

Woudenberg, maak het fietsen aantrekkelijker en veiliger!



Is Woudenberg in 2030 de fietsstad van Nederland?

blz. 2

1. Waarom zouden we de fiets nemen?
2. De fiets, de fietser en fietsen.
3. Welke mobiliteitsdoelstellingen spreken we af?
4. Voorstel mobiliteitsuitvoeringsplan voor meer fietsveiligheid in Woudenberg.
5. Hoe kan Woudenberg het fietsen aantrekkelijker en veiliger maken?

Inventarisatie fietsonveilige knelpunten in Woudenberg,

blz. 4

6. De knelpunten van Pothbrug-Woudenberg-Austerlitz – rode route -
Knelpunten beschrijvingen 1 - 14.
7. De knelpunten van Maarsbergen- Woudenberg-Leusden. –blauwe route -
Knelpunten beschrijving 15 - 22.

Aanbevelingen voor verbetering

blz. 12

8. De busbaan te combineren met een doorfietsroute.
9. Veilige routes naar de scholen en sportclubs.
10. Fietsenstallingen en fietskluizen in de wijken.
11. Fietsen parkeren in de wijken.
12. Drempels, waarom en welke?

Bijlage A: Diversiteit fietsers woon-werk-school-zorg en recreatie en sport.

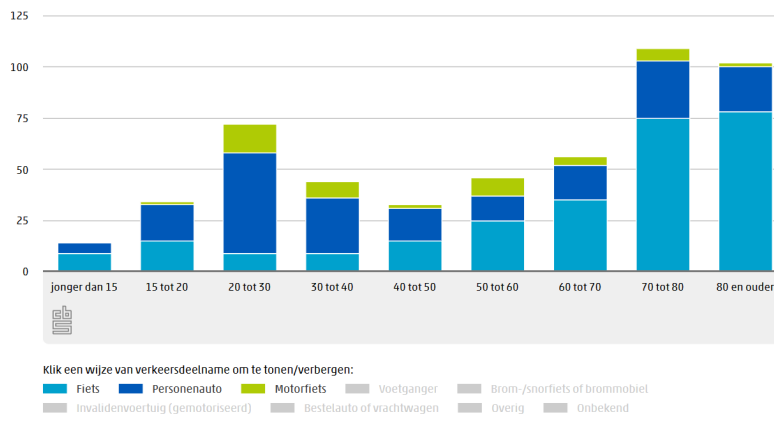
blz.15

Is Woudenberg in 2030 de fietsstad van Nederland?

Om je vlot, veilig en comfortabel in de gemeente Woudenberg te verplaatsen is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel. Fietsen is gezond en daarnaast een ideaal vervoersmiddel in onze steeds drukker wordende leefomgeving. Het gemotoriseerde verkeer neemt om allerlei redenen toe en wordt meer en meer groter en breder. Ook de diversiteit van fietsen en fietsgebruikers nemen toe, van oma fiets naar e-bike, de speed pedelec (45km/h) de fat bike, de driewieler e.d. (zie bijlage A)
Daarbij kunnen meer en meer ouderen gebruik maken van de (e-)fiets.

In de Woudenberger lezen we in het artikel van september 2023 “Woudenberg op plek 4 in top-10 onveiligste gemeenten voor fietsers”. Recent bleek dat in 2023 de meeste verkeerslachtoffers in Nederland fietsers (270) waren. Onder de 70-plussers nam het aantal fatale fiets ongelukken toe; 152 in 2023. Verkeerslachtoffers van 50 jaar of ouder overlijden relatief vaak als gevolg van een fietsongeval. Bron CBS

Verkeersdoden naar leeftijd en wijze van deelname, 2023



Tijdens onze verkenningen in Woudenberg zagen we veel ongewenst verkeerssituaties. De ruimtelijke inrichting van de omgeving is geënt op de auto. Het stratenpatroon is ingericht op het autoverkeer. En de fiets moet daar ook nog ergens tussen of naast passen.

Voor ons de aanleiding om binnen de gemeente Woudenberg de fiets infrastructuur en de inrichting ervan onder de loep te nemen.

1. Waarom zouden we de fiets nemen?

Fietsen is de duurzame en gezonde-vitale vorm van vervoer, die bijdraagt aan een gezondere leefomgeving en verbetering van het klimaat. Fietsen helpt je ook bij de ontwikkeling van de fysieke- en mentale weerbaarheid.

De fiets neemt bovendien veel minder publieke ruimte in dan auto, daardoor kunnen we de beperkte ruimte binnen de wijken, steden en dorpen nuttiger gebruiken.

2. De fietser, de fiets en fietsen

De fietser. Snel, veilig en comfortabel fietsen is wat iedere fietser graag wil. Daar hoort een infrastructuur bij die dat mogelijk maakt. De fietser en de wandelaar zijn net als water, zij zoeken de makkelijkste en kortste weg als de infrastructuur niet deugdelijk en logisch is.

De fiets. De fiets wordt aangedreven door spierkracht, ook met gebruik van E-ondersteuning. Om die reden worden in een fietsvriendelijk wegontwerp energieverliezen zo gering mogelijk gehouden. Want elke stopplaats, drempel en bocht kost spierkracht-energie.

De fiets is instabiel. Zijwind, zuiging en turbulentie door (vracht)auto's, oneffenheden in het wegdek en gedwongen lage snelheden bepalen de stabiliteit en daarmee de benodigde manoeuvreerruimte.

De fiets heeft geen kreukelzone. De kwetsbaarheid van de fietser blijkt overduidelijk uit de ongevallen-cijfers. De fiets heeft ook nauwelijks vering. Een vlakwegdek is dan ook een minimumvoorwaarde om tegemoet te komen aan de eisen van fietsvriendelijkheid.

