

Ruimte voor de fiets in Culemborg

fietsplan



Fietzersbond Culemborg

www.fietzersbond.culemborg

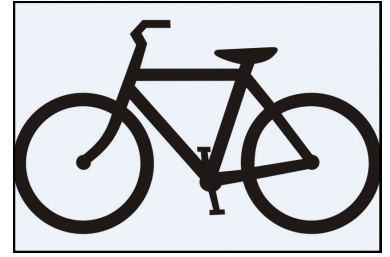
email: fietzersbondculemborg@gmail.com

facebook: facebook.com/Fietzersbond-Culemborg

korte versie; update mei 2018

1. WAAROM DIT FIETSPLAN?

- Door het vele autogebruik is de leefbaarheid, herrie, veiligheid en het gezonde milieu afgenomen. De auto heeft het recht op straat en infrastructuur opgeëist t.o.v. de fiets. Dat gaat en moet veranderen.
- De fiets komt terug als primair vervoersmiddel binnen de stad.
- Het steeds maar toenemende autogebruik leidt tot een niet te betalen infrastructuur en vaak is het aanleggen van de gewenste infrastructuur niet eens mogelijk. De binnenstad van Culemborg is daar een voorbeeld van.
- De infrastructuur voor de auto is veel duurder dan die voor de fiets of OV. Daarnaast beïnvloedt het autoverkeer in ernstige mate het leefklimaat van de bewoners. Vele steden hebben reeds dit besef en werken actief aan die nieuwe toekomst en Culemborg zal ook moeten volgen.



Dit fietsplan is meer dan een opsomming van knelpunten voor de fiets. Om het fietsen te stimuleren is het nodig dat

1. de economische voordelen van fietsen helder gemaakt worden (bikenomics);
2. die activiteiten ontplooid worden om fietsen aantrekkelijk te maken (fietscommunity);
3. er een duidelijke verkeersstructuur ligt;
4. de knelpunten om veilig te kunnen fietsen opgelost worden.

In dit fietsplan worden al deze onderwerpen behandeld.

2. FIETSERSBOND CULEMBORG

De missie van de fietsersbond Culemborg is:

“ Het fietsgebruik binnen de stad stimuleren zodat het gebruik van de (elektrische) fiets toeneemt met tenminste 30%. Bij verplaatsing binnen de stad moet een vrije keuze van het vervoersmiddel uitvallen in voordeel van de fiets”.



Onze visie kent 4 grote speerpunten:

1. Fietsen is gezonder en productiever dan gebruik van gemotoriseerde voertuigen;
2. Fietsgebruik in de stad heeft vele economische voordelen of besparingen t.o.v. stimuleren van autogebruik;
3. Een stad die ruim baan geeft aan de fiets creëert hiermee randvoorwaarden voor betere, moderne en leefbare stad;
4. Iedereen in Culemborg moet toegang hebben tot de voordelen van fietsen.

Hoe wil de Fietzersbond Culemborg haar doelen bereiken?

Stimuleren van fietsgebruik binnen stad en daarbuiten door politieke beïnvloeding die leidt tot het beschikbaar stellen van veilige en comfortabele voorzieningen en een veilige infrastructuur om zodoende een zo groot mogelijke bereik per fiets te behalen. Ook bouwt de Fietzersbond aan een fietscommunity in Culemborg. Dit zorgt voor meer activiteiten, actieve deelnemers, een groter bereik en draagvlak onder bevolking.

3. WAT LEVERT FIETSEN CULEMBORG OP? BIKENOMICS

Bikenomics : de economische voordelen die fietsen voor de gemeenschap oplevert. De gemeente Culemborg investeert in fietsbeleid (voorzieningen, infrastructuur) en ontvangt revenuen door het toegenomen aantal fietsers. Voor grote steden is dit berekend door een gespecialiseerd bureau (Decisio, feb 2017). Utrecht (345.000 inwoners) heeft een winst gemaakt met haar fietsbeleid van € 250 miljoen.

