

RAADSINFORMATIEBRIEF

17R.00409



Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 6 juni 2017
Portefeuillehouder(s) : wethouder Stolk
Portefeuille(s) : Verkeer
Contactpersoon : M. Bouwman
Tel.nr. : 8350
E-mailadres : bouwman.m@woerden.nl

Onderwerp:

Aanbieding Verkeersvisie 2030

Kennisnemen van:

- Verkeersvisie 2030
- Bijlagen verkeersvisie 2030
- Verslaglegging van de werkgroepbijeenkomsten

Inleiding:

Hierbij biedt ons college u de Verkeersvisie 2030 (ongewijzigd) aan zoals deze is opgesteld door de werkgroep. De Verkeersvisie 2030 kan rekenen op volledig draagvlak van de werkgroep. Ten behoeve van de voorbereiding van de raadsinformatiebijeenkomst Verkeersvisie op 27 juni heeft ons college besloten het stuk zo snel mogelijk via deze RIB aan u door te geleiden. Op een later moment wordt dit stuk nog officieel ter besluitvorming aan u voorgelegd door middel van een raadsvoorstel. Ook de inhoudelijke reactie van ons college zal in dit raadsvoorstel dan wel in een daarbij toegevoegde oplegnotitie met u worden gedeeld.

Kernboodschap:

De Verkeersvisie 2030, zoals deze is opgesteld door de werkgroep, wordt u hierbij namens het college aangeboden. De Verkeersvisie 2030 bestaat uit twee documenten, namelijk het hoofddocument 'Verkeersvisie 2030' en 'Bijlagen Verkeersvisie 2030'. De bijlagen zijn ondersteunend aan het hoofddocument, maar bevatten ook beleidskaders. Ook de bijlagen dienen dus met de Verkeersvisie 2030 vastgesteld te worden.

Daarnaast is ook de verslaglegging van de werkgroepavonden toegevoegd zodat u zich een goed beeld kunt vormen van het verloop van de avonden, de discussiepunten, de gemaakte afspraken en de genomen besluiten.

Op de raadsinformatiebijeenkomst Verkeersvisie van 27 juni wordt de Verkeersvisie door vier werkgroepleden aan u gepresenteerd en is er de gelegenheid tot het stellen van vragen. Ook de wethouder, procesbegeleider en projectleider zullen hierbij aanwezig zijn voor de eventuele beantwoording van vragen.

Financiën:

n.v.t.

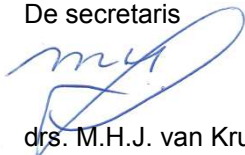
Vervolg:

Er volgt nog voor de zomer een raadsvoorstel met de inhoudelijke reactie van ons college op de Verkeersvisie 2030. Op basis van die stukken kunt u vervolgens de besluitvorming agenderen.

Bijlagen:

- Verkeersvisie 2030 met corsanummer 17.011373
 - Bijlagen Verkeersvisie 2030 Definitief met corsanummer 17.011374
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 10 januari met corsanummer 17.011624
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 24 januari met corsanummer 17.011625
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 7 februari met corsanummer 17.011626
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 21 februari met corsanummer 17.011627
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 21 maart met corsanummer 17.011628
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 4 april met corsanummer 17.011629
 - Verslag werkgroepbijeenkomst 16 mei met corsanummer 17.011630
-

De secretaris



drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,



V.J.H. Molkenboer

VERKEERSVISIE 2030

Gemeente Woerden

18 mei 2017
Definitief

Inhoudsopgave

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

I. INLEIDING

Opdracht, voorgeschiedenis en afspraken

Voor u ligt de Verkeersvisie 2030 voor de Gemeente Woerden, zoals wij deze hebben opgesteld na intensieve discussies in onze werkgroep van inwoners, platforms en belangenorganisaties. Via loting zijn inwoners uitgenodigd om deel te nemen aan onze werkgroep en deze is aangevuld met leden van ondernemerskringen, wijkplatforms en met inwoners met een specifieke, relevante expertise¹. 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

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

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

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

Begripsdefiniëring

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

Raakvlakken met vastgesteld overig gemeentelijk beleid

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

Relevante autonome ontwikkelingen

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

Nieuwe ontwikkelingen

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

Opbouw van dit document

De werkgroep heeft ervoor gekozen om de Verkeersvisie op te bouwen vanuit 11 centrale 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 vervolgtraject. Een meerderheid van de werkgroep heeft daar toen al positief op geantwoord.

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

II. MISSIE

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

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

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

1. Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen.

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

2. Voetgangers

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

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

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

3. Fietsers

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

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

4. Landbouwverkeer

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

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

5. Openbaar Vervoer

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

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

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

6. Autoverkeer in het centrum

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

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

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

7. Autoverkeer in de gemeente

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

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

8. Autoverkeer langs de gemeente

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

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

9. Parkeren

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

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

10. Geluid

Binnen de gemeente wordt het aantal geluidsgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA²-principe.

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

² As Low As Reasonably Achievable/Affordable

11. Luchtkwaliteit

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

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

III. VISIE

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

1. Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Voetgangers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op voetgangersmobiliteit:

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

3. Fietsers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op fietsmobiliteit:

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

4. Landbouwverkeer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Autoverkeer in het centrum

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

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

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

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

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

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

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

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

- Alternatieve routes om het centrum heen moeten aantrekkelijker gemaakt worden;
- Er moet onderzoek plaatsvinden naar sturende maatregelen bij de invalswegen van de binnenstad;
- Alternatieve verkeersmodaliteiten moeten gestimuleerd worden;
- De relatie van OV met het centrum moet blijvend aandacht krijgen;
- De mogelijkheid moet onderzocht worden voor een goederenoverslagpunt buiten het centrum;
- De mogelijkheid moet onderzocht worden om een gratis parkeergelegenheid te creëren aan de rand van het centrum;
- Differentiatiemogelijkheden in het parkeerbeleid moeten onderzocht worden;
- In ogeschouw 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 hebben. Dit wordt gemeten tot aan de grens van de bebouwde kom van de kern Woerden. Voor verkeer van buiten de gemeente met een bestemming in de gemeente geldt hetzelfde principe maar dan andersom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Autoverkeer langs de gemeente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Parkeren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op parkeren:

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

10. Geluid

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

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

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

Het meten van geluid is een complexe aangelegenheid. Om geluid goed te kunnen meten moeten er gedurende een lange periode constant metingen uitgevoerd worden. Tegelijkertijd moet ook het aantal voertuigen en hun snelheid ter hoogte van het meetpunt gemeten worden. Met het meten in een langere periode wordt voorkomen dat bijvoorbeeld de opening van een brug, het toeteren van een auto of weersomstandigheden de geluidsmetingen negatief beïnvloeden. Vervolgens is het de vraag bij welke waarde er overlast optreedt ten gevolge van geluid. Of en de mate waarin iemand geluidsoverlast ervaart is namelijk erg subjectief. De één kan al hinder ondervinden van een zacht gezoem dat constant aanwezig is, terwijl een ander pas hinder ondervindt bij langdurig hard geluid. Het is dus moeilijk om hier een specifieke waarde aan te hangen. Om die reden is ervoor gekozen het aantal geluidgehinderden³ volgens een wetenschappelijk vastgestelde methode te bepalen en te minimaliseren met het ALARA-principe.

³ De definitie van het begrip geluidgehinderden is opgenomen in bijlage 2

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

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

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

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

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

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

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

Bovenstaande resulteert in de volgende Visie op verkeersgeluid:

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

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

11. Luchtkwaliteit

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

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

Bijlagen VERKEERSVISIE 2030

Gemeente Woerden

18 mei 2017

Definitief

Inhoudsopgave

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

Bijlage 1 Deelnemers werkgroep Verkeersvisie 2030

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

Lijst met deelnemers participatietraject tweede gedeelte (vervolg)

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

Bijlage 2 Begrippenkader

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

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

1. Definitie wegcategorieën Verkeersvisie 2030

Ontsluitingswegen lokaal

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

Een *erftoegangsweg* heeft de volgende kenmerken:

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

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

Verbindingswegen lokaal

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

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

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

Een *wijkverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

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

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

Een *hoofdverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

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

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

Ontsluitingswegen regionaal

De 60 km/u wegen, ook wel '*buitenwegen*' genoemd, kunnen zowel gemeentelijke wegen¹ als provinciale wegen² zijn. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Buitenwegen maken geen deel uit van een woonwijk;

¹ Wegen waar de gemeente wegbeheerder van is.

² Wegen waar de provincie wegbeheerder van is.

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

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

Verbindingswegen regionaal

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

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

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

2. Definitie verkeersmodaliteiten en verkeersstromen/-verbindingen

Verkeersmodaliteit

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

Voetgangers

Een voetganger is iemand die lopend (te voet) deelneemt aan het verkeer. Onder deze categorie worden ook de volgende verkeersdeelnemers geschaard:

wandelaars, (hard)lopers, nordic walkers, rolstoelers en voetgangers met een wandelstok, looprek, rollator of kinderwagen. Scootmobielers en Segway-ers vallen dus niet onder deze categorie. Hier is afwijkende regelgeving op van toepassing.

Voetgangersverbinding

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

Looproute

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

Fietsers

Onder fietsers worden zowel bestuurders van normale stadsfietsen verstaan als ook bestuurders van tandems, bakfietsen, snorfietsen, hybride/elektrische fietsen, ligfietsen, eenwielers, driewielers, mountainbikes, cross(over)fietsen, racefietsen, vouwfietsen en kinderfietsen. Bromfietsen, scooters en speed pedelecs³ vallen onder de categorie brommers.

Fietsverbindingen

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

Fietsmobiliteit

De verplaatsing van de hiervoor genoemde typen fietsers.

Fietsroutes

Aaneenschakeling van verschillende fietsverbindingen.

Gemotoriseerd verkeer

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

Brommers

Bromfietsen, scooters, brommobielen en speed pedelecs.

Automobilisten

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

Automobiliteit

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

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

Vrachtauto/vrachtwagen

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

Landbouwverkeer

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

Openbaar Vervoer

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

Hulpdiensten

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

Parkeerdruk

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

3. Definitie van gemeentedelen of voorzieningen van de gemeente

Kernen

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

Wijken/Buurten

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

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

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

Zegveld: Zegveld westzijde, Slotenbuurt, Meije.

Centrum

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

Winkelcentra

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

Bedrijventerreinen

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

Algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen

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

Inrichtingen voor zorg en verpleging

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

Scholen

Middelbare scholen:

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

Basisscholen:

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

4. Definitie begrippen lucht en geluid

Geluidgehinderden

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

Geluidshinder

Mate van geluidsniveau dat overlast veroorzaakt (subjectief).

Uitstoot

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

Schadelijke stoffen

Voor de verzameling schadelijke stoffen wordt de concentratie per m³ van de volgende gassen en kleine deeltjes als indicator in beeld gebracht:

Stikstofdioxide = NO₂

Fijnstof = PM_{2,5} of PM₁₀

Roet = Elementair Koolstof (EC)

Luchtkwaliteit

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

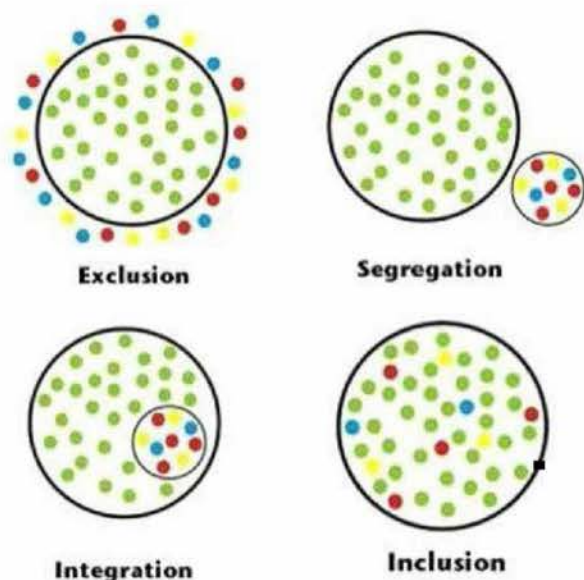
Bijlage 3 Lokaal beleid

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

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

1. Inclusiebeleid

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



Schematische weergave van hoe inclusie gezien wordt

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

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

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

2. Parkeerbeleid

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

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

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

3. Klimaatneutraal in 2030 en Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016

In de notitie 'Woerden klimaatneutraal in 2030' staat beschreven waar Woerden nu staat als het gaat om de CO₂-uitstoot. Met behulp van de klimaatmonitor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot in Woerden in de periode 2010-2012 inzichtelijk gemaakt. Dit betreft dus niet alleen de uitstoot van verkeer, maar ook van landbouw, industrie, publieke dienstverlening, commerciële dienstverlening en woningen. In de genoemde periode is een dalende trend waarneembaar. In 2012 was verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 19% van alle CO₂-uitstoot. Het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2030 houdt volgens deze notitie in dat alle activiteiten en processen op het gemeentelijk grondgebied geen bijdragen meer leveren aan klimaatveranderingen in de vorm van CO₂-uitstoot. De uitstoot van vervoer op snelwegen en de effecten van methaan en lachgas worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

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

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

De notitie 'Woerden klimaatneutraal 2030' zegt in zijn algemeenheid iets over het terugdringen van CO₂ uitstoot. Met name in het Actieplan duurzaamheid wordt dit concreter door te benoemen wat we hier o.a. vanuit mobiliteit aan kunnen bijdragen. Door in te zetten op de fiets wil men de CO₂ uitstoot ten gevolge van mobiliteit terugdringen. Voor de Verkeersvisie 2030 is dat een extra argument om in te zetten op de fiets.

4. Woonvisie

De Woonvisie van de gemeente Woerden heeft als ambitie:

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

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

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

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

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

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

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

Strategische Woningbouwplanning Gemeente Woerden 2016 t/m 2020

(dd november 2016)

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

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

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

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

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

Planning t/m 2020: 61 woningen

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

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

Plan capaciteit: 2486 woningen

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

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

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

5. Nota recreatie en toerisme

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

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

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

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

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

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

Bijlage 4 Autonome ontwikkelingen

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

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

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

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

1. Het verplaatsingsgedrag in Woerden

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

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

Voetganger

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

Fiets

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

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

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

Openbaar Vervoer

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

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

Auto

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

2. Provinciaal beleid met impact op de verkeerssituatie

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

Fiets

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

Openbaar Vervoer

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

Auto

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

3. Bepalende trends en ontwikkelingen in mobiliteit

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

Vergrijzing en kleinere huishoudens

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

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

Fiets

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

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

Auto

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

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

Informatietechnologie en mobiliteitsdiensten

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



Verkeersvisie

Verlag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 10 januari 2017, 20.00-22.30 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig:

Op volgorde van plaats:

- 10 Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), Huib van Loo (dorpsplatform Harmelen en VVN Harmelen), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk), Ben de Rigter (wijkplatform Staatsliedenkwartier), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), André de Boer (SPCO Groene Hart), Monique Pool (inwoner Waterrijk), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), René Vergouwen (VRU), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Dick Verschoor (dorpsplatform Kamerik), Wiebe van Vliet (dorpsplatform Kamerik), Albèrt de Goey (bestuurslid OKW), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld)
- 20

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer),
Anke van Ansenwoude (Communicatie),
Wethouder Margot Stolk [*alleen bij de opening, = tot 20.30 uur*]

Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)

- 30 **Verlag:** Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavonden 24 januari, 7 februari, 21 februari en 7 maart

1. Opening en welkom door wethouder Margot Stolk

Wethouder Margot Stolk opent de bijeenkomst en heet allen welkom.

Geen politieke inmenging

- 40 De vorige bijeenkomst, van 22 november 2016, is geëindigd met het verzoek van de inwonersgroep om door te gaan en een visie op te stellen, maar dan zonder politieke inmenging. Dat is voorgelegd aan het college, en het college is daarmee akkoord gegaan. Vandaar ook dat er vanavond geen raadsleden of fractieassistenten aanwezig zijn. Ze worden – op hun verzoek – op de hoogte gehouden via de verslagen die zij na afsluiting van het proces zullen ontvangen. Zoals bekend zijn er momenteel wat perikelen in de coalitie m.b.t. de deelname van de CU/SGP maar dat heeft vooralsnog geen consequenties voor het proces van de verkeersvisie; “vooralsnog”, want politiek is natuurlijk altijd nogal grillig. Maar uitgangspunt is dat de op te stellen

visie via het college naar de raad zal gaan. Het college zal geen wijzigingen aanbrengen in de aangeboden verkeersvisie, maar wel een oplegnotitie toevoegen waarin de reactie van het college verwoord is.

De kaders van de raad blijven gehandhaafd. Voor alle helderheid zullen ze vanavond nog even herhaald worden. De wethouder zal zich vervolgens terugtrekken. Zij wordt via Mike Bouwman op de hoogte gehouden.

2. Voorstellen procesmanager

10 De vorige keer heeft de inwonersgroep randvoorwaarden geformuleerd waar een procesmanager aan moet voldoen. Op grond daarvan is contact gezocht met Ad de Regt, die zich vanavond zal voorstellen. Hij doet dat vanuit zijn eigen bureau, is onpartijdig en politiek onafhankelijk. Ad is bekend met de situatie in Woerden. De wethouder geeft hem het woord.

Ad de Regt woont in Papekop maar kent Woerden goed. Hij heeft zijn eigen bureau, werkt veel voor lokale overheden, onderwijs en gezondheidszorg, vaak op het snijvlak van overheid en bedrijfsleven / maatschappelijke organisaties. Ad heeft in het verleden vergelijkbare projecten gedaan en is bekend met participatie in publieke domein.

20 Hij benadrukt dat in dit proces van de Woerdense Verkeersvisie de bewoners eerst aan zet zijn: de politiek komt later aan bod. Op basis van wat nu ligt zal Ad dienstbaar zijn aan dat proces, waarbij hij zoveel mogelijk wil streven naar consensus (maar verschillen van mening moeten wel bespreekbaar zijn en moeten misschien naast elkaar blijven staan). Hij wil bij de start duidelijke afspraken maken over de werkwijzen en uitgangspunten en liefst niet terugkomen op kwalificaties van de tijd daarvoor.

Tot voor kort was Ad ook wethouder in Oudewater maar hij staat hier vanuit zijn adviesbureau. Het moet mogelijk zijn om tot een eensluidende visie te komen voor de politiek, zo stelt hij, en hij benadrukt: "naarmate jullie eensgezinder zijn is het voor de politiek moeilijker om ertegenin te gaan".

30 Vanuit de inwonersgroep wordt nogmaals gewezen op het belang van bekendheid met de Woerdense situatie, en ook wordt er gerefereerd aan het teleurstellende gegeven dat bepaalde opties van de inwonersgroep door de raad zijn weggestreept. Als derde punt wordt vastgesteld dat de verkeerskundige bureaus van het begin er vanavond niet bij zijn; men benadrukt dat er behoefte is aan gedegen verkeerskundige kennis.

Margot Stolk wijst erop dat de gemeente beschikt over een team van 4 of 5 verkeerskundigen. Ook is er ruimte om, indien nodig, extra deskundigheid in te huren.

Op haar vraag of de inwonersgroep met Ad de Regt aan de slag wil is het antwoord unaniem positief.

Margot verlaat hierop de vergadering. [20.30 uur]

40 Zij hoopt de bewoners terug te zien bij de overhandiging van het visiedocument.

Procesmanager Ad de Regt neemt hierop de gespreksleiding van de wethouder over.

3. Bespreking vervolgproces, aan de hand van het document “Voorstel voor begrippenkader en toepassing in de Verkeersvisie”

3.a. Vaststellen spelregels en kaders voor het proces

Afspraken

Ad stelt voor om eerst een aantal afspraken te maken. Dat is belangrijk voor de duidelijkheid vooraf, maar ook met het oog op het (beperkt) vervolg. Eerst zal de doelstelling bepaald moeten worden en moeten ieders rollen worden vastgesteld.

10 Het lijkt hem verstandig de verslagen niet *in eerste instantie al* naar de politiek te sturen, dus niet in de eerste ronde. Dat kan later, na aanbieding van de verkeersvisie. **Actie**

Ad wil snel en effectief te werk gaan en wil daarom na vanavond maximaal 4x bij elkaar komen.

Mochten de bewoners daar anders over denken, dan is daar uiteraard ruimte voor.

De groep zal los van de politiek te werk gaan.

Ad streeft naar maximaal draagvlak bij de groep.

Doelstelling:

- maximaliseren draagvlak binnen deze groep voor het aanvullen van het concept, (beperkt) repareren c.q. aanpassen, en het structureren ervan (hoofdstuk met samenvatting vooraf > dus: keuzes maken). Niet het proces opnieuw doen / niet het proces herschrijven.
- 20

De inwonersgroep kan zich in deze afspraken vinden maar de doelstelling zoals door Ad omschreven roept wel wat vragen op. Want welke versie van de huidige verkeersvisie moet als basis dienen? Ook is er ooit een groslijst van knelpunten opgesteld. Wat is de rol van die groslijst in dit proces? In zijn notitie Begrippenkader heeft Ad voorgesteld om daar later op terug te komen. De inwonersgroep stelt voor uit te gaan van een versie zónder de wijzigingen van de politiek maar mét de wijzigingen van de inwonersgroep. De powerpoint van de vergadering in juni 2016 gaf goed weer wat de visie van de inwonersgroep is, maar de inwonersgroep herkent zich niet meer in het document van 80 pagina's dat vervolgens is opgesteld. Dat geldt niet alleen voor

30 het document dat met aanpassingen van het college naar de raad is gegaan, maar ook al voor de eerste versie. .

Uiteindelijk wordt besloten om straks eerst het begrippenkader met elkaar door te nemen.

De procesmanager stelt vervolgens de volgende procesafspraken voor:

- Bijeenkomsten plenair (conform wens). De procesmanager zou graag een andere vorm zien dan een kring en stelt voor dat alle aanwezigen een goed leesbaar naambordje krijgen. **Actie Anke/Mike**
- Frequentie 1x per 2 weken (data bepalen)
- Mogelijk huiswerk (voorbereiding)
- 40 – Vertrouwelijkheid tot aanbieding aan college. Stilte naar politiek en ook richting media.
- Deelnemers: commitment aan *alle* bijeenkomsten. Vervangers maakt het moeilijk.
- Procesmanager faciliteert de groep en het proces.
- Er is geen aanbiedingsdocument totdat de inwonersgroep in maximale meerderheid ja heeft gezegd!

Vraag 1: hoe om te gaan met achterbannen (overleg)? Als er overleg met achterban nodig is: vraag hen dan ook om vertrouwelijkheid.

Vraag 2: hoe om te gaan met dubbele petten / politiek?

50 Er blijkt slechts één iemand met een dubbele pet te zijn. Die geeft aan zijn petten goed gescheiden te kunnen houden. Hier wordt instemmend op geknikt.

Het punt van het commitment voor alle bijeenkomsten wordt niet zonder meer overgenomen. Ten eerste lukt het niet iedereen om steeds zijn of haar agenda vrij te maken, en ten tweede hebben sommigen behoefte aan overleg en transparantie richting achterban.

Ad benadrukt het belang van het zoeken naar een pragmatische oplossing voor last & ruggespraak. Dat bevordert het proces. Hij vraagt de aanwezigen vertrouwen te vragen van hun achterban om 4 vergaderingen lang “te mogen broeden”. Overigens hoeft het geen probleem te zijn om te werken met vaste vervangers, die goed ingevoerd zijn in de materie.

Ook over de communicatie wordt nog even van gedachten gewisseld.

- 10 De gemeentelijke afdeling Communicatie kan desgewenst ondersteuning bieden en faciliteren, om te zorgen dat de communicatie zorgvuldig en eenduidig is. Binnenkort zal er een persbericht uitgebracht worden over de procesmanager die is aangetrokken, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden. **Actie Anke**

De inwonersgroep kan zich vinden in de voorgestelde procesafspraken.

Ad vervolgt zijn toelichting.

20 **4. Opbouw verkeersvisie (piramidemodel)**

Piramidemodel

Begrippenkader: helderheid / structuur etc.

Uitgangspunten bij invulling begrippen: ze zijn abstract maar niet vaag; overkoepelend (want gemeentebreed); en integraal (in samenhang).

Praktisch blijven: niet proces opnieuw, snel aanvullend proces.

Volgorde piramidemodel:

- 30 missie > visie > opgaven > strategie > projecten/maatregelen > concrete maatregelen (deelmaatregelen).

De raad heeft in feite alleen om de eerste twee gevraagd.

Invulling van de begrippen

Missie: waarom en waartoe; principieel/fundamenteel; statisch: vaste waarde, voor langere tijd; fundament voor visie; hoeft *niet* onderscheidend te zijn! Wel passend bij identiteit; leidt tot keuzes/voorkeuren in visie.

