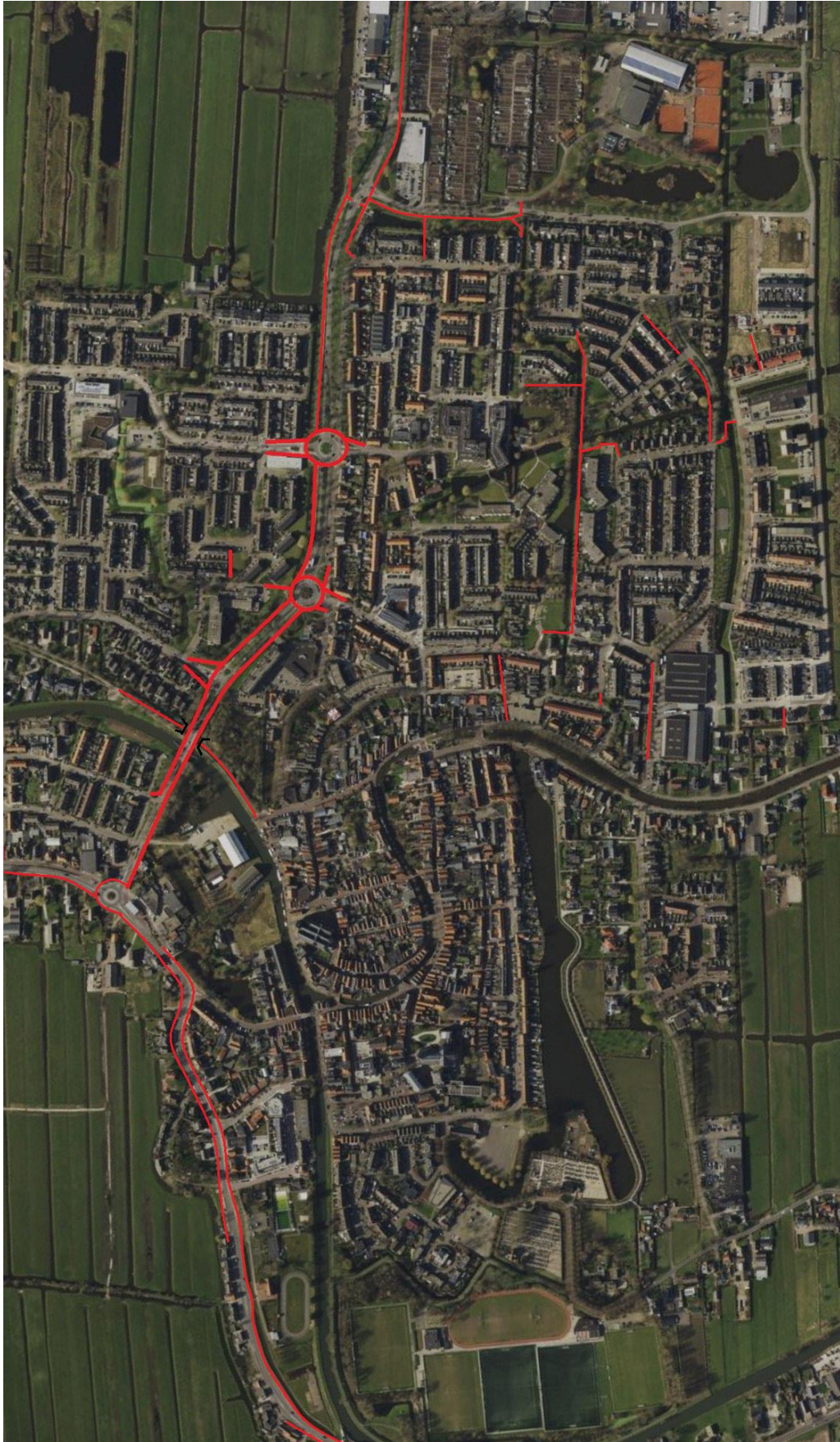
1.1 GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

Oudewater wordt kent drie belangrijke gebiedsontsluitingswegen: richting Gouda (Goudse Straatweg), Montfoort (Utrechtse Straatweg) en de A12 (Vierbergenweg). Langs de gebiedsontsluitingswegen zijn losliggende fietspaden aangelegd. De fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen zijn zowel voor belang van doorreizende fietsers als voor de bewoners die naar andere plaatsen willen fietsen. In mindere mate zijn deze fietspaden van belang voor binnenstedelijke afstanden. Dit betreft vooral delen langs de Vierbergenweg. Deze fietspaden worden veelvuldig gebruikt voor fietsers vanuit en richting de wijken Klein Hekendorp en Hoenkoop.

De fietspaden langs de gebiedsontsluitingswegen zijn steeds uitgevoerd aan weerszijden van de weg. De fietspaden zijn in beheer bij de Provincie Utrecht (langs de N228) of de gemeente Oudewater.

Over het algemeen zijn de fietspaden van goede kwaliteit. Dit geldt voor de fietspaden langs de beide provinciale wegen en het gedeelte tussen Brede Dijk en het industrieterrein. De toepassing van asfalt of effen straatstenen zorgt voor fietsgemak.

Op de fietspaden langs de gebiedsontsluitingswegen hebben de fietsers consequent voorrang. Dit zorgt voor duidelijkheid. Bij oversteek van de gebiedsontsluitingsweg heeft de fietser geen voorrang, tenzij het een rotonde betreft.



Afbeelding 2: Bestaande fietsinfrastructuur in Oudewater. Fietsinfrastructuur in Papekop en Hekendorp is niet weergegeven.

VENTWEGEN

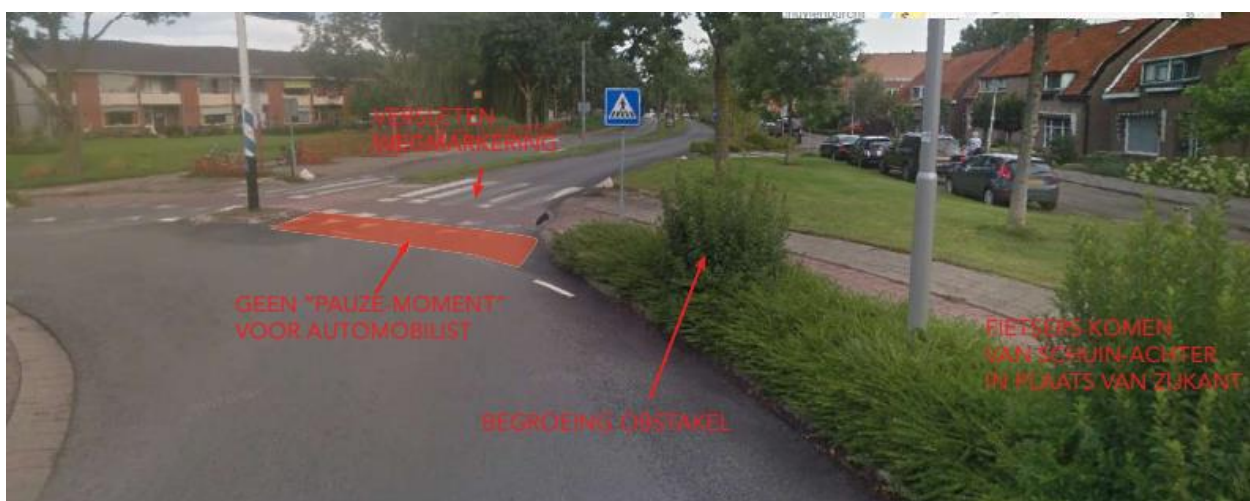
Onderdelen van de fietspaden langs de gebiedsontsluitingswegen worden ingevuld als ventweg. Dit betreft de Brede Dijk (langs de Vierbergenweg), de Zwier Regelinkstraat (idem), de Goudse Straatweg (langs de Tramweg) en de Utrechtse Straatweg (bij de rotonde naar de Vierbergenweg en ter hoogte van de bebouwing bij de Meent). De delen langs de Utrechtse Straatweg zijn in beheer bij de Provincie. Op deze ventwegen wordt de rijweg gedeeld met andere verkeersgebruikers, zoals auto's. Het verkeer op de ventweg heeft steeds voorrang, oprijdend verkeer moet voorrang verlenen.

De delen ventweg langs de Zwier Regelinkstraat zijn erg smal. Het uitvoeren van deze delen als fietsstraat zou de ruimte voor de fietser kunnen vergroten. In de bestrating is al een (smalle) fietsstrook aangebracht.

De scherpe bochten in het fietsgedeelte Hoenkoopsebrug-Zwier Regelink zorgen voor een niet-vloeiende aansluiting op de Zwier Regelinkstraat. Mogelijk is deze aansluiting te vereffenen door het fietspad rechtdoor te trekken.

ROTONDES

Op de rotondes heeft de fietser steeds voorrang. Dit is in lijn met richtlijnen voor infrastructuur binnen de bebouwde kom. Echter, de fietsinfrastructuur op de rotondes is niet overall optimaal. In Afbeelding 3 wordt dit aangetoond aan de hand van de rotonde op de kruising Oude Singel-Vierbergenweg. De grootste infrastructurele problemen zijn te vinden in het feit dat de fietsers hier de bocht hetzelfde nemen als de automobilist. Hierdoor komt de fietser visueel 'van achteren' in plaats van 'van rechts'. Daarnaast ontbreekt een pauzestrook voor de fietsstrook. Hierdoor heeft de automobilist nauwelijks foutmarge. Het risico op een aanrijding met een fietsers is daardoor groter. Daarnaast blokkeert de auto de rotonde als hij op een fietser moet wachten. Punten van onderhouds-aard zijn hoge begroeiing, die het zicht onttrekken en de markering die versleten is.



Afbeelding 3: Rotonde Vierbergenweg-Oude Singel met tekortkomingen

De 4 rotondes binnen de gemeente Oudewater kunnen in meer of mindere mate veiliger gemaakt worden voor fietsers. Het is aan te bevelen de rotondes (waar nodig in overleg met de wegbeheerder) te onderzoeken op verbeterpunten voor de fietsveiligheid.

OVERSTEEKPLAATSEN

Bij de oversteekplaatsen op de gebiedsontsluitingswegen heeft de fietser geen voorrang. Dit is consequent doorgevoerd. Op de Vierbergenweg is op het traject tussen de Hoenkoopse Brug en het verlaten van de bebouwde kom steeds een vluchtheuvel op de rijbaan gerealiseerd, om het oversteken te vergemakkelijken. Een dergelijke vluchtheuvel ontbreekt ten zuiden van de Hoenkoopse brug. Om de afwikkeling van het fietsverkeer vanuit de wijk Hoenkoop te vergemakkelijken is het realiseren van een vluchtheuvel op dit traject aan te bevelen. Op de Utrechtse en Goudse Straatweg ontbreken vluchtheuvels eveneens. Bij de uitritten van IJsselveere, Molenwal en Molenstraat zou dit wenselijk kunnen zijn. Bij de eerstgenoemde is een gestructureerde oversteekplaats met belijning voor fietsers gecreëerd. Een duidelijke oversteekplaats met belijning ontbreekt bij Molenwal en Molenstraat.

BELIJNING

De belijning op de fietspaden en de oversteekplaatsen op de gebiedsontsluitingen is op de Vierbergenweg gebrekkig en niet eenduidig. Hetzelfde geldt voor de bebording. Zo zijn de haaiantanden op de rotondes in diverse uitvoeringen aangebracht, ontbreken deze soms bij de oversteekplekken op de Vierbergenweg, en zijn bij Molenwal en Molenstraat in het geheel geen lijnen aanwezig die de fietser over de rijbaan geleiden. Ook oversteekplaatsen en zebrapaden voor voetgangers op fietspaden ontbreken geregeld of zijn zeer vervaagd.

Afbeelding 4 Bij de Molenstraat ontbreekt een fietsoversteekplaats



1.2 BINNENSTAD EN OMGEVING GASPLEIN

In de binnenstad en omgeving Gasplein zijn geen fietspaden aanwezig. Toch is de Binnenstad een belangrijke schakel in het binnenstedelijke fietsverkeer. Allereerst is de binnenstad een eindpunt voor veel fietsers. Het zij voor de detailhandel, horeca of weekmarkt. Tegelijk is het historische centrum een schakel in de verbinding tussen de voetbalvelden in het zuiden van de stad en de woonwijken in het noorden.

MASTERPLAN BINNENSTAD

In het Masterplan Binnenstad komt de positie van de fietser een aantal keer aan de orde. Hierbij wordt meestal gesteld dat de fietsen (en voetganger) meer plaats moeten krijgen. Met het oog op de fietser is het verder autoluw maken van de binnenstad aan te bevelen. De fiets zou het meest aantrekkelijke en gebruikelijke vervoersmiddel moeten zijn om de binnenstad mee te bereiken. Dit betekent ook dat er voldoende stallingsmogelijkheden moeten zijn.

In het kader van het Masterplan Binnenstad wordt de bestrating van het centrum aangepakt. De huidige bestrating is door de veelvuldige toepassing van kinderkopjes, de verzakkingen, (onder meer in verband met de afwateringsinfrastructuur) niet aangenaam voor fietsers.

In verband met de instabiliteit van de Marktbrug is de verkeerscirculatie gewijzigd. Om de snelheid van automobilisten te beperken is een aantal verkeersdrempels aangebracht. Deze drempels vormen forse obstakels voor fietsers. Het toepassen van fietsvriendelijker alternatieven is zeer wenselijk.