Bikenomics heeft positieve effecten op:

- Maatschappij:
 - Minder ziekteverzuim, een hogere productiviteit van werknemers, een toename van de gezonde levensduur. Minder zorgkosten, mantelzorg, uitkeringen etc.
 - Vergroting van de leefbaarheid : betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast.
 - Minder wachttijd op de weg door dat er minder auto's rijden .
- Investeringsen
Kosten om het fietsen te faciliteren leveren een hoog maatschappelijk rendement op.
- Economie
Fietsgerelateerde effecten (meer omzet/banen in fietsverkoop) en effecten door toename bezoekers omdat mensen zich prettiger voelen in een rustige en veilige omgeving en daardoor ook vaker het autoluwe centrum bezoeken. Daardoor loont het ook om fietsgebruik naar het centrum te stimuleren door het beter te faciliteren met bijvoorbeeld veilige comfortabele fietsroutes (fietsstraten).
- Sociale effecten
Toename levendigheid en sociale interactie op straat. Frequenter bezoek, meer uitgeven. Positieve effecten op sociale cohesie.



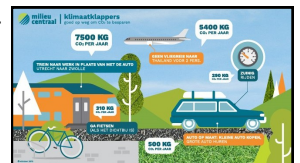
4. FIETSCOMMUNITY

De Fietsersbond Culemborg wil de komende jaren het gebruik van de fiets stimuleren door:

- **Introductie Van Ring Ring**
Wie fietst en de app gebruikt krijgt punten. Deze punten zijn in te leveren bij winkels waar RR een contract mee heeft, tegen korting op artikelen.
- **Bouwen aan Fietscommunity**
Een gemeenschap van inwoners en ondernemers uit Culemborg die met elkaar werken aan een groter fietsgebruik in Culemborg en omgeving.
- **Benoemen Fietsburgemeester**
Een officiële functie. Een fietsburgemeester streeft op een zo breed mogelijke wijze dat het fietsgebruik toeneemt in Culemborg.



- **Stimuleren deelname aan F10 door gemeente Culemborg**
Aansluiten bij de 10 grote gemeenten die gezamenlijk optrekken in het streven naar een groter fietsgebruik.
- **Bevorderen werkgeversbenadering (bijvoorbeeld met Love to Ride of Low Cardiet)**
De werkgevers stimuleren mensen om vaker op de fiets naar het werk te gaan.
- **Fiets -inclusief beleid gemeente Culemborg bevorderen**
Bij besluiten die de gemeenteraad neemt, dient de fiets en het fietsgebruik een onderwerp te zijn waaraan het getoetst wordt.
- **Recreatie op de fiets veiliger**
Meer bezoekers op de fiets door stimuleren veilig fietsen in de omgeving van Culemborg.
- **Fiets en logistiek**
Meer duurzaam vervoer van goederen in Culemborg
- **Winkeliers brengen goederen thuis**
Alle winkeliers in Culemborg brengen gekochte artikelen naar de klant thuis. Dat was vroeger anders.
Er is geen enkele noodzaak meer om met de auto naar de binnenstad te rijden,



5. HET FIETSPLAN IN GROTE LIJNEN

Uitgangspunten:

- Het fietsen stimuleren door het aantrekkelijker te maken voor het toenemende aantal gebruikers;
- Door de overheid en gemeenten is de afspraak gemaakt: toename fietsgebruik de komende 10 jaar met 20%;
- De e-bike maakt dat bestemmingen op korte afstand (tot 7,5 km) snel en gemakkelijk bereikbaar zijn; toename gebruik voor langere afstanden;
- Culemborg is een compacte stad: 4 km van oost naar west gemeten; iedere bestemming kan eenvoudig per fiets bereikt worden;
- De stedenbouwkundige opzet van Culemborg: verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer is noord-zuid. De oost-west verbinding Weidsteeg/Wethouder Schoutenweg is de verzamelweg (stroomweg) om van daaruit alle bestemmingen binnen en buiten Culemborg per auto te bereiken;
- Prioriteit voor de fietser binnen de bebouwde kom.



Rood: N320

Oranje: centrale as
Weidsteeg—Weth
Schoutenweg

Wit: 50 km gebiedsont-
sluitingswegen

Geel: 30 km wijkontslui-
tingswegen
(verblijfsgebieden)

Buurtwinkelcentrum Pa-
rijsch (P), Chopin (C),
station (S), binnenstad
(B).