De missie blijft staan, de visie kun je veranderen.

“Waartoe dient het verkeersbeleid bij ons in Woerden?” is de kernvraag voor de *missie*, en dat leidt tot keuzes en voorkeuren in de *visie*.

- 40 De procesmanager stelt voor om – samen met de verkeerskundige – de missie-elementen uit de documenten te lichten, als voorbereiding voor de volgende bijeenkomst.

Visie (1)

- Een visie is het antwoord op de vraag: *wat* in de toekomst. (Strategie gaat over het *hoe*)
- 1. Wat je ziet/verwacht te gebeuren; 2. wat je wilt dat er gebeurt (= ambitie)
- Dynamisch: kan/moet steeds herijkt worden
- Doelstellingen (missie) vertaald naar doelgroepen (visie)
- Scenario's: varianten en onzekerheid.
- In een visie: geen casussen en geen concrete uitwerkingen (geen strategie!)

- 50 Ad: Mooi en spannend dat de politiek aan de inwoners vraagt om een visie!

André de Boer herinnert aan het proces zoals dat gelopen is. Het lijkt hem niet onverstandig om eerst te *divergeren*, in voorbeelden, en daarna weer te *convergeren*. Zo geredeneerd zou je de concrete voorbeelden die genoemd zijn, als bijlage kunnen toevoegen aan de visie. Ad de Regt wijst op het risico van het gebruik van concrete voorbeelden, nl. dat het niet lukt om naar het niveau van visie te gaan. Maar: die concrete voorbeelden zijn wel nodig, om te zien wat er in de visie moet worden opgenomen. Het punt komt ongetwijfeld nog terug.

Visie (2)

Visie toetsen aan criteria, zie ook de notitie:

- 10
- Geeft het een feitelijk en gewenst beeld van de toekomst?
 - Wat zijn de ambities en wat voegen ze toe?
 - Past dit in de kaders van de missie?
 - Zijn doelstellingen naar (categorieën van) doelgroepen vertaald?
 - Scenario's geschetst m.b.t. mogelijke verschillen (autonoom, groot)?
 - Karakter moet zijn: motiverend, activerend, draagvlak!

Opgaven en strategie

- 20
- Opgaven (= set van) actiepunten voortkomend uit ambities
 - Strategie = hoe ga je ambities waarmaken
 - Strategie = bij uitstek verantwoordelijk gemeenteraad! Want = keuzes maken, budgetten reserveren.
 - Strategie zit tussen ambities en opgaven in (*hoe ga je je ambities waarmaken?*)

Dus:

- Ambities en opgaven helder scheiden
- Melden dat de strategie (van ambitie naar opgave) nog moet worden bepaald
- Idem dat strategie zaak van de raad is!

Het probleem van het verwarren van visie en strategie/opgaven zal waarschijnlijk uit de wereld zijn als er op een andere manier met het vertrekpunt wordt omgegaan (zie de discussie van begin van de avond).

30

Projecten/maatregelen en knelpunten:

- Projecten/maatregelen zijn gebonden aan een gebied, doelgroep, vraagstuk, niet enkelvoudig
- Bedoeld als verheldering
- Knelpuntengroslijst; komt later nog terug.

Bespreking voorstellen uit “Voorstel voor begrippenkader en toepassing in Verkeersvisie”

- 40
- Voorstel 1: We gaan werken vanuit bovenstaand begrippenkader en we gebruiken dit tevens in de inleiding van de Verkeersvisie als 'structuur' voor de samenvatting. Met dien verstande dat het geen 'inleiding' meer is maar (mogelijk) een apart document (komt later terug)*
- Akkoord.

Voorstel 2: We nemen deze uitgangspunten over en kiezen voor invulling van de begrippen in een aanvulling op het uiteindelijke document.

- Is geparkeerd.

- 50
- Voorstel 3: We destilleren de missie-elementen uit het document, bespreken deze, vullen die mogelijk aan en stellen het geheel van de missie vast.*
- De inwonersgroep geeft de opdracht aan Ad en Mike om samen na te lopen wat er ligt en daar de typische missie- en visie-elementen uit halen, zodat aan de hand daarvan de volgende keer

de missie kan worden vastgesteld. **Actie Ad/Mike**

Over de uitgangsversie wordt nog een definitieve knoop doorgehakt. Voorgesteld wordt op de Powerpoint presentatie uit juni als zodanig te gebruiken. Dat is een ander startpunt dan met de wethouder is afgesproken. De procesmanager zal daarom hierover terugkoppeling plegen richting opdrachtgever (= de wethouder). **Actie Ad**

Voorstel 4: We toetsen het visiedocument op de genoemde vereisten, indien noodzakelijk vullen we aan, indien haalbaar schrappen we (uitwerkingen).

- 10 – Aanvulling vanuit de inwonersgroep: In feite ga je het document actualiseren. Maar eigenlijk is dat vanzelfsprekend.
Akkoord.

Voorstel 5: We vatten vervolgens de visie op hoofdlijnen samen, stellen deze vast (strevend naar een maximaal draagvlak in de groep) in het inleidende hoofdstuk.

– Akkoord met dien verstande dat er geen sprake zal zijn van een inleidend hoofdstuk maar dat dat nog wordt uitgedacht.

Voorstel 6: We onderscheiden ambities en opgaven expliciet (in de samenvatting) en vermelden dat de opdracht aan de participatie niet verder strekt dan de visie.

- 20 – Albèrt de Goey merkt op dat hij wel ruimte wil blijven houden om met de groep te discussiëren over een stukje oplossingsrichting, op hoofdlijnen; de groep hoeft niet zozeer een mening te hebben over die losliggende stoeptegel (de groslijst) maar wel over de grote infrastructurele zaken (of aangeven dat de meningen daarover verdeeld zijn).
Volgens Ad is dat geen uitwerking maar visie. Geen probleem dus.
Akkoord.

Voorstel 7: We beperken ons tot het niveau van de visie (met ambities en opgaven).

- 30 – Akkoord, met inachtneming van de kanttekening van Albèrt. De kwestie van de bijlage al dan niet toevoegen wordt t.z.t. onder de loep genomen.

Voorstel 8: Wanneer gewenst levert de werkgroep concrete aanvullingen of verhelderingen aan, die projecten expliciet aan opgaven koppelen.

– Akkoord.

Voorstel 9: We toetsen de groslijst op compleetheid, dat wil zeggen al het genoemde in het proces dat daadwerkelijk in het verlengde van de visie ligt.

– Akkoord.

Gerard van der Lit tekent daarbij aan dat de groslijst een niet-limitatieve lijst is en dientengevolge niet kan dienen als 'excuustruus' (Wat niet in de groslijst staat vinden jullie niet belangrijk genoeg).

- 40 Op voorstel van Ad wordt besloten daar een opmerking over op te nemen in de inleiding, en tevens aan te geven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.

Actie Ad

André Dierick voegt daaraan nog toe dat er ook items uit de groslijst zijn *verdwenen*, omdat het betreffende wijkplatform dat probleem niet genoemd had. Dat ging om redelijk grote knelpunten. In die zin sluit hij zich helemaal bij Gerard aan: die groslijst kan tweemaal zo lang worden als je in de wijk zelf navraag gaat doen.

- 50 Ad bevestigt dat. Het kan altijd nog veranderd worden. De groslijst gaat alleen over de zaken die verkeersvisie gerelateerd zijn en is niet noodzakelijk uitputtend of compleet. Dat moet uitgangspunt zijn.

5. Inhoudelijke kaders van de raad

Het was de bedoeling dat Mike vanavond de inhoudelijke kaders van de raad zou benoemen maar vanwege het late uur wordt besloten dat hij deze na vanavond aan de inwonersgroep zal toesturen. **Actie Mike**

Hij zal ook de powerpoint van juni rondsturen, met het verzoek te checken of dat het vertrekpunt kan zijn voor de visie die de inwonersgroep gaat opstellen (en om dat de volgende keer door te geven). Daarnaast stuurt hij de concept-verkeersvisie van juni en de concept-verkeersvisie van september zoals die aan de raad is aangeboden (= het document van 80 pagina's) aan André de Boer.

10 **Actie Mike**

André de Boer heeft ook nog behoefte aan een klein overzicht van de nieuwe filedruk, want sinds het aantrekken van de economie zijn de files het laatste halfjaar beduidend toegenomen. Een paar procent economische groei heeft 10% filegroei tot gevolg.

Volgens Wim Tinholt is daar melding van gemaakt in een rapport van SWECO, dat in juli aan het college is aangereikt. Hij stelt voor ook dat aan de inwonersgroep te sturen.

Aldus wordt besloten. **Actie Mike**

Moeten er *nieuwe* metingen en tellingen plaatsvinden? De meerderheid van de aanwezigen vindt van niet, vanwege het risico te verzanden in cijfers en tabellen (waar er al zo veel van zijn).

20 René Vergouwen wijst op nog een andere actuele ontwikkeling: hij vreest dat de zuidelijke randweg veel sluipverkeer vanaf de A12 zal gaan aantrekken, verkeer dat allemaal door Woerden heen zal gaan rijden. Daar moet preventief op geacteerd worden, bijv. door TomTom in te seinen. Ad de Regt herinnert hierop aan de toezegging van de wethouder, nl. dat de inwonersgroep over alle deskundigheid kan beschikken die nodig blijkt te zijn. Maar hij dringt erop aan hier enige zelfbeheersing in te betrachten, immers, dan zal de wet van de "afnemende meeropbrengst" gaan gelden: hoe *meer* je weet, hoe *minder* je weet.

Gerard van der Lit wil zich nog niet geheel vastleggen. Hij stelt daarom voor om aan de planning voor de volgende bijeenkomst toe te voegen "in principe", d.w.z. dat *in principe* de volgende keer de missie wordt vastgesteld. Op die manier blijft er ruimte voor nieuwe inzichten. **Actie Ad**

30

Het voorstel van Ad luidt daarop om de volgende keer te trachten unaniem een missie voor te stellen met het materiaal dat er ligt; Mike en Ad bekijken de powerpoint van vorig jaar en hanteren dat als uitgangspunt; aankleding en invulling in de vorm van visie volgt dan de keer daarop.

Actie Ad

Nieuwe feiten kunnen er altijd nog "ingefietst worden", maar graag zelfbeheersing wat dat betreft. De vergadering gaat hiermee akkoord.

6. Vaststellen vervolgbijeenkomsten

40 Besloten wordt om 1x in de twee weken te vergaderen, op dinsdagavond. Data: zie bovenaan het verslag. Uitgangspunt is 4x, maar het kan ook méér zijn. **Actie ALLEN**

De projectmanager besluit de bijeenkomst met de vraag of hij de inwonersgroep vanavond goed geholpen heeft.

Deze vraag wordt met unanieme instemming positief beantwoord.

Sluiting, plm. 22.30 uur.

Bijlage: doorlopende actielijst

50

Doorlopende actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./actie	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	2. Vergaderschema uitschrijven voor dinsdagen, om de twee weken	Mike en Anke
10.01.17	3. De procesmanager zou graag een andere vorm zien dan een kring en stelt voor dat alle aanwezigen een goed leesbaar naambordje krijgen.	Mike en Anke
10.01.17	4. Binnenkort zal er een in de media een bericht geplaatst worden over de procesmanager, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden.	Anke
10.01.17	5. De procesmanager wil samen met de verkeerskundige de missie-elementen uit de documenten lichten, als voorbereiding voor de volgende bijeenkomst. Aan de hand daarvan kan de volgende keer de missie worden vastgesteld.	Ad en Mike
10.01.17	6. Welk document moet als uitgangsversie gaan dienen?? Terugkoppelen naar opdrachtgever	Ad
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	8. Mailen: aan de gehele inwonersgroep: – de inhoudelijke kaders van de raad – de concept-verkeersvisie zoals die aan de raad is aangeboden, 12 pagina's – de door de raad gewijzigde versie, 80 pagina's – de powerpoint van juni, met het verzoek te checken of dat het vertrekpunt kan zijn voor de visie die de inwonersgroep gaat opstellen (en om dat de volgende keer door te geven) – rapport SWECO	Mike ALLEN
10.01.17	9. Voor de agenda van de volgende bijeenkomst: missie wordt <i>in principe</i> vastgesteld. Dus: de volgende keer trachten unaniem <i>in principe</i> een missie voorstellen met het materiaal dat er ligt; Mike en Ad bekijken de powerpoint van vorig jaar en hanteren dat als uitgangspunt; aankleding en invulling in de vorm van visie volgt dan de keer daarop.	Mike en Ad Agenda
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN



Verkeersvisie

Verlag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 24 januari 2017, 20.00-22.15 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

10 Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Arina Kastelein (Kamerik), Monique Pool (inwoner Waterrijk), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnrovers), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnrovers), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), René Vergouwen (VRU), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Marc Thijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Dick Verschoor (dorpsplatform Kamerik), André Dierick (vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Arnold van den Hengel (VVN Woerden en Kamerik), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), André de Boer (SPCO Groene Hart), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier)

20

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)

Verlag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavonden: 7 februari, 21 februari, 7 maart, 21 maart

30

1. Opening

Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom. Een aantal deelnemers heeft zich moeten afmelden wegens ziekte. Wim stelt vast dat er uiteindelijk slechts 9 inwoners aanwezig zijn; jammer dat het zo'n kleine groep is.

Ad blikt terug op de vorige bijeenkomst, toen de inwonersgroep besloot een stap terug te doen in het proces en te beginnen bij het punt waarop men het nog eens was. Ondanks dat dit niet de intentie van de wethouder was, is ze hier wel mee akkoord gegaan. Die ruimte is er dus.

40 Een ander punt is de rol van de raad in dit proces. Er is een mailbericht van het college naar de raad gegaan, met het verzoek van de groep te respecteren dat er geen politieke inmenging tijdens het proces zou plaatsvinden. Dat is vertaald in de zin dat er geen vertegenwoordigers uit politiek en/of bestuur bij de bijeenkomsten aanwezig zou mogen zijn. Ad vraagt de vergadering of dat een juiste interpretatie is.

Over het algemeen is men van mening: liever niet, maar als ze erg graag toehoorder willen zijn dan kan dat. Maar: geen actieve bijdrage aan de discussie. En ook: raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de fractie maar dat mag verder niet naar buiten (zoals

naar media) worden gecommuniceerd.

Kees geeft hierop aan zelf een dubbele pet te hebben vanwege zijn rol als commissielid/fractieassistent van Inwonersbelangen. Hij heeft toegezegd daar zorgvuldig mee om te gaan.**N.B.**

10 Vandaag stond in het college een Raadsinformatiebrief over dit proces op de agenda welke waarschijnlijk besproken en vastgesteld is. Die brief gaat puur over het proces, o.a. over het aanstellen van procesmanager. Als deze brief inderdaad is vastgesteld wordt deze naar de raad gezonden, waarna commissie- of raadsleden deze kunnen bespreken. Die vergaderingen zijn openbaar, dus eventueel komt er daarna iets over terug in de pers. Mike zal de RIB naar de inwonersgroep doorsturen (tegelijk met de raad). **Actie Mike**

2. Verslag van de vergadering van 10 januari 2017

Tekstueel: Het verslag wordt door de aanwezigen vastgesteld.

Sommige wijkplatformvertegenwoordigers hebben liever niet dat het verslag meteen onder het hele platform verspreid wordt. Indien dat het geval is, s.v.p. doorgeven aan Mike.

3. Missie

20 Aan de hand van de notitie "Missie – Verkeersvisie gemeente Woerden" die gisteren is rondgestuurd, worden de grote lijnen besproken. Denkkader: de missie dient om XYZ voor de gemeente te bereiken. Aan de beantwoording van de kernvraag worden visie-elementen opgehangen. Die visie is gekoppeld aan de missie. De missie wordt opgesteld in volzinnen (resultaten), met een doelbewuste keuze voor woorden en begrippen die 'kapstokken' vormen voor de visie. Dat zijn de voetnoten in de notitie, hieronder aangegeven achter een aandachtsstreepje.

30 Doel van vanavond is om te zien of de 12 stellingen die geformuleerd zijn als voorzet voor elementen voor de missie, vastgesteld kunnen worden, voor zover de tijd dat toelaat. We kijken hoever we vanavond daarmee komen. In de voetnoten zijn punten opgenomen die kunnen dienen als kapstok voor de visie.

Waar nodig kan de missie altijd later nog aangepast worden.

12 stellingen als voorzet voor elementen in de missie *(de discussie is cursief afgedrukt)*

- 1) **Automobilisten die geen bestemming in Woerden hebben (extern-extern), worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.**
- 40 – Geen bestemming in Woerden: dus geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming
– Wat beschouwen we als hoofdverbindingswegen? Waar moeten deze aan voldoen? Welke benoemen we concreet, idem secundaire routes? Missen we hoofdverbindingroutes die het moeilijk/onmogelijk maken om deze missie in een visie te vertalen?

50 *Er wordt enige tijd gediscussieerd over hoofdverbindingroutes. Als je ergens een hoofdverbindingroute zou willen toevoegen, dan kun je dat doen door het upgraden van bestaande wegen, of door een nieuwe weg aan te leggen. Maar daaraan gaat vooraf dat je bepaalt wat voor wegen het zijn en waar ze aan moeten voldoen. In de visie kan hier eventueel nader op ingegaan worden. Fred geeft aan dat bij het benoemen van nieuwe verbindingen rekening moeten houden met de hoeveelheid extern-extern verkeer die van een eventuele nieuwe verbinding gebruik gaat maken.*

2) **Automobilisten met een bestemming buiten de gemeente Woerden (intern-extern) verlaten de gemeente zo snel en direct mogelijk.**

- Snel: 10 min.-norm vastleggen in de visie?
- Direct: via de eerder benoemde hoofdroutes?

10 3) **Automobilisten met een bestemming in de gemeente Woerden (intern/extern-intern) vinden binnen aanvaardbare tijd een parkeervoorziening nabij hun bestemming.**

- Binnen aanvaardbare tijd: streven naar een parkeerdruk van maximaal 85%?

Er moet iets meetbaars in zitten, iets onderzoekbaars.

Arnold denkt dat dit een element is voor het parkeerbeleid.

Jaap stelt voor hier een opmerking aan toe te voegen over de tijd waarbinnen iemand een parkeerplaats moet kunnen vinden, bijv. "iedereen moet binnen 10 minuten een parkeerplaats kunnen vinden".

20 *Dit kan eventueel in de visie opgenomen worden.*

René wijst op de streekfunctie van Stadshart Woerden, een element dat hier ook bij meegenomen moet worden. Tip van Mike: je kunt de norm in de visie differentiëren naar wijken.

4) **De automobilititeit van, naar en in het centrum voor de doelgroepen die niet onvermijdelijk op de bestemming 'centrum' zijn aangewezen, wordt maximaal beperkt.**

- Centrum: wat definiëren we als centrum?
- 30 – Doelgroepen: om welke specifieke doelgroepen gaat het dan (keuze!) ? Omgekeerd: zonderen we alleen de doelgroepen uit die er wonen en/of die minder valide zijn?
- Wat is de visie op beperken? Sturen vanuit de uitzonderingen?

Er moet een route zijn dat je bij je huis kan komen zonder door het centrum te moeten.

Kees stelt vast dat dat nu nog wel de praktijk is. Het is niet alleen lastig voor inwoners zelf, maar het levert ook overlast op voor degenen die langs die centrumroute wonen.

Ad doet de suggestie om te bezien of in de verkeersvisie daar een voorstel voor kan wordengegeven.

40

5) **Geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer blijft, in de hele gemeente, binnen de daarvoor actueel geldende landelijke als aanvaardbaar beschouwde normen.**

- Gemotoriseerd verkeer: vervoersmiddelen aangedreven door een verbrandingsmotor die geluid produceren.
- In de hele gemeente: differentiatie mogelijk tussen stad, kernen, buitengebied.
- Landelijke als aanvaardbaar beschouwde normen: we houden de ODRU-normen aan die landelijk zijn bepaald. D.w.z. de landelijke normen die door de ODRU worden gehanteerd.

50 6) **Uitstoot van voor mens en milieu schadelijke stoffen als gevolg van gemotoriseerd verkeer blijft binnen de daarvoor actueel geldende landelijke als aanvaardbaar**

beschouwde normen.

- Landelijk als aanvaardbaar beschouwde normen: ook hier worden de landelijke normen aangehouden die door de ODRU gehanteerd worden.

Wim wijst erop dat de huidige onderzoeken alleen de uitstoot auto's meenemen, dus niet van brommers of motoren. Dit verhaal klopt daarom niet omdat je dan onvolledige cijfers toetst aan de norm. Samen met andere inwoners heeft Wim de proef op de som genomen en ontdekt dat in bestaande metingen en -berekeningen ook inderdaad blijkt dat het voor Woerden niet klopt. Hij wil de link naar dat programma graag delen en zal hem naar Mike sturen, zodat Mike kan zien of het mogelijk is dit te valideren. Actie Wim en Mike

10

7) In de stad, in de kernen en in de verbindingen tussen kernen c.q. de verbindingen, geniet de fietsmobiliteit de voorrang waar het de veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid (zo kort en direct mogelijk) ten goede komt.

- Verbindingen: benoemen hoofd- en secundaire routes.
- Fietsmobiliteit: = inclusief elektrisch aangedreven fietsen.
- Voorrang: hoofdfietsroutes/doorstroomroutes bepalen. Bedoeld is beperkingen aan te geven, in welk opzicht de fietsvoorrang zwaarder weegt.
- Doorstroming: doorstroming uitdrukken in iets concreets zoals reistijd/reistijdverlies/omrijdfactor.
- Zo kort en direct mogelijk: dat betekent ook barrières wegnemen en eventuele missende verbindingen tot stand brengen.

20

8) Voetgangers kunnen alle als algemeen toegankelijk beschouwde voorzieningen en gebouwen verkeersveilig bereiken.

- Voetgangers: dit is nog geen eenduidige doelgroep. Moet je onderscheid maken (of inclusief!) tussen validen en minder-validen, scootmobiel en andere 'technische hulpmiddelen' voor de voetganger?

30

- Gebouwen: erg brede term. Nader definiëren in de visie?

Het inclusiebeleid wordt genoemd, dat bepaalt dat alle gebouwen algemeen toegankelijk moeten zijn. Het is zaak met de verkeersvisie geen ander gemeentelijk beleid tegen te spreken.

9) Treinreizen van en naar Woerden wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd, zowel het kwalitatief reizen zélf (frequent en hoogwaardig) als de aansluitende mobiliteit.

- Frequent en hoogwaardig treinvervoer: daar gaan wij niet over maar het is wel van belang voor Woerden, het impliceert inzet op lobby NS. Je zou raad/college actief de opdracht tot lobby kunnen geven.
- Aansluitende mobiliteit: waaier van uitwerkingen nodig, nl. voetgangers, parkeergelegenheid (lang/kort, kiss&ride), fietsparkeren, aansluitend bus-/taxivervoer etc.

40

10) Kernen, winkelcentra, wijken en inrichtingen voor zorg en verpleging zijn bereikbaar via openbaar toegankelijke vervoersvoorzieningen met een voldoende frequentie en (indien van toepassing) op het treinvervoer van en naar Woerden.

- Kernen: benoemen welke dat zijn.
- Winkelcentra: idem, objectieve beperking aangeven.
- Wijken: idem.
- Inrichtingen voor zorg en verpleging: geeft ruimte voor zowel ziekenhuizen als een HOED (huisartsen onder één dak), maar geen gemeentelijke diensten.

50

- Openbaar toegankelijke vervoersvoorzieningen: stadsbus, streekbus, buurtbus, doelgroepbus (ziekenhuizen), regiotaxi.
- Met een voldoende frequentie: wat vinden we als gemeente voldoende? Lobby/inzet op concessieverlening Provincie inzake dienstregeling, zienswijze.

11) Hulpdiensten moeten zo veilig, snel en dichtbij mogelijk de locatie van een incident kunnen benaderen.

- 10
- Hulpdiensten: brandweer, ambulancedienst, politie (brandweer is uitgangspunt omdat brandweer de grootste voertuigen heeft).
 - Veilig, snel: obstakelvrij, vrije doorgang, voldoende breedte, voorrang.
 - Dichtbij: maximaal toelaatbare afstand tot het incident definiëren.
 - Incident: bijvoorbeeld 112—meldingen.

12) Landbouwverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kernen via 60 km/u-wegen geleid. Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan worden zoveel mogelijk beperkt.

- 20
- Landbouwverkeer: definiëren welke voertuigen onder landbouwverkeer vallen. Trekkers, graafmachines, oogstmachines etc.
 - 60 km/u-wegen: dit kunnen zowel gemeentelijke wegen als provinciale wegen zijn.
 - Fietsers op rijbaan: wegen zonder rijbaanmarkering (asmarkering) en zonder fietsstroken.
 - Fietsers op rijbaan zoveel mogelijk beperken: dus fietsstroken, een fysieke rijbaanscheiding tussen fietspad en rijbaan of vrijliggende fietspaden aanbrengen is een optie wanneer trekkers geen alternatief hebben.