LANGE BURCHWAL

De Lange Burchwal is, samen met de Heulbrug (zie 1.2) een belangrijke schakel in het verkeer tussen Noord Syde I en II en de voetbalvelden. In het kader van het Masterplan Binnenstad worden in de komende maanden verbetermogelijkheden voor deze straat onderzocht. Het verdient de aandacht deze straat ook voor fietsers aantrekkelijker te maken en de fietser als stakeholder in het opknappen van deze straat mee te nemen.

Gelijktijdig aan de verbetering van de Lange Burchwal wordt gewerkt aan de verbetering van de Wijngaardstraat, waarbij de parkeermogelijkheden in deze straat teruggedrongen worden. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de fiets. De Wijngaardstraat kan mogelijk dienen als hoofdfietsroute, in plaats van de Lange Burchwal.

In de huidige situatie moet de fietser het verkeer vanuit de Oude Huygenssteeg en Gasthuissteeg voorrang verlenen. Het zicht op verkeer in deze stegen is beperkt, waardoor fietsers 'overvallen' kunnen worden door auto's en andere weggebruikers die zij voorrang moeten verlenen. De kruisingen zijn daardoor gevaarlijk en remmen een makkelijke voortgang door de Lange Burchwal. Mogelijk zijn er voor deze situatie oplossingen te vinden, zoals het verlenen van een voorrangpositie aan de fietser.



Afbeelding 5 Fietssuggestiestrook op de Lange Burchwal

SLUISBRUG

De kruising Sluisbrug-Kromme Haven is onoverzichtelijk doordat het hoekpand het zicht op de Kromme Haven vanaf de Broeckerstraat geheel ontnemt. Toch kunnen er fietsers uit deze straat komen.

Op het kruispunt Leeuweringerstraat-Sluisbrug is een stopstrook aangebracht voor verkeer uit de Leeuweringerstraat en een zebrapad aangebracht voor voetgangers vanuit de Broeckerstraat/Sluisbrug. Deze situatie is niet in overeenstemming met de algemene richtlijnen voor 30km/u-zones. De stopstrook heeft door het ontbreken van een stopbord ook geen juridische kracht. Deze situatie zou in lijn moeten worden gebracht met de gestelde richtlijnen.

TOEGANG TOT VOETBALVELDEN

De toegang tot de voetbalvelden bevindt zich bij het clubgebouw van FC Oudewater. Dit clubgebouw is slechts bereikbaar met een voetpad. Dit voetpad wordt veelvuldig gebruikt als fietspad. Het is goed om hier oplossingen te zoeken om de verkeerspraktijk in lijn te brengen met de regelgeving.

HEULBRUG

De verkeerssituatie bij de heulbrug is verbeterd door het omleggen van de doorgaande verkeersstroom vanaf de Vinkenbuurt naar de Lange Burchwal: verkeer op de heulbrug moet voorrang verlenen. De heulbrug is en blijft door haar hoogte en steilte een belemmering in de doorgaande fietsroute Noord Syde-centrum en Noort Syde-voetbalvelden. Zeker voor ouderen kan deze brug een obstakel vormen.

Mogelijk leidt deze brug tot ontwijking van de route naar het centrum vanuit Noord Syde via de Van der Griendstraat of Lijnbaan (langs de bouwmarkt) door de route via Oude Singel en Broeckerstraat te nemen. Deze straten fungeren als belangrijkste toegangsweg en worden intensief door gemotoriseerd verkeer gebruikt. Deze route is daardoor minder veilig.

1.3 KLEIN HEKENDORP

De wijk Klein Hekendorp is aangelegd in de jaren '70. De Papenhoeflaan fungeert als wijktoegangsweg, terwijl de woonerven hierop aansluiten. Binnen de wijk vormen de basisscholen Klavertje 4 en Sint Jozef een belangrijke voorziening, samen met sporthal De Eiber. Verzorgingscentrum De Schuylenburgt is in 2017 leeg komen te staan. Op dit terrein wordt in de komende jaren een nieuw wooncomplex gebouwd.

Opvallend is dat in de wijk nauwelijks fietsinfrastructuur aanwezig is. De verkeersafwikkeling per fiets volgt nagenoeg dezelfde route als gemotoriseerde voertuigen. Via de Papenhoeflaan

en Hekendorperweg wordt het fietsverkeer naar de fietspaden langs de gebieds-ontsluitingswegen geleid.

FIETSPAD HEEMRAADSINGEL

Tussen de Heemraadsingel en de rotonde Vierbergenweg-Oude Singel bevindt zich een kort stuk fietspad dat fietsers mogelijkheid geeft de wijk Klein Hekendorp te verlaten. De huidige invulling van de infrastructuur zorgt ervoor dat dit fietspad slechts aantrekkelijk is voor een beperkt aantal inwoners van deze wijk. Dit betreft de bewoners van de Heemraadsingel en Schakenbosdreef. Het fietspad stopt ter hoogte van het hospice.

Bij de invulling van de locatie Schuylenburgt moet nadrukkelijk nagedacht worden over de onbenutte kansen van dit fietspad.

FIETSPAD SCHAKENBOSDREEF

Tussen de bebouwing van de Schakenbosdreef en de Heemraadsingel bevindt zich een kort fietspad. Dit maakt fietsverkeer tussen de Schakenbosdreef en het centrum mogelijk via de rotonde Vierbergenweg-Oude Singel. Het fietspad heeft geen voorzieningen die het fietsverkeer tegemoetkomen. Het fietspad ligt op voetpad-niveau, er moeten haakse bochten genomen worden om het fietspad te betreden en het is aan de smalle kant Het fietspad lijkt weinig gebruikt te worden. Voor medeweggebruikers is het fietspad nauwelijks te zien.



Afbeelding 6 Fietspad Schakenbosdreef

TUNNEL ONDER VIERBERGENWEG

Tussen de Oude Hekendorperweg en het Arminiusplein bevindt zich een fietspad met tunnel onder de Vierbergenweg (Afbeelding 5). Hier kunnen fietsers veilig en ongestoord de Vierbergenweg passeren. De aansluiting aan de zijde van de Oude Hekendorperweg is helaas niet aantrekkelijk voor fietsers uit de wijk Klein-Hekendorp, omdat het een behoorlijk stuk omfietsen is. Het fietspad wordt dientengevolge ook meer gebruikt door doorgaand fietsverkeer tussen het centrum en het buitengebied en Hekendorp.

Het fietspad kent behoorlijk wat stukken waar boomwortels opdrukken. Ook zijn delen van het fietspad opengebroken, waarna het asfalt vervangen is door tegels. De tunnel heeft geen verlichting, waardoor deze in het donker onveilig aandoet. Ook zorgt de begroeiing op het

stuk tussen de Oude Hekendorperweg en de tunnel voor een lage mate van sociale controle op het fietspad, wat het veiligheidsgevoel beperkt.

1.4 HOENKOOP (WIJK)

In de wijk Hoenkoop is slechts beperkt sprake van een fietsinfrastructuur. Belangrijke bestemming in deze wijk is de bushalte aan de Tramweg. In zijn algemeenheid valt de grote diversiteit en de slechte staat van de bestrating in deze wijk op. Zeker in het meer naar achteren gelegen gedeelte van de wijk is een groot aantal typen bestrating te vinden. Dit vermindert het fietscomfort. De entree van de wijk is uitgevoerd in asfalt, wat wel gunstig is voor de fietser.

G.J VAN DER VEENSTRAAT – HOENKOOPSE BRUG

De aansluiting op de G.J. van der Veenstraat met de rest van de stad wordt door veel fietsers verkort door vanaf de Hoenkoopse Brug via het gazon te fietsen. Hier is een zogenaamd 'olifantenpaadje' ontstaan (afbeelding 5). Mogelijk kan deze sluiproute bestraat worden, om de bewoners hier tegemoet te komen. Dit zou de situatie gelijktrekken met de andere zijde van de brug. Wanneer dit in het kader van fiets- of verkeersveiligheid niet aan te raden is, kunnen (in overleg met de buurt) maatregelen genomen worden om het gebruik van deze sluiproute tegen te gaan.



Afbeelding 7 Olifantenpaadje bij de Hoenkoopse Brug

TRAMWEG

Het fietspad aan de Tramweg wordt grotendeels ingevuld door de fietsenstalling ter plaatse (zie daarvoor paragraaf 3.1). De grote hoeveelheid fietsen en inparkerende fietsers belemmeren een voorspoedige doorgang door dit fietspad.

1.5 BREDE DIJK

De wijk Brede Dijk is als eerste uitbreiding van de stad ten noorden van het centrum aangelegd. De ontsluiting van deze wijk door auto's vindt plaats via de Oude Singel en de Valeriusstraat. Voor fietsers is daarnaast de ventweg langs de Vierbergenweg, de Brede Dijk, van belang (zie paragraaf 1.1) In het noorden van de wijk zijn twee circulaires voor het autoverkeer aangebracht, wat bevorderlijk is voor de fietsveiligheid. In de Van Kinschotstraat is hiervoor een fietssluis aangebracht.

Belangrijke voorzieningen in de deze wijk zijn het Medisch Centrum, de volkstuinten en de supermarkt (beide net ten noorden van deze wijk).

G.R. VAN KINSCHOTSTRAAT

De Van Kinschotstraat wordt voornamelijk gebruikt als doorvoerstraat voor fietsers vanuit de wijk Noort Syde I naar het buitengebied. Veel scholieren maken gebruik van de fietsbrug tussen de Hennepakker en deze straat. Deze brug wordt zowel door fietsers als voetgangers gebruikt. De aansluiting aan de zijde van de Hennepakker kan beter, zij loopt nu uit op een parkeervak. Om een verkeerscyclus te realiseren is de Van Kinschotstraat halverwege verdeeld, waarbij de doorgang voor fietsers is gewaarborgd.



Afbeelding 8 Middelste fietspad Van Kinschotstraat

De Van Kinschotstraat is op drie punten verbonden met de Lijnbaan, aan het oostelijke einde (nabij de fietsbrug), in het midden (nabij de fietslus) en het westelijke einde (bij de Brede Dijk). De aansluiting van het fietspad Brede Dijk met de Brede Dijk zelf is niet vloeiend, omdat de bocht het verkeer af wil vloeien op de G.R. van Kinschotstraat. Voor het doorgaande verkeer vanaf de Brede Dijk zou het beter zijn als deze recht getrokken wordt.

In het midden van de Van Kinschotstraat is een steeg opgewaardeerd tot fietspad. De steeg wordt veelvuldig gebruikt door zowel voetgangers als fietsers richting de supermarkt en volkstuinten. Ook fungeert het fietspad als achterom voor bewoners van de Van Kinschotstraat. Dit fietspad is geasfalteerd, maar aan vervanging toe. Er is veel opdruk door boomwortels.

Het oostelijke fietspad bevindt zich vlakbij de brug richting de Hennepakker. Het gedeelte dat officieel aangemerkt is als fietspad, begint pas achterin, waar de bebouwing stopt. Het voorgaande gedeelte is geen fietspad, maar dient ook geen ander doel. Het is aan te raden dit hele weggedeelte om te vormen tot fietspad.

WAGENERF

Aan het Wagenerf bevindt zich een supermarkt. Om deze supermarkt te bereiken moet de Lijnbaan overgestoken worden. Er is ter plaatse geen oversteekplaats gemarkeerd op de weg. Deze onduidelijke verkeerssituatie betreft ook voetgangers op deze locatie. Het Wagenerf zelf is voor fietsers een gevaarlijke locatie, zeker bij grote drukte. Door de grote hoeveelheid (in- en uitparkerende) auto's op locatie, samen met veel voetgangers (al dan niet met boodschappen) is het een onoverzichtelijk geheel. Wellicht is het mogelijk een toegang tot het

parkeerterrein voor fietsers en voetgangers te realiseren via het fietspad langs de Vierbergenweg of via de vrachtstraat.

PRINS BERNHARDSTRAAT

Tussen de Prins Bernhardstraat en het Van Zyllpad bevindt zich een fietspad. Dit fietspad loopt direct langs het Mooyman Martenspark. Door de begroeiing is het fietspad enigszins weggestopt. Daarnaast kent het pad een onhandige slinger en is de breedte beperkt. De aansluiting van het fietspad op de Prins Bernhardstraat is niet ideaal. Door de begroeiing is het wat onoverzichtelijk. Het naastgelegen parkeerterrein biedt ook de mogelijkheid voor fietsers om zich richting het Van Zyllpad te verplaatsen. De toegevoegde waarde van het fietspad is daardoor beperkt. Bij ontwikkeling van het Oranjepark II zou deze situatie verbeterd kunnen worden.

LIJNBAAN

Langs de Lijnbaan loopt, evenredig aan de Van Kinschotstraat, een fietspad. Via een oversteekplaats met voorrang vloeit deze weg af op de Touwslag.

Het fietspad wordt gedeeld met voetgangers. Het college heeft aangegeven de mogelijkheden van een rotonde op de hoek Vierbergenweg-Lijnbaan te onderzoeken, waarbij de mogelijkheid tot aanleg van een voetpad meegenomen wordt. Dit creëert extra verkeersveiligheid op het fietspad.

Het doorgaande verkeer naar Noort Syde I buigt via een fietspad af op de Van Kinschotstraat. Om door te gaan op de Lijnbaan, wat bijvoorbeeld gewenst is om Noort Syde II met haar voorzieningen te bereiken, moet een scherpe bocht genomen worden.