Alle wijken zijn met gebiedsontsluitingswegen (wit) of met een 30 km wijkontsluitingswegen (geel) direct verbonden met de centrale as Weidsteeg/Weth Schoutenweg. Van daaruit kunnen alle in- en externe bestemmingen bereikt worden.

Voordeel: de 30 km wegen worden gebruikt door bestemmingsverkeer, worden autoluw waardoor het fietsgebruik toeneemt. Succes is afhankelijk van goede gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen zodanig ingericht dat niet harder dan 30 km/u gereden kan worden i.c.m. met fysieke maatregelen en een adequaat ingericht netwerk van hoofdfietsverbindingen.

6. CONCRETE UITWERKING

Uitgangspunten en eigenschappen hoofdfietsnetwerk:

1. Fietzers maken gebruik van alle mogelijkheden die het wegen- en padennet van Culemborg bieden en kiezen daarin de kortste of aantrekkelijkste route;
2. Dit fietsplan blijft beperkt tot het hoofdfietsnetwerk binnen de bebouwde kom waarmee alle belangrijkste voorzieningen worden bediend;
3. Routes behorend tot het hoofdfietsnetwerk dienen verkeersveilig, autoluw of auto-vrij en, sociaal veilig te zijn en zo min mogelijk milieuoverlast voor de fietser te geven;
4. Het netwerk sluit aan op het industrieterrein en de regionale verbindingen. Ook sluit het hoofdfietsnetwerk goed aan op het fijnmazige netwerk van straten en straatjes;
5. Het hoofdfietsnetwerk bestaat uit een kern van fietsverbindingen die de basis vormen (GEEL) : snelle directe verbindingen tussen belangrijke punten. Daarnaast zijn er ondersteunende verbindingen (ORANJE).

De Fietzersbond Culemborg komt tot de conclusie:

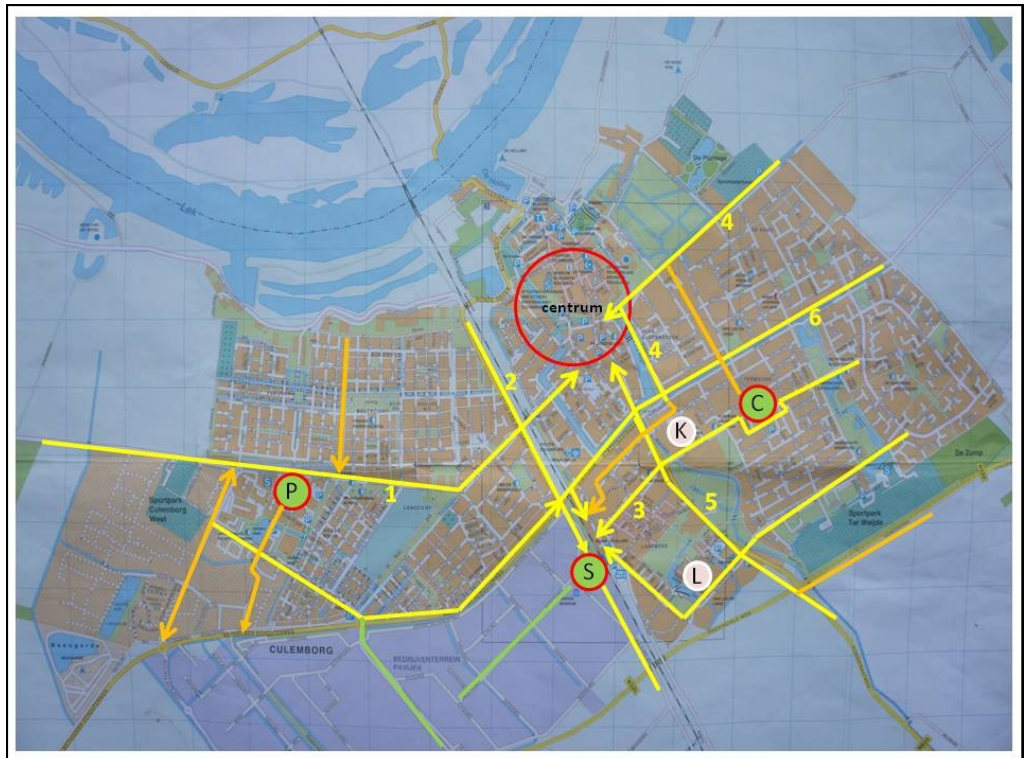
- De fietsinfrastructuur van Culemborg vertoont gebreken en is onveilig (zie ook 'Aanpak veilig fietsen Culemborg', gemeente Culemborg, feb. 2017);
- Een verbetering voor van het fietsnetwerk in Culemborg is noodzakelijk die er toe leidt dat het netwerk voldoende rechtstreekse fietsverbindingen heeft, veilig, schoon en comfortabel is en mensen volgens de kortste route snel naar hun bestemming brengt.
- Daarnaast vraagt de Fietzersbond om uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden en voorzieningen.