- 30
- André D vindt dat in deze 12-punten-lijst de nadruk toch nog erg op de auto ligt. Dat was in de visie ook het geval. Je moet echter niet vergeten dat in Woerden sprake is van 3.500 tot 4.500 fietsers die dagelijks van en naar school en andere locaties fietsen. En denk ook vanuit de luchtkwaliteit.*
- Als je deze lijst opent met autoverkeer dat niet in Woerden moet zijn leg je meteen een bom neer ivm de link die dat oplevert met een nieuwe ontsluitingsroute (westelijke randweg). Daarom zou het beter zijn dat punt niet vooraan te zetten.*

Ander punt: fietsers en auto's veroorzaken vaak elkaars problemen, kijk naar de slechte situaties aan Steinhagenseweg en Tourmoysveld. Neem dat ook mee.

Aanvulling inwonersgroep op de 12 stellingen (4 aanvullingen):

- 40
- > Voorstel ambitie: het verkeer in Woerden is veiliger dan het landelijk gemiddelde.** (André de B)
- Genoemd worden de (vele) ongevallen op de parkeerplaats bij AH.
Helaas worden ongevallen met klein letsel niet geregistreerd.
Wellicht is dit een onderwerp om in de inleiding van de visie aan te halen.
- > Een leefbaar Woerden zou onderdeel van de visie moeten zijn.** (Gerrit)
- Een winkelier wil zijn klanten kunnen ontvangen, wil dus parkeerruimte; maar aanwonenden willen weer een goede luchtkwaliteit. Zo heeft ieder zijn eigen wensen als het gaat om
- 50 leefbaarheid.
- Aanvulling André de B: De verkeersvisie moet in lijn zijn met de Duurzaamheidsvisie voor Woerden.

Ook dit is wellicht een onderwerp om aan te halen in de inleiding van de verkeersvisie

> De infrastructuur moet niet zó goed zijn dat er aanzuigende werking optreedt t.o.v. verkeer van buiten Woerden. (Fred)

Dat zou bijvoorbeeld gebeuren als je een mooie weg aanlegt van de A12 naar de A2. Ad raadt aan om hier in het discussiegroepje over door te spreken. Het is een opmerking op missieniveau want het geeft inperking op je visiemogelijkheden; tegelijkertijd is het een levensgroot dilemma. Het kan een kanttekening in de verkeersvisie worden. **N.B.**

10 **> Het verkeer in Woerden is kindvriendelijk.** (André de B)

Anderen in de zaal vinden dit een element dat al overal doorheen loopt. Ook wordt aangegeven dat dit niet te definiëren is en worden ook ouderen genoemd. Besloten wordt het even te parkeren. **N.B.**

4. In groepen uiteen en dan weer plenair

De vergadering deelt zich op in groepen om de discussie voort te zetten, gericht op de elementen die in de visie terug moeten gaan komen. Ook knelpunten waaruit die elementen voortkomen, kunnen genoemd worden, maar dan apart, in een derde categorie (als voorbeeld).

20 Trekkers zijn: André D, André de B, Theo, Kees, Wim, Fred en René.

Iedere groep neemt 2 elementen onder zijn hoede. Er wordt heel gericht gediscussieerd. Na afloop zijn er de nodige resultaten, maar er is nog verfijning nodig. Sommige groepen hebben wat meer tijd nodig voor discussie en andere willen nog tijd nemen om tot de juiste formuleringen te komen. Men stelt voor om daar onderling afspraken over te maken, en de komende week voor deze verfijning uit te trekken. Afgesproken wordt dat uiterlijk dinsdag volgende week de uitkomsten op papier aan Mike worden toegezonden; Mike zorgt dat deze uiterlijk donderdag onder alle groepsleden worden verspreid. Ad schetst mondeling een format dat ieder dan moet gebruiken om te rapporteren om het goed hanteerbaar te maken in de discussie over 14 dagen. Mike zal de mailadressen van de groep aan de groepsleden doorsturen zodat er contacten gelegd kunnen worden. **Actie Mike**

30 Mike zal het door Ad geschetste format ook op de mail zetten. **Actie Mike**

5. Afspraken volgende vergadering

Uiterlijk dinsdag 31 januari zal het huiswerk aan Mike gestuurd worden. **Actie trekkers**
Het wordt verzameld en onder de hele groep verspreid. Dat gebeurt uiterlijk donderdag 2 of vrijdag 3 februari. **Actie Ad en Mike**

40 **6. Tot slot**

Evaluerend vraagt Ad of de inwonersgroep zich kan vinden in deze gezamenlijke aanpak. Het antwoord is bevestigend.
De vergadering wordt gesloten om 22.15 uur, waarna de zaal nog even open blijft om onderling afspraken te kunnen maken.

Sluiting, om 22.15 uur

Bijlage: actielijst

Doorlopende actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./actie	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	4. Binnenkort zal er een in de media een bericht geplaatst worden over de procesmanager, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden. (Is nu gekoppeld aan de RIB)	Anke
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN
24.01.17	11. Over de aanwezigheid van raadsleden bij de bijeenkomsten van de inwonersgroep is afgesproken: liever niet, maar als ze erg graag toevoorder willen zijn dan kan dat. Dus geen actieve bijdrage aan de discussie. Raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de fractie maar mogen er geen persberichten over plaatsen.	N.B.
24.01.17	12. RIB over proces Verkeersvisie sturen aan de inwonersgroep (maar niet eerder dan de raad)	Mike
24.01.17	13. Wim stuurt link onderzoek geluidsnormen naar Mike. Mike gaat na of het mogelijk is dit te valideren.	Wim Mike
24.01.17	14. Mailadressen van de groep doorgeven aan de groepsleden	Mike
24.01.17	15. Format rondsturen om de huiswerk-teksten te structureren	Mike
24.01.17	16. Uiterlijk dinsdag 31 januari het huiswerk aan Mike toesture	Trekkers discussie- groepjes
24.01.17	17. Huiswerk verzamelen en uiterlijk donderdag 2 of vrijdag 3 februari verspreiden onder de hele groep	Ad en Mike
24.01.17	18. Op de bijeenkomst van 24 januari zijn 2 punten genoemd die moeten wellicht moeten worden meegenomen in de inleiding op de verkeersvisie	Ad en Mike



Verkeersvisie

Verslag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 7 februari 2017, 20.00-22.30 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

- 10 Huib van Loo (dorpsplatform Harmelen en VVN Harmelen), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Monique Pool (inwoner Waterrijk),
10 Ruud Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk), Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), René Vergouwen (VRU), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Arina Kastelein (inwoner Kamerik), Peter van Schaik (CUMELA, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Ben Rigter (wijkplatform Staatsliedenkwartier), André Dierick (wijkplatform Staatsliedenkwartier), Arnold van Hengel (VVN Woerden en Kamerik), Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers), André de Boer (SPCO Groene Hart),
20 Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld)

Toehoorder tweede gedeelte vergadering: Jaap van der Does, raadslid Lijst van der Does

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)

- 30 **Verslag:** Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavonden: 21 februari, 7 maart, 21 maart

1. **Opening**

Projectmanager Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom. De werkgroepen hebben hun huiswerk ingeleverd en het is de bedoeling om dat vandaag met elkaar door te nemen. Het zal dienen als opzet voor het visiedocument.

- 40 **2. Verslag 24 januari 2017**

Aan het eind van het project worden alle verslagen naar de raad verzonden.
Tekstueel: Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld. Met complimenten voor de verslaglegging van dit traject!!

3. **Presentatie door de werkgroepen**

Voorafgaand aan de presentaties wijst André D op een risico. Dit hele traject levert enorm veel informatie op, ook over details. Het gevaar daarvan is dat politieke partijen daar 1 of 2 details uit halen en zich daarop gaan focussen; maar het is maar de vraag of dat de stad verder brengt. Ad stelt voor daar gezamenlijk voor te waken: niet teveel uitweiden en de missie-elementen zo beknopt mogelijk in de visie opnemen. De zorg is in ieder geval gehoord.

Iedereen heeft het huiswerk van alle werkgroepjes ontvangen.

Werkgroep 1, stellingen 1 en 2. Theo, Marc, Gerrit. Presentatie door Theo.

- 10 Deze stellingen gaan over de bestemming van het autoverkeer.
Stelling 1 is door het groepje uitgebreid, stelling 2 is gelijk gebleven. [De stellingen in de versie van de werkgroep staan hieronder verwoord, zie kader]
De werkgroep heeft de stellingen nader gepreciseerd met afgeleide visie-elementen.
Aanvulling bij wat op papier staat: nog toe te voegen bij afgeleide visie-elementen als algemeen uitgangspunt dat het streven moet zijn dat verkeer zoals genoemd in stelling 1 zoveel mogelijk buiten Woerden geleid moet worden. **Werkgroep 1, aanvullen**
Theo neemt het huiswerk door.

Discussie

- 20 *Bij stelling 2: "Snel" wil zeggen binnen max. 10 minuten vanuit elke plek binnen de bebouwde kom van Woerden naar een provinciale weg of autosnelweg gemeten tot aan de grens van de bebouwde kom van Woerden.*
Vanuit de vergadering wordt opgemerkt dat 10 minuten een discutabel getal blijft, al stond het ooit ook al genoemd in de eerste visie van de gemeente. Het werkgroepje heeft 10 minuten gekozen omdat dat nog acceptabel is; duurt het langer, dan gaan automobilisten zich ergeren.
De suggestie wordt gedaan om een percentage te noemen, in hoeveel procent van de gevallen die 10 minuten gehaald moet worden, maar daar voelt de werkgroep niet voor. Het moet in 100% van de gevallen gehaald worden, onder normale omstandigheden inclusief de spits, d.w.z. in
30 2030 moet je in Woerden vanuit elke plek in de stad binnen 10 minuten buiten de bebouwde kom kunnen komen. (En dat is dan geen rekenmodel, maar gemeten tijd.)
Akkoord.

Gevraagd wordt naar de scholen-gerelateerde stromen, want die worden hier niet genoemd; zij komen terug in stellingen 7 en 8.

André deB vraagt een toelichting op de term "aanzuigende werking".

- 40 Theo legt uit dat de aanleg van randwegen een aanzuigende werking kan hebben op allerlei verkeer. Het idee is om eerst na te gaan of de bestaande hoofdverbindingroutes in Woerden voldoen aan de gestelde criteria; zo niet, dan kun je óf ze eraan laten voldoen, óf alternatieven zoeken; zijn die alternatieven het aanleggen van randwegen, dan moet je oppassen voor aanzuigende werking op verkeer dat in feite niets in Woerden te zoeken heeft.
Marc zat ook in het werkgroepje maar vraagt zich af of het niet beter is dit punt te schrappen. Ruurd voelt daarin wel met hem mee. Het is een stelling waardoor de politiek wellicht tegenover elkaar komt te staan.
Ad pleit ervoor het zuiver te houden: het gaat hier om de missie die door de inwonersgroep is opgesteld, en als de politiek daarover van mening wil verschillen: het zij zo, dat is de kern van het politieke bestel. Zit er een tegenstrijdigheid in, dan kun je die benoemen; en het is aan de politiek om daar keuzes in te maken.
50 Iedereen mee eens. Het punt blijft staan.

Johan wil wel een andere formulering wijzigen, nl. bij stelling 1, punt 1, "bij de andere kernen

speelt het niet of nauwelijks". Voor Harmelen speelt het wél, denk aan verkeer dat vanaf de Ir. Enschedeweg komt en dwars door de Dorpsstraat gaat.

Akkoord. "De focus bij deze stelling ligt bij de kern Woerden" wordt gewijzigd in "De focus bij deze stelling ligt bij de gemeente Woerden". **Werkgroep 1, wijzigen**

Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden. **Actie Mike**
Alle werkgroepen, wijzigen

10 De stellingen voor de missie zoals door de werkgroep opgeschreven:

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

2. Automobilisten met een bestemming buiten de gemeente Woerden (intern-extern) verlaten de gemeente zo snel en direct mogelijk.

Werkgroep 2, stellingen 3 en 4. Wim, Inger, Pascal, Arnold en later ook Ruurd.

Presentatie door Wim.

Deze stellingen gaan over het parkeren en de automobilititeit van en naar het centrum.

20 Wim neemt het huiswerk door. De werkgroep heeft een aantal opmerkingen bij de twee stellingen gemaakt. [Voor de stellingen: zie hieronder in kader]

Bij opmerking 1, over parkeerbeleid, vraagt Wim of er parkeerbeleid is voor de hele gemeente of alleen voor binnen de singels.

Volgens Mike is het één van de pijlers van het huidige parkeerbeleid van de gemeente Woerden, dat uitwijkgedrag vanuit de binnenstad naar de andere wijken voorkomen moet worden.

Wim stelt vast dat parkeerbeleid voor binnen de singels betekent dat er buiten de singels problemen ontstaan. De werkgroep heeft geen oplossingen voor parkeerproblemen aangedragen maar de zaken die oplossingen behoeven, benoemd.

Discussie

30

Bij missie-element 3, punt 3: "nabij hun bestemming" is te algemeen voor de verschillende doelgroepen en afstanden. Bezoekers/winkelend publiek heeft andere tijd en noden dan bewoners/forenzen die "thuis" of op hun werk willen parkeren.

Dit punt roept een uitgebreide discussie op over de verschillende doelgroepen waar de gemeente mee te maken heeft als het gaat om parkeren.

Er worden uiteindelijk 4 afzonderlijke doelgroepen/categorieën onderscheiden:

– Winkelend publiek (wil dichtbij de winkel parkeren).

– Werknemers van bedrijven en winkels in de binnenstad (zij parkeren wat verder weg).

40 – Mensen die van het OV gebruik maken en hun auto bij OV-opstappunten parkeren, zoals bij het station. (Ligt formeel buiten het centrum maar wel binnen loopafstand van het centrum.) Denk ook aan mensen die in Harmelen parkeren om met de bus naar Utrecht te gaan.

– Bewoners van de binnenstad.

Er wordt nog even van gedachten gewisseld over de vraag hoe je bedrijven in de binnenstad ertoe kunt brengen om hun medewerkers te stimuleren van het OV gebruik te maken. Er zijn

voorbeelden in Utrecht van bedrijven die bijv. zeggen: iedere werknemer die binnen 12 km van het bedrijf woont, moet met de fiets komen.
Om dat soort ontwikkelingen te stimuleren zou de gemeente bijvoorbeeld een transferium kunnen aanleggen bij de afrit van de A12.
Onder stelling 7 komt dit punt min of meer terug.
Er zijn natuurlijk altijd allerlei dwarsverbindingen. En trouwens, over 10 jaar rijdt iedereen in een zelfsturende auto, die *zelf* de dichtstbijzijnde parkeerplaats zoekt.

- 10 Bij 2, "binnen een aanvaardbare tijd" is afhankelijk van het tijdstip van de dag en is voor elk individu verschillend in de perceptie van tijd/haast/gemak.
Wim: Het is eigenlijk niet meetbaar hoe lang mensen naar een parkeerplek aan het zoeken zijn; Wat aanvaardbaar is blijft daardoor discutabel. Ook is deze zoektijd moeilijk meetbaar.
Mike licht toe dat een parkeerdruk van maximaal 85% een landelijke norm is. Kom je daarboven, dan krijg je zoekverkeer. Je kunt in de missie daarom ook spreken van een aanvaardbare parkeerdruk (parkeerdruk = de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is en het aantal dat al bezet is). In de missie zou je dan iets kunnen formuleren in die zin dat zoekgedrag/mobiliteit wordt gekoppeld aan aanvaardbare parkeerdruk, en in de visie zit dan de noodzaak van de parkeervoorziening (die 85%). Om dat te halen, kun je ter uitwerking een parkeernota opstellen (voor de hele gemeente).

- 20 **Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden.**
Alle werkgroepen, wijzigen

De stellingen voor de missie blijven:

3. Automobilisten met een bestemming in de gemeente Woerden (intern/extern – intern) vinden binnen aanvaardbare tijd een parkeervoorziening nabij hun bestemming.

4. De automobilititeit van, naar en in het centrum voor de doelgroepen die niet onvermijdelijk op de bestemming "centrum" zijn aangewezen, wordt maximaal beperkt.

- 30 **Werkgroep 3, stellingen 4 en 5. André de B, Johan, Jaap, Kees. Presentatie door Kees**
Kees neemt het huiswerk door. [Stellingen versie werkgroep: zie kader hieronder]
Deze stellingen gaan over geluidsoverlast en uitstoot.

Discussie

Over stil asfalt (puntje 16) zegt Wim dat dat alleen werkt bij een snelheid van 100 km/u. Het heeft in Woerden dus geen zin.

Kees merkt op dat de werkgroep daarbij de randwegen in gedachten heeft gehad.

- 40 Het lijkt Wim beter om dan te spreken van "kies een andere vorm van bestrating". **Werkgroep 3, wijzigen?**

Bij punt 5, over geluidsoverlast, is sprake van een ambitie van 10% onder de landelijke norm. Albert stelt voor om bij mens en milieu (punt 6) een soortgelijke ambitie op te nemen, dus richting landelijke/wettelijke norm.

Door meerdere aanwezigen wordt instemmend geknikt, maar Fred wijst erop dat verkeer niet de enige vervuiler is als het gaat om luchtkwaliteit. Die norm kan dus niet gehanteerd worden.

Maar je kunt de luchtkwaliteit wel beïnvloeden, aldus Albert; denk aan de maatregelen in Utrecht, waar in de binnenstad geen auto's van bepaalde – oude – bouwjaren meer mogen komen.

De meeste aanwezigen vinden het een goed streven om die verscherping van 10% uitstoot in de missie op te nemen. Maar hoe? Want het is per plek verschillend.

Andre deB vertelt dat er in het groepje verschillend tegenaan gekeken werd. Zelf had hij voorgesteld om voor geluidsoverlast uit te gaan van ALARA (as low as reasonable, achievable, and affordable) en hetzelfde uitgangspunt te nemen van uitstoot van gevaarlijke stoffen als het gaat om **uitstoot ten gevolge van mobiliteit**.

10 Volgens Kees staat dat er in feite al. Het blijft zo rekbaar, vindt hij, en doordat er ook andere invloeden zijn van buitenaf die je niet d.m.v. het verkeer kunt beïnvloeden blijft het lastig om te bepalen wat redelijk is.

Ad stelt voor dat de werkgroep dat nog even verder uitdiept, gehoord hebbend het voorstel van 10% en bedenkend dat het een knop moet zijn van de verkeersvisie en niets anders (en dat je iets moet meten dat van het verkeer vandaan komt).

Aldus wordt besloten. Wie hier nog inbreng op wil hebben kan dat naar het werkgroepje mailen.
Werkgroep 3, wijzigen

Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden. **Actie Mike**

20 **Alle werkgroepen, wijzigen**

Vooralsnog luiden de stellingen in de versie van de werkgroep als volgt:

5. Geluidsoverlast van gemotoriseerd verkeer blijft, in de gehele gemeente, binnen de daarvoor geldende wettelijke normen, met dien verstande dat het gemeten en niet rekenkundig vastgesteld geluidsniveau minimaal 10% onder deze normen blijft.

6. Uitstoot van voor mens en milieu schadelijke stoffen als gevolg van gemotoriseerd verkeer blijft binnen de daarvoor actueel geldende landelijk als aanvaardbaar beschouwde normen, met dien verstande dat uitgangspunt moet zijn dat (stimulerings)maatregelen genomen moeten worden waardoor er minder van dergelijk gemotoriseerd verkeer op de Woerdense infrastructuur aanwezig is.

Werkgroep 4, stellingen 7 en 8. Fred, Ton, Annette, Arina, Monique, Magda.

Presentatie door Fred.

30 Deze stellingen gaan over fiets- en voetgangersmobiliteit.

De werkgroep heeft vooral geprobeerd de stellingen duidelijker en concreter te maken.

Fred neemt het huiswerk door. [Versie werkgroep: zie kader hieronder]

Discussie

Pascal doet de suggestie om ook "duurzaam veilig" mee te nemen. Het is een door de overheid bedachte term die alles te maken heeft met de inrichting van de wegen, wat inhoudt dat je bijvoorbeeld niet een stroomweg inricht als erftoegangsweg.

Volgens Fred zit dat in het pleidooi voor duidelijke verkeerssituaties.

40

Ad stelt voor om i.p.v. de term "dienen veilig te zijn" de term "zijn veilig" te gebruiken. Want het is een missie, dus dat streven zit al in de term "missie". **(Is gewijzigd, zie kader)**

Albert is ook voorstander van een goede fiets- en voetgangersstructuur door de stad heen, maar hij wijst erop dat dat niet tot gevolg moet hebben dat het autoverkeer continu stilstaat. Fred is het daarmee eens. Het gaat niet alleen om het bevorderen van veiligheid, maar ook van doorstroming, inclusief autoverkeer. Daar zijn best oplossingen voor te vinden: denk aan de fietsbrug vanaf het Defensie-eiland. Auto's en fietsers stromen beide door en hebben geen last meer van elkaar.

Het 1^o toegevoegde puntje spreekt van "Inclusief elektrisch aangedreven voertuigen". Ruurd vraagt waarom die eraan toegevoegd zijn.

- 10 Fred legt uit dat dat is gedaan omdat elektrisch aangedreven voertuigen minder overlast geven. Je wilt graag dat mensen, die de stad ingaan, dat doen op een duurzame manier. Ruurd stelt voor het dan mee te nemen bij de stellingen over geluid, en/of over parkeren. Akkoord, wordt gewijzigd. **Werkgroep 4, wijzigen**

Wim noemt nog het fietsparkeren als aandachtspunt.

Dat is inderdaad hier van belang, aldus Fred: als inwoners van de stad hun fiets makkelijk in de buurt van de winkel kwijt kunnen zijn ze eerder geneigd om de fiets te nemen. Dat werkt dus ook als stimulans.

- 20 Wordt meegenomen. **Werkgroep 4, wijzigen**

André D komt terug op "duurzaam veilig". Een van de aspecten daarvan is dat oplossingen die nu gekozen worden, voor langere tijd de investering waard zijn. Het moet toekomstbestendig zijn. Volgens André deB valt dat niet onder "duurzaam veilig". Hij stelt voor om in die gevallen de term "langdurig" te gebruiken en voorzichtig te zijn met het gebruik van de term "duurzaam veilig". Jaap is het met André deB eens: "duurzaam veilig" is een landelijke aanduiding voor een serie wegen.

Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden. **Actie Mike**

- 30 **Alle werkgroepen, wijzigen**

Daarmee zien stelling 7 en 8 er voorlopig nog uit als volgt:

7. In de stad/wijken/dorpskernen en hiertussen geniet fietsmobiliteit de voorkeur boven gemotoriseerd verkeer. Dit moet gepaard gaan met veiligheid en een goede doorstroming van ál het verkeer. Fietsroutes van en naar scholen zijn specifiek ten aanzien van de veiligheid.

8. Voetgangers kunnen alle algemeen publiekelijk toegankelijke voorzieningen en gebouwen veilig bereiken. Looproutes van en naar scholen *zijn veilig*.

Werkgroep 5, stellingen 9 en 10. Gerard H, André en Piet. Presentatie door Gerard.

Stelling 9 en 10 gaan over OV-bereikbaarheid.

De werkgroep heeft de vraagstelling opnieuw gedefinieerd en OV een plek gegeven. Gerard H neemt het huiswerk door. [Verzie werkgroep: zie kader hieronder]

Discussie

10 Bij 9, treinreizen: de wens was geuit voor het verhogen van de frequentie van treinreizen maar daar hebben met name de vervoerders inbreng in. Daar kan de gemeente Woerden weinig in veranderen.

Terzijde: een tweebaansverbinding naar Leiden is zeer wenselijk!

Bedenk bij OV dat ook de mbo-leerlingen nu een OV-jaarkaart hebben waardoor ze eerder voor het OV zullen kiezen.

“Aansluitende mobiliteit” slaat op het eigen vervoer waar men naar OV-opstappunten komt, en dat geparkeerd moet worden.

Bij 10, bereikbaarheid: Industrie en zakencentra is bewust niet opgenomen, die vallen erbuiten.

20 Voor de bijlage: op voorstel van Ad zal de werkgroep Zuwe Hofpoort weer opnemen bij zorg en verpleging, want daar is wel een zorgpension gevestigd (en dat blijft daar voorlopig). Bovendien zal de polikliniek ook verkeer genereren.

