



Gemeente
Woudenberg

Notitie fietsroute oost-west Woudenberg

Plaats, datum: Woudenberg, 21 november 2019

Opgesteld door: B. van den Hoven

Opdrachtgever: Wethouder A. Vlam (bestuurlijk), S.M.T. van der Marck (ambtelijk)

Projectleider: B. van den Hoven

Versie Versie: 2.0

Aangeboden *aan:* College van B&W *geagendeerd:* *status:*

Inhoudsopgave Notitie fietsroute oost-west Woudenberg

1. Aanleiding.....blz 1.
2. Uitgangspunten.....blz 1.
3. Inventarisatieblz 2.
4. Beschrijving wegvakken.....blz 5.
5. Afweging fietsroutesblz 5.
6. Advies fietsroute.....blz 7.

1. Aanleiding

In de programmabegroting van de gemeente Woudenberg 2020-2023 is de behoefte opgenomen om in de nabij toekomst een duidelijke veilige, herkenbare en aantrekkelijke fietsverbinding aan te leggen van west naar oost (en vice versa). Deze verbinding is beoogd in het gebied ten noorden van de huidige fietsverbinding Voorstraat – Dorpsstraat - Stationsweg west.

De fietsverbinding dient niet alleen veilig en herkenbaar te zijn maar moet ook de woonwijk Treekerweide en sportvoorzieningen aan de westzijde van de kern Woudenberg verbinden met de woonwijken Het Groene Woud en het toekomstige Hoevelaar.

Op dit moment is binnen het beoogde gebied de herinrichting van de Nico Bergsteijnweg en een nieuwe brug over de Grift gepland. Deze brug bevindt zich in het verlengde van de De Ruyterlaan. Qua ligging kunnen beide plannen potentieel worden gezien als mogelijk onderdeel van de fietsroute oost-west.

In deze notitie wordt een uitwerking gegeven aan het ontwikkelen van een veilige, herkenbare en aantrekkelijke fietsroute van oost naar west (en vice versa) in de kern Woudenberg. Hierbij wordt onderzocht via welke bestaande wegen het beste van oost naar west gefietst kan worden. Vervolgens worden de routes beoordeeld en afgewogen om uiteindelijk te komen tot een voorkeursroute. Deze route wordt dan schetsmatig uitgewerkt.

2. Uitgangspunten

Ligging

- De fietsroute verbindt de Zegheweg met de Griftdijk;
- Op de Griftdijk zijn er twee mogelijkheden waar de fietsroute kan ontsluiten: via een bestaande brug nabij sportpark De Grift (punt A, zie figuur 1) of via de geplande brug in het verlengde van de De Ruyterlaan (punt B);
- Op de Zegheweg zijn er ook twee mogelijkheden waar de fietsroute kan ontsluiten: de straat Gouden Regen (punt E) of het fietspad in het verlengde van de Larikslaan (punt F);
- Ter hoogte van de N226 zijn er twee realistische mogelijkheden om deze provinciale weg over te steken: ter hoogte van de rotonde JF Kennedylaan/ N226 Geeresteinselaan (punt C) of ter hoogte van de fietsoversteek nabij de Schoolstraat (punt D);
- Vanwege het beschikbare budget volgt de fietsroute zoveel mogelijk bestaande wegen en paden;
- Er worden geen grondaankopen gedaan voor de fietsroute;
- Bomen langs de wegen moeten zoveel mogelijk behouden blijven;
- De fietsroute moet redelijk direct naar de bestemming leiden (niet te veel bochten en omwegen);
- De fietsroute verbindt de belangrijkste voorzieningen in het noordelijke deel van de kern: de concentratie aan sportvoorzieningen aan de Bosrand, de scholen in de wijk, de woninguitbreidingen aan de oost- en westzijde van de dorpskern;
- De fietsroute ligt centraal in de wijk en sluit aan op bestaande fietsvoorzieningen, zoals die richting het centrum en de bushalte aan de N226;
- De fietsroute moet worden verbonden met de recreatieve fietspaden vanuit het buitengebied. Het doel is om bewoners meer en gemakkelijker van het buitengebied te kunnen laten genieten (uit: Structuurvisie Woudenberg 2030, Inbo/Gemeente Woudenberg, 2012).

