



VERKEERSVISIE 2030

Gemeente Woerden

18 mei 2017
Definitief

Inhoudsopgave

I.	INLEIDING	3
II.	MISSIE	6
1.	Hulpdiensten	6
2.	Voetgangers	6
3.	Fietsers	6
4.	Landbouwverkeer	7
5.	Openbaar Vervoer	7
6.	Autoverkeer in het centrum	7
7.	Autoverkeer in de gemeente	7
8.	Autoverkeer langs de gemeente	8
9.	Parkeren	8
10.	Geluid	8
11.	Luchtkwaliteit	8
III.	VISIE	9
1.	Hulpdiensten	9
2.	Voetgangers	10
3.	Fietsers	12
4.	Landbouwverkeer	14
5.	Openbaar Vervoer	15
6.	Autoverkeer in het centrum	16
7.	Autoverkeer in de gemeente	18
8.	Autoverkeer langs de gemeente	19
9.	Parkeren	20
10.	Geluid	22
11.	Luchtkwaliteit	23
IV.	SLOT	25



I. INLEIDING

Opdracht, voorgeschiedenis en afspraken

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

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

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

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

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

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

1. De werkgroep werkt zoveel mogelijk 'in stilte' aan een document, zonder inhoudelijke interactie met externe (belanghebbende of anderszins betrokken) partijen. Dat betekent dat de werkgroep heeft uitgesproken bij voorkeur zonder aanwezigheid van niet-werkgroepsleden het proces te doorlopen. Van alle bijeenkomsten zijn wel uitgebreide verslagen gemaakt zodat achteraf kennis kan worden genomen van het verloop van de discussie.
2. Op verzoek van de werkgroep draagt het college ervoor zorg dat de Verkeersvisie zoals de werkgroep die opstelt, integraal en ongewijzigd aan de raad aangeboden wordt.

Begripsdefiniëring

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

Raakvlakken met vastgesteld overig gemeentelijk beleid

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

Relevante autonome ontwikkelingen

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

Nieuwe ontwikkelingen

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

Opbouw van dit document

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

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

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

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

II. MISSIE

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

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

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

1. Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen. De Missie-doelstelling betreft alle hulpdiensten en heeft de ambitie om 'gewoon' te kunnen voldoen aan de landelijke normen. Volgens de werkgroep is deze ambitie al stevig genoeg, gezien wat er daarvoor moet worden bereikt in de komende jaren (Visie).

2. Voetgangers

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

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

3. Fietsers

Binnen de kernen, wijken/buurtten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer. Fietsroutes van en naar scholen zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid.

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

4. Landbouwverkeer

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

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

5. Openbaar Vervoer

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

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

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

6. Autoverkeer in het centrum

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

Het vermijden van niet noodzakelijke automobilititeit door of binnen het centrum, maar ook het gericht afwenden van niet noodzakelijke automobilititeit in en door het centrum, dient de gemeente via verkeersmaatregelen te bewerkstelligen. Deze doelstelling komt onder andere ten goede aan de autobereikbaarheid voor de bezoekers van het centrum die we willen blijven faciliteren. Welke keuzes daarvoor voorgesteld worden, staat in de Visie.

7. Autoverkeer in de gemeente

Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.

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

8. Autoverkeer langs de gemeente

Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.

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

9. Parkeren

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

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

10. Geluid

Binnen de gemeente wordt het aantal geluidsgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe (As Low As Reasonably Achievable/Affordable).

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

11. Luchtkwaliteit

Binnen de gemeente wordt de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.

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

III. VISIE

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

1. Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen. De hulpdiensten zijn onderverdeeld in verschillende categorieën. Zo zijn er de brandweer, de politie en de ambulancedienst, maar tegenwoordig rijden er ook andere officiële hulpdiensten rond (Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio, reddingsbrigade, defensie enz.). De voertuigen van hulpdiensten zijn wel altijd te herkennen aan reflecterende strepen en/of blauwe zwaailampen, al dan niet met geluidssignalen.