Akkoord. Wordt aangevuld. **Werkgroep 5, wijzigen**

Andere suggestie van Ad voor de bijlage: begrippen als kernen, wijken, scholen en winkelcentra moeten in de hele verkeersvisie dezelfde betekenis hebben. Is de Kanis een aparte kern?

Dat blijkt niet het geval te zijn. Kernen van Woerden zijn Harmelen, Kamerik en Zegveld, en de Kanis valt onder Kamerik.

Akkoord. Kanis vervalt als aparte kern. **Werkgroep 5, wijzigen**

30 Theo stelt een wijziging voor de bijlage onder het kopje Scholen. Waar het gaat om de fricties t.g.v. het schoolverkeer wordt het punt Tournoyveld/Rembrandlaan genoemd, maar dat moet gewijzigd worden in Jozef Israëlslaan vanaf Kalsbeek College / 's Gravensloot, t/m de rotonde. André D wijst erop dat het in feite doorwerkt tot en met de Boerendijk, waar al die fietsers interfereren met het snelverkeer.

Akkoord. Wordt gewijzigd. **Werkgroep 5, wijzigen**

Volgens André D ontbreken er nog scholen: er staat er bijvoorbeeld ergens nog één op een industrieterrein.

Werkgroep 5, wijzigen?

40 Op voorstel van Ruurd wordt industrie- en zakenverkeer toegevoegd onder stelling 10. Later in de discussie wordt opgemerkt dat dit eigenlijk allemaal “publieke voorzieningen” zijn. Inherent aan een publieke voorziening is dat hij veel mensen, veel verkeer aantrekt. Het kan dus ook in één keer in de term “publieke voorzieningen” gevat worden. De werkgroep buigt zich hierover.

Werkgroep 5, wijzigen

Voor de bijlage: op voorstel van Johan wordt het woord “zelfs” doorgestreept waar staat dat er heel veel fricties bij scholen zijn “zelfs in Harmelen”.

Akkoord. **Werkgroep 5, wijzigen**

50

Ook wordt Gaza toegevoegd bij de zorgcentra. **Werkgroep 5, wijzigen**

Bij 9, "Dit betreft het kwalitatief reizen zélf (frequent en hoogwaardig)": frequent valt niet onder kwalitatief maar is kwantitatief, aldus Jaap.

Akkoord. **Werkgroep 5, wijzigen**

Bij 9, "waaronder het verkeer": is op voorstel van Gerrit gewijzigd in "waaronder de verbinding".
Is gewijzigd in onderstaand kader

- 10 Mike constateert dat de werkgroep in stelling 10 de laatste regel, "het treinvervoer van en naar Woerden" heeft gewijzigd in "OV-vervoersvoorzieningen". Hij wijst erop dat de overstap goed geborgd moet zijn.
De werkgroep neemt dat mee. **Werkgroep 5, wijzigen**

Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden. **Actie Mike**
Alle werkgroepen, wijzigen

Voorlopig luiden deze stellingen als volgt:

20

9. Het openbaar vervoer (OV) van en naar Woerden, waaronder *de verbinding* met de omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd. Dit betreft het kwalitatief reizen zélf (frequent en hoogwaardig) en de aansluitende mobiliteit.

10. Kernen, wijken, scholen, winkelcentra, inrichtingen voor zorg en verpleging zijn bereikbaar door goed toegankelijke OV-vervoersvoorzieningen met een voldoende frequentie.

Werkgroep 6, stellingen 11 en 12. Jan, Dick, Annet en René. Presentatie door René.

Stelling 11 en 12 gaan over de hulpdiensten en het landbouwverkeer. [Versie werkgroep: zie kader hieronder]

De werkgroep stelt voor de stelling over de hulpdiensten meer nadruk te geven.

Ad doet de suggestie om met deze stelling te starten. Dan is meteen ook de vraag over "eerst fiets of eerst auto" op een chique manier opgelost.

- 30 Akkoord. **Werkgroep 6, wijzigen (+ Ad en Mike: wijzigen)**

M.b.t. obstakelvrije doorgang merkt René op dat het niet altijd nodig is om drempels neer te leggen om de snelheid van het verkeer eruit te halen. Vaak helpt een optische ingreep, waardoor de weg bijvoorbeeld smaller oogt, even goed, en daar hebben de hulpdiensten geen last van. De afstand van 40m als maximaal toelaatbare afstand heeft te maken met de lengte van de brandslangen die gebruikt worden. Ambulances willen 15m hanteren. Voor brandweer en ambulance is de auto functioneel, bij de politie is dat anders, daar is het alleen een vervoermiddel.

- 40 Discussie

Albert stelt voor dit laatste algemener te formuleren, zoals bijvoorbeeld: "in basis moet het zo ingericht zijn dat brandweer en ambulance binnen zoveel minuten ter plekke kunnen zijn". René vertelt over de zorgnormen die landelijk gehanteerd worden. In de binnenstad is de maximale tijd 5 minuten, daarbuiten 8 minuten. Buitengebied is (landelijk) 18 minuten.

Bedenk: de eiken meubels van vroeger golden als 1 vat brandstof, maar de Ikea-meubels van tegenwoordig branden veel sneller, dat geldt als 3 vaten brandstof!

Vanuit de vergadering wordt de suggestie gedaan om dan maar uit te gaan van 6 minuten max., als een brand zich zoveel sneller ontwikkelt dan vroeger.

Door anderen wordt opgemerkt dat het ook nog *haalbaar* moet zijn. Je kunt het ook koppelen aan stelling 3, als knelpunt (tijdverlies).

Ad wijst erop dat deze punten feitelijk vallen onder strategie. Hij stelt voor het in te steken als volgt (bijvoorbeeld): "we willen 10% onder de landelijke norm blijven maar daarvoor is aanpassing nodig van ... etc." Dan houd je het gescheiden. Vervolgens kun je dat uitbreiden niet alleen met locatie maar ook nog met tijdstip van de dag.

10

Kees stelt voor iets dergelijks op te nemen voor niet alleen de brandweer maar voor alle hulpdiensten.

Akkoord. **Werkgroep 6, wijzigen**

Punt 12, "Landbouwverkeer (voertuigen in de land- en tuinbouw) wordt zoveel mogelijk buiten de kernen via 60 km/u -wegen (zowel gemeentelijke wegen als provinciale wegen) geleid."

Deze formulering roept de nodige discussie op. Mike vertelt dat er provinciale wegen zijn van 60 km/u en van 80 km/u. De provincie Utrecht heeft bepaald dat op 80-wegen geen landbouwverkeer wordt toegelaten, en op 60-wegen wel. (Landbouwverkeer mag max. 25 km/u.)

20

Volgens André deB hebben veel boeren in Zegveld hun land in Kamerik, met de nodige extra vervoersbewegingen van landbouwverkeer tot gevolg. Zou het niet goed zijn als de gemeente uitsprekt ernaar te streven om dat soort situaties te minimaliseren?

Jan stelt dat dat herverkaveling zou betekenen. Hij vraagt zich af of het echt zo'n probleem is.

Anderen zijn het daarmee eens, en Gerrit stelt voor na te denken over regelgeving over het *tijdstip*, bijvoorbeeld beperkingen op te leggen voor de spits. Bij Leimuideren bijvoorbeeld gaat de brug niet open tijdens de spits om de mobiliteit van het autoverkeer te waarborgen.

René wijst erop dat agrariërs ook de nodige ruimte in hun bedrijfsvoering nodig hebben, en Theo is het daarmee eens. Je kunt landbouwverkeer geen beperkingen in tijd opleggen want agrariërs zijn afhankelijk van weersomstandigheden, van seizoenen, van intensiviteit.

30

Verder vindt hij dat de definitie van landbouwverkeer de lading niet dekt, aangezien er ook veel trekkers en opleggers op de weg zijn vanuit het grondverzet.

Ton merkt op dat LTO en Cumula daar omschrijvingen voor hebben.

Tot slot wijst René erop dat in reconstructies ook rekening gehouden moet worden met de bermen: die moeten breed genoeg zijn, om te voorkomen dat verkeer van het talud af rijdt.

De werkgroep gaat met al deze gegevens aan de slag. **Werkgroep 6, wijzigen**

Tot slot: Voor elke werkgroep geldt dat de juiste definiëring van "wijken" in de missie wordt opgenomen. Deze definiëring wordt door Mike toegezonden. **Actie Mike**

Alle werkgroepen, wijzigen

40

11. Hulpdiensten (brandweer, ambulancedienst en politie) moeten zo veilig, snel (obstakelvrij, vrije doorgang, voldoende breedte en voorrang) en dichtbij (maximaal toelaatbare afstand is 40 meter tot het incident) mogelijk de locatie van een incident (meldingen via alarmering) kunnen benaderen.

12. Landbouwverkeer (voertuigen in de land- en tuinbouw) wordt zoveel mogelijk buiten de kernen via 60 km/u-wegen (zowel gemeentelijke wegen als provinciale wegen) geleid. Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan, dus: fietsstroken, een fysieke rijbaanscheiding tussen fietspad en rijbaan of vrij liggende fietspaden aanbrengen is een optie wanneer voertuigen in de land- en tuinbouw geen alternatieven hebben.

➤ **Ter afronding**

Ter afronding van dit agendapunt adviseert Ad de werkgroepen om bij het vervolghuiswerk zoveel mogelijk gebruik te maken van de kennis van Mike.

Hij concludeert dat in grote lijnen de missie-elementen zijn vastgesteld, dat er alleen nog wat details aangepast moeten worden.

10 Gezien de tijd wil hij het volgende agendapunt doorschuiven naar de volgende vergadering. In de tussentijd kan het huiswerk door de werkgroepen waar nodig aangepast worden. Afspraken daarover worden straks gemaakt.

Wel wil Ad de groep nog graag deelgenoot maken van de ideeën voor de opzet van het visiedocument (agendapunt 5).

4. Welke missiestellingen ontbreken nog, wat is globale inhoud

Op agenda volgende vergadering. **Actie agenda**

5. Bespreking/vaststelling opzet Visiedocument

20 Hieronder de presentatie in grote lijnen.

Vooraf/inleiding:

- aanleiding achtergrond
- wat is de vraag
- wat zijn de afspraken
- wat verstaan we onder missie, visie, ambitie
- hoe zit document in elkaar
- hoe gaan we om met ander gemeentelijke beleid
- andere statements uit de participatie waard om genoemd te worden

30

Missie:

- missuitspraken/stellingen
- bij elke stelling puntsgewijs opnoemen welke onderwerpen eruit voortvloeien
- verbinding met visiehoofdstuk

Wim komt nog even terug op de hoofdverbindingroute: in de huidige visie is gesproken over wijkwegen en wijkverbindingswegen. Het lijkt hem goed diezelfde termen ook nu weer te hanteren.

40 Mike licht toe dat met hoofdverbindingroutes gebiedsontsluitingswegen worden bedoeld in het kader van "duurzaam veilig".

Ad belooft dit mee te nemen en de begrippen helder te definiëren. **Actie Ad en Mike**

Visie:

- a) autonome ontwikkeling
- b) definiëring begrippen
- c) ambities

a, b, c worden nader uitgewerkt maar worden wel beknopt gehouden.

50 Mogelijk wordt het externe bureau weer ingehuurd ter ondersteuning bij onderdeel a.

Zoveel mogelijk informatie zal naar de bijlagen doorgeschoven worden, zodat de visie kort kan

blijven. Een van de bijlagen is de groslijst.

Ad: In de ambities staat *de wil des volks*, als antwoord op de vraag van het college.

André D is geen voorstander van gebruik van de term groslijst. Gevaar van die term is dat hiermee teveel op details wordt ingegaan.

Ad en Mike nemen deze opmerking mee. **Actie Ad en Mike**

De sheets met de opzet van het visiedocument worden aan de groepsleden doorgestuurd. **Actie Ad en Mike**

10

➤ **Afspraken**

De werkgroepen gaan aan de slag met wat vanavond is afgesproken en leveren dat huiswerk uiterlijk woensdag 15 februari in bij Mike. **Actie ALLEN**

Mike stuurt het weer aan iedereen door. **Actie Mike**

➤ **Een raadslid als toehoorder**

Tot slot wordt geconstateerd dat er vanavond een raadslid aanwezig was als toehoorder. Benadrukt wordt dat het besprokene vertrouwelijk is en dat er nog geen ruchtbaarheid aan gegeven dient te worden.

20 Het raadslid is daarvan op de hoogte en bevestigt dat.

Sluiting, 22.30 uur.

Bijlage: actielijst

Doorlopende actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./actie	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN
24.01.17	11. Over de aanwezigheid van raadsleden bij de bijeenkomsten van de inwonersgroep is afgesproken: liever niet, maar als ze erg graag toevoorder willen zijn dan kan dat. Dus geen actieve bijdrage aan de discussie. Raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de fractie maar mogen er geen persberichten over plaatsen.	N.B.
24.01.17	12. RIB over proces Verkeersvisie sturen aan de inwonersgroep (maar niet eerder dan de raad)	Mike
24.01.17	13. Wim stuurt link onderzoek geluidsnormen naar Mike. Mike gaat na of het mogelijk is dit te valideren.	Wim Mike
24.01.17	18. Op de bijeenkomst van 24 januari zijn 2 punten genoemd die moeten worden meegenomen in de inleiding op de verkeersvisie	Ad en Mike
07.02.17	19. Gemeentelijke definitie van "wijken" rondsturen	Mike
07.02.17	20. De werkgroepen brengen de afgesproken wijzigingen aan	
07.02.17	21. Stelling 11, hulpdiensten, wordt stelling 1	Wg 6, en Ad en Mike
07.02.17	22. Op agenda volgende vergadering: – Welke missiestellingen ontbreken nog, wat is de globale inhoud	Agenda
07.02.17	23. Bijgesteld huiswerk woensdag 15 februari inleveren bij Mike. Mike stuurt dat rond aan iedereen.	ALLEN Mike
07.02.17	24. Meenemen in de visie: wijkwegen en wijkverbindingswegen	Ad en Mike
07.02.17	25. Visie, bijlagen: Gevaar van term groslijst is dat er teveel details in opgenomen worden	Ad en Mike
07.02.17	26. Sheets van presentatie over opzet visiedocument aan de deelnemers sturen	Ad en Mike



Verkeersvisie

Verslag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 21 februari 2017, 20.00-22.15 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

- 10 Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), René Vergouwen (VRU), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld), dhr. Verschoor (Kamerik), Huib van Loo (platform Harmelen en VVN Harmelen), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), André de Boer (SPCO Groene Hart), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Monique Pool (inwoner Waterrijk), Arina Kastelein (Kamerik), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Peter van Schaik (Cumula, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Arnold van Hengel (VVN), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnrovers), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)

Gast: Geert Verhoofstad, geluidsdeskundige Omgevingsdienst Regio Utrecht (OdrU)

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

- 30 **Gespreksleider/projectmanager:** Ad de Regt (onafhankelijk)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavonden: 7 maart, 14 maart, 4 april, 16 mei

1. Opening en welkom

Projectleider Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom.

- 40 Als het goed is worden vanavond zoveel mogelijk missies vastgesteld. Aan het eind van de avond zullen afspraken gemaakt worden voor het vervolg.

2. Verslag 7 februari 2017

Het was prettig dat het verslag er zo snel was, erg handig om te gebruiken bij het huiswerk.

Tekstueel: Het verslag wordt vastgesteld met de volgende wijziging:

Pag. 5, zin: "En trouwens, over 10 jaar rijdt iedereen in een zelfsturende auto, die zelf de

dichtstbijzijnde parkeerplaats zoekt.” wordt: “En trouwens, over 10 jaar rijdt iedereen in een auto die zelf een parkeerplek zoekt als je zegt “zoek een parkeerplek”.”

Satéprikker

Oproep vooraf van Ad: Als straks de teksten komen, graag ook dwars door alles heen kijken, of de teksten elkaar niet in de wielen rijden. (Als een satéprikker) Want het één heeft natuurlijk vaak consequenties voor het ander. **Actie ALLEN**

10 3. Ronde per groep

Hulpdiensten, René

(voorheen stelling 11)

De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dichtbij het gemelde incident kunnen komen.

René heeft met zijn achterban gesproken over de suggestie van de vergadering om de opkomsttijden te verlagen. Maar dat gaat niet zomaar, dat hangt met van alles samen. De hulpdiensten zijn blij als ze de huidige opkomsttijden kunnen halen.

- 20 Arnold vraagt of die speciale huisartsenauto's hierin zijn meegenomen. Dat is inderdaad het geval, aldus René. Het zijn de auto's van de huisartsenpost bij het ziekenhuis, en deze chauffeurs rijden onder verantwoordelijkheid van ambulancedienst. Het zijn opgeleide en gecertificeerde chauffeurs. Er is overigens nog een andere hulpdienst in opkomst die je tegenwoordig steeds vaker ziet: de groene auto van de veiligheidsregio's. Ze zijn geen ambulance, geen brandweer en geen politie. Wel zijn ze officieel hulpdienst en mogen ze met optische geluidssignalen rijden. Een andere nieuwe speler in dit veld is Rijkswaterstaat: er worden momenteel proeven gedaan om ook RWS op snelwegen met dat soort signalen te laten rijden. De politie doet daar terugtrekkende beweging, en neemt RWS dat over.
- 30 Ze vallen allemaal onder “de hulpdiensten” .

Stelling 1 en 2. Groep 1. Marcel, Gerrit en Theo. Toegelicht door Theo.

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

2. Automobilisten met een bestemming buiten de gemeente Woerden (intern-extern) verlaten de gemeente zo snel en direct mogelijk.

- 40 De stellingen zijn niet veranderd, alleen in de uitwerkingen zijn zaken toegevoegd:
- Verkeer dat niet in Woerden moet zijn: zoveel mogelijk omleiden.
 - Hoofdverbindingroutes moeten aan 2 voorwaarden voldoen: woonhuizen grenzen niet *direct* aan de route (“direct” is toegevoegd).

- Algemene opmerking toegevoegd: dat zoveel mogelijk bevorderd moet worden dat hoofdverbindingroutes geen aanzuigende werking hebben.
- Aangegeven dat we, als we nieuwe hoofdverbindingroutes maken, zorgen dat alle organisaties en instellingen tijdig geïnformeerd worden, routeplanners op tijd worden aangepast, zodat het verkeer om stad heen wordt geleid.

Tip van Gerard L: Termen “stad” en “kernen” nader definiëren.

Ad en Mike zullen de volgende keer een definitielijst van dit soort termen aanleveren. **Actie Ad en Mike**

10

Bij 1.2. Piet wijst erop dat dat in uitwerkingpunt 1.2 Harmelen als kern wordt genoemd maar niet Kamerik en Zegveld. Akkoord. Wordt aangevuld. **Actie Wg 1**

Bij 1.3.2. Gerard H mist hier de bussen. Alleen voetgangers, fietsers en automobilisten worden als doelgroep genoemd. Hij stelt voor om “automobilisten” te wijzigen in “automobilisten/busvervoer”, waarop René voorstelt om “automobilisten” te wijzigen in “gemotoriseerd verkeer” of “overig verkeer”. Mike wijst erop dat brommers ook gemotoriseerd zijn. Dan klopt het niet meer want zij mogen op het fietspad.

20

Ad en Mike zullen hier een oplossing voor zoeken; eventueel via een voetnoot, in de zin van “in dit geval verstaan we hieronder”. **Ad en Mike**

Stelling 3 en 4. Groep 2, Wim, Inger Pascal, Arnold, Ruurd. Toegelicht door Wim.

3. De gemeente Woerden hanteert de landelijke norm van maximaal 85% parkeerdruk in de gehele gemeente.

30

Aan de hand van parkeerbeleid Woerden is de oude tekst van stelling 3 aangepast. Wat in vorige formulering van de missie stond was moeilijk meetbaar, en daarom is gekozen voor de landelijke norm van maximaal 85% parkeerdruk (en dan ook voor de gehele gemeente).

Sommigen vinden die 85% nogal technisch. De suggestie wordt gedaan om een inleiding te schrijven en dan iets toe te voegen, of een komma erachter te zetten en dan “teneinde binnen een aanvaardbare tijd een parkeervoorziening nabij bestemming te vinden”.

Ad en Mike zullen hier nog eens kritisch naar kijken. **Actie Ad en Mike**

4. De automobilist van, naar en in, het centrum wordt beperkt door de alternatieve routes en ander vervoer (bijv. OV) te stimuleren.

40

Besloten wordt om “vervoer” te wijzigen in “vervoersmodaliteiten” en het gedeelte tussen haakjes te laten vervallen. Zodra je een voorbeeld noemt ben je geneigd ontbrekende voorbeelden te gaan noemen, en dat is eindeloos. **Actie Wg 2**

De term “wordt beperkt” roept nogal wat discussie op. In eerste instantie is het de bedoeling van de stelling om verkeer dat eigenlijk niet in het centrum moet zijn (maar bijvoorbeeld van Molenvliet naar Kamerik moet) uit het centrum te weren. Maar de stelling biedt veel meer ruimte. Voorgesteld wordt om toe te voegen dat het gaat om automobilisten “zonder bestemming centrum”. Dat verheldert de zaak.

Aan de andere kant: in de oude missie stond “automobilisten die niet onvermijdelijk op het centrum zijn aangewezen”. Die doelgroep zou hier ook heel goed benoemd kunnen worden. Uiteindelijk wordt besloten het als volgt aan te pakken:

- in deze stelling iets algemeen opnemen zoals “zo min mogelijk verkeer in het centrum”;
- de twee uitsplitsingen van doelgroepen meenemen op het niveau van visie.

De werkgroep gaat er op die wijze mee aan de slag. **Actie Wg 2**

De vergadering geeft alvast wat suggesties mee aan de werkgroep voor formuleringen: “beperken”, “ontmoedigen” (maar ontmoedigen hoeft nooit resultaat op te leveren), “verleiden tot gebruik van andere wegen” etc.

10

Stelling 7 en 8. Groep 4, Fred, Ton, Annette, Arina, Monique en Magda. Toelichting door Fred.

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

8. Voetgangers kunnen alle algemeen publiekelijk toegankelijke voorzieningen en gebouwen veilig bereiken. Looproutes van en naar scholen zijn veilig.

20

Hier is weinig in veranderd, alleen iets over parkeermogelijkheid en duurzaam veilig (in de toelichtende punten).

Ook hier de tip van Gerard L: Let op dat je “stad” altijd op dezelfde manier gebruikt. **Actie Wg 4**

Stelling 9 en 10. Groep 5, Gerard H, André en Piet. Toelichting door Gerard H.

9. Het OV van en naar Woerden, waaronder de verbindingen met de omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd. Dit betreft het kwalitatief en kwantitatief reizen zelf (hoogwaardig en frequent) en de aansluitende mobiliteit.

30

10. Kernen, wijken, scholen, winkelcentra, inrichtingen voor zorg en verpleging en industrie- en zakencentra zijn bereikbaar door goed toegankelijke OV-vervoersvoorzieningen met een voldoende frequentie.

Er zijn wat tekstuele wijzigingen aangebracht, o.a. m.b.t. het OV. Op het station komt in feite alle OV samen en vandaar uit spreidt het uit over de kernen en de provincie. Dat is nu nader geduid. Dat geldt ook voor de opstapplaatsen en uitstapplaatsen binnen de wijken.

De definities die Mike heeft aangeleverd waren daar erg handzaam bij.

Verder is er in de toelichting een en ander aangepast. Parkeren is extra onder de aandacht

gebracht en industrie- en zakencentra waar nodig toegelicht.

Er zijn ook nog wat aandachtspunten toegevoegd. De verwachting is dat in toekomst de overheid invloed gaat krijgen op ontwikkelingen rond OV en voor het E-vervoer. Dat is een aandachtspunt om straks mee te nemen in de visie. **Actie VISIE**

Wim wijst er nog op dat het in- en uitstappen uit bussen 8 maanden geleden terugkwam in dat wegenverhaal (wijkwegen en wijkontsluitingswegen). Wijkontsluitingswegen worden gebruikt voor OV, en daar stond een zinsnede bij over voldoende ruimte voor in- en uitstappen. Volgens Gerard H is dat meegenomen bij vervoersvoorzieningen: secundaire wegen.

10

Stelling 12, werkgroep 6. Jan, Dick, Annet, René en Peter.
Toelichting door Peter.

12. Landbouwverkeer wordt zoveel mogelijk buiten de kernen via 60- en 80-km/u -wegen geleid. Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan is een optie wanneer landbouwverkeer geen alternatief heeft.
--

In de tekst van de stelling zijn alleen wat woordjes aangepast.

Wel zijn er punten toegevoegd aan de onderbouwing, naar aanleiding van contact met Cumula. Toegevoegd is 1) Onder (land)bouwverkeer wordt verstaan; voertuigen die zijn ontworpen voor toepassing in de landbouw en bij werkzaamheden in onder meer de bouw, GWW-sector (grond-, weg- en waterbouw) en het groenonderhoud. Deze voertuigen vallen onder de voertuigcategorieën landbouw- en bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS) en daardoor voortbewogen aanhangwagens en verwisselbare getrokken machines, zoals gedefinieerd in de Regeling Voertuigen.