Fietsen. Fietsen is ook een sociale activiteit. Daarom moet de fietser met tweeën naast elkaar kunnen rijden. Waarom mogen de bestuurder en de passagier in een auto dat wel? Waarom moet de fietser uitwijken of plaatsmaken voor een auto? Naast elkaar fietsen geldt niet alleen voor de recreatieve fietsers maar vooral voor ouders die hun kind(eren) veilig kunnen begeleiden naar school of de sportvereniging.

Daarnaast zijn er zoveel fiets-modaliteiten zoals de kinderfiets, stadsfiets, e-bike, speed pedelec, fat bikes, driewielers voor ouderen of mensen met lichamelijke beperkingen. (Zie bijlage Fiets modaliteiten). Dit noopt tot herziening van de verdeling tussen de openbare weggebruikers.

3. Welke mobiliteitsdoelstellingen spreken we af?

- De bewoners in Woudenberg worden gestimuleerd en gefaciliteerd om met de fiets te gebruiken voor woon naar werk, school, kerk, boodschappen, sportclub, recreatie en fietssport.
- De meest kwetsbare fietsers, kinderen en ouderen, kunnen via een veilige infrastructuur naar hun bestemming te fietsen binnen de gemeente Woudenberg.
- De fietser beleeft geen belemmeringen door onnodige steile/hoge drempels, haaiantanden, verkeerslichten, geparkeerde auto's op fietsstroken e.d.
- De fietser kan gemakkelijk(er) verbinding maken met het openbaar vervoer netwerk.
- Naast de huidige fietspaden zijn er meer bredere fietsstroken en -straten.
- De fietser kan zijn fiets veilig en overdekt stallen in fietskluizen, stallingen bij onder andere scholen, OV-haltes, sportaccommodaties en in woonwijken.

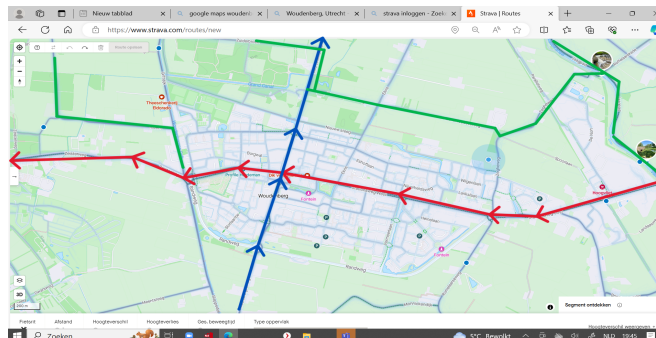
4. Voorstel mobiliteitsuitvoeringsplan voor meer fietsveiligheid in Woudenberg.

De belangrijkste voorstellen voor het mobiliteitsuitvoeringsplan in Woudenberg zijn het volgende:

- Stel binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid op 30 km/h.
- Plaats alleen paaltjes op de fietspaden indien hoogst noodzakelijk. Indien noodzakelijk voorziet de paaltjes van een rode lamp.
- Plaats alleen zogenoemde sinusdrempels en maak bestaande drempels fietsvriendelijk(er).
- Geef de fietser voorrang op de doorfietsroutes, plaats geen haaiantanden op fietspaden/stroken.
- Parkeer- en laad- en losverbod invoeren op fietsstroken.
- Vergroot de schoolzones met een maximum van 15 km/h.
- De snelle fietsers mogen gebruik maken van de weg waar maximaal 30km/h gereden worden.
- Bromfietsen, scooters, fat-bikes, speed-pedeles mogen niet op de fietspaden en fietsstroken.

5. Hoe kan Woudenberg het fietsen aantrekkelijker en veiliger maken?

We beschrijven in het vervolg van dit document de knelpunten van de doorfietsroute (Rood) langs de N224 van Woudenberg richting Zeist en vervolgens de doorfietsroute (Blauw) N226 van Maarsbergen naar Leusden. De knelpunten vallen zowel onder het provinciaal als gemeentelijk beleid. Op basis van de beleidskeuzes kunnen de genoemde knelpunten met het bovengenoemde uitvoeringsbesluit worden aangepakt.



Rode lijn is N224 vanuit Scherpenzeel door centrum Woudenberg naar Austerlitz.

Blauwe lijn is N226 vanuit Maarsbergen naar Leusden.

Groene lijn is fietspad Valleikanaal, Groenewoudsesteeg naar N226

Inventarisatie fietsonveilige knelpunten in Woudenberg.

6. De knelpunten van Pothbrug-Woudenberg-Austerlitz.

Knelpunt 1.

We starten bij de Pothbrug. In opdracht van de provincie Utrecht wordt in 2024 de Stationsweg Oost, van de Pothbrug over het Valleikanaal naar het kruispunt richting Hoevelaar gereconstrueerd. Vooralsnog zijn er conform het planontwerp geen knelpunten te melden.

Behoudens dat bij de rotonde Hoogvliet de fietser driekwart de rotonde moet omfietsen om op het tweerichting fietspad te komen van de Parallelweg. Waarom kan de fietser niet direct links zodat er maar één oversteek noodzakelijk is. Betekent voor de automobilist minder oponthoud. Daarbij ontnemt de hoge haag aan de rand van de rotonde het uitzicht op het fietsende verkeer.

Belangrijk is ook dat de verkeerslichten ter hoogte van de bushaltes en bij de Fruithut met het iVRI systeem moeten werken en de aankomende fietser zo snel als mogelijk groenlicht geeft. Zo mogelijk kan het iVRI systeem communiceren met de zogenoemde Schwung-App. De fietser hoeft niet meer op een knopje te drukken om te mogen oversteken. De automobilist hoeft dit immers ook niet.

De huidige oversteekplaatsen worden nu door de fietsers veelal genegeerd omdat de fietser naar, bijvoorbeeld Hoogvliet, twee oversteekplaatsen heeft, Rondweg en Laagerfseweg en de rotonde bij Hoogvliet. De reden is dat de fietser te lang moet wachten voor de verkeerslichten.