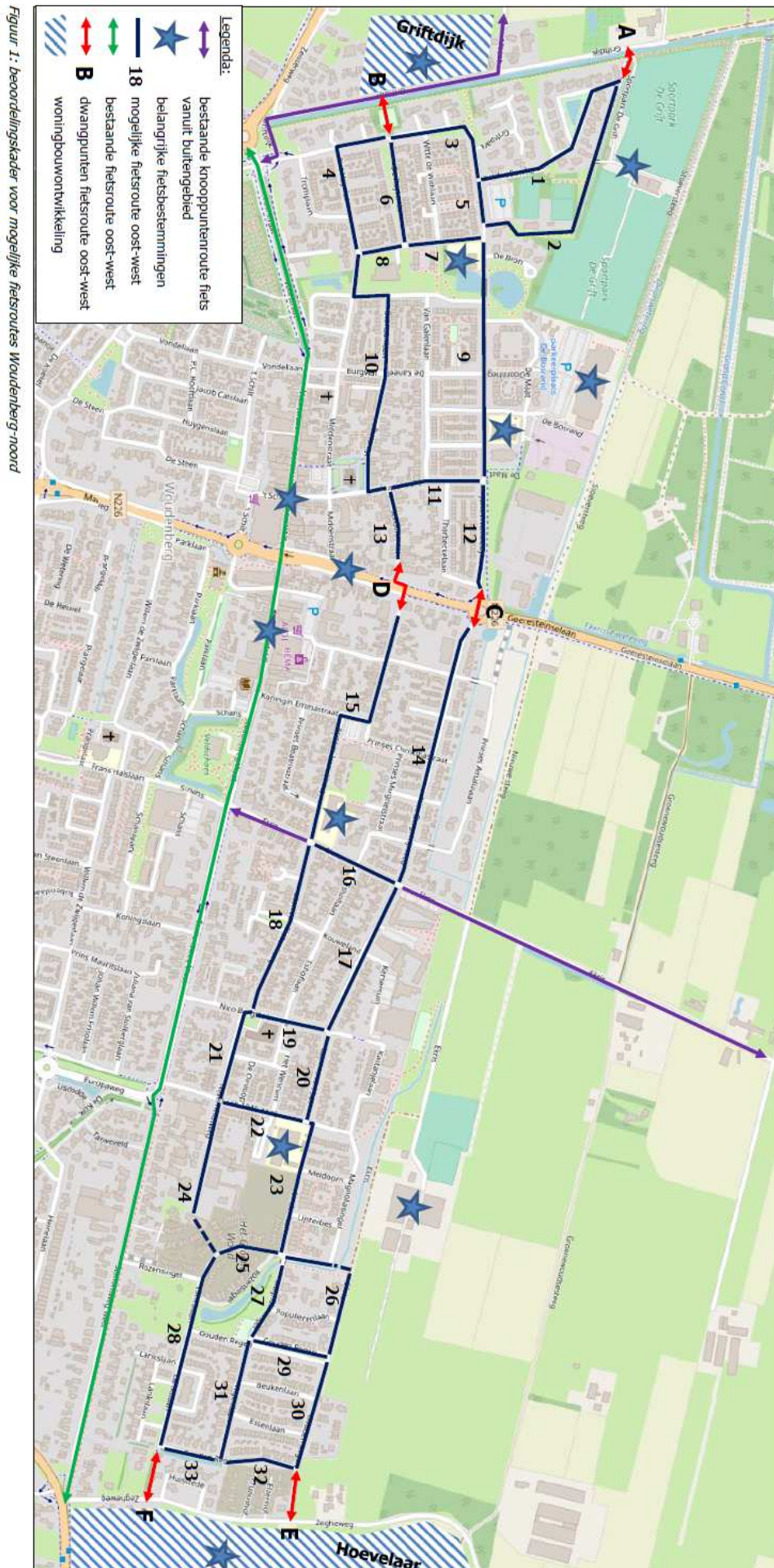
Vormgeving

- De fietsroute wordt bij voorkeur herkenbaar vormgegeven. Dit kan door middel van een fietsstraat, een solitair fietspad of met fietsstroken. Afhankelijk van de verkeersintensiteit wordt de noodzaak van deze herkenbaarheid bepaald. Bij een hoge verkeersintensiteit is de noodzaak van herkenbaarheid groter dan bij een lage verkeersintensiteit, zoals bijvoorbeeld in de woonwijk Het Groene Woud. Ook wil de gemeente graag de relatief nieuwe vormgeving van deze nieuwbouwwijken behouden;
- Indien geen herkenbare fietsvoorziening aanwezig/noodzakelijk is, kan de fietsroute worden aangeduid door middel van bewegwijzering;
- Aangezien de gehele fietsroute in een 30 km/uur-gebied ligt, is het uitgangspunt dat fietsers en auto's gebruik maken van dezelfde rijbaan. Vrijliggende fietspaden liggen dan minder voor de hand. Ook zijn vrijliggende fietspaden in een bestaande woonwijk vaak moeilijk inpasbaar zonder bomen te kappen. Tenslotte kunnen vrijliggende fietspaden op kruispunten binnen een 30 km/uur-gebied leiden tot onduidelijkheid in de voorrangregeling. Om verkeersonveiligheid te voorkomen zijn vrijliggende fietspaden niet gewenst;
- Vanwege fietscomfort en herkenbaarheid is de fietsroute zoveel als mogelijk uitgevoerd in rood asfalt;
- In de uitwerking is gekeken naar de voorrangssituatie op de kruispunten. In principe zijn alle kruisingen binnen een 30 km/uur-gebied gelijkwaardig. Echter vanuit het oogpunt van doorstroming en comfort voor de fietsers kan worden overwogen om de fietsroute voorrang te geven op zijwegen. Voorrangskruispunten met borden en markering zijn strijdig met de principes van het verblijfsgebied. Voor enkele zijwegen, die duidelijk onderschikt zijn aan de fietsroute, zijn inritconstructies voorgesteld;