20

Dhr. Verschoor meldt dat AGRO logistiek, van bureau Orchidee, door gemeente en Provincie wordt betaald om hier onderzoek naar te doen. Daar zou gebruik van gemaakt kunnen worden.

30

René merkt op dat de Provincie met het al dan niet toestaan van landbouwverkeer op bepaalde wegen niet eenduidig is. Dat maakt het lastig.

Huib vult aan dat landbouwvoertuigen gedoogd worden op *oude* 80 km/u-wegen maar dat ze verboden zijn op *nieuw in te richten* 80 km/u-wegen. Blijven lobbyen dus.

Albèrt concludeert dat deze missie kansloos is, als de zaken er zo voorstaan, maar Mike heeft nog hoop, want er lopen pilots: regionaal, maar ook voor landbouwverkeer Harmelen en Van Teijlingenweg, samen met de Provincie en alle bedrijven en woningen op de Van Teijlingenweg, om te zien of dat soort vervoer door dit gebied op een andere manier georganiseerd kan worden. De gemeente is met de Provincie in discussie om de zuidelijke randweg te ontsluiten, en ook over een rondweg rond Harmelen. Maar dat willen ze pertinent niet. Daar zit weinig beweging in.

40

Wim herinnert eraan dat dit een visie is: je geeft aan welke wensen er zijn, en je kunt dus niet nu meteen al het landbouwverkeer het bos in sturen omdat ze nergens kunnen rijden.

René stelt dat aanleg van extra verbindingswegen, waar het landbouwverkeer wél is toegestaan, op bepaalde plekken een oplossing kan zijn. Het is begrijpelijk dat de Provincie het landbouwverkeer over bepaalde wegen wil leiden.

Hier wordt geruime tijd over gediscussieerd. De enige wijziging waar uiteindelijk toe besloten wordt gaat over de laatste zin, "Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan is een optie wanneer landbouwverkeer geen alternatief heeft." Om daar meer actie (visionair) in te krijgen wordt dit gewijzigd in "Situaties met fietsers op dezelfde rijbaan waarbij landbouwverkeer geen alternatief heeft, worden zoveel mogelijk vermeden." **Actie Wg 12**

(Het idee wordt geopperd om te spreken van “conflictsituaties met fietsers”, maar niet iedere nadere situatie tussen een landbouwvoertuig en een fietser is meteen een conflictsituatie.)

Stelling 5 en 6, groep 3, Kees, Jaap, André, Johan, Huib. Johan licht toe (vervangt Kees Weerelts die in buitenland is)

5. Binnen de gemeente Woerden wordt het aantal geluidsgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zo veel als mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.

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

10

Stelling 5. De werkgroep heeft hier veel werk aan gehad. Ook heeft de werkgroep zich uitgebreid laten voorlichten door de Omgevingsdienst regio Utrecht (OdrU). Daarnaast zijn er gesprekken geweest met Geert Verhoofstad van de OdrU samen met Mike. Daarnaast kwamen er bouwstenen uit het tv-programma De Kennis Van Nu, waar Wim de groep op had geattendeerd. Al doende werd het zo steeds duidelijker en is er uiteindelijk deze stelling uit gekomen. Geert Verhoofstad is vanavond ook aangeschoven.

Hij komt terug op de discussie van de vorige keer over rekenen en meten, en zegt daarover: Door een rekenmodel is het mogelijk om van alle soorten gebieden gegevens te krijgen, ook gebieden waar het vrij stil is, zoals Kamerik. En daar komen dan aantallen geluidsgehinderden uit.

20

Wim stelt voor “stiller wegdek” te schrappen (punt uit de onderbouwing, maatregelen). Dat werkt alleen op snelwegen.

Volgens Johan echter bestaat er ook geluiddempende beklinkering en Geert Verhoofstad weet dat het mogelijk is om op hoofdwegen (50 km/u) stil asfalt toe te passen.

Ad stelt vast dat de werkgroep ook al strategieën en maatregelen heeft genoteerd. Die passen niet in de missie; maar ze kunnen later goed gebruikt worden.

Johan legt uit dat ze al opgeschreven zijn, met het oog op de helderheid.

30

Er ontstaat een discussie over de subjectiviteit of objectiviteit van termen als geluidshinder, en geluidsgehinderden.

Geert Verhoofstad licht dat toe.

Er zijn dosis-effect -relaties zoals dat heet, d.w.z. als er meer geluid is is er meer geluidshinder en bij minder geluid is er minder geluidshinder. Dat is een bepaalde curve, Europees vastgesteld, en aan de hand daarvan kun je vaststellen hoeveel geluid er is en ook hoeveel gehinderden in een bepaalde gemeente. Het is dus een objectieve maat, en een beginknop om van uit te gaan als je aan knoppen wil draaien.

Deze uitleg maakt het veel objectiever, vindt de vergadering. Besloten wordt dit toe te voegen aan de definitielijst. **Actie Ad en Mike**

40

Geert vervolgt zijn uitleg over de dosis-effect -relatie: door enquêtes te houden is nagegaan wat mensen als geluidshinder ervaren; dat is afgezet t.o.v. het geluid dat ze ervaren, en op die manier is er een curve ontstaan. Bijv. bij 60 dB heb je 10% geluidsgehinderden, en bij 70db 30%. Zo ontstaat een puzzeltje waarmee je voor het aantal woningen dat je telt kan berekenen hoeveel geluidshinder de bewoners hebben. Als je 100 woningen hebt met 60 dB, heb je statistisch gezien 10 geluidsgehinderden. Als je 100 woningen hebt met 70 dB, heb je in principe 30 geluidsgehinderden. En zo kun je zeggen: binnen de gemeente heb je in totaal 100

geluidshinderden.

André dB vindt dat toch een gevaarlijke redenering, te objectief, want het gaat uiteindelijk om de perceptie van de bewoner. Idealiter zou zijn dat de gemeente monitort, bijv. via meldingen (of bij wijze van spreken via een rode knop bij elke bewoner in huis), hoe vaak mensen geluid als storend ervaren, en vervolgens moet de gemeente dan zorgen voor zo min mogelijk meldingen. Johan wijst erop dat dat in de toelichting staat. Mensen klagen, en dan ga je meten. Dan meet je een bepaalde waarde en dan staat er: op de genoemde locaties wordt bezien in hoeverre er andere geluiden zijn; en dan wordt vervolgens bekeken met welke maatregelen op de genoemde locaties de hinder verminderd kan worden.

- 10 André dB: Idealiter zou het zo moeten zijn dat de gemeente moet kunnen monitoren als mensen het als storend ervaren, en dan moet de gemeente zorgen voor zo min mogelijk meldingen. Johan: Dat staat er allemaal al in. Mensen klagen, en dan ga je meten. Dan meet je een bepaalde waarde en dan staat er: op de genoemde locaties wordt bezien in hoeverre er geluiden zijn; vervolgens wordt bekeken met welke maatregelen op de genoemde locaties de hinder verminderd kan worden.

Andere aanwezigen denken dat die subjectiviteit niet in de missie in te brengen is.

Albèrt merkt op dat uiteindelijk toch al die tekst nodig is; want anders raak je net niet de kern van wat de vorige keer bedoeld werd. Uiteindelijk moeten er toch keuzes gemaakt worden van wanneer het nog acceptabel is en wanneer niet meer. Er moet een ambitie zijn, al kun je die niet nader specificeren en moet je hem vrij vaag houden.

- 20 Johan vult aan dat bij gebrek aan wettelijk minimum wordt teruggegrepen op ALARA¹. Bij *nieuwe* situaties kan de gemeente op normen terugvallen, maar er zijn geen normen voor *bestaande* situaties.

Albèrt doet de suggestie om dan als missie op te nemen: dat er in 2030 een norm is die voor de hele stad geldt, dus ook voor bestaande situaties.

Er volgt een uitgebreide, gedetailleerde discussie over normen, en over het doen van metingen. Over meten wordt gezegd dat dat betrouwbare resultaten zou opleveren, maar Geert Verhoofstad betwijfelt dat: je kunt op een bepaalde plek meten en dan is er 60 dB geluid, en de volgende dag meet je weer en dan is het 65 dB. Daar kun je dus ook niet van op aan.

- 30 Ad wijst erop dat dit punten zijn die niet geschikt zijn voor missieniveau. Het merendeel van de discussie zit op uitvoeringsniveau, strategisch niveau. Albèrt is het daar niet mee eens, en hij herinnert eraan dat uitgangspunt de vorige keer was dat het leefgenot in Woerden hoger zou moeten zijn dan de minimale wettelijke norm; maar er is nu nog geen passende norm voor beschikbaar, en dat betekent dus dat je verder moet zoeken. Wat je wel kunt vaststellen is dat je binnen de grenzen van de gemeente Woerden een hogere ambitie wilt dan de wettelijke norm; en daarbij neem je dan de norm voor nieuw aan te leggen wegen gewoon over.

- 40 Geert Verhoofstad zegt daarover dat je best aan alles een waarde kunt hangen, maar dat je daarbij voorbijgaat aan de verschillende situaties die er overal zijn. Dan zeg je dat alles boven de 65 dB boven die waarde uitkomt; maar dat wil niet zeggen dat er onder de 65 dB geen geluidhinder is. Beter zou zijn: probeer in kaart te brengen hoe de situatie nu is, tel het aantal geluidsgehinderden binnen de hele gemeente, neem dat als startpunt, en zeg dan: dat willen we niet laten toenemen. Zo heb je a.h.w. ook een norm. Kijk je naar de *voorkeurswaarde* van nieuwbouwwijken, dan voldoet de helft van Woerden niet. Zoek je een maximaal toegestane waarde, bedenk dan dat er een woud van allerlei verschillende waarden is waar je aan zou kunnen toetsen; en dan doe je nog steeds geen recht aan de normen die daar net onder vallen want die kunnen ook geluidhinder hebben. Zo'n dosis-effect -relatie is misschien een kunstmatig iets maar het is een heel goed uitgangspunt om van daaruit verder te gaan. En vandaar uit kun je

1 ALARA: As Low As Reasonably, Achievable, Affordable.

dan ook kijken hoe de knop zichzelf draait, en waar je zou kunnen tegendraaien. Ad ziet in deze uitleg een begin van een oplossing. Hij vraagt de aanwezigen hierop te reageren. Hij wil dat koppelen aan Albèrt zei: Als de gegevens er niet zijn voor bestaande bouw, dan moet je daarnaar op zoek.

Volgens Geert kan de gemeente dat op een heel eenvoudige manier in beeld brengen voor de eigen gemeente, binnen een redelijk overzichtelijk project.

Ad concludeert dat je in een project de huidige situatie kunt vastleggen in Woerden, als nulmeting, en dan de ambitie aan kunt houden om het lager te krijgen. Dan heb je naast een oplossing voor nieuwbouw ook een oplossing voor bestaande bouw. Dat is misschien een goed aangrijpingspunt.

10 Gerrit stelt voor klachten die bij de gemeente binnenkomen mee te nemen, maar volgens Geert zijn dat er geen duizenden.

André D vindt het voorstel van Ad een goed voorstel.

Anderen sluiten zich daarbij aan.

Mike stelt voor je in ieder geval te richten op locaties waar iets aan de hand is.

Ad vraagt nogmaals of de opmerking van Geert Verhoofstad kan leiden tot een oplossing.

20 Geert geeft nog een extra toelichting. Wat je kan doen is zeggen: we brengen het algemeen in beeld, maar er is een bepaalde bovenwaarde en als het daarboven uitkomt doen we extra inspanning. Verder kun je niet gaan, want als het druk is, moet of het verkeer er toch doorheen, of het moet weg, of je maakt de weg stil met stil asfalt o.i.d. Maar dat kost veel geld. Je moet ook oppassen met het vaststellen van een maximaal aantal dB, want "en dan". Dan moet je iets bedenken. Als er in Nederland iets aan de riolering of dergelijke gedaan moet worden, dan wordt er over dit soort zaken nagedacht met het oog op de toekomst. En op zo'n moment kun je echt iets doen. Maar tot die tijd ben je alleen maar aan het gedogen.

Er is veel informatie op tafel gekomen en er is bij een aantal mensen behoefte om de stelling, die zij op punten te vaag vinden, aan te scherpen. Besloten wordt dat Ad en Mike een korte samenvatting maken, met hulp van de deskundigen, om er een grootste gemene deler uit te halen. Geert Verhoofstad geeft alvast mee dat het helpt om het aantal geluidsgehinderden in beeld te brengen. **Actie Ad en Mike**

30 Mogelijk zal er uiteindelijk een voorstel gedaan moeten worden voor een onderzoek om te komen tot Woerdense normen, om zo de stelling te kunnen concretiseren.

Besloten wordt dezelfde aanpak toe te passen voor stelling 6. **Actie Ad en Mike**

ALARA zal dan nader gedefinieerd worden in het definiëringshoofdstuk. **Actie Ad en Mike**

4. Missen we nog missie-elementen?

1) Ingeleverd door Kees Weerelts:

40 *De verkeersafwikkeling in Woerden is zodanig dat bedrijven in Woerden goed kunnen functioneren, dat nieuwe vestigingen daardoor aangetrokken worden en dat arbeidsplaatsen daardoor groeien. Bereikbaarheid, parkeren, doorstroming en hinder zijn daarbij de belangrijkste aspecten die in de Verkeersvisie terug moeten komen.*

De vergadering vindt dat dit punt in feite in alle punten al min of meer terug te lezen valt.

2) Ingeleverd door Arnold van Hengel:

De verkeersafwikkeling verloopt niet alleen vlot, maar vooral verkeersveilig. (Drie v's, misschien een aardig motto.)

50 Het merendeel van de aanwezigen vindt dat dit punt voldoende terugkomt. Sommigen zijn het daar niet mee eens. Besloten wordt het voor de zekerheid mee te nemen als satéprikker-punt,

d.w.z. dat ieder lid zich straks, bij lezing van de missie als geheel, steeds zal afvragen of er nog iets over veiligheid toegevoegd moet worden. **Actie ALLEN**

3) *Verkeer rond scholen? Ouderen?*
Staat er voldoende in, vindt men.

André dB heeft nog een punt over een nieuwe ontwikkeling in de vervoersbranche op het gebied van energietransitie/klimaatneutraliteit en faciliteiten van de gemeente daarin. Hij stuurt dat na.
Actie André dB

10

5. Vervolg

Naast bovenstaande actiepunten worden nog de volgende afspraken voor huiswerk gemaakt:

- Definiëring begrippen op basis van de huiswerkstukken. **Actie Mike**
- Notie beleid met een korte samenvatting van de verkeersonderdelen in andere beleidsstukken. Notitie wordt aangeleverd. Volgende keer op agenda. **Actie agenda/Mike**
- 20 – Opdracht aan consortium Bureau voor structureren achtergrondinformatie in overzichtelijke bijlagen. Opm. Wim: Maak er een digitaal stuk van zodat je kunt doorklikken op tekeningen. (De raad had de vorige keer alleen de papieren versie en miste daardoor veel info!) **Actie Mike en Ad**
- Concept-hoofdstuk Missie schrijven. Op agenda volgende keer. **Actie agenda/Mike en Ad.**
- Discussie Visie voorbereiden. **Actie Ad**

Er zijn meer bijeenkomsten nodig dan de aanvankelijk gedachte 4, en Ad stelt voor om extra data te plannen. Wel wat meer tijd ertussen want dit is behoorlijk veel werk.
30 De vergadering gaat hiermee akkoord, en na enig overleg wordt het volgende vergaderschema vastgesteld: 7 maart vervalt; nieuwe data: 14 maart, 4 april, 16 mei. 16 mei: besluitvorming. Mochten het lukken al tot besluitvorming te komen op 4 april dan is dat natuurlijk alleen maar meegenomen.

André D stelt voor de wethouder op de hoogte te stellen van de gang van zaken tot nu toe. Binnenkort is er een gesprek met haar. Ad zal doorgeven dat er voortgang in de kwestie zit.
Actie Ad

40 De afspraak om naar buiten toe geen informatie te geven, staat nog steeds. Iedereen heeft zich er tot nu toe goed aan gehouden, en dat werkt erg prettig.

Sluiting, om 22.15. uur

Bijlage: Actielijst

Doorlopende actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./actie	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	2. Vergaderschema uitschrijven voor dinsdagen, om de twee weken	Mike en Anke
10.01.17	3. De procesmanager zou graag een andere vorm zien dan een kring en stelt voor dat alle aanwezigen een goed leesbaar naambordje krijgen.	Mike en Anke
10.01.17	4. Binnenkort zal er een in de media een bericht geplaatst worden over de procesmanager, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden.	Anke
10.01.17	5. De procesmanager wil samen met de verkeerskundige de missie-elementen uit de documenten lichten, als voorbereiding voor de volgende bijeenkomst. Aan de hand daarvan kan de volgende keer de missie worden vastgesteld.	Ad en Mike
10.01.17	6. Welk document moet als uitgangsversie gaan dienen?? Terugkoppelen naar opdrachtgever	Ad
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	8. Mailen: aan de gehele inwonersgroep: – de inhoudelijke kaders van de raad – de concept-verkeersvisie zoals die aan de raad is aangeboden, 12 pagina's – de door de raad gewijzigde versie, 80 pagina's – de powerpoint van juni, met het verzoek te checken of dat het vertrekpunt kan zijn voor de visie die de inwonersgroep gaat opstellen (en om dat de volgende keer door te geven) – rapport SWECO	Mike ALLEN
10.01.17	9. Voor de agenda van de volgende bijeenkomst: missie wordt <i>in principe</i> vastgesteld. Dus: de volgende keer trachten unaniem <i>in principe</i> een missie voorstellen met het materiaal dat er ligt; Mike en Ad bekijken de powerpoint van vorig jaar en hanteren dat als uitgangspunt; aankleding en invulling in de vorm van visie volgt dan de keer daarop.	Mike en Ad Agenda
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN
24.01.17	11. Over de aanwezigheid van raadsleden bij de bijeenkomsten van de inwonersgroep is afgesproken: liever niet, maar als ze erg graag toevoorder willen zijn dan kan dat. Dus geen actieve bijdrage aan de discussie. Raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de fractie maar mogen er geen persberichten over plaatsen.	N.B.

Verkeersvisie, 21.02.2017

24.01.17	12. RIB over proces Verkeersvisie sturen aan de inwonersgroep (maar niet eerder dan de raad)	Mike
24.01.17	13. Wim stuurt link onderzoek geluidsnormen naar Mike. Mike gaat na of het mogelijk is dit te valideren.	Wim Mike
24.01.17	14. Mailadressen van de groep doorgeven aan de groepsleden	Mike
24.01.17	15. Format rondsturen om de huiswerk-teksten in te voegen	Ad en Mike
24.01.17	16. Uiterlijk dinsdag 31 januari het huiswerk aan Mike sturende worden.	Trekkers discussie- groepjes
24.01.17	17. Huiswerk verzamelen en uiterlijk donderdag 2 of vrijdag 3 februari verspreiden onder de hele groep	Ad en Mike
24.01.17	18. Op de bijeenkomst van 24 januari zijn 2 punten genoemd die moeten worden meegenomen in de inleiding op de verkeersvisie	Ad en Mike
07.02.17	19. Gemeentelijke definitie van "wijken" rondsturen	Mike
07.02.17	20. De werkgroepen brengen de afgesproken wijzigingen aan	
07.02.17	21. Stelling 11, hulpdiensten, wordt stelling 1	Wg 6, en Ad en Mike
07.02.17	22. Op agenda volgende vergadering: – Welke missiestellingen ontbreken nog, wat is de globale inhoud	Agenda
07.02.17	23. Bijgesteld huiswerk woensdag 15 februari inleveren bij Mike. Mike stuurt dat rond aan iedereen.	ALLEN Mike
07.02.17	24. Meenemen in de visie: wijkwegen en wijkverbindingswegen	Ad en Mike
07.02.17	25. Visie, bijlagen: Gevaar van term groslijst is dat er teveel details in opgenomen worden	Ad en Mike
07.02.17	26. Sheets van presentatie over opzet visiedocument aan de deelnemers sturen	Ad en Mike
21.02.17	27. Teksten van de missie voortdurend controleren of ze elkaar niet in de wielen rijden (satéprikker). Alle teksten o.a. checken op veiligheid: is er voldoende in dit punt over veiligheid opgenomen.	ALLEN
21.02.17	28. Voor volgende vergadering definitielijst aanleveren met termen als stad, kernen, geluidshinder, geluidsgehinderden, dosiseffectrelatie, ALARA	Ad en Mike
21.02.17	29. De werkgroepen brengen de wijzigingen en aanvullingen aan zoals afgesproken in bijeenkomst 21 februari 2017, zie het verslag	Werkgroepen
21.02.17	30. Oplossing zoeken voor "automobilisten" in stelling 1, punt 3.2., om te zorgen dat ook OV eronder valt (e.a., zie de discussie met suggesties)	Ad en Mike
21.02.17	31. Formulering Stelling 3 nog eens kritisch bekijken zoals afgesproken (te technisch?)	Ad en Mike
21.02.17	32. Bij stelling 9, meenemen voor de Visie: De verwachting is dat in toekomst de overheid invloed gaat krijgen op	Visie

Verkeersvisie, 21.02.2017

	ontwikkelingen rond OV en voor het E-vervoer. Dat is een aandachtspunt om straks mee te nemen in de visie.	
21.02.17	33. Stelling 5. Samen met deskundigen op zoek gaan naar een manier om de stelling aan te scherpen. Hetzelfde doen voor stelling 6.	Ad en Mike
21.02.17	34. Punten die in de missie nog gemist worden: ndré dB heeft nog een punt over een nieuwe ontwikkeling in de vervoersbranche op het gebied van energietransitie/klimaatneutraliteit en faciliteiten van de gemeente daarin. Hij stuurt dat na.	Ad en Mike N.B. André
21.02.17	35. Op agenda volgende keer: – Notitie over verkeersonderdelen in andere beleidsstukken.	Agenda Mike
21.02.17	36. Opdracht geven aan consortium Bureau voor structureren achtergrondinformatie in overzichtelijke bijlagen.	Ad en Mike
21.02.17	37. Op agenda volgende keer: – Concept-hoofdstuk Missie.	Agenda Mike en Ad
21.02.17	38. Discussie Visie voorbereiden	Ad
21.02.17	39. De wethouder melden dat er voortgang is.	Ad



Verkeersvisie

Verlag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 21 maart 2017, 20.00-22.30 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

- 10 Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Arina Kastelein (Kamerik), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Monique Pool (inwoner Waterrijk), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Huib van Loo (platform Harmelen en VVN Harmelen), René Vergouwen (VRU), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld), Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen), Arnold van Hengel (VVN), André de Boer (SPCO Groene Hart), Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnrovers), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnrovers), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.).

Gast: Geert Verhoofstad, geluidsdeskundige Omgevingsdienst Regio Utrecht (OdrU)

- 20 **Afmeldingen:** Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Peter van Schaik (Cumula, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk).

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)

- 30 **Verslag:** Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavonden: 4 april, 16 mei

1. Opening / verslag

- Projectleider Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom. De bijeenkomst is een week later dan gepland, hetgeen een gevolg was van een stevige griep van de projectleider. Maar de zaal zit gelukkig toch weer vol vanavond. Dank voor de flexibiliteit!
- 40 Het project begint richting afronding te gaan. Het hoge tempo is gebleven, met complimenten voor eenieders inzet en enthousiasme!

Het verslag van 21 februari wordt goedgekeurd met 2 wijzigingen: de naam van Ruurd was weggefallen bij het werkgroepje en het woord 'focuswaarde' in het betoog van Geert Verhoofstad had 'voorkeerswaarde' moeten zijn (pag. 7). Een gecorrigeerd verslag is bijgevoegd.

2. Aanvullen Missie, voorstellen tot aanpassing

Aangepaste stelling 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.
Akkoord.

10

Aangepaste stelling Geluid:

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

De missie is niets gewijzigd. In de visie-uitwerking wordt toegevoegd dat ALARA door onafhankelijke externen wordt bepaald.

Kees mist hier een norm. Het ALARA-principe is hem te subjectief. Een norm is toetsbaar. Volgens het rapport van Arcadis over de Kwakelbrug zijn die normen er ook.