Tijdens onze gesprekken met de bewoners aan de Laagerfseweg is naar voren gekomen dat zij allerminst tevreden zijn met de reconstructieplannen van de Provincie Utrecht. Bedrijfsbelangen lijken voor te gaan voor bewonersbelangen! Bovendien houdt het gemotoriseerde verkeer zich verre aan de aldaar geldende maximale snelheid van 30km. Op dit punt adviseren wij om samen met de bewoners metingen te laten verrichten, met bijvoorbeeld het netwerk Telraam.net. *1

Wij willen met de gemeente Woudenberg en bewoners in de verschillende straten dit Telraam.net toepassen om het gebruik en de snelheden in de straten registreren, zodat we samen gericht snelheids- beperkend beleid kunnen ontwikkelen, evenals aanpassing van de infrastructuur, inrichting van de straten, communicatie-acties en zo nodig handhaving.

Knelpunt 2. De fietser vervolgt haar weg en gaat vanaf het winkelverzamelgebouw de Fruithut over een stukje Zegheweg fietsstraat naar Stationsweg West.

Ook bewoners aan de Zegheweg maken zich grote zorgen over de overschrijdingen van de maximale snelheid van 30km door het gemotoriseerd verkeer. Wij hebben hiervan rapporten ingezien die door het bovengenoemde Telraam.net netwerk wordt aangeleverd.

De Zegheweg fietsstraat, totaal 500 meter, heeft naast de aanwonenden, 4 fietspaden aansluitingen en 1 woonerf Huisstede. Maar de meeste verkeershinder wordt veroorzaakt door het sluipverkeer vanuit en naar De Nort / industrieterrein. Overweeg afsluiting van de Nort of voer eenrichting verkeer in vanaf Hoevelaar 2.

Ons advies is om de gehele Zegheweg tot aan Aaltje bij de linie een fietsstraat te maken. Voor de gehele weg zou een maximale snelheid van 30 km/h moeten gelden. Vooral omdat er extra ontsluitingen bijkomen vanuit Hoevelaar 2 en 3. De Zegheweg als ontsluitingsweg lijkt ons uitgesloten voor de uitbreidingsplannen voor extra grootschalige woningbouw, in combinatie met autoverkeer.

Overweeg om een zogenoemde Blik-arme woonwijk te ontwikkelen, alleen voor deel-auto's en fietsen. Of een goede ontsluiting maken naar de Parallelweg.



Voor de duidelijkheid, de fietsstraten behoeven niet 'direct' geheel rood gespoten of bestraat te worden, een regelmatige aanduiding Fietsstraat en auto te gast met 30km op het wegdek volstaat.

*1 zie: <https://Telraam.net/netwerk/utrecht>

Knelpunt 3.

Stationsweg West, hier eindigt de fietsstraat in een brede laan met aan twee zijden een suggestiestrook zonder fietslogo (RV1990). Hierop wordt nu volop aan beide kanten geparkeerd door gemotoriseerd verkeer.

Vanaf Rozensingel, ontsluitingsweg van de wijk “het Groene Woud” is de parkeerdruk op de suggestiestroken te groot voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor de fietsers. Overweeg het volgende:

- Stationsweg West doortrekken als fietsstraat met alleen aan de zuidzijde parkeer faciliteiten.
- Of maak een fietsstrook met fietssymbolen, aan de noordzijde, naar de rotonde Europalaan-Stationsweg West. En parkeer faciliteiten aan de zuidzijde.
- Maak de te steile opgangdrempel naar de Rozensingel fietsvriendelijk of maak aan beide zijde een vloeiende op- en afrit van tenminste 1 meter breed.

Knelpunt 4.

De in 2022 aangelegde rotonde Europaweg-Stationsstraat West is zoals bekend niet veilig voor fietsers ondanks de voorrangsregel. Gemotoriseerd verkeer vanuit Europaweg 1^e afslag naar “het Groene Woud” hebben rekening te houden met rechts en links overstekende fietsers. Dit geldt ook voor de 2^e afslag richting het centrum.

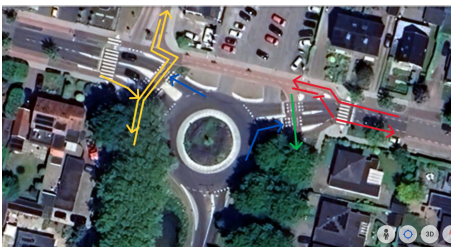
De rotonde is voor alle verkeersdeelnemers de veiligste kruispunt vorm. Maar voor de rotonde Europaweg-Stationsweg West geldt dat niet voor de fietser. Voor de fietser was het ‘oude’ kruispunt veiliger.



Voorbeeld: De dorpel veroorzaakt schrikreacties en zorgt voor valpartijen met name bij regen en sneeuwbedekking. Een druppelmarkering volstaat als het een 2 richtingen fietspad blijft! De fietsstrook kan ook eerder, voor de boom 0.60 m naar rechts worden gelegd voor een betere overgang. Zie blauwe lijn.

Tijdens een waargenomen recente valpartij van een oudere vrouw op een e-bike, veroorzaakt door een auto die te laat stopte, reageerde de vrouw “welke idioot heeft dit bedacht”.

Huidige route fietsers Europaweg rotonde



Geel = vanuit en naar Dorpsstraat en Willem de Zwijger laan naar Laan 1940-45
Rood = vanuit en naar Het Groene Woud naar Dorpsstraat
Groen = naar De Kolk

Over het fietspad langs de Stationsweg West richting het dorpscentrum is het relatief veilig, behoudens de rechts-afslaande auto's naar de Laan 1940-1945. Het huidige betegelde fietspad is 1.80 m, volgens de huidige Crow-richtlijnen is de breedte-eis minimaal 1.70 m maar wenselijk 2.00 m. Het naastliggend voetpad is 1.50 m. Omdat het fietspad en voetpad op gelijk niveau ligt kan de fietser op het voetpad uitwijken voor de snellere fietsers en b.v. bakfietsen. Dit is niet gewenst, de huidige betegelde bedekking biedt te weinig comfort en leidt tot instabiel rijgedrag.