- Waar parkeerplaatsen vervallen ten koste van de fietsroute, moeten deze worden gecompenseerd. Het aantal parkeervakken mag niet minder worden als gevolg van de fietsroute;
- Het aantal conflictpunten tussen fietsverkeer en het overige verkeer moet worden geminimaliseerd. Elke ontmoeting met een kruisende verkeersstroom kan namelijk leiden tot een verkeersonveilige situatie.

3. Inventarisatie

- Ter voorbereiding op de beoordeling van verschillende fietsroutes zijn de meest voor de hand liggende wegen waar mogelijkheden zijn voor een fietsroute geïnventariseerd. De routes zijn gelegen tussen de vastgestelde locaties waar de route in ieder geval langs moet gaan (dwangpunten).
- De volgende aspecten zijn in beeld gebracht:
- Parkeersituatie: bekeken is op welke wijze langs het desbetreffende wegvak wordt geparkeerd;
- Breedte rijbaan: aan de hand van de digitale ondergrond is dit opgemeten. Dit is inclusief de eventuele ruimte voor geparkeerde voertuigen op de rijbaan;
- Beschikbare breedte voor (fiets)verkeer: dit betreft de ruimte die overblijft voor het rijdend verkeer. Eventuele ruimte voor geparkeerde voertuigen op de rijbaan is niet meegenomen.

Op figuur 1 is de nummering van de geïnventariseerde wegvakken weergegeven, alsmede de ligging van bestaande fietsroutes en de belangrijkste fietsbestemmingen. In figuur 2 staan de geïnventariseerde kenmerken per wegvak.