De afvloeiing op de Lijnbaan kan verbeterd worden. Mogelijk kan dit fietspad verder doorgetrokken worden langs de Lijnbaan richting Kabelslag en Toleind (zie ook hoofdstuk 2.2).



Afbeelding 9 De afvloeiing op de lijnbaan kan verbeterd worden

1.6 NOORT SYDE I

De woonwijk Noort Syde I is gebouwd in de jaren '90. Deze wijk kent door het Van Zyllpad als enige wijk een goede afwikkeling naar het centrum. De fietsers heeft in deze wijk voor binnenstedelijke afstanden een groot voordeel over de auto.

Noort Syde I is voornamelijk een woonwijk. Belangrijke voorzieningen zijn de bouwmarkt aan de Lijnbaan en het sportcomplex achterin de wijk, rond de Touwslag.

OVERSTEEK LIJNBAAN-CULTUURHUIS

Ter hoogte van de Strengen bevindt zich een fietsersoversteek naar het Cultuurhuis. Deze oversteek is niet ideaal. Op eerdere schriftelijke vragen is aangegeven dat de verkeerssituatie hier niet verbeterd kan worden. Om de brug over het water te nemen richting Noort Syde II moet een forse slinger gemaakt worden. De aanwezige bamboe maakt het geheel niet overzichtelijker. Het fietspad stopt ook op deze locatie. Fietsers moeten zich hier op het verkeer van de Lijnbaan voegen of afslaan op Strengen. Deze afvloeiing kan verbeterd worden.

TWIJNEN

Voor de bebouwing aan de Twijnen en Lijnbaan bevindt zich een niet-verplichte fietsstrook. Deze fietsstrook is ook in gebruik als voetpad. Op het stuk voor Twijnen kunnen bewoners het pad betreden om hun auto voor het huis te parkeren. Daarnaast is het fietsers toegestaan om op de Lijnbaan te fietsen. Dit maakt de verkeerssituatie voor fietser hier erg onduidelijk. De bestrating is hier debet aan, deze geeft de indruk een voetpad te betreden.

Op het stuk fietspad langs de Lijnbaan buigt het fietspad behoorlijk af. Er is hier weinig overzicht. De aanwezige begroeiing bevordert dit. Het hele fietspad is op niveau van het trottoir uitgevoerd. De dwarsstraten (Twijnen, Vlasakker en Strengen) worden gepasseerd op straatniveau. Er is zo steeds sprake van hoogteverschil wat een voorspoedige doorgang belemmerd.



Afbeelding 10 Fietspad langs Twijnen

VAN ZYLLPAD

Het Van Zyllpad is het voornaamste fietspad voor de wijk Noort Syde I en is een belangrijke schakel in de verbinding tussen het noorden van deze wijk en het centrum. Het is een prettige fietsroute door toepassing van hetzelfde materiaal. Hier en daar zijn verzakkingen op te merken. In het regulier onderhoud zal dit opgepakt moeten worden.

Het verbindende fietspad tussen het Van Zyllpad en de Strengen aan de noordzijde van de Strengen is wat bochtig. Deze route is daardoor weinig aantrekkelijk. Mogelijk kan dit fietspad met een vloeiendere beweging (via de parkeerplaats) aangesloten worden op het Van Zyllpad.

VAN DER GRIENDSTRAAT

Gelegen tussen het centrum en de wijk Brede Dijk is het fietspad aan de Van der Griendstraat vooral van belang voor fietsers uit en de wijk Noort Syde I en in mindere mate voor fietsers uit de Beatrix-, Margriet-, Irene- en Christinastraat. Hoewel voorzien van een rode tegel wordt uit de bebording nergens duidelijk dat dit een fietspad betreft. Halverwege de straat bevindt zich een sluis, die voorkomt dat auto's het Plesmanplantsoen inrijden.

De straat loopt op richting de Noord-Linschoterkade. Dit is een gevaarlijke kruising. De situatie wordt nader beveiligd door de spiegel die hier bevestigd is. Voor het doorgaand verkeer op de Noord-Linschoterkade is het fietspad nauwelijks zichtbaar. Mogelijk is dit in de bestrating beter aan te geven.

Door het behoorlijke hoogteverschil tussen de Noord-Linschoterkade en de Oude Singel bouwen fietsers behoorlijk wat snelheid op als zij richting de Oude Singel gaan. Ook op de Oude Singel is nauwelijks duidelijk dat er fietsers op behoorlijke snelheid uit de uitrit kunnen komen.

FIETSPAD LIJNBAAN-NOORD-LINSCHOTERZANDWEG

Het laatste gedeelte van de Lijnbaan, tot aan de Noord-Linschoterzandweg, is uitgevoerd als fietspad. Auto's kunnen de wijk slechts verlaten via de Vierbergenweg. De fietser heeft in deze wijk daardoor een voordeel op het binnenstedelijk verkeer op de automobilist.

Het fietspad zelf is niet als zodanig herkenbaar in de bestrating. Het pad is uitgevoerd in reguliere straatstenen. Dit verhoogt de herkenbaarheid en het fietscomfort niet. Daarnaast moet het fietspad gedeeld worden met het autoverkeer van de aanwonenden.

Wel is het fietspad op straatniveau uitgevoerd, het pad ligt niet hoger.



Afbeelding 11 Fietspad aan het einde van de Lijnbaan

SPLITSSEN

Tussen Splitsen en de Oude Singel is een fietspad aangelegd. Op deze wijze kunnen bewoners van Splitsen makkelijk naar de Noord-IJsselkade of de Oude Singel fietsen en bewoners van dit deel van de Oude Singel kunnen de wijk Noort Syde I eenvoudig betreden. Het fietspad heeft slechts een beperkte functie, omdat de route Noort Syde I – Noord-IJsselkade ook via

de Lijnbaan en het Van Zyllpad en de Van der Griendstraat af te leggen is. Het fietspad verkeert in goede staat en is door toepassing van de juiste bestrating goed begaanbaar.

1.7 NOORT SYDE II

De wijk Noort Syde II is gebouwd in de jaren '00 en '10. Het gebrek aan een heldere fietsinfrastructuur is opvallend. Een uitgebreide fietsinfrastructuur zoals in Noort Syde I, met een centraal fietspad, ontbreekt in deze wijk. Dat is een gemiste kans.

Belangrijke voorzieningen in deze wijk zijn de sportschool in het uiterste noorden en het Cultuurhuis met haar basisscholen en andere voorzieningen.

JIJNPAD

Het Jijnpad is een verbindend fietspad tussen het noorden van de wijk en de fietsbrug richting de Lijnbaan en het centrum. Het is een keurig uitgevoerd fietspad met een goede infrastructuur. Het fietspad ligt op trottoirniveau.

BARBARA MARYWEG

Het fietspad tussen Kabelslag en Barbara Maryweg vormt de verbinding tussen de wijk Noort Syde II en de Linschoten. De aansluiting op de Kabelslag ligt tussen twee huizen en is beperkt zichtbaar vanaf de Kabelslag. Het fietspad verkeert in goede staat van onderhoud.

1.8 HEKENDORP

In Hekendorp is beperkt fietsinfrastructuur aanwezig. Er ligt slechts een fietspad richting de bushalte aan de Provinciale weg aanwezig. Deze bushalte vormt tegelijk ook een belangrijke voorziening voor Hekendorp. Ook de basisschool is een belangrijke voorziening in het dorp.

HEKENDORPSE BUURTWEG

Als één van de doorgaande routes naar Hekendorp en Gouda wordt de Hekendorpse Buurt veel gebruikt door scholieren en inwoners van de gemeente. Bij de herinrichting van de Hekendorpse buurtweg is de weg optisch smaller gemaakt door toepassing van een fietssuggestiestrook aan weerszijden van de weg. Dit heeft een remmende werking op de gemiddelde snelheid van auto's en verhoogt de verkeersveiligheid. De weg is op bepaalde stukken weinig overzichtelijk.

WILHELMINA VAN PRUISSENBRUG

De Wilhelmina van Pruisenbrug vormt een belangrijke levensader voor (het fietsverkeer van en naar) Hekendorp. De brug wordt in de komende jaren vervangen. Bij aanleg van een nieuwe

fiets- en voetgangersbrug wordt een brug met enkele val toegepast. De steilte en punt in het brugdek verdwijnen daardoor. Ook wordt de bediening verplaatst naar de opvarenden, waardoor de brug beter beschikbaar is voor fietsers. Dit alles leidt tot een gunstigere uitgangspositie van de fietser.

FIETSPAD BUSHALTE

Het fietspad tussen de Wilhelmina van Pruisenbrug en de bushalte is in beheer bij de gemeente Krimpenerwaard. Voor deze gemeente ligt het fietspad in een verre uithoek en heeft het nauwelijks belang voor de eigen inwoners. De inwoners van Hekendorp zijn voor de toegankelijkheid van hun dorp afhankelijk van een andere gemeente. Dit is geen ideale situatie. De gemeente Oudewater moet haar buurgemeente blijvend aanspreken op het belang van deze fietsroute voor de inwoners van Hekendorp. Het is het overwegen waard het onderhoud van dit fietspad van de gemeente Krimpenerwaard over te nemen.



Afbeelding 12 Bushalte met fietspad richting Hekendorp

Het fietspad kent een aantal haakse bochten. Daarnaast is het behoorlijk smal. Door de lage frequentie van bermonderhoud wordt de (optische) breedte nog verder verkleind. Dit maakt de toegankelijkheid laag. Mogelijk is de aansluiting op de Provinciale weg te verbeteren en het aantal haakse bochten terug te dringen.

De infrastructuur van de bushalte wordt besproken in paragraaf 3.1.

1.9 PAPEKOP, RUIGE WEIDE, DIEMERBROEK

In het noorden van de gemeente Oudewater is op beperkte schaal fietsinfrastructuur aanwezig. De wegen maken deel uit van de doorgaande fietsroutes richting Woerden en Gouda.

ROTONDE PAPEKOP

Langs de rotonde in Papekop is een voorrangfietsstrook aangebracht. De rotonde is zo gelegen dat een behoorlijk aantal fietsers de rotonde tegen de reguliere rijrichting in neemt. Dit leidt tot een gevaarlijke situatie voor automobilisten, die fietsers pas laat opmerken. Met bebording kan fietsers duidelijker gemaakt worden dat de rijrichting tegen de klok in ook voor fietsers geldt. Zie voor algemene opmerkingen over rotondes paragraaf 1.1.

SPOORTUNNEL

Vanaf de Papekopperdijk onderdoor de spoortunnel richting de rotonde in Papekop is een fietspad aangelegd. De hier aanwezige fietsinfrastructuur is optimaal, door toepassing van de juiste materialen, verlichting en bebording.

PAPEKOPPERDIJK

Aan de Waarderse zijde van de spoortunnel in Papekop bevindt zich een fietsersoversteek over de Tuurluur richting de Papekopperdijk. Deze oversteekplaats is beveiligd door haaiantanden. Voor automobilisten is niet duidelijk dat zich hier een oversteekplaats bevindt. Mogelijk kan dit met bebording nader aangewezen worden.

DIEMERBROEK EN ZWARTE KADE

De Diemerbroek is een doodlopende buurtweg voor het gemotoriseerde verkeer. De weg wordt daardoor slechts gebruikt door bestemmingsverkeer. De agrarische ondernemingen in deze omgeving maken voor de uitoefening van hun werkzaamheden gebruik van landbouwvoertuigen. Dit is een gevaar voor fietsers.

De weg wordt veelvuldig door fietsverkeer naar Woerden gebruikt, waaronder door groepen schoolgaande jongeren. De Diemerbroek is niet overal even overzichtelijk. De weg is vrij bochtig en omgeven door veel bomen. Zeker in het donker is dit een risico. Het is goed om te bezien of de huidige verlichting niet tekortschiet.

De Zwarte Kade is onderdeel van de doorgaande fietsroute richting Woerden. Het is een keurig fietspad met voldoende verlichting.

RUIGE WEIDE EN ZURINGKADE

De Ruige Weide vormt de verbinding tussen Oudewater en Hogebrug. Daarvandaan kunnen Driebruggen en Gouda bereikt worden. De weg wordt daarnaast veelvuldig gebruikt door recreatieve fietsers. De weg is vrij smal. Het passeren van landbouwverkeer op deze weg is lastig. De toepassing van een toplaag van grind op het asfalt heeft het fietscomfort verlaagd. Bij aanleg hiervan heeft een fietsongeval plaatsgevonden. Het is goed om het gebruik van deze verhardingstoepassing te evalueren met het oog op de fietsveiligheid en -comfort.



Afbeelding 13 Sluiproute bij spoortunnel Hogebrug

Bij zowel Tappersheul als Hogebrug zijn geen richtingswijzers geplaatst. Wel bevinden zich hier aanwijzingen voor recreatieve fietsroutes. Het kan wenselijk zijn hier de reguliere (fiets)bewegwijzering toe te passen. Zeker aan de Hogebrugse zijde van de Ruige Weide zou een richtingwijzer naar Hekendorp niet overbodig zijn.

Vanaf de Ruige Weide richting de tunnel is een sluiproute op provisorische wijze voorzien van bestrating. Mogelijk is deze (forse) verkorting van de fietsroute te legaliseren.

De Zuringkade is aangewezen als fietspad, maar wordt intensief gebruikt door voetgangers. De kade is erg smal. De toepassing van veeroosters en de lage onderhoudsstaat van de kade maken het geen toegankelijke fietsroute.