Fietsen over het fietspad vanuit het dorpscentrum is een geheel ander verhaal, als je naar de andere kant van de rotonde moet. Allereerst hebben de fietsers links en rechts voorrang, die vanuit de Willem de Zwijgerlaan gaan of komen. De fietser met bestemming Laan 1940-1945 moeten rekeninghouden met het fietsverkeer van rechts en links en vervolgens een bocht maken naar links en direct naar rechts.

De fietser die naar b.v. de Kolk gaat, moet linksaf en wederom bij het twee-richtingen fietspad rekening houden met de fietsers van links, vanuit de Laan 1940-1945 en vanuit rechts b.v. de Kolk.

De oversteek naar de Kolk is geen probleem met het huidige vloeiende fietspad en de voorrangsregel. De automobilist moet evenwel heel goed opletten. De fietsers en wandelaars komen van twee richtingen van en naar de Kolk en daarna een overstekende fietser naar de Stationsweg West. De automobilist moet ook nog opletten voor de tegemoetkomende fietsers en de auto's vanuit Stationsweg West. Kortom een complexe verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers.

Rapport optimalisatie rotonde Europaweg.

Recent is het rapport van Bono Traffics, 28 maart 2024, gepresenteerd.

Door hen wordt, terecht, als belangrijkste probleem geschetst dat de rotonde eerder niet centraal is gesitueerd op de Stationsweg West, en daardoor teveel naar de Europaweg is geplaatst.

Het bureau draagt een aantal mogelijke oplossingen voor om de huidige, ongewenste situatie te verbeteren bestaande uit de volgende basisvarianten:

Variante 1. Een fietsstructuur rondom de rotonde met een afgescheiden fietspad.

Dit zou de meest veilige variant zijn voor de fietser, maar valt volgens de opstellers mede af door de verkeersdruk vanuit de Europaweg. Dit geldt ook voor de twee andere rotondes op de Europaweg. Dus dit argument is o.i. niet echt valide.

De huidige doorrijnsnelheid van de auto is nu te hoog, dat veroorzaakt onveiligheid. Dat kan o.i. simpelweg voorkomen worden door de maximum snelheid op de Europaweg te verlagen naar 30 km/h, scheelt inderdaad statistisch 22-31% minder ongevallen. (bron Veilig Verkeer Nederland)

Variante 1 moet afvallen omdat er drie bomen komen te vervallen. Dat komt vanwege de opdracht 'een zuivere ronde structuur direct naast de rotonde'. Dus er wordt geen boom meer gekapt voor een uitbreiding van de infrastructuur voor auto's en ook ontwikkeling van woningbouw?

In de eerste bijlage schetsontwerpen, wordt dit anders ingericht. Maar dit is o.i. geen fraai beeld van de fietsinfrastructuur. Met de samenkomst van de fietspaden op de Kolk lijkt dit geen adequate oplossing, mede doordat de fietser het twee-richtingen fietspad aan de bovenzijde neemt naar de Stationsweg West. De fietser richting de Kolk neemt het rechtse fietspad. Immers de fietser is net als water, het neemt de kortste en/of snelste weg.

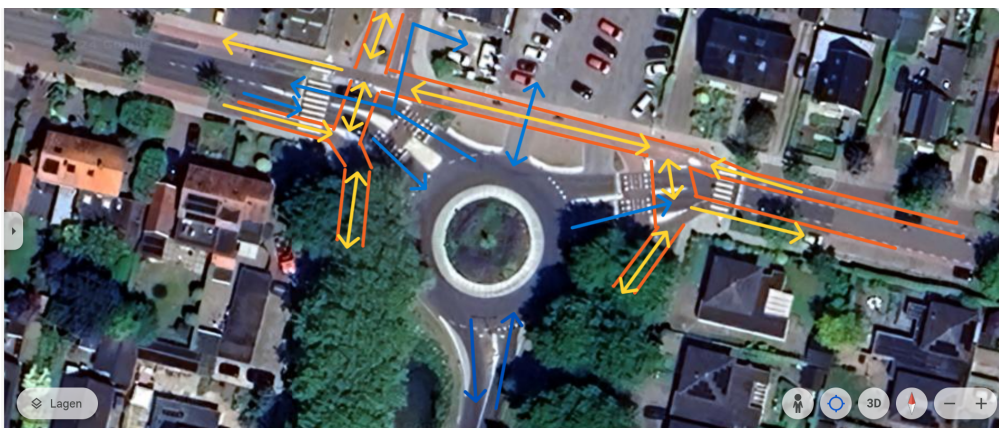
Variante 2. De halve maan. In de basis is dit niet gewenst vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Vooraf omdat de eerder genoemde manoeuvreer knelpunten o.i. niet worden opgelost, te weten:

- het links afslaan van het fietspad vanuit de Dorpsstraat is en blijft te scherp
- het links- en rechts afslaan naar de Laan 1940-1945.
- De oversteek naar de fietsstrook Stationsweg West.

Variante 3. Enkel de oversteeken optimaliseren. Omdat de rotonde te diep in de Europaweg is gesitueerd, is deze optie te overwegen in combinatie met andere maatregelen en met een andere oversteek structuur. Dus we moeten o.i. met de huidige situatie 'Out of the box' denken voor een fietsveilige en -vriendelijke oplossing.

De alternatieve variant.



Variante op de halve maan (variant 2) met nieuwe oversteekplaatsen (variant 3).

Oranje lijnen zijn de fietspaden met oversteek.