4. Beschrijving wegvakken

wegvak	straatnaam	Parkeersituatie	Breedte rijbaan (m)	Beschikbare breedte voor (fiets)verkeer (m)	Overig
1	Van Rijningenpark noord Van Rijningenpark zuid	haaks eenzijdig parkeren niet mogelijk	5,7 3,9	5,7 3,9	geen trottoirs
2	Bestaand solitair fietspad	n.v.t.	2,0	n.v.t.	langs sportvoorzieningen
3	JF Kennedylaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	7,0	5,0	
4	JF Kennedylaan Piet Heynlaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	7,1 6,0	5,1 4,0	
5	JF Kennedylaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	7,0	5,0	
6	De Ruyterlaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	6,0	4,0	
7	Van Speyklaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	6,2	4,2	langs basisschool
8	Van Speyklaan	op rijbaan eenzijdig + in vakken eenzijdig	6,4	4,4	
9	JF Kennedylaan	op rijbaan tweezijdig	7,0	3,0	langs basisschool
10	Piet Heynlaan Karel Doormanlaan Evertsenlaan Burgwal Schoutstraat	op rijbaan eenzijdig op rijbaan eenzijdig op rijbaan eenzijdig in vakken eenzijdig op rijbaan eenzijdig	6,1 6,1 6,0 3,9 6,0	4,1 4,1 4,0 3,9 4,0	
11	Schoutstraat	op rijbaan eenzijdig	5,7	3,7	
12	JF Kennedylaan	in vakken eenzijdig	4,3	n.v.t.	bestaand 2-richtingenfietspad
13	Schoolstraat	op rijbaan eenzijdig	5,1	3,1	
14	Nico Bergsteijnweg	op rijbaan tweezijdig	7,0	3,0	
15	Kon. Wilhelminastraat Kon. Julianaplein Pr. Irenestraat	op rijbaan eenzijdig / in vakken op rijbaan eenzijdig in vakken tweezijdig	4,6 5,2 3,8	2,6 3,2 3,8	twee uitritten parkeerterrein langs basisschool
16	Ekris	in vakken eenzijdig	4,7	2,7	
17	Nico Bergsteijnweg	op rijbaan tweezijdig	7,1	3,1	
18	Laan van Blotenburg	op rijbaan eenzijdig / haaks eenzijdig / op rijbaan eenzijdig + in vakken	5,9	3,9	
19	Nico Bergsteijnweg	op rijbaan tweezijdig	7,0	3,0	
20	Laan 1940-1945	op rijbaan tweezijdig	7,0	3,0	
21	Nijverheidsweg	op rijbaan eenzijdig	6,0	4,0	
22	Laan 1940-1945	op rijbaan eenzijdig	6,0	4,0	langs basisschool

wegvak	straatnaam	Parkeersituatie	Breedte rijbaan (m)	Beschikbare breedte voor (fiets)verkeer (m)	Overig
23	Bestaand solitair fietspad Lindenlaan	n.v.t. in vakken eenzijdig	2,6 4,9	- 2,9	langs basisschool
24	Nijverheidsweg Toekomstige woonstraat	haaks eenzijdig / op rijbaan eenzijdig nader te bepalen	6,2 nader te bep.	4,2 nader te bep.	
25	Rozensingel	haaks	onbekend	onbekend	
26	Magnoliasingel evt. nieuwe fietsdoorsteek Populierenlaan	op rijbaan eenzijdig n.v.t. parkeren niet mogelijk	5,3 nader te bep. 3,4	3,3 nader te bep. 3,4	extra kosten
27	Magnoliasingel fietsdoorsteek Populierenlaan	op rijbaan eenzijdig n.v.t. op rijbaan eenzijdig	4,0 2,1 4,9	2,0 n.v.t. 2,9	mogelijkheid om over berm te rijden
28	Larikslaan	op rijbaan eenzijdig / haaks eenzijdig	5,0	3,0	
29	Gouden Regen	haaks eenzijdig	4,9	4,9	
30	Gouden Regen	haaks eenzijdig	4,9	4,9	
31	Wilgenlaan	haaks eenzijdig	4,9	4,9	
32	Gouden Regen	parkeren op rijbaan + in vakken eenzijdig	5,0	3,0	
33	Gouden Regen	parkeren op rijbaan + in vakken eenzijdig	4,9	2,9	

Figuur 2: geinventariseerde kenmerken per wegvak

5. Afweging fietsroutes

Op basis van de geinventariseerde kenmerken zijn de routedelen afzonderlijk beoordeeld op de volgende aspecten:

- verkeersveiligheid: gekeken is naar het aantal kruispunten en naar het aantal parkeervoorzieningen langs de route. Op kruispunten is de kans op conflicten met overig verkeer groter. Hoe minder kruispunten er zijn, hoe veiliger het wordt. Het oversteken van de N226 ter hoogte van de rotonde nabij de JF Kennedylaan (punt C) is veiliger dan een oversteek nabij de Schoolstraat (punt D). Ter hoogte van de rotonde is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag en kan de voorrangsgerechtigde fietser veiliger oversteken dan ter hoogte van de

Schoolstraat waar de fietser voorrang moet verlenen en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoger is. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van parkeervoorzieningen langs de route voor mogelijke onveiligheid vanwege parkeer-manoeuvres en de kans op openslaande portieren;