1.10 HOENKOOP, WILLESKOP, SNELREWAARD

Langs de provinciale weg door Willeskop ligt aan weerszijden een fietsstrook. Er is beperkt sprake van een verhoogde rijbaanscheiding. De fietsveiligheid van deze weg wordt verhoogd als de fietsstroken los van de rijbaan komen te liggen, zoals ook het geval is aan de provinciale weg richting Haastrecht. In gesprekken met de Provincie kan de fietsveiligheid nadere aandacht krijgen.

Het buitengebied van Hoenkoop kent geen fietsinfrastructuur. De weg wordt gedeeld met het overige (landbouw)verkeer. Het buitengebied is onderdeel van de recreatieve fietsroute richting Vlist. In onderhoud van dit gebied kan meer aandacht gegeven worden aan fietsveiligheid en -comfort. Dit geldt ook voor het buitengebied van Snelrewaard, op de Waardsedijk.



Afbeelding 14 Gevaarlijke bermen in de Lange Linschoten

LANGE LINSCHOTEN

Het westelijk weidegebied van de gemeente Oudewater wordt ontsloten door de Linschoterzandwegen en de Waardsedijk. De Zandwegen zijn op dit moment in slechte staat. In het kader van het project 'Herstel oevers Lange Linschoten' worden de wegen aangepakt, de bermen verstevigd en de verkeersveiligheid verhoogd. De fietssituatie wordt hierdoor verbeterd. Desondanks blijft het gebied door het landbouwverkeer en de steile en smalle bermen geen optimale fietsroute. Met de aanwezigheid van fietsers moet in de toekomst blijvend rekening gehouden worden.

CONCLUSIE

Oudewater kent op beperkte schaal een fietsinfrastructuur. In de meeste gevallen is de fietsinfrastructuur aanvullend op de wijkontsluitingswegen. Alleen bij de wijken Noort Syde 1 en 2 heeft de fietser een voordeel op de auto in het afleggen van de binnenstedelijke afstanden. Jammer genoeg is bij recente nieuwbouwprojecten, zoals De Oude Touwfabriek, opnieuw geen rekening gehouden met fietsers.

De rol van de fiets zal in de toekomst alleen maar groter worden. De infrastructuur moet hierop inspelen. Het is daarom wenselijk om bij aanleg van nieuwe woonwijken de fietsinfrastructuur nadrukkelijk mee te nemen in de planontwikkeling en de fietser ten minste op binnenstedelijke afstanden een voordeel boven de automobilist te geven.

AANBEVELING 1: STEL BIJ ONTWIKKELING VAN NIEUWE WOONWIJKEN DE FIETS(ER) CENTRAAL

Op dit moment vormt de bestaande fietsinfrastructuur geen geheel. Tussen verschillende fietspaden bevinden zich (soms drukke) delen weg die gedeeld worden met andere weggebruikers. De aansluitingen tussen verschillende fietspaden ontbreekt geregeld. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de fietspaden langs de Lijnbaan, Twijnen, Heemraadsingel en Zwier Regelinkstraat.

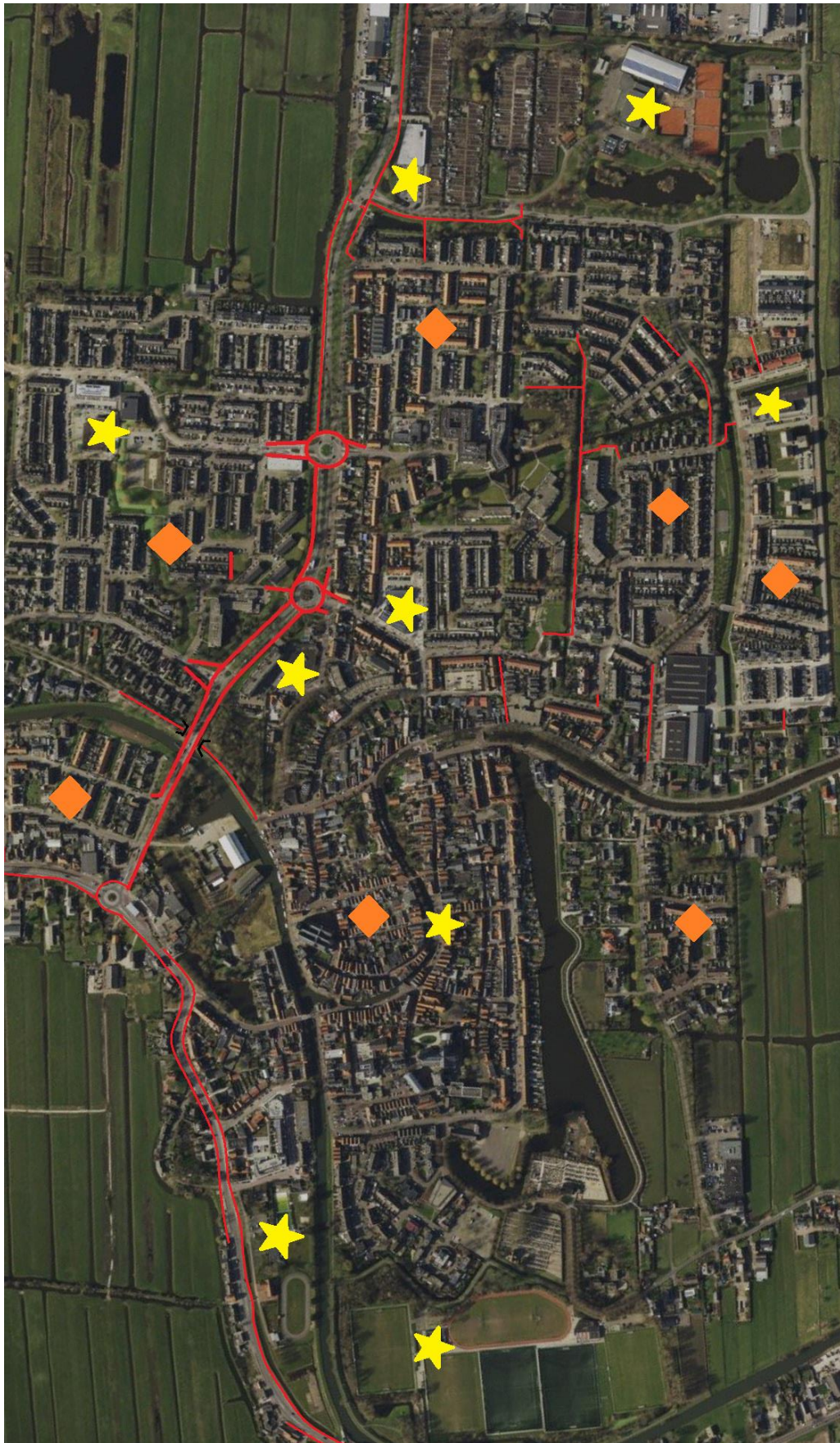
Bij aanleg van de bestaande wijken is de verkeersafwikkeling voor automobilisten steeds als uitgangspunt genomen. Dit heeft ertoe geleid dat de wijkontsluiting voor fietsers richting belangrijke voorzieningen, zoals sportgelegenheden, scholen en het centrum uit wijken als Klein Hekendorp, Hoenkoop of Snelrewaard niet ideaal is. Vanuit deze wijken heeft de fiets geen voordeel boven de auto.

De algehele staat van de infrastructuur verschilt per fietspad. Vaak is er sprake van een hoogteverschil met het straatniveau, zoals bij Twijnen, Jijnpad en Heemraadsingel. De fietspaden zijn nauwelijks in asfalt uitgevoerd, behalve op delen langs de provinciale wegen. De doorstroomsnelheid is door de vele overgangen tussen fietspad en weggedeelten die met andere verkeersdeelnemers gedeeld moet worden lager dan gewenst. Op punten kan de aantrekkelijkheid van fietspaden vergroot worden, bijvoorbeeld door begroeiing te snoeien of verwijderen of verlichting aan te brengen. Hierbij kan gedacht worden aan de tunnel tussen het Arminiusplein en de Oude Hekendoperweg.

De bestaande fietsinfrastructuur kan verbeterd worden, door onduidelijkheden weg te nemen, eenvormigheid van materialen toe te passen, oversteekplaatsen veiliger te maken, belijning in orde te brengen en hoogteverschillen te minimaliseren, om daarmee de gemiddelde fietssnelheid te kunnen verhogen. Hierbij kan gedacht worden aan het uitvoeren van fietspaden in asfalt of andere vlakke bestratingmethoden en het verder doorvoeren van de voorrangpositie van de fiets, zoals op de oversteekplaatsen.

Bij een aanzienlijk deel van deze verbetering kan de bestaande situatie opgelost worden door het plegen van onderhoud, bijvoorbeeld bij het geval van opdruk door boomwortels, verzakkingen of overhangend groen. Hier op inspelen zorgt voor *quick wins* in de verbetering van de fietsinfrastructuur.

AANBEVELING 2: VERBETER DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR



Afbeelding 15 Bestaande fietsinfrastructuur met woonwijken (oranje vierhoek) en voorzieningen (gele ster) aangegeven

2. BINNENSTEDELIJKE VERBINDINGEN

Een groot deel van de routes die op de fiets worden afgelegd zijn binnenstedelijk. De afstanden naar voorzieningen, zoals de detailhandel, scholen en sportverenigingen zijn klein en daardoor goed af te leggen op de fiets. In Afbeelding 15 is de bestaande fietsinfrastructuur weergegeven en zijn belangrijke voorzieningen en woongebieden aangemerkt. Tussen deze punten zijn behoorlijke fietsstromen te verwachten: routes die veel en vaak gebruikt worden.

Bepaalde voorzieningen zijn goed ontsloten via de bestaande fietsinfrastructuur. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het zwembad, de beide supermarkten en het Cultuurhuis. Andere voorzieningen, zoals de voetbalvelden of het scholencomplex aan de Cope zijn geheel niet ontsloten via fietspaden. Hetzelfde geldt voor bepaalde woonwijken, zoals de wijken Snelrewaard of Hoenkoop.

Een goede en sluitende binnenstedelijke fietsinfrastructuur is van belang om de aantrekkelijkheid van de fiets te vergroten. In hoofdstuk 1 is de bestaande fietsinfrastructuur behandeld. In dit hoofdstuk wordt toegespitst op ontbrekende schakels in de bestaande fietsinfrastructuur.

2.1 NOORD – ZUID

Met de uitbreiding van Oudewater buiten de oude binnenstad, vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw zijn nieuwe woonwijken ontwikkeld ten noorden van het stadscentrum. De fietspaden zijn belangrijke aders in het fietsverkeer. Op de noord-zuid as bevinden zich het sportcomplex aan de Touwslag, het medisch centrum, het stadscentrum en de voetbalvelden.

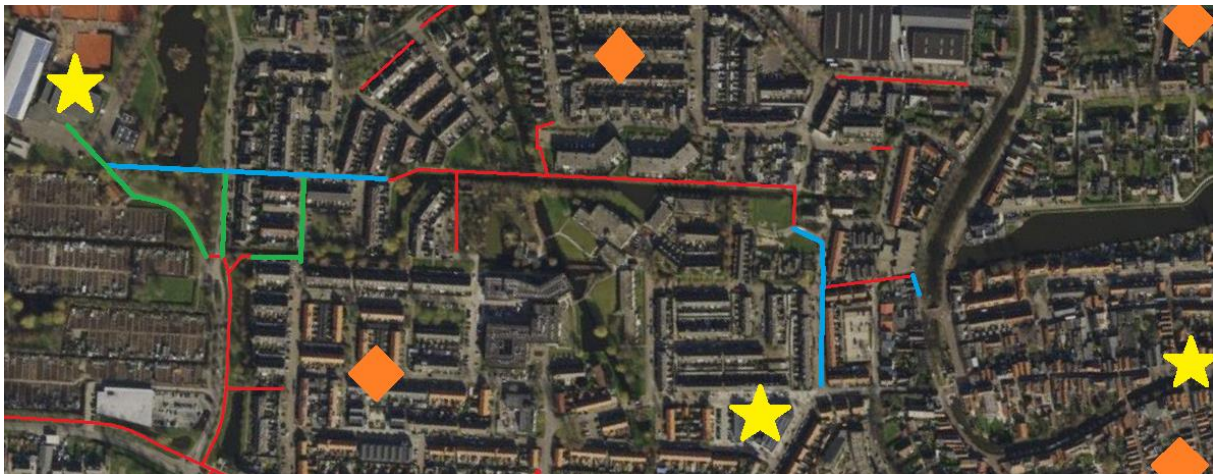
Een deel van het noord-zuidverkeer verplaatst zich over het bestaande fietsnetwerk, zoals de fietspaden langs de Vierbergenweg en het Van Zyllpad. Toch ontbreken er schakels in de noord-zuidverbindingen in Oudewater.

TOUWSLAG - BINNENSTAD

Vanuit de binnenstad loopt er geen logische en intacte fietsinfrastructuur naar het sportcomplex aan de Touwslag. Het is logisch om het Van Zyllpad te gebruiken, mede omdat dit een vrij liggend en daardoor aantrekkelijk en veilig fietspad is. De aansluiting op het Van Zyllpad via de Van der Griendstraat is door een onoverzichtelijke kruispunten bij zowel de Oude Singel als de Noord-Linschoterkade niet in orde.