Blauwe pijlen zijn de auto-bewegingen.

Overweeg het volgende voor deze alternatieve variant.

3.1 Beperkt de maximale snelheid naar 30 km/h op de gehele Stationsweg West. Als de Stationsweg West vanuit de Zegheweg een fietsstraat wordt, trek deze door over de rotonde Europaweg naar de Stationsweg West richting het dorpscentrum. Plaats op de Stationsweg West, voor de snelheidsbeperking drie sinusdrempels en verwijder de huidige chicanes.

3.2 De fietsers die sneller gaan dan 20 km/h kunnen en zullen kiezen voor de huidige rijweg.

3.3 Behoud de huidige, fietspaden -onverplicht- voor het kwetsbare fietsverkeer zoals kinderen, ouderen, driewielers, scoot-mobiels e.d.
Het huidige betegelde fietspad zou voorzien moeten worden van goede bedekking, zonder trottoirband, gelijk houdend met het voetpad, zoals nu het geval is.

Dit onverplichte fietspad is niet bestemd voor fat-bikes, speed-pedelecs, bromfietsen/scooters, e(bak)-fietsen van bezorgdiensten.

3.4 Maak een extra brede rechte oversteek doorgang, minimaal 3.8 meter, van de fietsstraat Willem de Zwijgerlaan naar de Laan 1940-1945. Dus in feite naast het huidige zebrapad.

Afsluiting Laan 1940-1945 voor autoverkeer zou veiliger zijn voor de fietsers maar daardoor ontstaat er wel meer verkeersdruk bij de ontsluiting van de Nico Bergsteijnweg.

De Laan 1940-1945 is een goed begaanbare weg voor de fietser, om de positie van de fietser specifieker te maken kun je op het wegdek dit met fietsstraat-logo's benadrukken.

3.5 Indien vanuit de Zegheweg de fietsstrook Stationsweg West naar het rotonde fietspad rechter doorloopt en de bovengenoemde dorpel wordt verwijderd is er meer manoeuvreerruimte voor de fietser.

Overweeg om de oversteek naar de Kolk meer naar het zebrapad te verleggen, met een extra breed fietspad van tenminste 3.8 meter breed, zodat er geen twee oversteek plaatsen zijn voor de fietser. De fietser naar de Kolk en Stationsweg West krijgt daardoor meer manoeuvreer ruimte. Huidige twee-richtingen fietspad is 3.2 meter breed.

Deze maatregelen geven ook voor de automobilist een rustiger verkeersbeeld omdat zij meer ruimte krijgen bij het verlaten van de rotonde.

Knelpunt 5.

Wij adviseren de maximumsnelheid vóór de 1^e rotonde vanaf de Rondweg terug te brengen naar 30 km/h.

Overweeg bij de 1^e rotonde de op- en afgangen te verbeteren naar de Ter Maatenlaan en de Rembrandtlaan. Zo ook de 2^e rotonde ter hoogte Willem de Zwijgerlaan en de Van Beeklaan.

Zie ook hoofdstuk 9 Veilige routes naar scholen en sportclubs.

Het paaltje en de kronkeling nabij 3^e rotonde Stationsweg West is o.i. overbodig en onveilig, de druppel volstaat. Zie voorstel 3.4 als de fietsstraat wordt verbreed is er wel een paaltje noodzakelijk.



Maak de op- en af-drempels naar de Vermeerlaan en daaropvolgend de Willem de Zwijgerlaan fietsvriendelijker, zie hoofdstuk drempels in Woudenberg.

Overweeg om de rijbaan Europaweg vanaf de 1^e rotonde de snelle fietser op de rijbaan toe te laten.

De fietsstraat aan de westzijde van de Europaweg, Vermeerlaan en de Willem de Zwijgerlaan hebben ook te hoge op- en afgang drempels. Maak deze fietsvriendelijker. Zie ook het hoofdstuk 10 Drempels in Woudenberg.

Knelpunt 6.

De Stationsweg West vanaf het Ekris en de Schans is tot de Dorpsstraat een fietsstraat, doch de 30km bebording is net vóór de kruising met het Ekris. Markeer dit duidelijker en eerder op het wegdek als er niet gekozen wordt voor de snelheidsbeperking op de Europalaan naar 30 km/h.

Het verkeer van rechts heeft vanuit het Ekris nu voorrang. Het Ekris ligt iets schuin gesitueerd en door de ligging van het restaurant Ribhouse Texas ziet de fietser niet tijdig het van rechts aankomend verkeer. Indien de snelle fietsers toegelaten worden op de weg van de Stationsweg zal dit o.i. tot minder problemen leiden.

Knelpunt 7.

De Dorpsstraat heeft aan twee zijden een fietsstrook. Is dit het eindpunt van de fietsstraat?

Door het autoverkeer en het vracht-transport is dit gedeelte voor de fietser niet aangenaam. In bijzonder het laad- en los transport / parkeren op de verhoogde fietsstrook, dat is conform RVV art 23.1b niet toegestaan. Een bestuurder mag zijn voertuig niet stoppen en dus ook niet parkeren. Alleen de automobilist/chauffeur weet blijkbaar niet dat het een verplicht fietspad is ondanks de verschillende fietslogo's op het fietspad.

Een centrum bezoeker: "Ik snap niet dat de viskraam van de Graaf niet verplaatst wordt naar waar voorheen Ebbers stond."

Overweeg het laden en lossen door kleiner vrachttransport en op bepaalde tijdstippen te laten plaatsvinden, en reserveer laad- en losparkeerplaats op de parkeerplaats Cultuurhuis, zodat de winkelstraat toegankelijker, leefbaarder en veiliger wordt voor iedereen. Maak er geen afhaalstraat maar een winkelstraat van.