- **directheid**: gekeken is naar het verloop van de route. Fietzers moeten niet het gevoel hebben dat ze omrijden. In de meest ideale situatie is er sprake van een lange rechte fietsroute. Ook is een rechte fietsroute goed voor de oriëntatie;
- **samenhang**: gekeken is naar de ligging van de fietsroute ten opzichte van andere fietsvoorzieningen en belangrijke fietsbestemmingen zoals scholen en sportvoorzieningen. Tevens wordt gesteld dat een route via punt B (geplande brug in het verlengde van De Ruyterlaan) gunstiger ligt dan punt A (brug nabij sportpak De Grift), vanwege de centrale ligging ten opzichte van de nieuwe woonwijk én vanwege de aansluiting op bestaande knooppuntenroute. Ook wordt gesteld dat punt E (Gouden Regen) gunstiger is gelegen dan punt F (fietspad in het verlengde van de Larikslaan);
- **aantrekkelijkheid**: gekeken is of er sprake is van een sociaal veilige situatie. Alle routes zijn sociaal veilig en aantrekkelijk om doorheen te fietsen vanwege de vele woningen langs alle routes en bijbehorende interactie. Dit aspect is niet onderscheidend en daarom niet verder meegenomen in de beoordeling;
- **comfort**: gekeken is naar de beschikbare ruimte voor de fietser. Een fietser moet voldoende ruimte hebben om zich comfortabel te kunnen verplaatsen. In deze beoordeling is het uitgangspunt dat minimaal 4,0 meter vrije breedte op de rijbaan beschikbaar moet zijn. Deze breedte is minimaal nodig om een fietser en een personenauto elkaar veilig te laten passeren. In de ideale situatie is meer ruimte (5 meter of meer) nodig. In dat geval kan een auto twee naast elkaar rijdende fietsers passeren.

Vervolgens zijn de meest voor de hand liggende wegvakken met elkaar gecombineerd tot delen van potentiële fietsroutes tussen de gedefinieerde dwangpunten. In figuur 3 zijn de meest relevante routedelen kwalitatief beoordeeld. In de meest rechtse kolom is de totaalscore weergegeven. Dit is een optelling van de losse scores zonder weging.

	verkeers- veiligheid	directheid	samenhang	comfort	totaal
Route van A naar C					
1-5-9-12	0	+	0	0	+
2-9-12	+	+	0	-	+
Route van A naar D					
1-5-9-11-13	-	0	0	-	--
2-9-11-13	-	+	0	-	-
Route van B naar C					
3-5-9-12	0	+	+	+	+++
6-7-9-12	0	0	+	0	+
Route van B naar D					
4-10-13	-	-	0	-	---
6-8-10-13	-	-	0	-	---
Route van C naar E					
14-17-20-23-26-30	0	+	+	-	+
14-17-20-23-27-31-32	0	+	+	-	+
Route van C naar F					
14-17-20-23-27-31-33	0	+	0	-	0
14-17-20-23-25-28	0	+	0	-	0
Route van D naar E					
15-16-17-20-23-26-30	-	-	+	-	--
15-18-19-20-23-27-31-32	-	-	+	-	--
15-18-21-22-23-27-29-30	-	-	+	-	--
15-18-21-24-28-33-32	-	0	+	-	-
Route van D naar F					
15-18-21-24-28	0	+	0	-	0

Figuur 3: kwalitatieve beoordeling routes

Uit de beoordeling blijkt dat voor het gebied ten westen van de N226 de route via de JF Kennedylaan (route 3-5-9-12) de meest geschikte route is. Deze route heeft een goede directheid en de meeste breedte om comfortabel te kunnen fietsen.

Ten oosten van de N226 is een keuze voor een bepaalde route minder duidelijk. Wel kan worden gesteld dat de vier routes vanuit punt D minder voor de hand liggen, als aan de westzijde van de N226 wordt gekozen voor de route via de JF Kennedylaan.

De routes vanuit punt C naar punt E scoren beter dan vanuit punt C naar punt F, vanwege de ligging van de meer centrale aansluiting op de nieuwe woonwijk Hoevelaar. Het belangrijkste minpunt bij al deze routes is het comfort. In alle gevallen is er sprake van een relatief smalle rijbaan voor het (fiets)verkeer.