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

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

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

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

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

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

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

2. Voetgangers

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

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

In de Missie-doelstelling is er aandacht voor de bereikbaarheid van openbare gebouwen door voetgangers. In het kader van inclusie dienen deze voor alle mensen toegankelijk en (wat betreft route en entree) begrijpelijk te zijn zodat iedereen, ongeacht culturele achtergrond, leeftijd, taal, gender, status, talenten en beperkingen, aan het verkeer kan deelnemen. Vanuit verkeer proberen we met name de toegankelijkheid te benadrukken. Hierbij valt te denken aan de aanwezigheid van een trottoir, het toepassen van geleidemarkering, opvangen van hoogteverschillen et cetera. Deze aandacht moet met name worden geschonken aan veel gebruikte looproutes. De Visie is dan ook om looproutes te definiëren waarop dergelijke voorzieningen noodzakelijk zijn.

Het station, de verschillende winkelcentra en het centrum, zijn voor voetgangers belangrijke overstappunten. Dat wil zeggen dat de voetgangersstromen daar starten als gevolg van een overstap in modaliteit van bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de fiets of de auto. Op die locaties dient dan ook extra

aandacht te zijn voor de positie van de voetganger ten opzichte van de rest van het verkeer. De voetganger is tenslotte een kwetsbare verkeersdeelnemer.

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op voetgangersmobiliteit:

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

3. Fietsers

Binnen de kernen, wijken/buurtten en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en parkeermogelijkheid voor de fietsen en een goede doorstroming van ál het verkeer. Fietsroutes van en naar scholen zijn specifiek ingericht ten aanzien van de veiligheid.

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

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

De *hoofdfietsroutes* hebben de hiervoor genoemde verbindende functie. Om deze fietsverbindingen een aantrekkelijk alternatief te maken voor de autoverplaatsingen is de omrijd afstand tussen twee bestemmingen niet meer dan 20% ten opzichte van de hemelsbrede afstand. De route is veilig, snel, comfortabel en herkenbaar. Dit betekent dat hoofdfietsroutes uitgevoerd zijn als vrijliggend fietspad of als fietsstraat. De routes zijn obstakelvrij, zijn voorzien van asfaltverharding (comfort) en zijn minimaal 3 meter breed (zodat ze ook geschikt zijn voor het gebruik door hulpdiensten bij incidenten). De routes zijn zo ingericht dat het aantrekkelijker wordt om de fiets te nemen. Denk hierbij aan flauwe en overzichtelijke bochten die ook met een hogere snelheid (elektrische fiets) goed te nemen zijn. Om te bepalen welke fietsroutes in de toekomst aan deze eisen moeten voldoen is het noodzakelijk om in de uitwerking (strategie) een hoofdfietsroutenetwerk te bepalen.

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op fietsmobiliteit:

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

4. Landbouwverkeer

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

In deze Verkeersvisie is ervoor gekozen om een aparte Missie-doelstelling te wijden aan landbouwverkeer. Daarmee wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de problematiek die met landbouwverkeer gepaard gaat. Met name de relatie tussen landbouwverkeer en de fiets vraagt specifieke aandacht. Uit de Missie-doelstelling komt deze relatie dan ook duidelijk naar voren. De aanwezigheid van landbouwverkeer is een gevolg van de polder waar de gemeente onderdeel van uitmaakt. Het gebied kent een agrarisch verleden dat tot op de dag van vandaag nog steeds een grote rol speelt. Veel inwoners uit onze gemeente verdienen hun brood met het verbouwen van gewassen of het houden van vee en vertegenwoordigen daarmee ook een belang in de mobiliteit binnen de gemeente. We sluiten onze ogen uiteraard niet voor de belangen van de agrariërs in onze gemeente. Wel moeten we concluderen dat door ontwikkelingen in de land- en tuinbouwsector de overlast door landbouwverkeer op de weg is toegenomen. Het gaat daarbij om de toename van het aantal verkeersbewegingen en het gebruik van steeds groter, breder en zwaarder wordende vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Veel bestaande wegen zijn hier niet op berekend met vele schades tot gevolg.

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

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

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

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

- Landbouwvoertuigen moeten zoveel mogelijk over regionale verbindingswegen of fietsluwe regionale ontsluitingswegen rijden;
- Waar het landbouwverkeer geen alternatief heeft dan over een regionale ontsluitingsweg met een relatief hoog aandeel fietsers te rijden, moeten de verkeersstromen fiets en auto-

/landbouwverkeer zoveel mogelijk worden gescheiden. Deze afweging moet in de volgende volgorde plaatsvinden:

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

5. Openbaar Vervoer

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

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

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

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

- Voetgangers (zie ook Missie-doelstelling voetgangers):
 - Voorzien in looproutes naar het centrum, omliggende bedrijventerreinen en winkelcentra;
 - Routeverwijzing naar trekpleisters en faciliteiten in de omgeving;
- Fietsers (zie ook Missie-doelstelling fiets):
 - Voorzien in voldoende fietsparkeermogelijkheden, ook voor 'afwijkende' fietsen met een mand of met kinderzitjes;
 - Het station is een knooppunt van hoofdfietsroutes;
 - De OV-fiets en/of andere vormen van fietsverhuur worden aangeboden;
- Ontsluitend OV. De overstap op het ontsluitende OV kan onder andere gestimuleerd worden door:
 - Verbetering van aansluittijd tussen trein en aansluitend busvervoer;
 - Toegankelijke perrons;
 - Informatie over vertrektijd/-locatie;
 - Aanwezigheid abri's (droog wachten);
 - Zitgelegenheid;

- Aanzicht busstation;
- Auto:
 - Voorzien in voldoende parkeermogelijkheden voor de auto;
 - Automobilisten kunnen gratis parkeren als ze met het OV gaan;
 - Beschikbaar stellen van deelauto's;
 - Een mogelijkheid bieden om mensen bij het station af te zetten in de vorm van een taxistandplaats of een voorrijgelegenheid (kiss-and-ride).

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

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

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

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

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

6. Autoverkeer in het centrum

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

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

centrum is lopen en fietsen een goed alternatief voor met name het autoverkeer dat is gericht op winkelen en recreëren.

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

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

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

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

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

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

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

7. Autoverkeer in de gemeente

Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Binnen maximaal 10 minuten bereikt een automobilist vanuit elke plek in de kernen Harmelen en Woerden op elk tijdstip een provinciale weg of de autosnelweg A12 en vice versa.
- Voor de kernen Kamerik en Zegveld geldt een 5-minutennorm vanuit elke plek in de kern tot aan de grens van de bebouwde kom van de kern en 15 minuten vanaf die grens tot aan de autosnelweg A12 en vice versa;
- Er wordt een sluitend netwerk van hoofdverbindingswegen gedefinieerd en gerealiseerd met zo min mogelijk omwegen via eerder genoemde aanpak;
- Waar een hoofdfietsroute een hoofdverbindingsweg kruist, heeft de fietsverbinding voorrang. Bij doorstromingsproblemen wordt het kruispunt geregeld met verkeerslichten of ongelijkvloers uitgevoerd.

8. Autoverkeer langs de gemeente

Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.

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

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

In de vorige alinea is geconstateerd dat niet alle nu in gebruik zijnde hoofdverbindingswegen aan de criteria voor een hoofdverbindingsweg voldoen. In de uitwerking van de Missie-doelstelling over automobilititeit van en naar de gemeente, is al de Visie opgenomen om een sluitend netwerk van hoofdverbindingroutes te definiëren en realiseren. Bij de eventuele aanleg van nieuwe hoofdverbindingswegen moet een aanzuigende werking van nieuw verkeer zoveel mogelijk voorkomen worden. Bij de keuze voor de uiteindelijke variant moet dit dus als afwegingscriterium worden meegenomen. Dit met het oog op de kernen van de gemeente die daardoor anders nog meer verkeer te

verwerken krijgen. Daarnaast dient het gebruik van eventueel nieuw aan te leggen hoofdverbindingswegen bevorderd te worden ten opzichte van de oude route, bijvoorbeeld door tijdig informatie te verstrekken aan diensten die routeplanners maken. Laatste aandachtspunt is dat bij het benoemen van een nieuwe hoofdverbindingsweg wel rekening moet worden gehouden met de hoeveelheid extern-extern verkeer (herkomst en bestemming buiten de gemeente) die van een eventuele nieuwe hoofdverbindingsweg gebruik kan gaan maken.

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

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

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

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

9. Parkeren

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

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

In principe is het goed regelen van het parkeren van auto's een vak op zichzelf. De gemeente heeft dan ook een parkeerbeleid en een nota parkeernormen. Het parkeerbeleid is in bijlage 3 al behandeld. Daar wordt o.a. geconstateerd dat het huidige parkeerbeleid zich alleen richt op de binnenstad en de overloopegebieden. Aangezien de problemen op het gebied van parkeren zich niet beperken tot de binnenstad is de Visie dat er een parkeerbeleid moet komen voor heel de gemeente. Hieronder wordt toegelicht waarom hier vanuit de Verkeersvisie aandacht aan wordt besteed.