Aan de andere zijde van het Van Zyllpad wordt aangesloten op de Hennepakker, met in het verlengde daarvan een gevaarlijke en onduidelijke kruising met de Lijnbaan. Op de Hennepakker wordt de weg gedeeld met andere verkeersdeelnemers. Er bevinden zich hier enkele kruisingen met substraten van de Hennepakker, waarvandaan verkeer kan komen.

De Hennepakker sluit aan op de Lijnbaan. Aan de overzijde van de Lijnbaan vervolgt een voetpad. Om de Touwslag te bereiken zouden fietser ofwel eerder moeten afslaan en via het westelijke fietspad van de Van Kinschotstraat moeten fietsen, of via de Lijnbaan aansluiten op de Touwslag. Beide opties zorgen voor extra bochten en afnemende gemiddelde fietsnelheid. In de praktijk wordt het in het park gelegen voetpad veelvuldig gebruikt als fietspad, door zowel kinderen als ouderen. Dat is onwenselijk. De verbinding tussen het Van Zyllpad en de Touwslag moet verbeterd worden.



Afbeelding 16 Verbinding Binnenstad - Touwslag. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur, in groen de officiële fietsroute.

Een andere fietsroute vanuit het centrum naar de Touwslag is via de H. van Viandenstraat, H. de Man straat en G.R. van Kinschotstraat. Deze route voert, met van het stuk G.R. van Kinschotstraat-Touwslag, niet over de bestaande fietsinfrastructuur. De scherpe bocht op dit fietspad maakt het geen aantrekkelijke route, te meer omdat het een langere afstand overbrugt.

NOORT SYDE II – VOETBALVELDEN

De beperkte aanwezigheid van een fietsinfrastructuur in Noort Syde II heeft gevolgen voor de verbindingen met de rest van de stad. Dit geldt bijvoorbeeld voor de fietsroute richting de binnenstad en de voetbalvelden op het Marktveld. De beide Noort Sydewijken worden op vier plaatsen ontsloten richting de Noord-Linschoterzandweg. Van west naar oost zijn dit de Barbara Maryweg, Lijnbaan, Oude Singel (via Splitsen) en Van der Griendstraat.

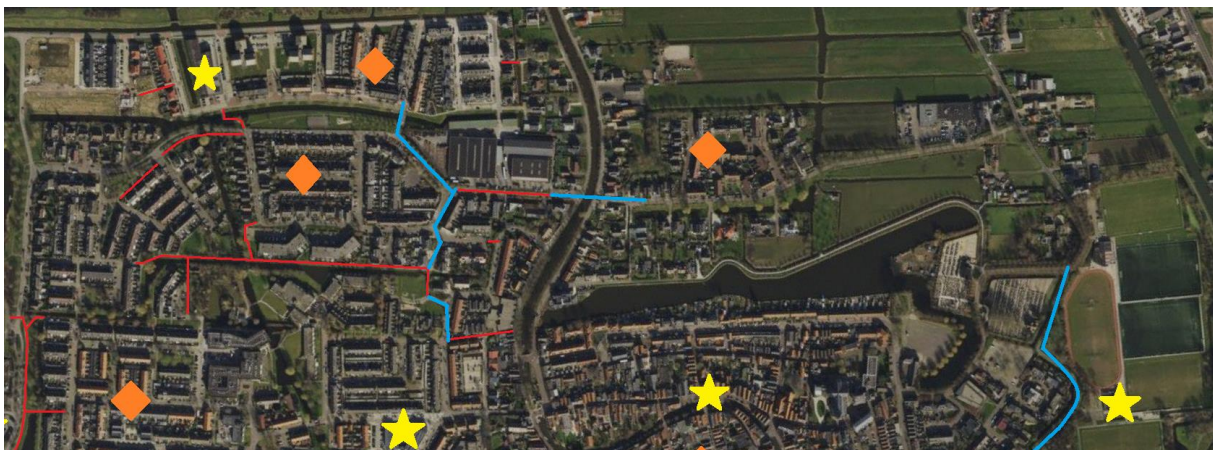
Een goede aansluiting vanuit Noort Syde II op de binnenstad lijkt echter te ontbreken. Geen van de genoemde routes heeft een vloeiende verbinding gecreëerd. De Barbara Maryweg is alleen aantrekkelijk voor bewoners van het zuidelijke gedeelte van de wijk (Kabelslag en Lijndraaier). Mogelijk kan het Marlijnpad ingevuld worden als fietspad (dit is op dit moment een voetpad) waardoor de verbinding via de Barbara Maryweg aantrekkelijker wordt.

De aansluiting van de wijk op het fietspad aan de Lijnbaan en het Van Zyllpad zou verbeterd kunnen worden door toepassing van de juiste materialen of door de ontbrekende schakels in

te vullen als fietsstraat. Het gedeelte via Splitsen naar het Van Zyllpad is bochtig, waardoor het een minder aantrekkelijke fietsroute is.

Om de voetbalvelden te bereiken moeten fietsers de binnenstad doorkruisen. Dit kan via de Leeuweringstraat naar de Kapellestraat of via de Lange Burchwal. Het is wenselijk fietsers de Lange Burchwal laten te gebruiken, om daarmee de verkeersdruk in de 'H' te verminderen. Het doorkruisen van de binnenstad is door de drukte en de invulling van de straten snelheidsbeperkend. Een andere optie om de verkeersdruk te doen afnemen is het plaatsen van een fietsersbrug in het verlengde van het fietspad aan de Lijnbaan. Fietsers kunnen de voetbalvelden aan het Marktveld dan bereiken via de Laan van Snelrewaard. Dit draagt tevens bij aan de verbinding van de wijk Snelrewaard met wijken en voorzieningen in het noorden van de stad.

Door het huidige voetpad langs de voetbalvelden te wijzigen in een fietspad, wordt de praktijk in lijn gebracht met de bestaande regelgeving (zie paragraaf 2.1).



Afbeelding 17 Verbinding Noort Syde II - voetbalvelden. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur.

2.2 OOST – WEST

De bestaande fietsinfrastructuur in Oudewater ligt voornamelijk in noord-zuidrichting. In oost-westrichting is minder fietsinfrastructuur aanwezig. De voornaamste voorbeelden hiervan zijn de fietstunnel tussen de Oude Hekendorperweg en het Arminiusplein, en het fietspad aan het begin van de Lijnbaan.

Dit lijkt de aanleiding te geven dat er nauwelijks oost-westelijk verkeer plaats vindt. Dat is niet het geval. Er is daarom voldoende reden om de oost-west verbindingen aan te vullen.

BINNENSTAD – HOENKOOP

De wijk Hoenkoop ligt ingeklemd tussen de Hollandsche IJssel, Zwier Regelinkstraat en Goudse Straatweg. Het fietsverkeer kan via de fietspaden langs deze twee wegen snel haar weg vinden

naar het buitengebied of de andere stadswijken. De verbinding met het stadscentrum is niet ideaal. Per fiets moeten de bewoners van deze wijk zich via IJsselveere of via de Oude Singel naar de binnenstad begeven. Dit is in beide gevallen een flink stuk omfietsen. Er wordt daarom veelvuldig gebruik gemaakt van het voetpad vanaf de Hoenkoopse Brug naar het Arminiusplein. Dit smalle voetpad wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor voetgangers.

Tussen de wijk Hoenkoop en het stadscentrum ligt de te ontwikkelen bouwlocatie Westerwal. Het creëren van een derde oeververbinding vanaf de Westerwal kan een groot voordeel opleveren voor de bewoners van de wijk Hoenkoop. Het plaatsen van een brug tussen deze bouwlocatie en het stadscentrum wordt ook genoemd als optie in de motie 'visie-elementen woningbouwlocatie Oudewater', aangenomen de gemeenteraad van Oudewater.

Door een derde oeververbinding vanaf Westerwal goed aan te laten sluiten op de bestaande infrastructuur in de binnenstad, kan de fietsroute vanaf de wijk Hoenkoop versneld en aantrekkelijker gemaakt worden. Hier kan in de ontwikkeling van de bouwlocatie ook rekening gehouden worden.



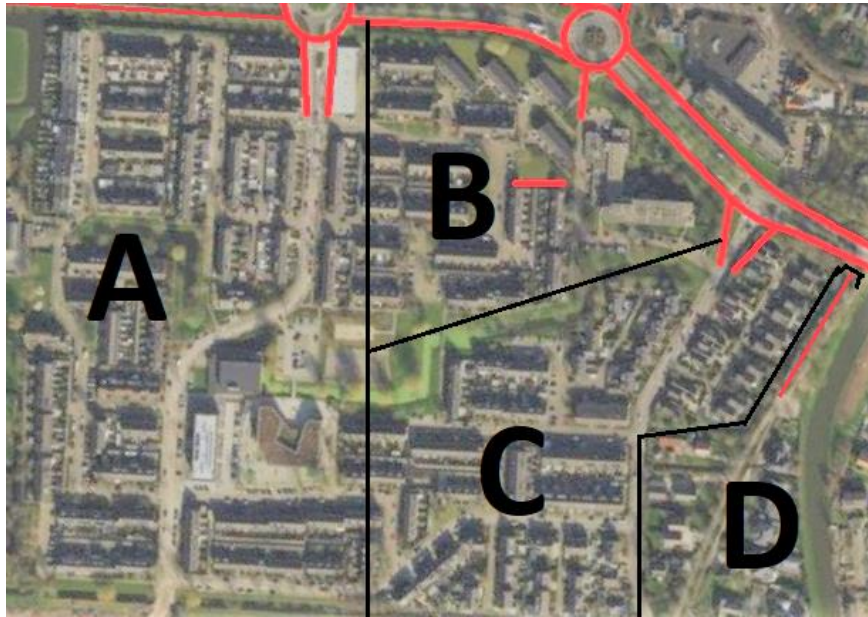
Afbeelding 18 Verbinding binnenstad – Hoenkoop. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur.

BINNENSTAD - KLEIN HEKENDORP

De binnenstad kan vanuit de wijk Klein Hekendorp via verschillende wegen bereikt worden: vanuit de Oude Singel-Broeckerstraat of via de fietstunnel tussen de Oude Hekendorperweg en het Arminiusplein.

De wijk Klein Hekendorp is in grofweg 4 stukken in te delen: A) Dijkgraafaan, Papenhoefaan (lage huisnummers), Cope en Oude Touwfabriek B) ten oosten van de singel (Schakenbosdreef, Heemraadsingel) C) ten westen van de singel (Ambachtsdreef,

Papenhoeflaan (hoge nummers)), D) Oude Hekendorperweg Bewoners in deel A zullen het centrum via de



Afbeelding 19 Klein Hekendorp ingedeeld naar verkeersafwikkeling op het centrum.

Bewoners van deel A zullen de binnenstad via de Papenhoeflaan en fietspaden langs de Vierbergenweg bereiken. Bewoners van deel B zullen dit doen via de fietspaden bij de Schakenbosdreef en Heemraadsingel. Bewoners van deel D, allen aanwonenden van de Oude Hekendorperweg, zullen via fietstunnel het centrum benaderen. De inwoners van deel C hebben geen rechtstreekse route naar het centrum. Zij zullen moeten omrijden via de Papenhoeflaan, Hekendorperweg, de locatie Schuylenburgt of de fietstunnel naar het Arminiusplein.

Deze route kan verbeterd worden. Een mogelijk middel daarvoor is het aanleggen van een fietspad met fietsbrug over de singel, in het verlengde van het fietspad bij de Heemraadsingel. Zo kan wijkdeel C ontsloten worden via de rotonde bij de Oude Singel. Fietsers hoeven dan niet meer de Papenhoeflaan of Hekendorperweg te gebruiken. Dat komt de verkeersveiligheid zeker op de Hekendorperweg ten goede.

Een andere optie is het verwezenlijken van een fietsroute langs woningbouwlocatie Papenhoef. Deze ter hoogte van de kruising Vierbergenweg-Hekendorperweg kan deze route aansluiten op de bestaande fietsinfrastructuur. Dit voorkomt het stuk omfietsen naar de Oude Singel.

In de motie 'visie-elementen woningbouwlocatie Oudewater' wordt een verkeersoplossing en de verbinding met het centrum van Oudewater als een van de visie-elementen voor de locatie Schuylenburgt genoemd. Het is goed om in dit kader ook de fietsinfrastructuur mee te nemen.



Afbeelding 20 Verbinding Binnenstad – Klein Hekendorp. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur.

NOORT SYDE II - KLEIN HEKENDORP

In de wijken Noort Syde II en Klein Hekendorp zijn verschillende voorzieningen te vinden, zoals scholen, het Cultuurhuis en sportgelegenheden. Opvallend genoeg ontbreekt een rechtstreekse verbinding tussen beide wijken. Dit komt omdat de wijken tientallen jaren na elkaar aan weerszijden van de wijk Brede Dijk zijn ontwikkeld. De verbinding tussen de wijken gaat daardoor via de infrastructuur van twee andere woonwijken: Brede Dijk en Noort Syde I.