20 Geert Verhoofstad vraagt Kees dit rapport aan hem te overhandigen zodat hij het door kan nemen. (In de loop van de avond heeft Geert het rapport doorgenomen en bij de nazit heeft hij het met betrokkenen doorgenomen)

Over dit punt wordt geruime tijd van gedachten gewisseld, waarbij André dB wijst op de gedachte achter het noemen van het ALARA-principe. Die achterliggende gedachte was nl: als je naar een groen en rustig Woerden toe wil kun je de wettelijke norm nemen, maar technisch is vaak lager haalbaar. Via ALARA wordt de lat wat hoger gelegd.

Theo denkt dat het in feite niet veel uitmaakt: norm of ALARA is ondergeschikt aan de strekking van de stelling, namelijk het gemotoriseerd verkeer zoveel als mogelijk qua geluid minimaliseren. En hoe, dat maakt dan niet uit. Overigens is geluid sowieso heel subjectief, ook als er normen

30 voor zijn.

Er worden verschillende alternatieve formuleringen ter tafel gebracht.

Uiteindelijk wordt voorlopig besloten voor de volgende, nl. het toevoegen van iets als:

“inclusief eventuele bestaande wettelijke normen, de aanwezige wettelijke normen meewegend uitgaande van een zo laag mogelijke uitkomst”. Dat komt dus in de visie, als uitwerking.

Bij geen tegenbericht binnen nu en 24 uur wordt deze formulering toegevoegd. **Wijzigen**

Akkoord.

Aangepaste Stelling luchtkwaliteit:

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

Hiervoor geldt hetzelfde, dus de groep besluit dezelfde zin toe te voegen maar dan zonder het woord “eventueel”, want hier zijn normen voor; dus:

“inclusief bestaande wettelijke normen, de aanwezige wettelijke normen meewegend uitgaande van een zo laag mogelijke uitkomst”.

Akkoord.

50

Aangepaste stelling Auto centrum:

Vermijdbare of afwendbare automobilititeit in het centrum, zowel voor doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer, wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.

Akkoord.

Aangepaste stelling Parkeren:

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

- 10 Het gedeelte "al dan niet van buiten komend" wordt als overbodig gezien. Vervalt. **Wijzigen**
Akkoord.

Voorstel extra stelling, Energietransitie:

De gemeente herkent maximaal nieuwe ontwikkelingen in de vervoersbranche welke een stimulans kunnen zijn voor de energietransitie of welke kunnen helpen de beoogde klimaatneutraliteit te bereiken. De gemeente voert een proactief beleid om dit te faciliteren.

- 20 Dit voorstel is ingediend door Andre dB, zie zijn schriftelijke toelichting, waarin hij o.a. verwijst naar de Parijsdoelstellingen. In zijn mondelinge toelichting benadrukt hij dat de energiebalans van deze maatschappij de komende 30 jaar op de schop zal gaan. Binnen de energiewereld is veel behoefte om te experimenteren. Woerden zou met die experimenten voorop kunnen lopen: het zet je als stad op de kaart als je met die experimenten meedoet. De stelling is dat de gemeente daar actief in faciliteert, om die experimenten toe te staan. Denk aan laadpalen, rijden op biogas van de boer, etc. Belangrijk punt, vandaar het voorstel om in de Verkeersvisie er een link naartoe te leggen. Kijk je naar het energiegebruik van Nederland als geheel, dan zie je dat van de totale energiebehoefte ongeveer een kwart naar verkeer en mobiliteit gaat. Die staan op een gedeelde eerste plaats samen met verwarming van de woningen.

- 30 Ook deze nieuwe stelling roept de nodige discussie op.
Ad wijst op de mogelijke impact voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2018.
Annette stelt voor het gebruik van deelauto's mee te nemen, want dat heeft hier ook invloed op (maar volgens Mike wordt dat wel genoemd, het valt onder "vervoer als gekochte dienst").
André D noemt parkeerplaatsen voor elektrische auto's en fietsen. Die moeten hier ook bij benoemd worden, want ze zijn nodig, anders worden de elektrische vervoersmiddelen sowieso niet gebruikt.
Kees hoopt dat het niet de bedoeling is om het bestaande verkeer moeilijker te gaan maken.
Theo wijst op de andere beleidsstukken die de gemeente al heeft. De afspraak was om t.z.t. na te gaan in hoeverre deze Verkeersvisie daarbij aansluit. Een van die beleidsstukken is Woerden Klimaatneutraal 2030, Actieplan Duurzaamheid 2016. Theo pleit ervoor om aan te sluiten bij
40 bestaand beleid.

- Anderen zijn het met Theo eens.
Gerard H wijst erop dat zijn werkgroep bij stelling 9 heeft opgenomen dat er een veranderingsproces verwacht wordt. Hij stelt voor het daar sterker aan te zetten.
Komend tot een conclusie stelt Ad vast er is onvoldoende draagvlak is voor een aparte missiestelling over dit onderwerp maar dat er wel sympathie is voor een uitgangspunt hierover in de inleiding. Hij stelt voor om daar een zin over dit onderwerp op te nemen en aan te geven "dat de Bewonersgroep Verkeersvisie er uiteraard van uitgaat dat belangrijke actuele ontwikkelingen zoals energietransitie door de politiek worden gevolgd en op z'n merites worden beoordeeld". Iedereen kan zich daarin vinden. Aldus wordt afgesproken. **Wijzigen**
50 André dB spreekt tot slot de hoop uit dat er dan wel actief iets mee gedaan zal worden.

Voorstel extra stelling Scholen:

De toegangswegen naar scholen zijn kind- en pubervriendelijk. De directe omgevingen van scholen zijn zodanig dat ze ook tijdens de begin- en eindtijden van de lessen vriendelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Er wordt voor gezorgd dat de scholen maximaal toegankelijk per fiets zijn.

Na enige discussie wordt besloten deze stelling niet als aparte stelling op te nemen maar de voorwaarde "kind- en pubervriendelijk" toe te voegen aan de andere stelling over scholen en/of waar dat nodig en mogelijk is. **Wijzigen**

- 10 Opmerking van André dB daarbij: Kinderen en pubers gedragen zich heel anders dan volwassen, zoals in de bijlage al stond. Hun hersenen zijn nog in ontwikkeling, rationaliteit loopt achter op impulsiviteit.
Akkoord, belangrijke opmerkingen. Bekeken wordt of dit ergens verwerkt kan worden. **Wijzigen**
"Jong geleerd, oud gedaan" is in dit verband ook een volkswijsheid die hout snijdt. Wordt ook meegenomen, indien mogelijk. **Wijzigen**

Voorstel extra stelling Recreatie:

Recreatie(mobiliteit) dient gestimuleerd/gefaciliteerd te worden door het aanbieden van voorzieningen en infrastructuur die bijdragen aan het gemak en de beleving van recreanten.

- 20 Reden van het voorstel om deze stelling toe te voegen is dat recreatiemobiliteit deels andere faciliteiten vraagt: recreanten maken gebruik van andere infrastructuur, brengen andere verkeersstromen op gang dan woon-werkverkeer.
Het blijkt een stelling te zijn met een aantal addertjes onder het gras. Wat is bijvoorbeeld recreatiemobiliteit precies en wat valt daar allemaal onder? Valt daar ook onder dat je als bewoner van Woerden graag met je camper bij je huis wilt parkeren (wat vaak niet mogelijk is) ?
Mike legt uit dat er officieel twee vormen van recreatiemobiliteit zijn: mensen die naar een bestemming gaan waar je kan recreëren, of mensen die zich verplaatsen met het doel om te recreëren. Bij de eerste kun je zeggen: dat zijn gewoon verplaatsingen van en naar Woerden,
30 maar over die tweede categorie zou je iets in je visie kunnen opnemen. Bijvoorbeeld als je een recreatief fietspad gaat aanleggen; dat wordt niet gebruikt door woon-werkverkeer en valt niet onder die stellingen. Vandaar het voorstel om het apart te benoemen.
Monique verwijst naar stelling 3, over de fietsers. Daar komt dat in terug.
René voegt daaraan toe dat het ook terugkomt bij stelling 4, over het landbouwverkeer.
Ad en Mike zullen daar iets meer accent aan geven. (Satéprikker) **Wijzigen**
Theo geeft het verlossende woord, hij stelt voor om de hele discussie te ondervangen door ergens in de inleiding van het stuk te verwoorden dat mobiliteit betekent "wonen en werken, maar ook recreëren, boodschappen doen, kinderen naar school brengen". Zo wordt de recreatiemobiliteit niet vergeten.
40 Ad en Mike zullen dat meenemen in de inleiding. **Wijzigen**

Conclusie: Een belangrijke mijlpaal is bereikt, de missiestellingen zijn geformuleerd!

3. Volgorde missie-stellingen + samenvoeging OV

Ad en Mike stellen voor de missies over het OV samen te voegen. Dat wordt dan:

Voorstel stelling Openbaar vervoer.

- a. Het OV van en naar Woerden, waaronder de verbinding met omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd.
b. Kernen, wijken/buurtten, scholen, winkelcentra, inrichtingen voor zorg en verpleging en bedrijventerreinen zijn bereikbaar door goed toegankelijke OV-voorzieningen met een voldoende frequentie.
50

Akkoord. Wordt samengevoegd. **Wijzigen**

Volgorde:

- 10
- (1) Hulpdiensten, v/h 11
 - (2) Voetgangers, v/h 7
 - (3) Fietsers, v/h 8
 - (4) Landbouwverkeer, v/h 12
 - (5) Openbaar vervoer 1, v/h 9
 - (6) Openbaar vervoer 2, v/h 10
 - (7) Auto centrum v/h 4
 - (8) Autoverkeer in Woerden, v/h 2
 - (9) Autoverkeer langs Woerden, v/h 1
 - (10) Parkeren v/h 3
 - (11) Geluid, v/h 5
 - (12) Luchtkwaliteit, v/h 6

4. Aanpassing inhoudsopgave.

20

Dit wordt:

Inhoudsopgave:

1. Inleiding
 2. Leeswijzer (met verwijzingen naar de bijlagen)
 3. Missie
 4. Visie
 5. Conclusie/slot/hoe verder
 6. Bijlagen: – begripsdefiniëringen, met korte omschrijvingen en evt. toelichtingen
- 30 – relevante autonome ontwikkelingen
– relevant vastgesteld overig beleid

5. Teksten in concept

Het document waarop gereageerd moet worden zal nog eens worden rondgestuurd, maar dan met regelnummering erbij. **Wijzigen Ad en Mike**

Taalkundige en stilistische suggesties dienen uiterlijk dinsdag 29 maart bij Mike te zijn. **Actie**

ALLEN

Vanavond gaat het vooral om inhoud en strekking.

40

Opmerkingen bewonersgroep:

Inleiding

- Voorgeschiedenis is kort beschreven. Op verzoek van de bewonersgroep zal getracht worden die nog meer in te korten, iets als “De eerste versie is door het college teruggetrokken, daarna procesmanager gevraagd, en met deze groep is volgende versie gemaakt.” **Wijzigen**
 - Slotzin “Dit vissen we uit de verslagen”: dat doen Mike en Ad. En dat wordt nog teruggekoppeld. **Actie Mike en Ad** Het laatste document moet door de hele groep worden vastgesteld (en satéprikker gebruiken!). **Actie agenda**
- 50

Begripsdefiniëring

- Het hele document gaat naar een bijlage. **Wijzigen**
- Checken of de definities overeenstemmen met die in de Wegenverkeerswet. **Actie**
- Duidelijkheid en het belang daarvan in verkeerssituaties (bebording, weginrichting): voorstel om dat nog eens te laten terugkomen. Staat van onderhoud van wegen is ook belangrijk, met name van fietspaden. Akkoord. Besloten wordt randvoorwaardelijk in de conclusie mee te nemen dat een Verkeersvisie in de praktijk pas handen en voeten krijgt als sprake is van goed onderhoud van wegen, helderheid van onderscheiden verkeersstromen, bebording, gladheidsbestrijding etc. **Wijzigen**
- 10 – Verbindingswegen lokaal. Over de maximumsnelheid op regionale verbindingswegen is even wat verwarring.
- Besloten wordt op te merken “dat we te maken hebben met de huidige situatie, dat we kunnen definiëren hoe het er idealiter uit moet zien, maar dat dat niet wil zeggen dat het in alle situaties nu al zo is”. Een soort disclaimer dus. **Wijzigen**
- Geluidshinder. Bij de begrippen geluid en lucht worden decibellen (45 en 55 dB) genoemd. In overleg met Geert Verhoofstad wordt besloten die zin te laten vervallen, want als je met ALARA aan de slag gaat en er komen deskundigen bij, dan komt het vanzelf. Dus de zin “Voor de volledigheid” t/m “in plaats van 55 dB” vervalt. **Wijzigen**
- 20 – Bij Schadelijke stoffen staat een typefoutje (“gasen” moet zijn “gassen”). **Wijzigen**
- Waarom worden zwaveloxiden en koolwaterstofverbindingen niet genoemd? Geert: Dit zijn de meest gevoelige stoffen, die worden het snelst overschreden. Daarom worden die in het land als indicatorgassen gebruikt.

Notitie Beleid

Bij ieder beleidsstuk staat een kopje: Betekenis verkeersvisie.

Parkeren:

- 30 – De bewonersgroep wil voor een groter gebied dan alleen het centrum een maximaal aanvaardbare parkeerdruk formuleren van 85%, via het parkeerbeleid zou dat gemiddeld 85% per wijk moeten zijn. En dan zo formuleren dat waterbedeefte voorkomen wordt. Akkoord, wordt meegenomen. **Wijzigen**
- Opmerkelijk dat autoparkeren als apart kopje terugkomt terwijl fietsparkeren ergens onder geschoven is.
- De suggestie wordt gedaan om een opmerking te maken over een transferpunt (bijv. bij het station, dat je je auto parkeert en met een ander vervoersmiddel je reist vervolgt) en/of over kiss&ride. Maar je kunt transferpunt ook opvatten als: even je auto parkeren en met iemand meelopen naar het perron.
- 40 – Besloten wordt het in 2 delen te verdelen: transferpunt richting OV komt terug bij OV, en transferpunt voor recreatie komt terug bij recreatie. **Wijzigen**

Duurzaamheid:

De gemeente Woerden heeft een duurzaamheidsbeleid. Er wordt enige tijd gesproken over de vraag op welk niveau er wél een link gelegd moet worden met de Verkeersvisie en op welk niveau niet.

In de inleiding wordt al een opmerking gemaakt over het volgen van actuele ontwikkelingen, is zojuist besloten, dus dat komt er al in terug. Waar het gaat om landelijke regelgeving waar Woerden aan moet voldoen, dan valt dat in feite onder strategie/uitvoering.

- 50 – Besloten wordt het zo te laten, behalve dan die opmerking in de inleiding.

Woerden-West:

– Verduidelijken dat hier het bestaande tracé Rembrandtlaan/Boerendijk/Hollandbaan wordt bedoeld, waar al besluiten over genomen zijn. **Wijzigen**

Woonvisie:

– Er ontstaat discussie over verkeersdrukberoeeningen. Er zijn plannen voor extra woningbouw in Harmelen en er zijn plannen voor woningbouw in Woerden (Middelland). Albèrt dringt erop aan om een soort slag om de arm te houden in deze Verkeersvisie vanwege alle aannemelijke veranderingen binnen de Woerdense structuur, zoals deze ideeën voor woningbouw, en ze in het achterhoofd te houden bij het maken van het totaalplaatje maken van verkeersberekeningen in
10 Woerden. Ook al zijn nog niet alle handtekeningen gezet: die blik naar de toekomst zou je toch al moeten meenemen. Op basis van aannemelijke ontwikkelingen in Woerden moet je kijken waar we staan in 2030.

Kees is het daarmee eens en wijst erop dat er ook nog eens versnelling komt in de Woerdense woningbouw.

Ook Wim sluit zich bij Albèrt aan. Manus heeft ooit gezegd dat de bevolkingstoename in Woerden te verwaarlozen was maar dat klopt niet, gezien alle woningbouw die gepland is.

Het lijkt Wim niet zo moeilijk om de woningbouwplanning qua getallen in een rekenprogramma in te voeren. Manus voorspelde 1000 man extra, maximaal, maar 1900 woningen betekent veel meer dan 1000 man. En dat brengt allemaal verkeersbewegingen met zich mee.

20 Kees noemt daar ook het huisvesten van statushouders nog bij, wat ook weer extra verkeer aantrekt.

André dB vindt dat een Verkeersvisie algemeen moet blijven. Zo'n visie moet steeds opnieuw toepasbaar zijn en zou dus immuun moeten zijn voor dat soort ontwikkelingen.

Ad stelt dat er altijd nog eventuele berekeningen uitgevoerd kunnen worden, maar wat Albèrt zegt is veel breder, dat gaat over het opnemen van een disclaimer omdat je niet alle relevante komende ontwikkelingen in aanmerking kunt nemen voor deze Verkeersvisie. Voor dat tweede probleem zal Ad een oplossing zoeken, hetzij in de inleiding hetzij in het slotwoord. **Wijzigen**

30 Albert geeft daarbij als suggestie mee om een scenarioberekening te maken. Want je geeft een vergezicht naar 2030, in de wetenschap dat er veel draagvlak is om Middelland te gaan ontwikkelen, en tegelijkertijd zou je de bijbehorende verkeersontwikkelingen ontkennen. Dat kun je niet negeren.

Ad concludeert: De Verkeersvisie gaat uit van staand beleid maar sluit niet de ogen voor aankomend beleid en ontwikkelingen. Er komt een disclaimer in de inleiding. In de grond van de zaak heeft André dB gelijk: die visie zou immuun moeten zijn voor dat soort ontwikkelingen.

Gerard H: Immuun maar ook richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen.

Nota recreatie en toerisme:

Dit laatste punt wordt door Ad en Mike nog eens kritisch bekeken aan de hand van de discussie van vanavond. Evt. vragen leggen zij aan de bewonersgroep voor. **Actie Ad en Mike**

40 Missie

Blijft over het missiehoofdstuk. Gezien het late tijdstip wordt besloten dat niet meer apart door te lopen. Ad en Mike zullen het actualiseren op basis van vanavond. De bewonersgroep krijgt dan een nieuwe versie ter bespreking de volgende keer. **Actie Ad en Mike / agenda**

Tot slot

Een nieuwe versie van de inleiding wordt aangeleverd op het moment dat alle documenten besproken zijn. Aan het eind wordt alles aangeleverd als één doorlopend document. **Actie**
Op voorstel van André D wordt er een voettekst aan toegevoegd met bestandsnaam van de versie, + datum. **Wijzigen**

50

➤ **Sluiting, om 22.30 uur**

Bijlage: Actielijst

Doorlopende Actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./Wijzigen	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	2. Vergaderschema uitschrijven voor dinsdagen, om de twee weken	Mike en Anke
10.01.17	3. De procesmanager zou graag een andere vorm zien dan een kring en stelt voor dat alle aanwezigen een goed leesbaar naambordje krijgen.	Mike en Anke
10.01.17	4. Binnenkort zal er een in de media een bericht geplaatst worden over de procesmanager, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden.	Anke
10.01.17	5. De procesmanager wil samen met de verkeerskundige de missie-elementen uit de documenten lichten, als voorbereiding voor de volgende bijeenkomst. Aan de hand daarvan kan de volgende keer de missie worden vastgesteld.	Ad en Mike
10.01.17	6. Welk document moet als uitgangsversie gaan dienen?? Terugkoppelen naar opdrachtgever	Ad
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	8. Mailen: aan de gehele inwonersgroep: – de inhoudelijke kaders van de raad – de concept-verkeersvisie zoals die aan de raad is aangeboden, 12 pagina's – de door de raad gewijzigde versie, 80 pagina's – de powerpoint van juni, met het verzoek te checken of dat het vertrekpunt kan zijn voor de visie die de inwonersgroep gaat opstellen (en om dat de volgende keer door te geven) – rapport SWECO	Mike ALLEN
10.01.17	9. Voor de agenda van de volgende bijeenkomst: missie wordt <i>in principe</i> vastgesteld. Dus: de volgende keer trachten unaniem <i>in principe</i> een missie voorstellen met het materiaal dat er ligt; Mike en Ad bekijken de powerpoint van vorig jaar en hanteren dat als uitgangspunt; aankleding en invulling in de vorm van visie volgt dan de keer daarop.	Mike en Ad Agenda
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN
24.01.17	11. Over de aanwezigheid van raadsleden bij de bijeenkomsten van de inwonersgroep is afgesproken: liever niet, maar als ze erg graag toevoerder willen zijn dan kan dat. Dus geen Wijzigenvé bijdrage aan de discussie. Raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de frWijzigen maar mogen er geen persberichten	N.B.

Verkeersvisie, 21.03.2017

	over plaatsen.	
24.01.17	12. RIB over proces Verkeersvisie sturen aan de inwonersgroep (maar niet eerder dan de raad)	Mike
24.01.17	13. Wim stuurt link onderzoek geluidsnormen naar Mike. Mike gaat na of het mogelijk is dit te valideren.	Wim Mike
24.01.17	14. Mailadressen van de groep doorgeven aan de groepsleden	Mike
24.01.17	15. Format rondsturen om de huiswerk-teksten in te voegen	Ad en Mike
24.01.17	16. Uiterlijk dinsdag 31 januari het huiswerk aan Mike sturende worden.	Trekkers discussie- groepjes
24.01.17	17. Huiswerk verzamelen en uiterlijk donderdag 2 of vrijdag 3 februari verspreiden onder de hele groep	Ad en Mike
24.01.17	18. Op de bijeenkomst van 24 januari zijn 2 punten genoemd die moeten worden meegenomen in de inleiding op de verkeersvisie	Ad en Mike
07.02.17	19. Gemeentelijke definitie van "wijken" rondsturen	Mike
07.02.17	20. De werkgroepen brengen de afgesproken wijzigingen aan	
07.02.17	21. Stelling 11, hulpdiensten, wordt stelling 1	Wg 6, en Ad en Mike
07.02.17	22. Op agenda volgende vergadering: – Welke missiestellingen ontbreken nog, wat is de globale inhoud	Agenda
07.02.17	23. Bijgesteld huiswerk woensdag 15 februari inleveren bij Mike. Mike stuurt dat rond aan iedereen.	ALLEN Mike
07.02.17	24. Meenemen in de visie: wijkwegen en wijkverbindingswegen	Ad en Mike
07.02.17	25. Visie, bijlagen: Gevaar van term groslijst is dat er teveel details in opgenomen worden	Ad en Mike
07.02.17	26. Sheets van presentatie over opzet visiedocument aan de deelnemers sturen	Ad en Mike
21.02.17	27. Teksten van de missie voortdurend controleren of ze elkaar niet in de wielen rijden (satéprikker). Alle teksten o.a. checken op veiligheid: is er voldoende in dit punt over veiligheid opgenomen.	ALLEN
21.02.17	28. Voor volgende vergadering definitielijst aanleveren met termen als stad, kernen, geluidshinder, geluidsgehinderden, dosiseffectrelatie, ALARA	Ad en Mike
21.02.17	29. De werkgroepen brengen de wijzigingen en aanvullingen aan zoals afgesproken in bijeenkomst 21 februari 2017, zie het verslag	Werkgroepen
21.02.17	30. Oplossing zoeken voor "automobilisten" in stelling 1, punt 3.2., om te zorgen dat ook OV eronder valt (e.a., zie de discussie met suggesties)	Ad en Mike
21.02.17	31. Formulering Stelling 3 nog eens kritisch bekijken zoals afgesproken (te technisch?)	Ad en Mike

Verkeersvisie, 21.03.2017

21.02.17	32. Bij stelling 9, meenemen voor de Visie: De verwachting is dat in toekomst de overheid invloed gaat krijgen op ontwikkelingen rond OV en voor het E-vervoer. Dat is een aandachtspunt om straks mee te nemen in de visie.	Visie
21.02.17	33. Stelling 5. Samen met deskundigen op zoek gaan naar een manier om de stelling aan te scherpen. Hetzelfde doen voor stelling 6.	Ad en Mike
21.02.17	34. Punten die in de missie nog gemist worden: ndré dB heeft nog een punt over een nieuwe ontwikkeling in de vervoersbranche op het gebied van energietransitie/klimaatneutraliteit en faciliteiten van de gemeente daarin. Hij stuurt dat na.	Ad en Mike N.B. André
21.02.17	35. Op agenda volgende keer: – Notitie over verkeersonderdelen in andere beleidsstukken.	Agenda Mike
21.02.17	36. Opdracht geven aan consortium Bureau voor structureren achtergrondinformatie in overzichtelijke bijlagen.	Ad en Mike
21.02.17	37. Op agenda volgende keer: – Concept-hoofdstuk Missie.	Agenda Mike en Ad
21.02.17	38. Discussie Visie voorbereiden	Ad
21.02.17	39. De wethouder melden dat er voortgang is.	Ad
21.03.17	40. Wijzigingen in de stellingen etc. aanbrengen als afgesproken	Ad en Mike
21.03.17	41. Wijzigingen op de concept-teksten uiterlijk dinsdag 29 maart naar Ad en Mike sturen	ALLEN
21.03.17	42. Mike en Ad vissen nog punten uit de verslagen om aan de concept-teksten toe te voegen. Zij koppelen dat terug naar de hele groep	Ad en Mike
21.03.17	43. Checken of de definities overeenstemmen met de Wegenverkeerswet	Ad en Mike
21.03.17	44. Gedeelte Recreatie en Toerisme nog eens kritisch bekijken aan de hand van de discussie van 21.03. Evt. vragen voorleggen aan de bewonersgroep	Ad en Mike
21.03.17	45. Ad en Mike zullen het Missiehoofdstuk actualiseren op basis van vanavond. De bewonersgroep krijgt dan een nieuwe versie ter bespreking de volgende keer	Ad en Mike Agenda
21.03.17	46. Een nieuwe versie van de inleiding wordt aangeleverd op het moment dat alle documenten besproken zijn. Aan het eind wordt alles aangeleverd als één doorlopend document	Ad en Mike



Verkeersvisie

Verslag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 4 april 2017, 20.00-22.30 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

- 10 Gerrit Bergman (inwoner Zegveld), Arnold van Hengel (VVN), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Ben Rigter (wijkplatform Schilderskwartier), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijn oevers), Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijn oevers), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Arina Kastelein (inwoner Kamerik), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Monique Pool (inwoner Waterrijk) [vanaf 20.45 uur], Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Peter van Schaik (CUMELA, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk) [tot 21.15 uur], André de Boer (SPCO Groene Hart), Huib van Loo (platform Harmelen en VVN Harmelen), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), René Vergouwen (VRU), Ko Drogers (vervangt Dick Verschoor, vz dorpsplatform Kamerik), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld).