Om op de verhoogde fietsstrook te komen moet je een drempeltje op, dat lijkt probleemloos, maar is het geenszins. Het is hinderlijk voor de fietser met kind in een zitje, met volle boodschappentassen of een rolstoel gebruiker. Overweeg bij de oversteekplaatsen een betere opgang van minimaal 1 meter te maken.

Knelpunt 8.

De oversteek N226. Opmerkelijk is dat er voor de wandelaar een zebrapad is aangelegd en de fietser GEEN voorrang heeft op het autoverkeer.

Er zijn allerlei afwegingen te maken over het wijzigen van de voorrangsregel. Omdat het dubbele fietspad van de N226 kruist met de fietsers vanuit de Dorpsstraat en de Voorstraat, zie blauwe route op kaartje. Dit zal op basis van meetgegevens bepaald kunnen worden over het gebruik van het fietspad N226 en de overstekende fietsers. Hiervoor zou het Provinciaal beleid moeten worden aangepast.



Op de rotondes hebben de fietsers terecht voorrang. Maar blijkbaar niet bij de kruisingen oversteek N226 Dorpsstraat naar Voorstraat als ook oversteek N226 kruispunt Laan van Lichtenberg naar Laanzicht. Dit is naar ons inzien niet eenduidig beleid en leidt uiteindelijk tot onveilige situaties voor de overstekende fietser.

De huidige toegelaten snelheid, doorrijnsnelheid, van de N226 is 50 km/h. Wijzig dit naar 30 km/h.

Knelpunt 9.

De Voorstraat geeft een rommelig verkeersstraatbeeld doordat er geen duidelijke markering is voor de fietsstroken maar ook niet als fietsstraat is aangemerkt. Ook hier is sprake van kort- parkeerders en overstekende auto's vanuit de Jumbo naar de Schoutstraat. Voor de fietser is het een soort safari strook.

Knelpunt 10.

De drempel op de kruising Burgwal en Vondellaan is zowel op en af een drama voor de fietser. De fietser zal feitelijk noodgedwongen voor het voetpad kiezen. Advies: maak deze te hoge drempel toegankelijker voor alle fietsmodaliteiten en zelfs voor de auto.

Bovendien is de oversteek naar het fietspad aan de noordzijde van de Voorstraat, richting Vijverhof of JFK - laan niet veilig. Overweeg aldaar (Burgwal) een zebrapad en een fietsoversteek te maken.



De beide fietspaden kunnen in combinatie met het voetpad ook 2 richtingen worden gemaakt, door het ophogen van het huidige fietsgedeelte. Hierdoor voorkom je het worteleffect van de bomen en hoeft de fietser naar de rotonde N224-Rondweg, niet driemaal over te steken, te weten de Burgwal, JFK-laan en de Voorstraat.

Knelpunt 11.

Bij de oversteekplaats Voorstraat vanuit de JFK-laan heeft de fietser nu geen voorrang. Overweeg ook hier de fietser voorrang te verstrekken zodat overal binnen de bebouwde kom de overstekende fietser voorrang heeft.

Knelpunt 12.

Rotonde N224 Woudenberg oversteek van de Voorstraat naar het Henschotermeer - Austerlitz-Maarn treinstation. Ook hier hebben fietsers nu geen voorrang, dit is zeer belemmerend. Bovendien zijn er op het middendeel chicane hekken geplaatst voor het afremmen of buffering van fietsers. Het laveren is capriolen werk voor met name de z.g.n bakfietsen, de 3 wiel fiets, ligfietsen en hand-bikers bij gelijktijdig gebruik van bijvoorbeeld de recreatieve fietsers.



knelpunt 11



knelpunt 12

De bewoners van Reinaerde moeten nu onder extra begeleiding deze hindernis nemen. De fietsers en wandelaars zouden hier voorrang op het autoverkeer van de Rondweg moeten krijgen. De beste oplossing is om bij de Provincie Utrecht te pleiten voor ondertunneling. Dit is ook beter voor de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer.

Knelpunt 13.

Ter hoogte van het Henschotermeer N224 Zeisterweg en afslag De Heygraeff is een rotonde gepland. Er is nog geen ontwerpplan inzichtelijk om te beoordelen of er voor de fietser een veilige doorgang wordt gewaarborgd. Alsook een veilige oversteek-verbinding tussen Den Treek en Henschotermeer, de Oude Utrechtseweg voor wandelaars, ATB-fietsers en zelfs paarden.

Wij gaan er vanuit dat de aangenomen motie over de Heygraeff weg ervoor gaat zorgen dat dit een fietsstraat gaat worden met een maximum snelheid van 30 km/h.

Knelpunt 14.

Kruispunt N224 Zeisterweg met N227 Amersfoortseweg (Quatre Bras), is een zeer drukke weg. De verkeerslichten zijn inmiddels beter afgestemd op het fietsverkeer maar nog niet optimaal. Ook hier een pleidooi voor het toepassen van het iVRI (Intelligente verkeerslicht). Dit systeem kan communiceren met verkeerdeelnemers (fietsers) en andere verkeerslichten.

Hiermee kunnen de woon-werk fietsers ook de Schwung App gebruiken voor een betere doorstroming.

Over het Quatre Bras kruispunt gaan naast de woon-werkverkeer fietser duizenden recreatieve fietsers die hun fietsronde maken in de Utrechtse Heuvelrug en het is ook de verbinding tussen de ATB route Den Treek/Henschotermeer en het Austerlitz (Cannondale) parcours.

Hier zou toekomstige een fietstunnel onder de N227 en N224 gerealiseerd kunnen worden.

In feite is het huidige fietspad naast de N224 te smal door de hoge gebruiksintensiteit en toename van de fiets modaliteiten. Het kappen van de bomen is geen optie. Elke verbreding(stroken) is echter wenselijk!

-----Einde knelpunten rode doorfietsroute Pothbrug naar Austerlitz-----

7. De knelpunten van Maarsbergen – Woudenberg - Leusden.

Vanuit Maarsbergen fietsen we over de parallelweg langs de Woudenbergseweg (N226) naar Leusden.