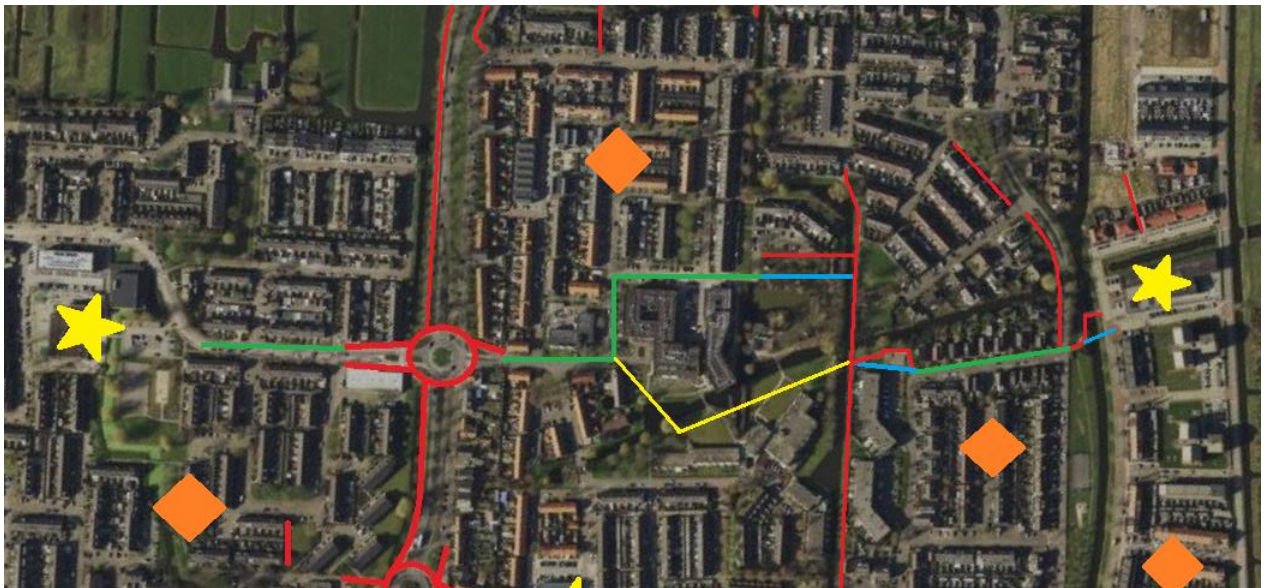
De huidige verbinding naar Noort Syde I gaat vanaf de Papenhoeflaan, via de C. Valeriusstraat, Prins Bernhardstraat, Van Zyllpad en Strengen naar de Wantslag. De route gaat wisselend over woonerven en fietspaden. Mogelijk zijn (delen van) deze straten in te vullen als fietsstraat. Ook kunnen de gebieden rond scholen aangewezen worden als schoolzones, waarbij fietsers vooropgaan.

Om de route tussen de twee wijken af te leggen, moet een grote hoeveelheid bochten genomen worden. Dit is opvallend, omdat het Cultuurhuis en het scholencomplex aan de Cope nagenoeg op dezelfde lijn liggen. Een deel van deze bochten lijkt onnodig. Zo moeten bochten genomen worden om de bruggen aan de Wantslag en Prins Bernhardstraat te nemen en om rond het parkeerterrein aan Strengen te fietsen.

Het fietspad tussen Strengen en Van Zyllpad zou over het parkeerterrein getrokken kunnen worden, in plaats van daar omheen. Wanneer de bruggen bij de Wantslag en de Prins Bernhardstraat een aantal meter verplaats zouden worden, zou het aantal bochten al

behoorlijk teruggedrongen worden. In het laatste geval zou dit in overleg moeten met de eigenaar van het hier gelegen park, de woningbouwvereniging. Bij ontwikkeling van de locatie Oranjepark II kan hiermee rekening gehouden worden.

Het grootste obstakel op de route tussen de wijken Noort Syde II en Klein Hekendorp wordt gevormd door het verzorgingstehuis De Wulverhorst. Bij de recente nieuwbouw is geen rekening gehouden met een nieuwe fietsverbinding tussen deze twee wijken. Een alternatieve route voor fietsers zou via het 'Mooyman-Martenspark' tussen de Prinses Margrietstraat en de Prins Bernhardstraat, kunnen lopen. Dit park is eigendom van de Woningraat. De ontwikkeling van een fietsroute via dit park zou onderzocht kunnen worden.



Afbeelding 21 Verbinding Noort Syde II - Klein Hekendorp. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur, in groen de officiële fietsroute, in geel een alternatieve oplossing.

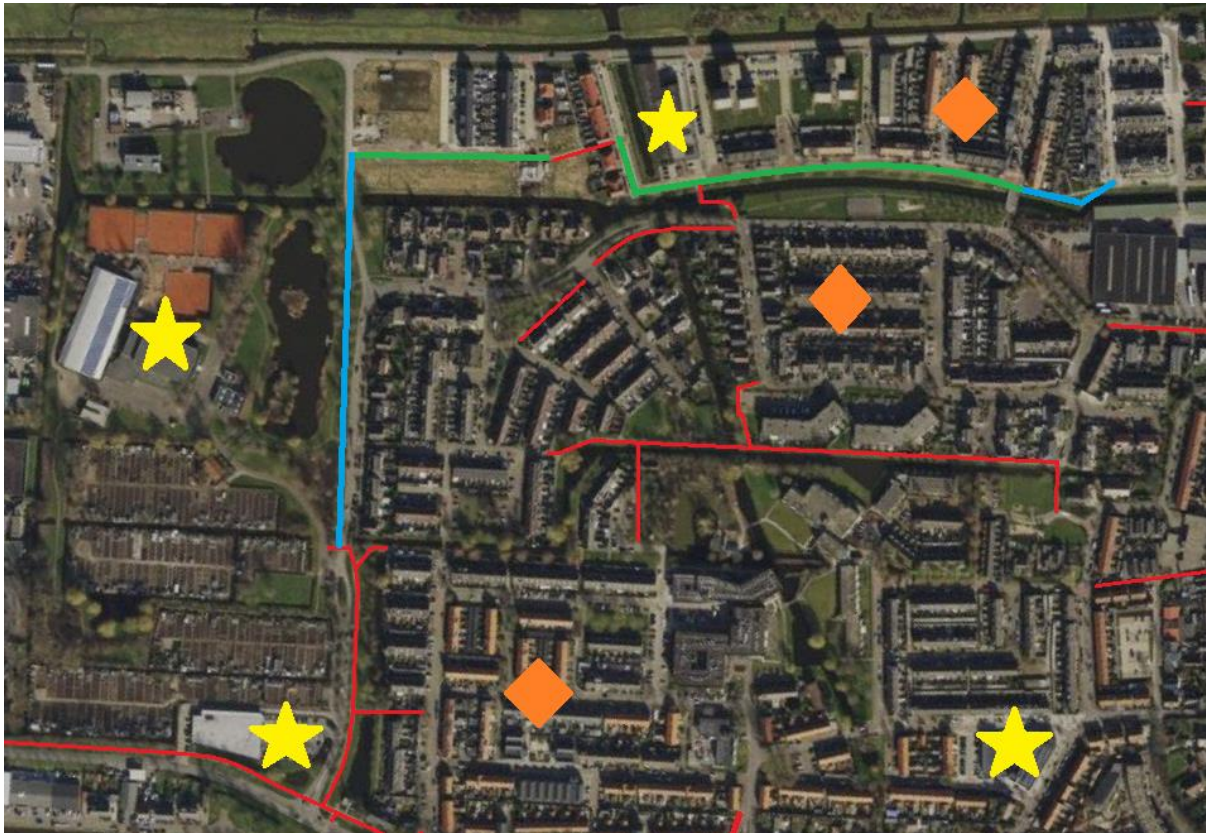
NOORT SYDE II – BUITENGEBIED PAPEKOP

Zoals aangegeven kent Noort Syde II een zeer beperkte fietsinfrastructuur. Via de Barbara Maryweg kan de fietser de wijk vlot verlaten richting de Linschoten en, in het verlengde daarvan, Woerden. De ontsluiting naar Papekop en de Ruige Weide is minder goed geregeld. Deze route wordt onder andere gebruikt door scholieren richting Woerden. Om de wijk richting Papekop te verlaten moet de Lijnbaan gebruikt worden.

Langs de Lijnbaan bevindt zich evenredig aan de Van Kinschotstraat, tussen de Touwslag en de Brede Dijk, een fietspad. Mogelijk is dit fietspad door te trekken aan de andere zijde van de weg. Daarna kan de het fietspad via Kardeel en het Jijnpad op de rest van de wijk aangesloten worden.

De Kabelslag is in verband met het grote aantal verkeersdrempels geen aantrekkelijke fietsroute. Om bewoners van het zuidelijke deel van de wijk (Lijndraaiër, Kabelslag) en het fietsverkeer vanaf de Barbara Maryweg te faciliteren zou het Marlijnpad, dat nu uitgevoerd is

als voetpad, gewijzigd kunnen worden in een fietspad. Hierdoor hoeft de Kabelslag niet meer door fietsers gebruikt te worden.



Afbeelding 22 Verbinding Noort Syde II – Buitengebied Papekop. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur, in groen de officiële fietsroute.

FIETSPLAN KLEIN HEKENDORP

Bij aanleg van de wijk Klein Hekendorp is de auto als uitgangspunt genomen. Dit blijkt onder meer uit de structuur waarbij de Papenhoeflaan als hoofdontsluitingsweg fungeert, met daarop aansluitend verschillende woonerven. In deze structuur heeft de fietser nauwelijks een voordeel op de automobilist. Er zijn geen vrij liggende fietspaden aangebracht om de wijk per fiets te ontsluiten.

Dat is een gemis. Zo zorgt de ontsluiting van de Dijkgraafiaan per fiets voor een behoorlijke extra afstand die gefietst moet worden. Op sommige plaatsen zijn tussen de bebouwing doorsteken gemaakt voor voetgangers. Middels hekken zijn deze meestal afgesloten voor fietsers. Door enkele van deze voetpaden toegankelijk te maken voor fietsers en de infrastructuur hierop aan te passen, kan de aantrekkelijkheid en het gemak van de fiets vergroot worden.

Een eerste optie is het verbinden van de Papenhoeflaan en Heemraadsingel via een fietspad. Naast het hier gelegen voetpad is mogelijk ruimte voor het plaatsen van een fietspad.

Hierdoor kan het fietspad aan de Heemraadsingel richting het centrum door meer inwoners van de wijk gebruikt worden. Dit zal wel ten koste gaan van een gedeelte van de groenstrook.

Ook langs deel van de singel bij de Dijkgraafaan kan een verbinding gecreëerd worden. Zo hoeven fietsers niet de hele bocht van de Dijkgraafaan te nemen, maar kunnen zij tussen de bebouwing doorsteken. Hierdoor wordt de verbinding Dijkgraafaan-Papenhoefaan korter en kan het centrum sneller bereikt worden.

Door een tweede doorsteek te maken tussen de Dijkgraafaan en Papenhoefaan in het westelijke gedeelte van de Dijkgraafaan kan ook hier de verbinding tussen beide straten, en de aansluiting op voorzieningen, verbeterd worden.

Om de verbinding met het buitengebied te verbeteren kan het aanleggen van een fietsbrug tussen de Dijkgraafaan en het fietspad langs de Vierbergenweg een optie zijn. Hierdoor hoeven minder fietsers gebruik te maken van de rotonde bij de Papenhoefaan wat de drukte daar en op de Papenhoefaan zelf verminderd.



Afbeelding 23 Aanvullende fietsinfrastructuur Klein Hekendorp. In blauw ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur, in geel een alternatieve oplossing.

CONCLUSIE

In dit hoofdstuk is een zevental verbindingen geanalyseerd die verbeterd zouden kunnen worden, om de binnenstedelijke fietsverbindingen aantrekkelijker te maken. Een aantal

stadswijken is niet goed met elkaar of bepaalde voorzieningen verbonden. Bijvoorbeeld door ontbrekende stukken fietspad, bochtige stukken weg of te nemen omwegen. Dit hoofdstuk draagt daar mogelijke oplossingen voor aan, maar pretendeert geen limitatieve opsomming van te verbeteren verbindingen te geven. Mogelijk zijn er nog andere schakels aan te wijzen die de fietsinfrastructuur een impuls kunnen geven.

Dit hoofdstuk toont wel aan dat het uitbreiden van de bestaande fietsinfrastructuur, zoals langs de Lijnbaan, Heemraadsingel of voetbalvelden kan de aantrekkelijkheid en het comfort van het fietsgebruik vergroten. Daarom is het goed de mogelijkheden hiertoe nader te onderzoeken en uit te werken.

Het ontwikkelen van een hoofdfietsinfrastructuur, met verbindingen die veel en vaak gebruikt worden, is daar onderdeel van. Hierbij moet gedacht worden aan de verbindingen tussen belangrijke voorzieningen (in ieder geval de scholen, supermarkten, voetbalvelden, binnenstad, sporthallen, kerken) en woonwijken. Vervolgens kan bezien worden welke maatregelen genomen moeten worden om zo'n hoofdfietsinfrastructuur te realiseren. Daarnaast kunnen de zeven genoemde verbindingen ingevuld worden. Mogelijk blijkt uit fietsonderzoek dat er nog andere uitbreidingen te realiseren zijn in de Oudewaterse fietsinfrastructuur. Dit zal uit een verkeerstechnische analyse moeten blijken.

AANBEVELING 3: BREID DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR UIT

In een aantal gevallen is het aanleggen van nieuwe fietsroutes onmogelijk in verband met de bestaande bebouwing. Een voorbeeld hiervan is de locatie van de Wulverhorst op de route Cultuurhuis – scholencomplex Cope. Het is erg lastig om in bestaande bebouwing nieuwe fietsroutes te creëren. Het is dus van belang om bij ontwikkeling van nieuwe binnenstedelijke (woning)bouwlocaties rekening te houden met fietsroutes. In dit hoofdstuk worden reeds twee van deze locaties genoemd: Westerwal en Schuylenburgt.