Afmeldingen: Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Dick Verschoor (Kamerik; wordt vervangen door Ko Drogers)

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

- 30 **Gespreksleider/projectmanager:** Ad de Regt (onafhankelijk)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: dinsdagavond 16 mei

1. Opening / verslag

- 40 Projectleider Ad de Regt opent de bijeenkomst, die, als het loopt zoals gepland, de voorlaatste bijeenkomst zal zijn. Hoofdt thema's van vandaag zijn het hoofdstuk Missie en het hoofdstuk Visie zoals ze tot nu toe geworden zijn.

2. Hoofdstuk Missie

Algemeen

Ko Drogers uit Kamerik is er niet steeds bij geweest, hij vervangt vanavond Dick Verschoor. Hij mist een *bovenliggende* missie: verkeer op zich is namelijk geen doel, maar een middel; in dit geval om Woerden aantrekkelijk te houden.

Volgens Ad en Mike komen dergelijke zinnen al terug in de inleiding. **N.B.**

Akkoord.

10 2 Voetgangers

Gerard vdL refereert aan het thema Inclusie waar Woerden momenteel sterk mee bezig is. Bij de totaallezing van alle stukken viel hem op dat de groep van minder-validen/gehandicapten niet apart benoemd worden. Maar ook zij moeten hun doel "veilig kunnen bereiken", zoals dat in de missie verwoord wordt over de voetgangers in het algemeen.

Ko stelt voor dat uit te breiden, dus: "minder-validen en ouderen".

Volgens Mike staan ze genoemd in de definitie van voetgangers, en Fred vult aan dat ze ook genoemd worden in de 2^e alinea van de Visie.

Al met al is het dus in de visie meegenomen maar ook stand beleid van de gemeente Woerden.

20 3 Fietsers

Zinsdeel "zijn specifiek t.a.v. veiligheid" moet zijn "zijn specifiek ingericht t.a.v. veiligheid". **Actie Mike** Wordt vervolgens in de visie uitgelegd.

Ko vraagt of er aandacht is besteed aan bromfietzers en e-bikes. Er zijn steden die tweetakt-brommers verbieden vanwege de luchtkwaliteit.

Het antwoord luidt dat die wel worden genoemd, maar niet in de missiestellingen. S.v.p. vasthouden bij het doornemen van de visie. **N.B.**

6 Auto Centrum

30 Het geheel lezende kwam het op Albèrt nu over alsof een van de doelstellingen is geweest "autootje wegpesten uit de binnenstad". Bijv. door de zin: "dat het bestemmingsverkeer in het centrum zoveel mogelijk teruggedrongen wordt". Het was bedoeld als: wat niet in de stad hoeft te zijn moet zoveel mogelijk omrijden. Maar alles bij elkaar komt het nu over alsof auto's niet meer in de binnenstad zouden mogen komen; dat zou de economie sterk schaden. Een oproep dus om ook aan de Woerdense middenstand te denken.

40 Er wordt enige tijd over dit punt van gedachten gewisseld waarbij de volgende opmerkingen worden gemaakt: 1) Er wordt verwezen naar de eerste alinea van de visie, waar dit goed wordt uitgelegd. De stad moet toegankelijk blijven voor winkelend publiek; 2) Er staat ergens iets over parkeren aan de rand van de stad en mensen naar de binnenstad vervoeren; en 3) De zin begint met "vermijdbare of afwendbare automobilititeit in het centrum"; het gaat dus niet om alle automobilititeit in het centrum maar alleen om die automobilititeit die vermijdbaar of afwendbaar is. Toch blijkt er een risico te zijn dat de beeldvorming de verkeerde kant op gaat. Besloten wordt om in een voetnoot een nadere uitleg te geven, in die zin dat "autootjes uit de binnenstad wegpesten" niet de bedoeling is maar dat het juist de bedoeling is om de bereikbaarheid van de binnenstad te vergroten. **Actie Ad en Mike**

ALARA

Albèrt is geen voorstander van werken met het uitgangspunt Alara. Het is naar zijn idee te multi-interpretabel. Hoe zien de anderen dat?

50 Het blijkt dat er een kleine minderheid is die er ook zo over denkt. Zij zouden het graag zo concreet en toetsbaar mogelijk opschrijven. Een grote meerderheid is wel voorstander van

gebruik van Alara.

Ruurd wijst op de zinnen over de normen. Als je dat samenpakt, is het gedekt.

Albèrt legt zich bij de meerderheid neer.

Conclusie: De Missie wordt met één wijziging vastgesteld. Mike stuurt een gewijzigde versie rond. *[Is gebeurd]*

Opmerking in het algemeen: Gerard vdL stelt vast dat de bewonersgroep nu heel ver gekomen is. Chapeau daarvoor.

- 10 Ad sluit zich daarbij aan. Hij pleit er daarnaast voor om, ondanks verschillen over bepaalde elementen, toch unaniem als groep achter de hele missie te gaan staan; dat komt naar buiten toe enorm sterk over.

3. Hoofdstuk Visie

Typefoutjes kunnen nog ingeleverd worden tot uiterlijk 11 april.

1. De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dichtbij het gemelde incident kunnen komen.

- 20 Kees had nog een mail gestuurd om erop te wijzen dat te krappe straten in oudere wijken niet genoemd zijn. René wijst erop dat er staat dat er een breedte van minimaal 3,5 m nodig is voor de brandweer, zie regel 17 en 18, waar staat "overall" > dat geldt dus ook voor de oudere wijken. Volgens Kees is dat niet zo, want er staat "dienen verbindings- en ontsluitingswegen". Mike spreekt uiteindelijk het verlossende woord: "verbindings- en ontsluitingswegen" *zijn alle wegen*. Besloten wordt dit te wijzigen in "dienen wegen". **Actie Ad en Mike**

2. Voetgangers kunnen alle algemeen publiekelijk toegankelijke voorzieningen en gebouwen veilig bereiken. Looproutes van en naar scholen zijn veilig.

- 30 André dB wijst erop dat kinderen ook op andere plaatsen komen dan alleen scholen; graag die ook benoemen.
Besloten wordt ergens in de visie toe te voegen dat kinderen op meer plekken komen dan scholen. **Actie Ad en Mike**

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

Geen opmerkingen.

40

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

Geheel spontaan heeft de Provincie gereageerd, aldus Ad; maar het wordt wat ingewikkeld om hen nu al het woord te geven. Wordt dus voorlopig voor kennisgeving aangenomen. Jan stelt voor de Provincie te wijzen op een aantal provinciale wegen waar al landbouwvoertuigen worden toegestaan en of er geen verschil kan zijn tussen wegen met weinig en met veel voertuigen per dag. Op rondweg Harmelen liggen de aantallen bijvoorbeeld voor lager dan bijvoorbeeld op de Ing. Enschedeweg. Dit lijkt Ad meer iets om t.z.t. mee te nemen als argument in de discussie met de Provincie.

10 R. 40 en volgende: Peter wijst erop dat landbouwverkeer met dezelfde Euro 6 -motoren rijdt als vrachtwagens dus dezelfde uitstoot heeft. Na enige discussie wordt besloten het gedeelte achter de zin "Landbouwverkeer leidt tot grotere mate van overlast" te laten vervallen. Het ging vooral om de gevaren die ontstaan doordat landbouwverkeer in de buurt van fietsers rijdt. **Actie Ad en Mike**

R. 14. Theo stelt voor aan de zin "Wel moeten we concluderen" (over overlast landbouwverkeer) toe te voegen dat het is toegenomen doordat er veel meer met landbouwvoertuigen wordt vervoerd dan voorheen. Voorheen gebeurde dat met vrachtwagens. De andere aanwezigen wijzen erop dat dat al 25 jaar zo gaat.

20

R. 17, "Om als agrarisch bedrijf te kunnen overleven ..t/m .. ruilverkaveling plaats". Is achterhaald. Besloten wordt "Hierdoor vindt veel ruilverkaveling plaats." te schrappen. Uiteindelijk wordt besloten dat een groot deel van de alinea met het getal 20 ervoor weg kan. Eindigen met "er zijn .. landbouwvoertuigen."; dus tot aan de woordjes "Dit alles". **Actie Mike**

Ko merkt namens Dick op dat er iets is uitgevallen dat wel aan de orde is geweest, nl. over het belang van (goede) bermen op plekken waar landbouwverkeer en fietsers samenkomen, zodat fietsers kunnen uitwijken als dat nodig is.

30 Besloten wordt onderaan, bij het gedeelte over het vrijliggend fietspad, toe te voegen "Waar het niet mogelijk is moet je kunnen uitwijken naar een berm, of naar uitwijkplekken." **Actie Mike**

5.a. Het openbaar vervoer van en naar Woerden, waaronder de verbindingen met de omliggende gemeenten, wordt maximaal bevorderd en gefaciliteerd. Dit betreft het kwalitatief en kwantitatief reizen zelf (hoogwaardig en frequent) en de aansluitende mobiliteit.

5. b. Kernen, wijken/buurtten, het centrum , winkelcentra, bedrijventerreinen, publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen en scholen zijn bereikbaar door goed toegankelijke openbaar vervoer voorzieningen met een voldoende frequentie.

Theo stelt voor de formulering van 5.b flink in te korten, aangezien "publiek toegankelijke voorzieningen, gebouwen en scholen" zo ongeveer alles omvatten (behalve bedrijventerreinen dan).

Eerst wordt besloten om "scholen" te laten vervallen, omdat dat in de begrippenbepaling wordt genoemd als publiek toegankelijke voorziening; maar bij nader inzien wordt besloten het toch te laten staan, om consistent te zijn met andere plekken in de Visie waar scholen genoemd worden.

40

6. Vermijdbare of afwendbare automobilititeit in het centrum, zowel voor doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer, wordt zoveel mogelijk teruggedrongen.

Albèrt heeft een paar kritische kanttekeningen.

Er wordt gesproken over “sturende maatregelen” om de druk op het centrum te verminderen; ten eerste is dat invulling (strategie), en dat geldt ook voor de alternatieve routes die benoemd worden. Ten tweede is hij er op tegen om mensen te gaan verplichten om met de fiets te gaan (dit mede namens zijn achterban). Hij maakt zich hier sterk zorgen over. Je mag best voorkeur hebben voor de fiets maar je moet de automobilist die winkels wil bezoeken, ook de ruimte blijven geven.

10

Anderen sluiten zich bij Albèrt aan. Alternatieve routes hoef je niet te benoemen, elke Woerdenaar kent ze. En “autootje pesten” is – zoals eerder gezegd – de bedoeling niet. Ad stelt hierop het volgende voor. In de Visie moet uitgelegd worden wat er met “vermijdbaar en afwendbaar” wordt bedoeld. Er zal dus een nieuwe tekst nodig zijn, waar de maatregelen uit zijn, en de strategische keuzes. Door het zo te neutraliseren kunnen de opvattingen bij elkaar blijven. Dat voorstel vindt bijval.

Het gaat om het weren van het doorgaand verkeer en niet om het weren van bestemmingsverkeer.

20

Er zijn ook leden van de groep die vinden dat de toevoeging van “vermijdbaar of afwendbaar” dat voldoende uitsluit, maar om elk misverstand te voorkomen zal de tekst herschreven worden.

Albèrt en André dB willen graag een testvoorstel doen. Aan de werkgroep wordt de ruimte geboden om tot 12 april met een tekstsuggestie voor dit onderdeel te komen. Mike voegt dit waar mogelijk samen en doet vervolgens een definitief voorstel aan de groep. **Actie Albèrt en André dB/ Mike**

7. Automobilisten met een bestemming buiten de gemeente Woerden (intern-extern) verlaten de gemeente zo snel en direct mogelijk.

Er ontstaat discussie over de bijzondere positie van Kamerik en Zegveld in het gedeelte:

30

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 10 minuten de bebouwde kom grens van de kern kunnen bereiken. Vervolgens moet dit verkeer vanaf de bebouwde kom grens van de Kern binnen maximaal 15 minuten de snelweg A12 kunnen bereiken.

Besloten wordt “binnen 10 minuten” te wijzigen in “binnen 5 minuten”. **Actie Mike**

Het gedeelte “binnen maximaal 15 minuten de snelweg A12 kunnen bereiken” blijft ongewijzigd want deze kernen liggen nu eenmaal verder van de snelweg.

Ook het volgende gedeelte roept de nodige discussie op:

De procedure zou puntsgewijs als volgt moeten zijn:

40

• *Bepaal welke hoofdverbindingswegen nu voldoen aan de criteria (zie bijlage LLL) en benoem dit als hoofdverbindingsweg;*

• *Bekijk welke van de huidige hoofdverbindingswegen nu niet voldoen en zo kunnen worden aangepast dat zij wel voldoen aan de criteria;*

• *Bestaande hoofdverbindingswegen die niet aangepast kunnen worden tot ‘echte’ hoofdverbindingswegen mogen niet deze benaming krijgen;*

• *De oplossing wordt dan het zoeken naar bestaande alternatieve routes die wel voldoen als hoofdverbindingsweg of onderzoeken of nieuwe hoofdverbindingswegen kunnen worden aangelegd;*

• Bij de noodzaak om nieuwe hoofdverbindingswegen aan te leggen zou als eerste prioriteit besloten moeten worden dat het doorgaande verkeer zonder bestemming Woerden om de bebouwde kom van Woerden heen moet worden geleid en niet door Woerden (zie volgende missiedoelstelling).

Fred vindt dat het risico is dat de laatste zin te makkelijk blijft hangen, alsof er wordt toegewerkt naar "dan leggen we gewoon een andere weg aan". Zo is dat niet bedoeld. Afsproken wordt het wat voorzichtiger te formuleren. **Actie Mike**

- 10 André dB merkt daarbij op dat deze Missie en Visie hét moment zijn om duidelijk een mening te geven over het vinden van andere routes. Het verkeersprobleem in Woerden moet ooit opgelost worden, en als je die wens hier nu niet vastlegt gebeurt dat nooit. Theo wijst erop dat in deze lijst van bullits louter en alleen de af te lopen procedure beschreven wordt. Die prioritering is belangrijk. Het zou zonde zijn als de allerlaatste zin geschrapt zou worden. Ad belooft de zin alleen enigszins te veranderen, vooral in de volgorde van de laatste bullit. **Actie Mike**

- 20 Hierop merkt Ko op dat Kamerik en Harmelen, met name Kamerik met Ir. Enschedeweg, veel verkeer moeten verwerken dat richting A2 gaat. Is daar wel aan gedacht? Wim legt uit dat de afspraak is geweest om daar een grens te trekken, omdat de A2 niet aan de gemeente Woerden grenst. Dat was het criterium. Besloten wordt om hierover een opmerking op te nemen in de inleiding. **Actie Ad**

- 30 Opmerking Albèrt: In de inleiding staat "Bovendien is de werkgroep van mening dat het bepalen van de strategie (na instemming uiteraard met de betreffende visie!) bij uitstek het 'domein' is van de raad zélf: daarin worden de keuzes gemaakt, de afwegingen in tijd en geld, in belangen en prioriteiten", maar Albèrt zou daar hartstochtelijk bij betrokken willen worden! Hij pleit voor een rol van de bewonerswerkgroep hierin. Anderen sluiten zich daarbij aan. De bewonersgroep wil graag bij het vervolg betrokken worden, maak er maar een denktank van! **N.B.**

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

Gevraagd wordt hoe de volgende zin (bullit 5, bij 51) bedoeld is: "Gebruik nieuw aan te leggen hoofdverbindingswegen dient bevorderd te worden ten opzichte van oude routes."

Toelichting Mike: Als je de nieuwe route aanlegt wil je proberen die nieuwe route zoveel mogelijk te laten gebruiken, en tref je dus maatregelen om het verkeer zoveel mogelijk naar die nieuwe route te sturen.

Akkoord. Is voldoende verhelderend.

40

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

André D miste de pogingen die men in het centrum doet om de parkeergarage toegankelijker te maken.

Ad verwijst dat door naar uitvoeringsniveau.

Kees had via mail nog een opmerking gemaakt over geluid, nl. dat er ook nog andere geluidsbronnen zijn die met verkeer te maken hebben. Denk aan een brug die veel lawaai maakt als er verkeer overheen gaat.

Akkoord. Wordt toegevoegd. **Actie Mike**

Bij Geluid, r. 24, "een wettelijk vastgestelde methode" moet zijn "een wetenschappelijk vastgestelde methode". **Actie Mike**

10 10. Binnen de gemeente Woerden wordt het aantal geluidgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zo veel als mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe.

Geen opmerkingen.

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

Geen opmerkingen.

4. Bijlage autonome ontwikkelingen + groslijst

20 Het verkeersbureau heeft een samenvatting gegeven van de autonome ontwikkelingen zoals die vroeger in de concept-visie waren opgenomen, en die gesplitst in een aantal bijlagen. Vervolgens bleek dat document 27 pagina's groot te zijn. Vraag is wat je, geredeneerd vanuit de Missie en Visie, nu feitelijk nodig hebt ter onderbouwing. Via mail hebben Ad en Mike een aantal keuzes aan de bewonersgroep voorgelegd:

1. Alleen de informatie opnemen die ondersteunend is aan Missie en Visie.
2. Conclusies en samenvattingen opnemen van onderzoeken en participatie zonder overige achtergrondinformatie, modelberekeningen en plaatjes.
3. Alle informatie opnemen zodat de raad alle achtergronden kent.

Een tussenoptie kan zijn: behoud van de eigen bijdragen van de bewonersgroep maar verder alleen wat nodig is voor de onderbouwing van de Missie en de Visie.

30 Hier wordt uitgebreid over gediscussieerd. Voors en tegens worden afgewogen. Uiteindelijk wordt gekozen voor optie 1, nl. om alleen het deel Inleiding/Missie/Vissie + Bijlagen officieel te overhandigen aan de wethouder. **Actie Ad en Mike** Alle overige documenten, inclusief de groslijst, worden als Werkdocumenten ambtelijk opgeslagen en niet formeel overhandigd. **Actie Ad en Mike** De wethouder kan daar desgewenst op terugvallen.

Op die manier worden Missie en Visie niet verzwakt en is er ook geen ongenoegen over mogelijke ongenueanceerdheid.

Dat betekent dus dat er consensus is over alles wat formeel wordt ingediend.

40 De groslijst is op zich een interessante lijst, een waardevolle opbrengst. De wethouder wekte de indruk dat ze met de groslijst naar de platforms zou gaan; maar dat lijkt de bewonersgroep geen goed idee: dan komen de platforms door de groslijst tegenover elkaar te staan.

In het begeleidend schrijven zullen Ad en Mike wel aan deze waardevolle opbrengst refereren, om vragen van de raad te voorkomen. **Actie Ad en Mike**

Om misverstanden te voorkomen wordt de datum erop gezet waarop, tijdens het vorige proces, de concept-verkeersvisie werd afgewezen. **Actie Ad en Mike**

M.b.t. de vormgeving wordt besloten om de Verkeersvisie sober en doelmatig te houden.

Hierdoor gaat de aandacht naar de inhoud. Er komen geen afbeeldingen en tabellen in de hoofdtekst. De Verkeersvisie en de Bijlagen zullen als twee aparte stukken worden opgeleverd, waarmee het geheel handzamer wordt en de Verkeersvisie zelf een beknopt stuk kan blijven.

5. Voorstel voor afspraken vervolg

De Missie-/Visie-documenten worden aangepast op basis van de opmerkingen van vanavond.

Tekstuele opmerkingen kunnen nog aangeleverd worden tot (echt!) uiterlijk 11 april.

Het hoofddocument wordt uiterlijk 25 april toegestuurd.

- 10 De documenten van de bijlage autonome ontwikkelingen worden uitgewerkt zoals hierboven afgesproken en het 1^e concept wordt uiterlijk 18 april naar de bewonersgroep gestuurd. Reacties kunnen worden ingediend tot 25 april, waarna de definitieve versie wordt samengesteld. Het tweede concept wordt dan toegestuurd uiterlijk 9 mei. Besluitvorming op 16 mei.

Voor het aanbieden van de Verkeersvisie aan de wethouder wordt vanuit de bewonersgroep de suggestie gedaan om daar een persmoment van te maken met zoveel mogelijk mensen van de bewonersgroep, en wellicht middenin het verkeer, bijv. op de rotonde op de Steinhagenseweg. Het staat iedereen vrij nog andere suggesties voor een ludiek persmoment aan te leveren. **Actie ALLEN** Op agenda 16 mei ter besluitvorming. **Actie agenda**

- 20 Ad verwacht dat de raad een informatiebijeenkomst zal organiseren (en anders wil Ad dat in ieder geval stimuleren) en daar de bewonersgroep bij zal uitnodigen. Hij benadrukt het belang om daar met zoveel mogelijk leden van de groep aanwezig te zijn. **Actie ALLEN**
Anke zal een perscommuniqué opstellen dat op die bijeenkomst klaarligt voor de pers (over het proces, dus niet over de inhoud). **Actie Anke**

De sheets met de data worden morgen gemailld naar de groep. *[Is gebeurd]*

- 30 Tot slot wordt door Albèrt nog het verzoek neergelegd om toch nog wat ruimte hebben voor inbreng de volgende keer, aangezien iedereen dan pas het hele document in zijn uiteindelijke verschijning heeft kunnen doornemen.
Ad is met Albèrt van mening dat iedereen zich voor honderd procent senang moet voelen bij het document maar vraagt wel van de groepsleden om niet dezelfde discussies weer op te pakken. De verleiding is groot, maar er moet wel een erg goede reden zijn om op 16 mei nog wijzigingen te willen aanbrengen.
Akkoord. Aldus wordt afgesproken.
De bijeenkomst van 16 mei wordt gebruikt voor definitieve vaststelling van de tekst van de Verkeersvisie en bijlagen. Tevens zullen daar afspraken gemaakt worden voor de procesgang richting college en raad en voor de communicatie naar buiten toe. En dan kan het proces afgesloten worden!