In de vorige alinea is geconcludeerd dat parkeerproblemen zich niet uitsluitend in het centrum voordoen. Met name in de oudere wijken is de hoeveelheid auto's en/of de schaarste van parkeerplaatsen een groot

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

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

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

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

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

vergunninghouders, blauwe zone) en het stimuleren van andere vervoerswijzen (zie andere Missie-doelstellingen).

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op parkeren:

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

10. Geluid

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

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

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

Het meten van geluid is een complexe aangelegenheid. Om geluid goed te kunnen meten moeten er gedurende een lange periode constant metingen uitgevoerd worden. Tegelijkertijd moet ook het aantal voertuigen en hun snelheid ter hoogte van het meetpunt gemeten worden. Met het meten in een langere periode wordt voorkomen dat bijvoorbeeld de opening van een brug, het toeteren van een auto of weersomstandigheden de geluidsmetingen negatief beïnvloeden. Vervolgens is het de vraag bij welke waarde er overlast optreedt ten gevolge van geluid. Of en de mate waarin iemand geluidsoverlast ervaart is namelijk erg subjectief. De één kan al hinder ondervinden van een zacht gezoem dat constant aanwezig is, terwijl een ander pas hinder ondervindt bij langdurig hard geluid. Het is dus moeilijk om hier een specifieke waarde aan te hangen. Om die reden is ervoor gekozen het aantal geluidgehinderden (De definitie van het begrip geluidgehinderden is opgenomen in bijlage 2) volgens een wetenschappelijk vastgestelde methode te bepalen en te minimaliseren met het ALARA-principe.

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

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

Op de locaties waar geluidgehinderden aanwezig zijn wordt bezien in hoeverre andere geluiden dan geluiden ten gevolge van verkeer op gemeentelijke wegen bijdragen aan de geluidshinder. Vervolgens wordt een strategie ontwikkeld welke maatregelen op de genoemde locaties bijdragen aan het minimaliseren van het aantal geluidgehinderden. Voorbeelden van maatregelen kunnen zijn:

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

- Gevelisolatie toepassen;
- Stimuleren elektrisch verkeer.

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op verkeersgeluid:

- Er wordt een zo groot mogelijke minimalisering van het aantal geluidgehinderden nagestreefd op basis van wat redelijkerwijs haalbaar is;
- Er wordt daarom gewerkt met het ALARA-principe op basis waarvan wordt vastgelegd wat een redelijke minimale streefwaarde is. Dit wordt door onafhankelijke externe deskundigen bepaald;
- De gemeente doet er alles aan om de bepaalde streefwaarde in 2030 gehaald te hebben;
- Het aantal geluidgehinderden dient volgens een wettelijk vastgelegde rekenmethode te worden berekend. Op locaties waar geluidgehinderden aanwezig zijn wordt gemeten. Ook klachten kunnen aanleiding zijn om te meten;
- Op locaties waar de gemeten waarden ten gevolge van de geluidsproductie van gemotoriseerd verkeer op gemeentelijke wegen niet voldoen aan de minimale streefwaarde, moeten maatregelen uitgevoerd worden.

11. Luchtkwaliteit

Binnen de gemeente wordt de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA- principe.

Gemotoriseerd verkeer is een belangrijke veroorzaker van de uitstoot van voor mens en dier schadelijke stoffen. Dat komt voornamelijk doordat er bij de verbranding van benzine of diesel (brandstof) reststoffen overblijven die in de atmosfeer terecht komen in de vorm van gassen of kleine deeltjes. Deze reststoffen zijn in hoge concentraties schadelijk voor de gezondheid van mensen en dieren. Ook bij de slijtage van banden komen dergelijke stoffen vrij. Deze Missie-doelstelling beperkt zich tot de meest gevoelige schadelijke stoffen waarvoor landelijke en Europese concentratiewaarden vastgesteld zijn. Deze stoffen worden indicatorstoffen genoemd. In de begripsdefiniëring worden deze stoffen benoemd. De concentratie van deze stoffen (gassen of kleine deeltjes) worden per m³ als indicator in beeld gebracht.

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

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

van schadelijke stoffen, ondanks de te verwachten groei van het verkeer, ruim binnen de landelijke en Europese normen blijven.

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

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op luchtkwaliteit:

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

IV. SLOT

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

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

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

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