AANBEVELING 4: ONDERZOEK BIJ BINNENSTEDELIJKE (WONING)BOUWLOCATIES DE MOGELIJKHEDEN VOOR UITBREIDING VAN DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR

3. OPENBAAR VERVOER

De fiets kan, in combinatie met het openbaar vervoer, ook op de lange afstand een alternatief vormen voor de auto. De gemeente Oudewater wordt via 3 busverbindingen ontsloten op het openbaar vervoersnetwerk van de Provincie Utrecht. De voornaamste verbinding is buslijn 107 tussen Utrecht en Gouda. Daarnaast vervoert buslijn 5 passagiers vanaf de Vierbergenweg naar het Station in Woerden, via Montfoort. Buurtbus 505 pendelt tussen Woerden en IJsselstein en wordt beheerd door een vereniging. Deze vereniging vervult met haar vrijwilligerswerk een belangrijke behoefte en verdient daarvoor veel waardering. Naast een frequente vervoersverbinding is de mogelijkheid tot en kwaliteit van de stalling een belangrijke factor in het aantrekkelijker maken van de combinatie bus-fiets.

Oudewater heeft geen aansluiting op de spoorwegen, maar binnen ongeveer drie kwartier fietsen zijn de NS-stations Woerden en Gouda Goverwelle bereikbaar (resp. 10 en 12 kilometer afstand). In dit hoofdstuk worden de bestaande overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer nader gezien.

3.1 BUS

Oudewater kent een aantal bushaltes, binnen en buiten de bebouwde kom. Voor buslijn 107 zijn de haltes Molenwal, Tramweg, Hekendorp Veer en De Klomp van belang. Buslijn 5 heeft haar startpunt op de Vierbergenweg. Buurtbuslijn 505 rijdt een route via de wijk Brede Dijk en Papekop met enkele stopplaatsen.

TRAMWEG

De bushalte aan de tramweg wordt voornamelijk gebruikt door busreizigers in de richting van Gouda en verder. Hieronder bevinden zich een behoorlijk aantal scholieren en studenten (o.a. aan de hogescholen en universiteiten van Den Haag en Rotterdam).

De huidige fietsenstalling is verouderd en heeft onvoldoende capaciteit. De bushalte wordt in de komende maanden vernieuwd, gefinancierd door de Provincie Utrecht. Mogelijk wordt ook de veiligheid van overstekende busreizigers verbeterd. De gemeente zou een vinger aan de pols moeten houden om het verkeerd stallen tegen te gaan.

De bushalte kan verder verbeterd worden door het plaatsen van een informatiezuil, net als bij de bushalte aan de Molenwal.



Afbeelding 24 Fietsenstalling Tramweg

MOLENWAL

De grootste bushalte van Oudewater bevindt zich bij de Molenwal. Alle buslijnen halteren hier. De bushalte wordt voornamelijk gebruikt door reizigers richting Utrecht, waaronder studenten (o.a. aan de universiteit en hogeschool van Utrecht en verder).

De huidige fietsenstalling is verouderd en heeft onvoldoende capaciteit. De bushalte wordt in de komende maanden vernieuwd, gefinancierd door de Provincie Utrecht.

Laat arriverende busreizigers hebben de neiging hun fiets niet in een van de vrije klemmen te plaatsen, maar deze verkeerd te parkeren op de openbare weg. De gemeente zou ook na aanleg van de nieuwe fietsenstaling een vinger aan de pols moeten houden om het verkeerd stallen tegen te gaan.

VIERBERGENWEG

Aan de Vierbergenweg bevindt zich het begin- en eindpunt van buslijn 5 naar Woerden. De buslijn wordt, mede door de geringe bediening en de lange reistijd, beperkt gebruikt. De kleine fietsenstalling ter plaatse voorziet daardoor afdoende in de parkeerbehoefte. Bij toename van het gebruik van deze buslijn kan uitbreiding van de parkeercapaciteit nodig zijn.

HEKENDORP

Buiten de gemeentegrenzen van Oudewater bevinden zich enkele bushaltes die ook belangrijk zijn voor onze inwoners. Dit betreft de bushaltes Hekendorp Veer en De Klomp (bij de oprit vanaf de Hoenkoopse Buurtweg aan de Haastrechtse zijde).

De fietsenstalling bij Hekendorp Veer heeft onvoldoende capaciteit. Deze zou uitgebreid moeten worden. De hier geplaatsteabri biedt weinig tot geen uitzicht over de Provinciale Weg, waardoor deabri nauwelijks gebruikt wordt. De bushalte heeft geen informatiezuil met actuele vertrektijden tot haar beschikking. Wellicht kan deze toch geplaatst worden. De situatie bij de Hekendorpse bushalte zou in zijn totaliteit verbeterd kunnen worden, waarbij de problemen met de parkeercapaciteit, de fietsroute naar Hekendorp, de plaatsing van deabri en een mogelijk informatiezuil meegenomen worden.



Afbeelding 25 Infrastructuur bij bushalte Hekendorp Veer.

Bij bushalte De Klomp ontbreekt een fietsenstalling, terwijl er wel geregeld overgestapt wordt tussen fietsers uit Hoenkoop en de buslijn. Het plaatsen van enkele fietsklemmen is hier wenselijk. Mogelijk kan ook hier eenabri geplaatst worden voor deze busreizigers.

Het is aan te bevelen in contact te treden met de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Krimpenerwaard om een oplossing te zoeken voor de (fietsparkeer)situatie bij beide bushaltes.

OVERIGE BUSHALTEN

Naast de reeds genoemde bushaltes kent buurtbuslijn 505 een aantal stopplaatsen in Brede Dijk, Tappersheul en Papekop. Bij enkele bushaltes van buurtbus 505 zijn fietsklemmen aangebracht. Dit is het geval bij stopplaatsen Centrum-Noord en Wulverhorst. Het aantal klemmen is voldoende om in de vraag te voorzien. Deze klemmen zijn niet aanwezig bij de halte Lijnbaan. Wellicht voorziet het hier aanbrengen van fietsklemmen in een behoefte voor busreizigers uit de beide Noort Syde-wijken. Ook bij de bushalte in Papekop ontbreken fietsklemmen. Mogelijk is hier toch vraag naar stallingsmogelijkheden, voor bewoners uit de Diemerbroek.

3.2 TREIN

De gemeente Oudewater kent sinds het opheffen van station Papekop geen aansluiting op het spoornet meer. Er zijn geen tekenen dat dit station in de toekomst heropend zal worden. Treinreizigers zijn aangewezen op de stations in de nabije omgeving. Dit betreft de stations van Woerden en Gouda (Goverwelle). De fiets en het openbaar vervoer moeten goed kunnen concurreren met de auto als alternatief vervoersmiddel op de lange afstand. Daarvoor moeten de aansluitingen op deze stations in orde zijn.

STATION WOERDEN

Het NS-station in Woerden vormt een opstappunt voor verbindingen richting Utrecht, Leiden, Amsterdam en in mindere mate Rotterdam en Den Haag. De fietsverbinding met station Woerden loopt ofwel via de Linschoten of via de Diemerbroek. Beide verbindingen zijn in hoofdstuk 1 al uitgewerkt. Deze routes zijn aangemerkt als onderdeel van het Regionale fietsnetwerk in het realisatieplan Fiets van de Provincie Utrecht.

Het is goed om de Provincie en de gemeente Woerden te betrekken bij het in stand houden of verbeteren van de fietsverbinding tussen station Woerden en de gemeente Oudewater. Temeer omdat delen van deze fietsroute zich buiten de gemeente Oudewater op het grondgebied van de gemeente Woerden bevinden. Deze delen op het grondgebied van de gemeente Woerden zijn voor groot belang van de fietsers uit Oudewater, terwijl deze voor minder belang zijn van de gemeente Woerden. De gemeente Oudewater moet de urgentie

van deze fietspaden voor de gemeenschap onder de aandacht van de gemeente Woerden brengen. Zaken als goed onderhoud, juiste verlichting en het goed strooien van fietspaden zijn daar onderdeel van.

STATION GOUDA (GOVERWELLE)

Het NS-station in Gouda Goverwelle vormt een opstappunt voor verbindingen richting Rotterdam en Den Haag en in mindere mate Utrecht. Op station Gouda kan op- of overgestapt worden voor treinverbindingen richting Alphen aan den Rijn en Leiden Centraal. De gebruikelijke routes naar de stations in Gouda loopt via de Hekendorpse Buurt en Steinsedijk of via de Ruige Weide en Twaalfmorgen. Grote delen van deze fietsroutes liggen buiten de gemeente Oudewater (gemeente Krimpenerwaard, Bodegraven-Reeuwijk en Gouda). De fietsroute over de Steinsedijk komt als 'hoofdroute' voor in het fietsplan 2016-2025 van de Provincie Zuid-Holland (meer dan 500 fietsers per etmaal). De delen van deze fietsroute binnen de Provincie Utrecht zijn niet aangemerkt als onderdeel van het Regionale fietsnetwerk in het realisatieplan Fiets van de Provincie Utrecht. De gemeente zou zich kunnen inspannen om de aansluiting op de stations in Gouda te verbeteren, bijvoorbeeld door de routes daar naartoe op het grondgebied van de Provincie Utrecht (en gemeente Oudewater) aan te merken als onderdeel van het Regionale fietsnetwerk.

Net als bij de routes naar het station in Woerden, moet de gemeente Oudewater het belang voor de Oudewaterse gemeenschap van goede fietsroutes naar de stations in Gouda onder de aandacht van de gemeenten waarover deze routes lopen (Krimpenerwaard, Bodegraven-Reeuwijk en Gouda) brengen. Zaken als goed onderhoud, juiste verlichting en het goed strooien van fietspaden zijn daar onderdeel van.

In het realisatieplan Fiets van de Provincie Utrecht worden verschillende snelfietspaden besproken. Mogelijk bestaat er een kansrijke verbinding tussen Gouda en Utrecht via de kernen Oudewater en Montfoort. De gemeente zou zich kunnen inspannen om deze optie nader onder de aandacht van zowel de provincie Utrecht als Zuid-Holland te brengen. Mogelijk is deze verbinding levensvatbaar. De verbinding Oudewater-station Gouda zou op deze wijze opgenomen worden in het snelfietspad Gouda-Utrecht.

CONCLUSIE

De gemeente Oudewater kent een behoorlijk aantal busreizigers. De bushaltes waar onze inwoners opstappen moeten voorzien zijn van voldoende veilige stallingsmogelijkheden. De bushaltes die veel door onze inwoners gebruikt worden liggen niet altijd binnen de gemeentegrenzen. Gezien het belang van deze bushaltes voor de inwoners van onze gemeenten, zou de gemeente zich daar wel verantwoordelijk voor moeten opstellen.

De gemeente moet zorgen voor goede voorzieningen bij de bushaltes. Dit zijn bijvoorbeeld goede verlichting en afvalbakken, en bij meer reizigers eenabri en digitale informatiezuil met actuele vertrektijden. Omdat de gemeente niet in alle gevallen de beheerder is van de bushalte, moet zij hierover in overleg treden met de betreffende Provincie.

AANBEVELING 5: ZORG VOOR VOLDOENDE STALLINGSMOGELIJKHEDEN EN VOORZIENINGEN VAN GOEDE KWALITEIT BIJ OVERSTAPPUNTEN OP HET OPENBAAR VERVOER

De dichtstbijzijnde NS-stations bevinden zich in Woerden en Gouda Gouverwelle. De verbindingen naar deze stations zijn voor de inwoners van Oudewater van groot belang. De gemeente Oudewater moet zich dan ook verantwoordelijk opstellen voor de toestand van deze verbindingen. In gesprek met de gemeenten en Provincies waarbinnen zich deze fietsroutes zich bevinden kan de gemeente Oudewater de gemeenten wijzen op het belang van de fietsroutes voor de inwoners van Oudewater. Ook kan de gemeente Oudewater zich inspannen voor realisatie van een snelfietspad Gouda-Utrecht.

AANBEVELING 6: BETREK FIETSVERBINDINGEN (MET OPENBAAR VERVOERKNOOPPUNTEN) IN GESPREK MET ANDERE GEMEENTEN EN PROVINCIES

4. STALLINGSMOGELIJKHEDEN

Een voorwaarde voor het aantrekkelijk maken van fietsen is de aanwezigheid van voldoende stallingsruimte bij de plaats van aankomst. De gemeente Oudewater heeft op verschillende plaatsen fietsenstallingen in beheer. Dit is het geval bij de gemeentelijke gebouwen en de bushaltes. Ook in de binnenstad zijn fietsstallingen geplaatst die beheerd worden door de gemeente.

Bij niet-gemeentelijke voorzieningen, zoals de detailhandel, (sport-)verenigingsgebouwen, kerken, enzovoorts, bevinden zich eveneens fietsenstallingen. Deze zijn in beheer bij de betreffende organisatie.

4.1 GEMEENTELIJKE GEBOUWEN

De gemeente heeft een behoorlijk aantal panden in haar bezit. In het op te stellen Maatschappelijk Vastgoedbeleid wordt de invulling van deze gebouwen besproken. Hierbij is tot op heden geen aandacht voor voldoende fietsenstallingen van behoorlijke kwaliteit. Bij het opstellen van het Maatschappelijk Vastgoedbeleid, of elementen daaruit, moet dit aspect meegenomen worden.