- 40 **Sluiting, om 22.35 uur**

Bijlage: Actielijst

Doorlopende Actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./Wijzigen	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
10.01.17	2. Vergaderschema uitschrijven voor dinsdagen, om de twee weken	Mike en Anke
10.01.17	3. De procesmanager zou graag een andere vorm zien dan een kring en stelt voor dat alle aanwezigen een goed leesbaar naambordje krijgen.	Mike en Anke
10.01.17	4. Binnenkort zal er een in de media een bericht geplaatst worden over de procesmanager, en daarbij zal aangegeven worden dat het de wens van de inwonersgroep is om dit proces in eigen kring af te maken en pas daarna de resultaten te vermelden.	Anke
10.01.17	5. De procesmanager wil samen met de verkeerskundige de missie-elementen uit de documenten lichten, als voorbereiding voor de volgende bijeenkomst. Aan de hand daarvan kan de volgende keer de missie worden vastgesteld.	Ad en Mike
10.01.17	6. Welk document moet als uitgangsversie gaan dienen?? Terugkoppelen naar opdrachtgever	Ad
10.01.17	7. Groslijst: in de inleiding van de visie aangeven dat de groslijst niet limitatief is en dus niet kan gelden als 'excuustruus', en tevens aangeven dat de zaken die in de groslijst staan gerelateerd zijn aan deze visie.	Ad
10.01.17	8. Mailen: aan de gehele inwonersgroep: – de inhoudelijke kaders van de raad – de concept-verkeersvisie zoals die aan de raad is aangeboden, 12 pagina's – de door de raad gewijzigde versie, 80 pagina's – de powerpoint van juni, met het verzoek te checken of dat het vertrekpunt kan zijn voor de visie die de inwonersgroep gaat opstellen (en om dat de volgende keer door te geven) – rapport SWECO	Mike ALLEN
10.01.17	9. Voor de agenda van de volgende bijeenkomst: missie wordt <i>in principe</i> vastgesteld. Dus: de volgende keer trachten unaniem <i>in principe</i> een missie voorstellen met het materiaal dat er ligt; Mike en Ad bekijken de powerpoint van vorig jaar en hanteren dat als uitgangspunt; aankleding en invulling in de vorm van visie volgt dan de keer daarop.	Mike en Ad Agenda
10.01.17	10. Vergaderschema in agenda overnemen	ALLEN
24.01.17	11. Over de aanwezigheid van raadsleden bij de bijeenkomsten van de inwonersgroep is afgesproken: liever niet, maar als ze erg graag toevoorder willen zijn dan kan dat. Dus geen Wijzigenvé bijdrage aan de discussie. Raadsleden mogen informatie uit de bijeenkomst eventueel delen met de frWijzigen maar mogen er geen persberichten	N.B.

Verkeersvisie, 04.04.2017

	over plaatsen.	
24.01.17	12. RIB over proces Verkeersvisie sturen aan de inwonersgroep (maar niet eerder dan de raad)	Mike
24.01.17	13. Wim stuurt link onderzoek geluidsnormen naar Mike. Mike gaat na of het mogelijk is dit te valideren.	Wim Mike
24.01.17	14. Mailadressen van de groep doorgeven aan de groepsleden	Mike
24.01.17	15. Format rondsturen om de huiswerk-teksten in te voegen	Ad en Mike
24.01.17	16. Uiterlijk dinsdag 31 januari het huiswerk aan Mike sturende worden.	Trekkers discussie- groepjes
24.01.17	17. Huiswerk verzamelen en uiterlijk donderdag 2 of vrijdag 3 februari verspreiden onder de hele groep	Ad en Mike
24.01.17	18. Op de bijeenkomst van 24 januari zijn 2 punten genoemd die moeten worden meegenomen in de inleiding op de verkeersvisie	Ad en Mike
07.02.17	19. Gemeentelijke definitie van "wijken" rondsturen	Mike
07.02.17	20. De werkgroepen brengen de afgesproken wijzigingen aan	
07.02.17	21. Stelling 11, hulpdiensten, wordt stelling 1	Wg 6, en Ad en Mike
07.02.17	22. Op agenda volgende vergadering: – Welke missiestellingen ontbreken nog, wat is de globale inhoud	Agenda
07.02.17	23. Bijgesteld huiswerk woensdag 15 februari inleveren bij Mike. Mike stuurt dat rond aan iedereen.	ALLEN Mike
07.02.17	24. Meenemen in de visie: wijkwegen en wijkverbindingswegen	Ad en Mike
07.02.17	25. Visie, bijlagen: Gevaar van term groslijst is dat er teveel details in opgenomen worden	Ad en Mike
07.02.17	26. Sheets van presentatie over opzet visiedocument aan de deelnemers sturen	Ad en Mike
21.02.17	27. Teksten van de missie voortdurend controleren of ze elkaar niet in de wielen rijden (satéprikker). Alle teksten o.a. checken op veiligheid: is er voldoende in dit punt over veiligheid opgenomen.	ALLEN
21.02.17	28. Voor volgende vergadering definitielijst aanleveren met termen als stad, kernen, geluidshinder, geluidsgehinderden, dosiseffectrelatie, ALARA	Ad en Mike
21.02.17	29. De werkgroepen brengen de wijzigingen en aanvullingen aan zoals afgesproken in bijeenkomst 21 februari 2017, zie het verslag	Werkgroepen
21.02.17	30. Oplossing zoeken voor "automobilisten" in stelling 1, punt 3.2., om te zorgen dat ook OV eronder valt (e.a., zie de discussie met suggesties)	Ad en Mike
21.02.17	31. Formulering Stelling 3 nog eens kritisch bekijken zoals afgesproken (te technisch?)	Ad en Mike

Verkeersvisie, 04.04.2017

21.02.17	32. Bij stelling 9, meenemen voor de Visie: De verwachting is dat in toekomst de overheid invloed gaat krijgen op ontwikkelingen rond OV en voor het E-vervoer. Dat is een aandachtspunt om straks mee te nemen in de visie.	Visie
21.02.17	33. Stelling 5. Samen met deskundigen op zoek gaan naar een manier om de stelling aan te scherpen. Hetzelfde doen voor stelling 6.	Ad en Mike
21.02.17	34. Punten die in de missie nog gemist worden: ndré dB heeft nog een punt over een nieuwe ontwikkeling in de vervoersbranche op het gebied van energietransitie/klimaatneutraliteit en faciliteiten van de gemeente daarin. Hij stuurt dat na.	Ad en Mike N.B. André
21.02.17	35. Op agenda volgende keer: – Notitie over verkeersonderdelen in andere beleidsstukken.	Agenda Mike
21.02.17	36. Opdracht geven aan consortium Bureau voor structureren achtergrondinformatie in overzichtelijke bijlagen.	Ad en Mike
21.02.17	37. Op agenda volgende keer: – Concept-hoofdstuk Missie.	Agenda Mike en Ad
21.02.17	38. Discussie Visie voorbereiden	Ad
21.02.17	39. De wethouder melden dat er voortgang is.	Ad
21.03.17	40. Wijzigingen in de stellingen etc. aanbrengen als afgesproken	Ad en Mike
21.03.17	41. Wijzigingen op de concept-teksten uiterlijk dinsdag 29 maart naar Ad en Mike sturen	ALLEN
21.03.17	42. Mike en Ad vissen nog punten uit de verslagen om aan de concept-teksten toe te voegen. Zij koppelen dat terug naar de hele groep	Ad en Mike
21.03.17	43. Checken of de definities overeenstemmen met de Wegenverkeerswet	Ad en Mike
21.03.17	44. Gedeelte Recreatie en Toerisme nog eens kritisch bekijken aan de hand van de discussie van 21.03. Evt. vragen voorleggen aan de bewonersgroep	Ad en Mike
21.03.17	45. Ad en Mike zullen het Missiehoofdstuk actualiseren op basis van vanavond. De bewonersgroep krijgt dan een nieuwe versie ter bespreking de volgende keer	Ad en Mike Agenda
21.03.17	46. Een nieuwe versie van de inleiding wordt aangeleverd op het moment dat alle documenten besproken zijn. Aan het eind wordt alles aangeleverd als één doorlopend document	Ad en Mike
04.04.17	47. Missie en Visie wijzigen zoals afgesproken. Over Visie pt 5 denkt ook Albèrt met zijn wg mee.	Ad en Mike Albèrt c.s.
04.04.17	48. Op agenda 16 mei: Definitieve vaststelling tekst Verkeersvisie en bijlagen; procesgang richting college en raad; communicatie; afronding	Agenda 16 mei
04.04.17	49. Let op de inlevertermijnen!	ALLEN
04.04.17	50. Suggesties aanleveren voor persmoment	ALLEN



Verkeersvisie

Verslag van de bijeenkomst met de Inwonersgroep Verkeersvisie d.d. 16 mei 2017, 20.00-21.45 uur, in het vervangend vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: op volgorde van plaats:

- Arnold van Hengel (VVN Woerden + Kamerik), André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier), Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen),
10 Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijn oevers), Fred van der Worp (dorpsplatform Rijn oevers), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), André de Boer (SPCO Groene Hart), Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld), Pascal Vonk (stagiair bij OKW, ondersteunt Albèrt), Albèrt de Goey (bestuurslid OKW), Kees Weerelts (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Marc Tijsmans (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Arina Kastelein (inwoner Kamerik), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Monique Pool (inwoner Waterrijk), Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Huib van Loo (dorpsplatform Harmelen en VVN Harmelen), Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen), René Vergouwen (VRU), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Piet Brak (vz dorpsplatform Zegveld).
20 Gerrit Bergman (inwoner Zegveld)

Afwezig: Dick Verschoor (dorpsplatform Kamerik); Ben Rigter (wijkplatform Staatsliedenkwartier), Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland), Peter van Schaik (Cumela, brancheorganisatie agrarische ondernemers, en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk)

Gemeente Woerden:

Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)

- 30 **Gespreksleider/projectmanager:** Ad de Regt (onafhankelijk)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: laatste bijeenkomst

Andere belangrijke data om te noteren in de agenda:

raadsinformatiebijeenkomst dinsdag 27 juni; commissie Ruimte donderdag 14 september;
raadsvergadering donderdag 28 september

40

1. Opening en verslag 4 april 2017

Gespreksleider Ad de Regt opent deze laatste bijeenkomst en heet allen welkom. Hij neemt het programma van de avond door.

Verslag 4 april 2014

Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

2. Laatste concept Verkeersvisie

Na de laatste bijeenkomst zijn er nog wat mailrondes geweest met wijzigingen, maar voor inhoudelijke wijzigingen is dat nu echt gesloten. Tekstuele wijzigingen worden na vanavond aangebracht, en eventuele belangrijke wijzigingen die er vanavond nog bij komen.

Alle leden van de bewonersgroep krijgen uiteindelijk zowel een digitale versie als een geprinte versie van de Verkeersvisie en de bijlagen. **Actie Mike**

- 10 De inhoud van missiedoelstelling 6 is aangepast, met input van Albèrt, André dB en Jaap. Missiedoelstelling 7 is marginaal aangepast, zodat ook verkeer van buiten Woerden met een bestemming in Woerden in de missie is gevat. Daar zijn geen reacties op gekomen dus dat kan zo blijven staan.

Resultaat mailrondes m.b.t. inhoudelijke wijzigingen: voorstel van Albèrt is: actualisering onderzoeksgegevens bij start uitwerking expliciet in de hoofdtekst opnemen. Albèrt zou daar ook graag in opnemen de huidige situatie en een scenario voor 2030 van “als we niets doen” maar daar is over gesproken en besloten is dat niet te doen.

- 20 André dB meldt m.b.t. zijn opmerkingen van zijn mail van 14 mei, over missiedoelstelling 6, dat hij zich vergist had, dat hij een oude versie van de tekst had gebruikt. Het merendeel van zijn opmerkingen van 14 mei komt te vervallen.

Ander punt is de kwestie van de auto in het centrum. Albèrt had gezegd dat de auto welkom moet zijn in het centrum wegens het economisch belang; ook is erover gesproken dat het centrum zo klein is dat het meer een beleefstad is en dat de economische waarde van dit centrum juist zit in een autoluw centrum. Wil de bewonersgroep daar een uitspraak over doen?

- 30 Na enig overleg wordt vastgesteld dat deze discussie hier in feite niet thuishoort. Het past hier niet om het autobeleid van de binnenstad te bepalen. Ook Albèrt zelf vindt dat dat op een ander niveau thuishoort. Wel wil hij degenen die met de auto willen komen van harte welkom blijven heten, en hoe, dat maakt dan niet uit. Desnoods met transferia aan de rand van de stad. Maar nogmaals: voor de winkeliers is het onbespreekbaar als mensen niet met de auto de binnenstad kunnen bereiken. bij hun winkel kunnen komen.

Door andere aanwezigen wordt erop gewezen dat dit in de Verkeersvisie is opgenomen: zie bladzijde 19 regel 14, en in regel 27 en 28 staan die zinnen over vermijdbaar en afwendbaar autoverkeer in de binnenstad.

Allen zijn het erover eens: wat de groep wil, is hiermee gedekt. Alle belangen zijn in de tekst gediend. Hij kan blijven zoals hij is.

- 40 Ad grijpt deze discussie aan om nog eens de dringende aanbeveling te doen om de toon van de gesprekken zo te houden als tijdens deze discussie: “natuurlijk zijn er verschillen maar we zijn met z'n allen tot een gemene deler gekomen, tot een advies aan het bestuur”. Kortom: *blijf unaniem achter het stuk staan!!*

André D wijst op verkeer dat om *toeristische* redenen naar de stad komt: voor het Romeins schip, het museum etc. Wat te doen met de bussen die de toeristen afleveren?

Volgens anderen is dat geen probleem: de bussen laden de toeristen uit en gaan zelf in die tijd aan de rand van de stad staan.

Het lijkt Ad een goed punt om vast te houden bij de uitwerking bij de Verkeersvisie.

- 50 Een andere suggestie van André D is dat er een regel opgenomen zou kunnen worden dat de Verkeersvisie voor *toetsing* wordt gebruikt. Het moet namelijk niet een stuk worden dat in een la

ligt te verstoffen, ambtenaren moeten ermee aan de slag.

Volgens Ad staat in het stuk zelf expliciet dat het stuk toetsingkader is voor wat erna komt. Ook hier is die unanimiteit weer van groot belang want dat levert publieke druk op.

In de raad van september wordt de discussie hierover gevoerd en dan zit het in de aanloop van de campagne van de verkiezingen. En gezien het onderwerp speelt dit politiek een grote rol: het is iets wat iedereen raakt en wat veel emotie oproept.

Het college heeft toegezegd om dat wat deze groep unaniem fabricceert ongewijzigd naar de raad door te sturen, al staat het college uiteraard wel vrij om daar een oplegger met de eigen reactie aan toe te voegen.

10

Tekstvoorstel. Het voorstel is om aan de eerste alinea van het slotwoord een stukje tekst toe te voegen. Na de zin "Gedurende t/m ambtelijk beschikbaar" komt dan te staan:

De werkgroep dringt er met nadruk op aan dat de strategie en uitwerking als vervolg op deze verkeersvisie start 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.

De bewonersgroep kan zich hierin vinden, met één opmerking: "start" moet zijn "starten". **Actie Mike**

20

Gerard H heeft nog wat kleine tekstuele puntjes, hij zal ze aan Mike doorgeven. **Actie Gerard H / Mike** Hij stelt bijvoorbeeld voor om overal waar "we" staat dit te wijzigen in "de bewonersgroep". Dat vindt Ad een minder goed idee: dat is omwille van de leesbaarheid nu juist afwisselend geformuleerd.

3. Bijlagen bij concept Verkeersvisie

Naar aanleiding van de vorige keer is een lijst met deelnemers toegevoegd. Ook is de meest actuele woningbouwplanning opgenomen.

Met beide toevoegingen gaat de bewonersgroep akkoord.

30

4. Terugkijken op afspraken

De Verkeersvisie is af!

Ad feliciteert de bewonersgroep: samen hebben zij een unaniem gedragen en behoorlijk concrete Verkeersvisie opgesteld, die ingrijpend is voor de mobiliteit van de stad en van de gemeente Woerden. Een forse prestatie voor een zo diverse groep als hier aan tafel zit!

Hij stelt voor de in het begin gemaakte afspraken nog eens langs te lopen om te zien wat ervan is terechtgekomen.

40

- We hebben alle bijeenkomsten plenair gedaan, met soms voorbereiding door kleine werkgroepjes.
- We hebben de frequentie van 1x per 2 weken af en toe wat opgerekt.
- Huiswerk: iedereen heeft zich enorm ingespannen.
- Iedereen heeft zich gehouden aan de afspraak m.b.t. vertrouwelijkheid tot aanbidding aan het college.
- Er was grotendeels aanwezigheid en betrokkenheid van iedereen op alle bijeenkomsten.
- De procesmanager heeft getracht zo veel mogelijk het proces te faciliteren en zich zo weinig mogelijk met de inhoud te bemoeien.

50

André dB complimenteert de gemeente: dit proces was een voorbeeld van burgerparticipatie. Hij vraagt zich af of de gemeente dit vaker zo zal gaan doen.

Mike sluit dat zeker niet uit. Het is een pilot geweest. Hij wordt nog geëvalueerd, alle leden van

de bewonersgroep ontvangen een enquêteformulier. Halverwege is er iets misgegaan maar daar leer je ook weer van. Dat wordt allemaal meegenomen naar het college.

Volgens Anke worden ook inclusie en duurzaamheid nu met een vergelijkbaar proces van burgerparticipatie opgepakt.

De groep is blij met het uiteindelijke verloop van het proces. Met zoveel verschil in belangen en inzichten is het erg belangrijk geweest dat de politiek erbuiten gelaten kon worden en dat de discussie gevoerd kon worden op argumenten. Het was *het toppunt van democratie*, verwoordt André dB.

10 Ad beaamt dat. Naarmate sterker is wat de samenleving doet, moet de politiek meer zijn rol hervinden. Belangrijk om juist ook dit onderdeel van het proces goed te evalueren.

Gevraagd wordt of de wethouder ooit tussentijds op de hoogte is gebracht, maar dat is niet het geval. Zij weet nog van niets.

Er zou geen aanbiedingsdocument zijn totdat met maximale meerderheid ja is gezegd. En dat is bereikt.

Hoe om te gaan met achterbannen en dubbele petten, was in het begin een vraag. Hoe is dat gegaan?

20 Huib vond dat soms lastig, omdat de wethouder andere cijfers over wonen hanteerde dan de cijfers die hierin staan.

André D heeft af en toe overlegd met de achterban. Vaak krijg je te horen (buiten deze groep) dat het zinloos is om je hiervoor in te zetten omdat de gemeente "toch doet wat ze willen".

Ad herkent dat mensen dit vaak vinden, dat is inderdaad een zorgelijk punt. De oplossing is grote vraagstukken op deze manier met de samenleving tot een oplossing brengen.

5. Afspraken voor het vervolg

Het idee is om de Verkeersvisie op 30 mei aan de wethouder aan te bieden, met een persmoment. Er zijn verschillende locaties denkbaar: de brandweerkazerne, het stadshotel, of in het vervangend stadhuis op Bleek 7, waar ook steeds vergaderd is.

30 Hier wordt langdurig over gesproken. Het uitnodigen van de pers is bij nader inzien niet handig, omdat de pers dan eerder op de hoogte zou zijn dan het college en de raad. Op het moment dat je het aan de pers presenteert moet je het stuk ook openbaar maken, anders is er weinig nieuws. Opmerking van Anke hierbij: Alle stukken die in het college zijn geaccordeerd, zijn binnen een week openbaar. Dat heeft de wethouder niet in de hand. Wel kan zij bepalen wanneer het in het college komt.

Uiteindelijk worden de volgende besluiten genomen:

- Het aanbiedingsmoment van 30 mei komt te vervallen.
- De bewonersgroep zal aanwezig zijn op de Raadsinformatiebijeenkomst (RIB) van 27 juni; met zoveel mogelijk leden!! Want dan toon je aan dat het een democratisch proces is geweest en dat het product een gemeenschappelijk product is. **Actie ALLEN**
- Vier personen zullen namens de groep op de RIB het woord voeren met een integrale boodschap, als vertegenwoordigers van de bewonersgroep. Een wijkplatform (Theo Streng), een individu (Gerard Hack), een ondernemer (Albèrt de Goey), een hulpdienst (René Vergouwen). Johan zou spreken als vertegenwoordiger van de kleine kernen maar hij is dan verhinderd. De anderen zullen ervoor zorgen dat vertegenwoordigers van de kleine kernen wel aanwezig zijn en door de vier heren ook genoemd worden. Deze vier zullen een afspraak maken om dit voor te bespreken. Zij mailen aan de anderen wat hun inbreng zal zijn. Verzoek van de groep: graag ook iets meenemen over de verwachtingen van de groep t.a.v. wat er met de Verkeersvisie gebeurt. **Actie Theo / Gerard H / Albèrt /**

50

René

- Mike stuurt de definitieve versie van beide documenten naar de wethouder. In het aanbiedingsmailtje zet hij iets als: "Hier is het dan. Het is unaniem. De groep zou op prijs stellen om van de wethouder op enig moment, zodra haar schikt, van haar de reactie te horen zowel op proces burgerparticipatie als op inhoud." De RIB op 27 juni zal in de mail genoemd worden, en dat een aantal leden van deze groep dan aan de raad iets zal zeggen over het proces. Ook e.e.a. melden over embargo en dat bewonersgroep meteen geïnformeerd moet worden als embargo eraf gaat. Wethouder kan desgewenst ook de verslagen ontvangen. **Actie Mike**
- 10 • In een afrondend gesprek, dat ongetwijfeld tussen opdrachtgever en projectmanager zal plaatsvinden, kan de wethouder zich nader informeren. Dat kan ook via de verslagen. Ad zal haar zeggen dat deze groep het prettig zou vinden als zij haar mening buiten de raad om met de bewonersgroep bespreekt. **Actie Ad**
- Als het embargo van de documenten af is zal dit naar de bewonersgroep gemaild worden (d.w.z. als het college de visie naar de raad stuurt). **Actie Mike** Dan gaat er waarschijnlijk een persbericht uit van het college. Na die mail kan iedereen, die door de pers gebeld wordt, zijn of haar woordje doen. Over het democratisch proces zal het college ongetwijfeld graag zelf het nodige openbaar maken, want dat is dan een succesje voor de wethouder. Wellicht nodigt zij zelf de groep uit voor een persmoment om dat kracht bij te zetten.
- 20 • Op de RIB kunnen de vertegenwoordigers van de bewonersgroep zich uitlaten over het proces, over de inhoud van de Verkeersvisie, over de burgerparticipatie. Ook Ad zal hierbij aanwezig zijn. Vervolgens kunnen zij vragen van de raad beantwoorden over proces, draagvlak, structuur en inhoud Verkeersvisie.
- Besluitvorming in de commissievergaderingen en in de gemeenteraadsvergadering vindt plaats na de zomer. Commissie Ruimte: donderdag 14 september. Daar kan de groep van 4 ook inspreken, zij zullen daar afspraken over maken. Raadsvergadering: donderdag 28 september. RESERVEER S.V.P. ALLE DATA! Graag met maximaal aanwezig vanuit de bewonersgroep aanwezig zijn! **Actie ALLEN**
- 30 – André D heeft een vorige keer foto's genomen, hij heeft ze in de cloud beschikbaar gesteld, link stond in de mail. Die wil hij nu binnenkort weghalen. Wie ze nog wil uploaden moet snel zijn.
– Mocht er nog een foto gemaakt worden voor publicatie, dan heeft niemand daar bezwaar tegen.

7. Afsluiting

Alle aanwezigen kijken met genoeg terug op het proces van de afgelopen maanden.

Wim herinnert aan het voorstel van David Verweij destijds om een procesmanager uit te nodigen.

Dat is een goed voorstel geweest, het heeft het proces enorm vooruitgeholpen. Het was bijzonder prettig om als inwoner van Woerden op deze manier in dit proces te participeren. Veel dank aan de procesmanager voor de wijze waarop hij dit proces begeleid heeft!

[Applaus]

Ook Ad vond het een groot genoeg om dit te doen. Soms was het wel wat marchanderen met elkaar maar hij heeft het met veel plezier gedaan, en ook veel over Woerden geleerd. Allemaal zeer bedankt voor het vertrouwen en het uithoudingsvermogen!

Sluiting, om 21.45 uur

Bijlage: Actielijst

- 50 *De actielijst is opgeschoond op basis van de acties die reeds zijn uitgevoerd. De punten op onderstaande actielijst zijn dus de punten die nog open staand op basis van dit laatste verslag.*

Doorlopende Actielijst inwonersgroep Verkeersvisie:

Datum	Nr./Wijzigen	Door
10.01.17	1. Verslagen inwonersgroep Verkeersvisie pas in latere instantie naar de politiek sturen	Mike en Anke
16.05.17	51. Alle leden van de bewonersgroep krijgen een digitale versie en een geprinte versie van de Verkeersvisie en de bijlagen	Mike
16.05.17	52. Laatste tekstuele puntjes aan Mike doorgeven ter verwerking	Gerard H / Mike
16.05.17	53. Tekstvoorstel toevoegen bij slotwoord (maar "start" moet zijn "starten")	Mike
16.05.17	54. Reserveer de data! 27 juni RIB 14 september Commissie Ruimte 28 september Raad	ALLEN
16.05.17	55. Vier personen zullen het woord voeren op de RIB en evt. ook bij de Commissie Ruimte: Theo Streng, Gerard Hack, Albèrt de Goey en René Vergouwen. Zij bereiden dit voor en houden de anderen op de hoogte van hun inbreng.	Theo Gerard H Albèrt René
16.05.17	56. Verkeersvisie en bijlagen aan wethouder sturen met mail zoals afgesproken	Mike
16.05.17	57. Een mail naar de groep sturen als het embargo van de stukken af is	Mike