6. Advies fietsroute

Ligging

Geadviseerd wordt om te kiezen voor de route vanuit punt B via de JF Kennedylaan (wegvak 3-5-9-12), vervolgens de N226 over te steken ter hoogte van de rotonde, daarna via de Nico Bergsteijnweg (wegvak 14-17), Laan 1940-1945 (wegvak 20), vervolgens via het fietspad naar de Lindenlaan (wegvak 23), Magnoliasingel incl. fietsdoorsteek en Populierenlaan (wegvak 27), Wilgenlaan (wegvak 31) en tenslotte via de Gouden Regen (wegvak 32) naar punt E. In figuur 1 (pagina 4) en figuur 4 (pagina 9) staat de route weergegeven.

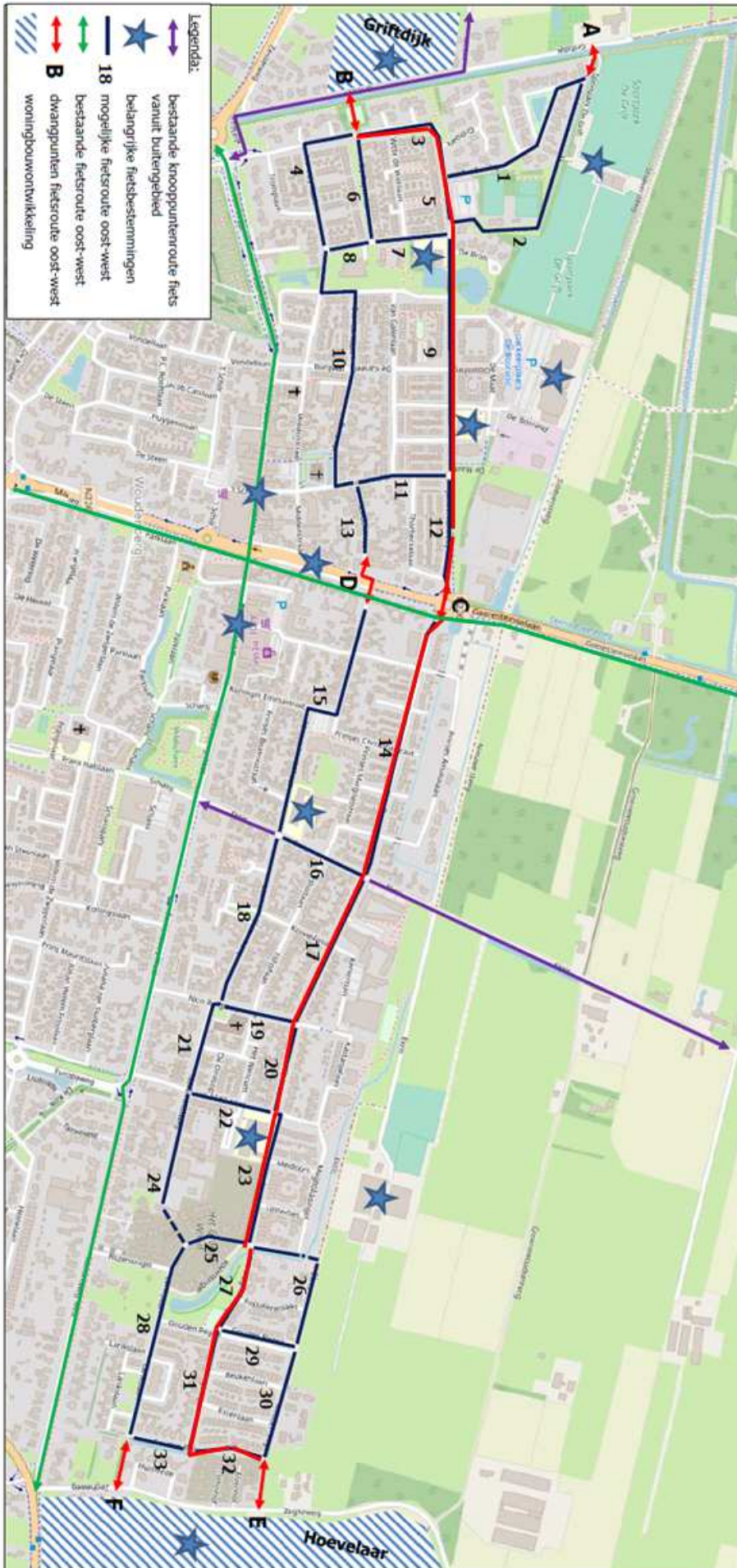
Deze route geniet de voorkeur op basis van de volgende argumenten:

1. er is sprake van één vrijwel rechte fietsroute. Enerzijds is dit van belang vanuit het oogpunt van directheid. Anderzijds is dit ook goed voor de oriëntatie;
2. de oversteek van de druk bereden N226 vindt plaats ter hoogte van de rotonde (punt C). Op deze locatie is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag en kan de voorrangsgerechtigde fietser veiliger en comfortabeler oversteken dan ter hoogte van de Schoolstraat/Kon. Wilhelminastraat (punt D) waar de fietser voorrang moet verlenen en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoger is;
3. De route start/eindigt bij punt B. Dit punt ligt beter gepositioneerd ten opzichte van de nieuwe woonwijk Treekerweide dan punt A, én sluit beter aan op de bestaande knooppuntenroute voor fietsers;
4. De route start/eindigt bij punt E. Dit punt ligt centraler ten opzichte van de nieuwe woonwijk Hoevelaar dan punt F;
5. De voorgestelde route gaat langs 3 basisscholen en ligt centraal gelegen ten opzichte van de andere fietsaantrekkende voorzieningen (sport, cultuur, manege, bushaltes N226, centrum);

Vormgeving

Het ambitieniveau bepaalt voor een groot deel de kosten voor het realiseren van een herkenbare, veilige en aantrekkelijke fietsroute. Rekening houdend met een niet onbeperkt beschikbaar budget wordt voorgesteld om op hoofdlijnen te kiezen voor de volgende type fietsvoorzieningen:

1. JF Kennedylaan (wegvak 3-5-9): realiseren van fietsstroken. De rijbaan is hier voldoende breed, waarbij tevens nog ruimte is voor parkeerstroken;
2. JF Kennedylaan (wegvak 12): gebruik van het bestaande tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de rijbaan;
3. Rotonde N226: gebruik van de bestaande fietsstroken rondom de rotonde. Fietsers rijden overal met de klok mee om onveilige situaties (overstekende fietsers vanuit de onverwachte richting) te voorkomen;
4. Nico Bergsteijnweg (wegvak 14-17) en Laan 1940-1945 (wegvak 20): realiseren van fietsstroken. Aangezien op deze wegvakken sprake is van parkeren aan beide zijden van de ca. 7,0 meter brede rijbaan, zal bekeken moeten worden hoe om te gaan met parkeren: of aan één zijde het parkeren opheffen of aan beide zijden van rijbaan parkeerstroken waarbij een deel van de bermen moeten worden gebruikt voor parkeren. Het ontwerp voor de fietsstroken en parkeerstroken kan worden meegenomen met de geplande herinrichting van de Nico Bergsteijnweg;
5. Fietspad tussen Nico Bergsteijnweg en Lindenlaan (wegvak 23 west): dit bestaande solitaire tweerichtingenfietspad kan worden gebruikt als onderdeel van de fietsroute. Mogelijk dat deze verbreed moet worden ten koste van het aanliggende trottoir;
6. Lindenlaan (wegvak 23 oost), Magnoliasingel inclusief fietsdoorsteek en Populierenlaan (wegvak 27), Wilgenlaan (wegvak 31) en Gouden Regen (wegvak 32): deze wegen zijn de afgelopen jaren aangelegd, waardoor een relatief grote wijziging van het dwarsprofiel zal leiden tot weinig draagvlak en onnodige uitgaven. Voorgesteld wordt om op deze wegvakken vooralsnog de fietsroute te markeren met behulp van witte stenen (zie ook figuur 4). Op deze manier ontstaan er fietsstroken die de fietsroute markeren. Op deze stroken mag niet geparkeerd worden. Voor een meer comfortabele oplossing kunnen deze klinkerstroken worden vervangen door bijvoorbeeld asfaltstroken. Als dit niet wordt gedaan is dat een besparing.



Figuur 4: routekaart met in rood de voorkeursroute en in groen de regionale fietsroutes