Bij verschillende openbare gebouwen is de fietsstalling niet in orde. Dit is onder meer het geval bij de Klepper en het Stadhuis. De gemeente moet haar verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie erkennen en hier zorgen voor afdoende fietsparkeerplaatsen. Dit geldt ook voor de gemeentelijke sportfaciliteiten, zoals de sportzalen en het zwembad.

De (gemeentelijke) fietsenstallingen bij het openbaar vervoer worden besproken in hoofdstuk 3.

4.2 BINNENSTAD

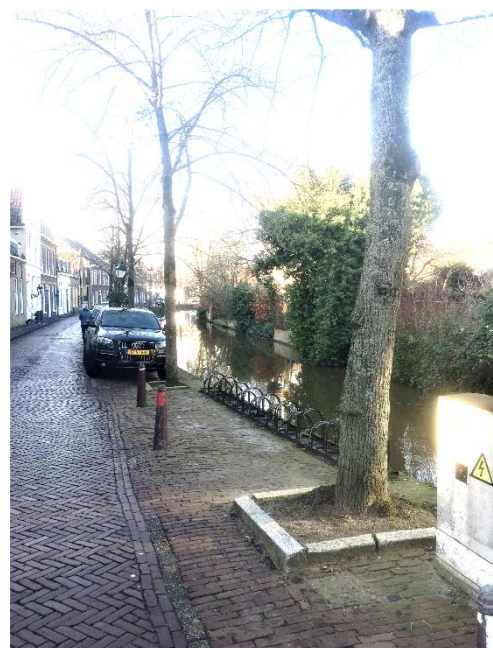
In de binnenstad is een aantal fietsenstallingen aangebracht. Deze bevinden zich in de Korte Havenstraat, Leeuweringerstraat, Varkenssteeg en Donkere Gaard. Daarnaast zijn in de Peperstraat nog enkele klemmen aangebracht, evenals bij het stadhuis in de Kapellestraat.

In het Masterplan Binnenstad wordt over het fietsparkeren het volgende gesteld:

'Fietsparkeren

- *Meer opstelplaatsen voor fietsen – afname wildgroei*

Afbeelding 26 Fietsenstalling aan de Donkere Gaard



- *Fietsenopstelplekken in de zijstraten ter plekke van parkeerplaatsen*
- *Meer mogelijkheden voor oplaadpunten'*

Over de uitvoering van de fietsenopstelplekken geeft het Masterplan aan dat deze (als optie) in Cortenstaal uitgevoerd kunnen worden. Het is goed om naast het ontwerp van de fietsenstalling ook de capaciteit en het gebruiksgemak mee te nemen. Te allen tijde moet voorkomen worden dat de fietsenstallingen in gebruiksvriendelijkheid of capaciteit achteruitgaan.

De capaciteit van de fietsenrekken in de Binnenstad is beperkt, zeker in geval van een evenement, zoals tijdens de weekmarkt, Koningsdag of Heksenfestijn. Hiermee kan meer rekening gehouden worden, bijvoorbeeld door tijdelijke fietsopstelplaatsen bij evenementen te plaatsen. Het is zeer de vraag of de capaciteit überhaupt afdoende is voor de reguliere vraag. Na een meting zou besloten kunnen worden tot uitbreiding of verplaatsing van de bestaande fietsstallekken.

4.3 NIET-GEMEENTELIJKE STALLINGEN

De gemeente is niet verantwoordelijk voor alle fietsenstallingen in de stad. Het bedrijfsleven en organisaties in het maatschappelijk middenveld hebben vaak ook fietsenstallingen in beheer. Hierbij kan gedacht worden aan de stallingen bij scholen, verenigingen, kerken, sportfaciliteiten of de detailhandel. Voldoende fietsenstallingen van behoorlijke kwaliteit zijn van belang bij het aantrekkelijk maken van de fiets als vervoersmiddel.

De gemeente heeft geen instrumenten om hierop te sturen. Wel kan zij in overleg met de verschillende (koepel)organisaties de mate en kwaliteit van fietsenstallingen aankaarten en het belang daarvan voor een aantrekkelijke fietsstad onder de aandacht brengen.

De gemeente kan zelfs investeren in de stallingen door zich te richten op innovatieve concepten. Hierbij kan gedacht worden aan *hubs*, waar eenvoudig van vervoersmiddel gewisseld kan worden. Door bij parkeerplaatsen een fietsenstalling te realiseren, zoals aan de Waardsedijk, kan de auto met de fiets bereikt worden. Dit kan bijdragen aan het oplossen van de parkeerdruk in de Binnenstad.

CONSLUSIE

De aantrekkelijkheid van de fiets wordt vergroot als er voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit aanwezig zijn bij de plaats van aankomst. De gemeente heeft een aantal fietsenstallingen in beheer, bij gemeentelijke gebouwen, in de binnenstad en bij bushaltes. De gemeente moet haar verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie in de fietsenstallingen kennen door zorg te dragen voor voldoende fietsenstallingen van voldoende kwaliteit. Ook kan zij de gemeenschap faciliteren door te investeren in *hubs*.

AANBEVELING 7: VERSCHAF VOLDOENDE FIETSPARKEERGELEGENHEID VAN JUISTE KWALITEIT IN DE OPENBARE RUIMTE EN BIJ GEMEENTELIJKE GEBOUWEN

In veel gevallen is de gemeente niet de eigenaar van de fietsenstalling bij het eindpunt van de fietsroute. De gemeente moet daarom in overleg met maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven het belang van goede fietsenstallingen van voldoende kwaliteit onder de aandacht brengen. Dit kan ook onderdeel van gesprek zijn met de verschillende ondernemersverenigingen. Mogelijk kan gezamenlijk gezocht worden naar oplossingen.

AANBEVELING 8: BETREK IN OVERLEG MET MAATSCHAPPELIJKE PARTNERS HET BELANG VAN GOEDE EN VOLDOENDE FIETSPARKEERPLEKKEN

5. CONCLUSIE, AANBEVELINGEN EN BESTUURSOPDRACHT

Met deze nota is geprobeerd de al langer in de gemeenteraad levende zorgen over de fietsinfrastructuur aan te kaarten. Deze nota toont aan dat de bestaande infrastructuur tekortkomingen en leemtes kent.

Een fietsbeleidsplan en uitvoeringsagenda kunnen hier verandering in brengen. In het fietsbeleidsplan wordt toegelicht welke rol de fiets in Oudewater heeft. In een uitvoeringsagenda worden de stappen genoemd die gezet worden om de fiets aantrekkelijker te maken in Oudewater.

UITGANSPUNTEN

In de introductie van deze nota is een blik geworpen op de ideale fietsstad. Daaruit zijn twee uitgangspunten voor een goede fietsinfrastructuur gedestilleerd:

UITGANGSPUNT 1: DE CONSEQUENTE KEUZE VOOR DE FIETS ALS VOLWAARDIG VERVOERSMIDDEL LEIDT TOT EEN GEMEENTE WAAR FIETSEN NOG MEER DE NORM WORDT

UITGANGSPUNT 2: EEN GOEDE FIETSINFRASTRUCTUUR DIENT EEN VLOTTE EN COMFORTABELE DOORSTROMING VAN HET FIETSVERKEER MOGELIJK TE MAKEN

Het eerste uitgangspunt stelt de fietser in de toekomst centraal als voornaamste vervoersmiddel. Het laatste uitgangspunt geeft acht thema's waar een fietsbeleidsplan minimaal aandacht voor moet hebben: goede doorstroming, voldoende breedte op fietspaden, gesloten verharding, gebruiksvriendelijkheid, goede verlichting, vlotte gladheidsbestrijding, regelmatig onderhoud, aandacht bij wegwerkzaamheden.

Bij het opstellen van een fietsbeleidsplan fungeren deze uitgangspunten als pijlers en kunnen de acht thema's uitgewerkt worden voor Oudewater.

AANBEVELINGEN

Naast deze uitgangspunten geeft de nota in de bestudering van de bestaande infrastructuur een achttal aanbevelingen om deze te verbeteren:

AANBEVELING 1: STEL BIJ ONTWIKKELING VAN NIEUWE WOONWIJKEN DE FIETS(ER) CENTRAAL

AANBEVELING 2: VERBETER DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR

AANBEVELING 3: BREID DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR UIT

AANBEVELING 4: ONDERZOEK BIJ BINNENSTEDELIJKE (WONING)BOUWLOCATIES DE MOGELIJKHEDEN VOOR UITBREIDING VAN DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR

AANBEVELING 5: ZORG VOOR VOLDOENDE STALLINGSMOGELIJKHEDEN EN VOORZIENINGEN VAN GOEDE KWALITEIT BIJ OVERSTAPPUNTEN OP HET OPENBAAR VERVOER

AANBEVELING 6: BETREK FIETSVERBINDINGEN (MET OPENBAAR VERVOERKNOOPPUNTEN) IN GESPREK MET ANDERE GEMEENTEN EN PROVINCIES

AANBEVELING 7: VERSCHAF VOLDOENDE FIETSPARKEERGELEGENHEID VAN JUISTE KWALITEIT IN DE OPENBARE RUIMTE EN BIJ GEMEETELIJKE GEBOUWEN

AANBEVELING 8: BETREK IN OVERLEG MET MAATSCHAPPELIJKE PARTNERS HET BELANG VAN GOEDE EN VOLDOENDE FIETSPARKEERPLEKKEN

In deze nota wordt uitgebreid gereflecteerd op de bestaande infrastructuur in Oudewater. In ieder hoofdstuk zijn aanbevelingen al stevig toegelicht. Deze op- en aanmerkingen over de bestaande infrastructuur kunnen dienen als input voor de verschillende stappen die gezet worden in de uitvoeringsagenda.

In deze fietsagenda wordt aangegeven welke verbeteringen het college wil doorvoeren in de bestaande infrastructuur (zowel in wegen als stallingen en openbaarvervoersknooppunten) en welke investeringen het college wil doen in het uitbreiden van deze infrastructuur, zoals het aanleggen van extra fietsverbindingen en stallingmogelijkheden.

In deze nota is al een behoorlijke basis gelegd voor een op te stellen fietsbeleidsplan. Het is uiteraard niet wenselijk om dubbel of onnodig werk te leveren. Ook kan er op sommige onderdelen al vooruitlopend op een fietsbeleidsplan gehandeld worden, zoals maatregelen van onderhoudsaard. In een reactie op deze nota kan het college uitgeven welke actie zij nu al onderneemt om *quick wins* te realiseren.

Omdat de fietsinfrastructuur veel en vaak door de Oudewaterse inwoners gebruikt wordt, ligt het voor de hand hen ook om input te vragen. Bij opstellen van een beleidsplan kan deze kennis en ervaring gebruikt worden. Bij het opstellen van het beleidsplan is een participatietraject zeer gewenst.

In deze nota wordt het college de volgende bestuursopdracht meegegeven:

BESTUURSOPDRACHT

STEL, GEBASEERD OP DE GESTELDE UITGANGSPUNTEN, EEN FIETSBELEIDSPLAN OP MET EEN BIJBEHORENDE UITVOERINGSAGENDA, GEBASEERD OP DE GEGEVEN AANBEVELINGEN, OM DE BESTAANDE FIETSINFRASTRUCTUUR TE VERBETEREN EN UIT TE BREIDEN.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

ANWB (2016). *Verkeer in de stad*.

ChristenUnie-SGP Oudewater, De Onafhankelijken, VVDenD66 Oudewater (2018). *Voor Oudewater, mét Oudewater: voortvarend, verbindend, vernieuwend. Coalitieprogramma 2018 – 2022*.

Fietsersbond (2017). *Fietsen naar 2040*.

Fietsersbond (z.j.). *Infrastructuur*. Via: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/>

Gemeente Houten (z.j.). *Fietsen in Houten*. Via: <https://www.houten.nl/burgers/verkeer-en-vervoer/fietsen1/>

Gemeente Oudewater (2018). *Beantwoording rondvragen 8 oktober 2018*. (18R.00692)

Gemeente Oudewater (2018). *Beantwoording schriftelijke vragen 'fietsenstallingen bij de bushaltes in Oudewater'*. (18R.00687).

Gemeente Oudewater (2018). *Beantwoording schriftelijke vragen 'strooibeleid Noord- en Zuid-Linschoterzandweg'*. (18R.00011).

Gemeente Oudewater (2018). *Beantwoording schriftelijke vragen 'verkeersveiligheid Lijnbaan'*. (18R.00431).

Gemeente Oudewater (2017). *Masterplan Binnenstad*. (17R.00712)

Gemeente Oudewater (2017). *Raadsinformatiebrief 'Verkeersveiligheidsmaatregelen Lijnbaan'*. (17R.00732).

Gemeente Oudewater (2019). *Vervangen Wilhelmina van Pruisenbrug*. (18R.00828)

Gemeente Oudewater (2017). *Wegbeheerplan 2017-2026*. (17R.

Gemeente Velsen (2010). *Velsen fietst! Fietsbeleidsplan 2010*.

Provincie Utrecht (2016). *Realisatieplan fiets 2016-2020*.

Provincie Zuid-Holland (2016). *Samen verder fietsen. Fietsplan Provincie Zuid-Holland 2016-2025*.

SWOV (2017). *Elektrische fietsen en speed-pedelecs*.

SWOV (2017). *Fietsers*.

SWOV (2010). *Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen*.

VVDenD66 Oudewater (2017). *Initiatiefnota richtinggevend accommodatiebeleid*.