Knelpunt 15.

De maximumsnelheid parallelweg is nu 60km/h voor 2 richtingen fietsers, agrarisch- en aanwonenden verkeer. Tot de Griftdijk is het 650 meter en van de Griftdijk tot rotonde Rondweg Woudenberg is het 1 km. Voor de veiligheid van de fietser zou de maximale snelheid teruggebracht moeten worden tot 30 km/h.

Knelpunt 16.

Bij de oversteek kruispunt Griftdijk heeft de fietser nu geen voorrang. Geef de fietser bij dit kruispunt voorrang op het gemotoriseerde verkeer. Provincie of Gemeente Woudenberg beleid?

Knelpunt 17.

De oversteek N226 vanaf de parallelweg naar de Ringelpoel om naar het treinstation Maarn te fietsen, is nu zeer risicovol. Maak de oversteek duidelijk voor automobilisten met markering op de weg en een bord met vermelding “oversteekplaats fietsers”.

De maximumsnelheid ook op de N226, tot rotonde rondweg N224, ook terugbrengen naar 60 km/h vanwege overstekende auto's, fietsers en wandelaars.

Knelpunt 18.

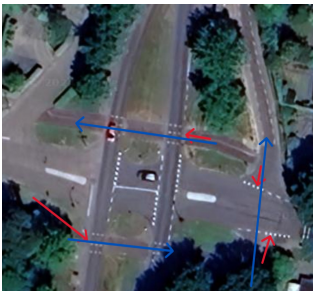
De rotonde kruising N224 Rondweg en de N226 Maarsbergseweg, wordt conform de planning in 2025 de doorstroming verbeterd voor het autoverkeer. Onder de N224 Rondweg staat een fietstunnel gepland. Een perfecte oplossing voor de doorstroming van al het verkeer.

Knelpunt 19.

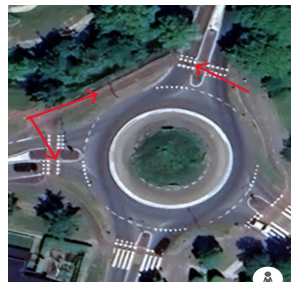
Overweeg om vanaf de rotonde, door het centrum van Woudenberg de maximum snelheid op N226 terug te brengen naar 30km/h. Dit geeft een eenduidig beeld “In Woudenberg wordt binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/h gereden”! Mede daardoor zal Google Maps veel verkeer omleiden naar de N227.

Knelpunt 20.

Overweeg bij het 1^e kruispunt de oversteek Laanzicht de fietser voorrang te geven. Geef de fietser vanaf de Laan van Lichtenberg naar Laanzicht, heen en terug voorrang.



knelpunt 20



knelpunt 21

Knelpunt 21.

De rotonde N226 met verbinding naar Nico Bergsteijnweg en JF Kennedylaan is een belangrijke oversteek voor met name kinderen naar school en sportvelden. Op deze rotonde zijn enkele belemmeringen, zoals het twee richtingen fietspad naar één richting.

Vanuit de rotonde naar de scholen, sportvelden en het sportcentrum De Camp is het aan te bevelen om de snelle fietser van de rijbaan gebruik te laten maken. In feite is dit ook het geval op de Nico Bergsteijnweg. De fietspaden kunnen dan benut worden voor de meer kwetsbare fietsers, in bijzonder voor kinderen.

Advies; maak samen met de aanwonende bewoners, ouders van de schoolgaande kinderen, sportclubs een fietsvriendelijke JFK-laan. Zie de Buurt Safari model van de Fietsersbond. www.fietsersbond.nl/buurtsafari



Foto's school Olijfboom met parkeerder op JFK laan fiets suggestiestrook. "Soms blokkeren ze zelfs het fietspad".
Ontvangen van een fietser naar de Griftschool.

In de Nico Bergsteijnweg zijn er enkele drempels absoluut niet fietsvriendelijk, in bijzonder bij de verhoogde kruisingen. Met een iets minder steile opgang zal het de fietsbeleving al flink verbeteren.

Aansluitend op de Laan 1940-1945 staan veelal auto's geparkeerd op de suggestie fietsstrook, terwijl er o.i. aangegeven parkeerplaatsen vrij zijn. Overweeg om hier een parkeerverbod of markeer het als fietsstrook zodat er niet geparkeerd mag worden. Deze straat is een belangrijke route naar de Wartburg school.

Knelpunt 22.

Vanaf rotonde N226 (JFK-laan en Nico Bergsteijnweg) fietsen we richting Leusden, over het fietspad van de Geeresteinlaan. Het Provincie Bestuur Utrecht heeft recent besloten om voor het gemotoriseerde verkeer de maximumsnelheid terug te brengen naar 60km/h.

Voor de recreatieve fietsers zijn er echter 2 oversteek punten die extra aandacht behoeven. Te weten: vanaf het fietspad naast N226 naar landweg Zuiderbroek en de oversteek naar de Vieweg.

De oversteek naar de Zuiderbroek, maak hier de oversteek duidelijk voor automobilisten met markering op de weg en een bord met vermelding "oversteekplaats fietsers".

De oversteek naar de Vieweg is zeer risicovol omdat het in een bocht ligt. Om een veilige oversteek te realiseren zou een oversteekplaats ruim voor de bocht gemaakt moeten worden.

Ook hier geldt een markering op de weg en een bord met vermelding "oversteekplaats fietsers".

-----Einde knelpunten doorfietsroutes-----



Aanbevelingen voor verbetering

8. De Busbaan te combineren met een doorfietsroute.

In de planontwikkeling van de provincie Utrecht lezen we dat er mogelijk een busbaan wordt aangelegd langs de Rondweg N224. Dit plan biedt kansen om dit te combineren met een snelle fietsstraat langs de gehele Rondweg, met aansluiting op het fietspad Maarsbergseweg en doorlopend op de Zeisterweg. De fat-bikes, snelle fietser, speed-pedelecs, tourfietsers e.d. behoeven dan niet door het centrum van Woudenberg. Zie kaart met de oranje markeringslijn.



9. Veilige routes naar de scholen en sportclubs.

De fiets-schoolroutes kunnen we desgewenst per school met een aantal ouders fietsen, zodat we de knelpunten in de verschillende routes 'nog' beter in beeld te krijgen.



Voorbeeld: vanuit de Jan Lighthartschool fiets je over de Rembrandtlaan richting de Termatenlaan, vóór de rotonde Europalaan.

Zie foto.

Is een parkeerverbod voor de chicane en een doorfietspad, rode pijl, een oplossing? Er staan veelal 4 auto's geparkeerd die ook de fietsdoorstroming vanuit de rotonde blokkeren. Is hier sprake van parkeerdruk of gemak?

Plaats geen onnodige paaltjes op de fietspaden, indien het noodzakelijk is voorziet ze van een rode lamp voor de avonduren. Maak ook geen onnodige hoge drempels maar sinusdrempels zoals deze recent zijn aangelegd in de Nijverheidsweg. Zie hoofdstuk "Drempels in Woudenberg".

Maak ruime schoolzones, maximaal 15 km/h zoals o.a. door Veilig Verkeer Nederland wordt geadviseerd.

In een straal van maximaal 3 km van de woning naar school is de fiets het aangewezen vervoersmiddel. Uiteraard zijn er uitzonderingen te benoemen maar faciliteer geen K+R plaatsen binnen de schoolzones.

De huidige fietsenstallingen bij de scholen, als ook bij de bushaltes, sportcentrum en sportpark zijn niet overdekt. Naast de wens om Solar Carports te realiseren zien we in de toekomst ook mogelijkheden voor Solar Bikeports in Woudenberg. Zie voorbeeld hoofdstuk "Fietsstallingen en fietskluizen in de wijken".

De scholen in Woudenberg maken gebruik van verkeerslessen en doen examen van VVN!

Wij hechten eraan dat er een actief motiveringsprogramma wordt gelanceerd om kinderen fietshelmen te laten gebruiken en fietsverlichting controles op het schoolplein, specifiek voor de wintertijd periode.

Wij willen graag samen met de scholen en vrijwilligers het Fiets-meester educatie programma introduceren met bijvoorbeeld de les: hoe plak je een fietsband, hoe maak je je ketting schoon en smeer je de ketting e.d.

10. Fietsenstallingen en fietskluizen in de wijken.

De fiets is een kwetsbaar vervoersmiddel waarmee zorgvuldig mee omgegaan moet worden. De meeste fietsstallingen bestaan uit wielklemmen, zijn onbeschut en toegankelijk voor fietsendieven.

De gemeente zou een voortrekkersrol kunnen vervullen, in het kader van duurzame mobiliteit en energietransitie, om met school- en sportclubbesturen het initiatief te nemen om overkapte fietsstallingen met zonnepanelen, te realiseren. Duurzaam (droog) voor de fietsen en levert ook nog energie voor de scholen en de sportaccommodaties. Bekijk ook de mogelijkheden bij bushaltes.



Fietsstalling scholen.



Fietsstalling bushalte de Poort.



Geen wielklemmen maar nietjes.



Voorbeeld fietsenstalling, kan ook met zonnepanelen

Fietsers met een beperking. Is er een specifieke ontheffingsregeling in Woudenberg voor het parkeren met een aangepaste fiets buiten een fietsenstalling bij bijvoorbeeld de bushalte? We weten niet of dit een issue is in Woudenberg.

11. Fietsen parkeren in de wijken

Waarom worden in de wijken wel autoparkeerplaatsen gefaciliteerd maar geen fietskluisen voor bewoners die weinig of extra bergruimte willen hebben voor de fietsen?

Faciliteer bijvoorbeeld per 4 woningen, die maximaal 1 auto per woning bezitten, een parkeerplaats voor de fietsen. Het fietsenhok wordt door de bewoners gehuurd of middels buurt-burgerinitiatief zelf geplaatst.



12. Drempels, waarom en welke?

De bedoeling van een drempel is om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, niet om fietsers te hinderen. Dit is helaas in Woudenberg wel het geval. In bijzonder de verhoogde kruisingen b.v. op de Nico Bergsteijnweg. Teveel drempels in Woudenberg zijn 12 centimeter hoog (zo hoog als een stoeprand).

Van sinusvormige drempels (in een vloeiende lijn omhoog en omlaag) hebben fietsers relatief weinig last. Deze zijn recent geplaatst op de Nijverheidsweg.



Niet zo



maar zo!



dit is nog erger



de sinusdrempel

CROW modellen

Verkeersdrempels			
Passeersnelheid V85	Profiel	Afmetingen (cm)	Doorsnede
20 km/h	sinus 8 cm	12/20x100x100 12/20x50x100	
30 km/h	sinus 8 cm	12/20x100x175 12/20x50x175	
30 km/h	sinus 12 cm	12/24x100x240 12/24x50x240	
50 km/h	sinus 8 cm	16/24x100x300 16/24x50x300	
60 km/h	sinus 8 cm	14/22x100x400 14/22x50x400	

bron: CROW publicatie 172

Bijlage A: Diversiteit fietsers woon-werk-school-zorg en recreatief



Speed Pedelec 7-40 km



Retro 1-7 km



Lifestyle 5-15km



ECO 5-25 km



Sportief 10-50 km



De bakfiets breder dan 75 cm mag op de rijbaan



Fat-bike

**De kwetsbare fietsers en zij die meer ruimte nodig hebben op het fietspad.
Inclusief de retro-fietser en ouderen met de E-bike.**