Geel: hoofdfietsverbindingen;

Oranje: ondersteunende verbindingen

Buurtwinkelcentrum Parijsch (P), Chopin (C)

Middelbare scholen Lek en Linge (L) en KWC (K); station (S)



In het geval dat een hoofdfietsroute onderdeel is van een gebiedsontsluitingsweg dan dient er sprake te zijn van een vrijliggend fietspad of fietspaden. Indien een erf-toegangsweg een hoofdfietsroute is dan is een autoluwe weg noodzakelijk met een duurzaam veilige inrichting die er voor zorgt dat gemotoriseerd verkeer niet sneller kan rijden dan 30 km/u en dat fietser een rechtstreekse comfortabele veilige verbinding heeft. De weg dient ook te voldoen aan de richtlijnen zoals beschreven in 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer CROW juni 2017'.

7. Knelpunten

Culemborg heeft geen veilig hoofdfietsnetwerk. Daarvoor is ontmenging nodig d.w.z. auto's primair over gebiedsontsluitingswegen.

De grootste knelpunten in het hoofdfietsnetwerk die met prioriteit opgelost dienen te worden, zijn:

1. Hoofdfietsverbinding 1 Prijsseweg-JvRiebeeckstraat-Vianense Poort-Prijssestraat-Centrum

- Herinrichting van Prijsseweg en JvRiebeeckstraat tot **fietsstraat** noodzakelijk vanwege de hoge snelheden
- Kruising JvRiebeeckstraat-OvReesweg omvormen tot **rotonde**; gevaarlijk kruispunt, met de regelmaat aanrijdingen;
- Vianense Poort **afsluiten** voor gemotoriseerd verkeer; constant conflicten en aanrijdingen;
- **Herbestraten** met geluidsarme klinkers of asfalt van de Prijssestraat



2. Hoofdfietsverbinding 2 Otto van Reesweg (50 km)

Aanleg van een **vrij liggend fietspad** aan de spoordijk dat aansluit op de voorgestelde rotonde bij de Vianense Poort. Een vrij liggend fietspad sluit goed aan op de ovonde.



3. Hoofdfietsverbinding 3: Mozartlaan-Beethovenlaan- Meerlaan- F v Eedenlaan-Station

De hoge snelheden op de Beethovenlaan (30 km weg) zijn het gevolg van slechte snelheidsremming. Oplossing: door brede fietsstroken in combinatie met om de ca. 50 m klinkerdrempels. Een **fietstunnel** die aansluit op de F v Eedenlaan. Deze tunnel is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de Spoorzone maar ook voor scholieren die vanuit Culemborg West naar de middelbare scholen in Culemborg Oost kunnen fietsen.



4. Hoofdfietsverbinding 4: Lange Dreef-van Pallandtdreef-Oostersingel

- De Oostersingel is een smalle weg en niet geschikt als 50 km weg.
Afwaarderen tot 30 km weg.
- Aansluiting Oostersingel op de Weidsteeg: een **moderne rotonde** met vrijliggende fietspaden.



5. Hoofdfietsverbinding 5 : Rijksstraatweg-Lanxmeersesstraat-Zandstraat-Centrum

- De kruising Stationssingel – Weidsteeg herinrichten met een **moderne veilige rotonde**;
- Tevens kan dan een veilige aansluiting met de Zandstraat gemaakt worden waarbij de fietser beschermd wordt.



6. Weidsteeg

De Weidsteeg is een 50 km weg die niet ingericht is volgens de geldende normen. Gevaarlijk voor fietsers.

- Minimale inrichting: fietsstroken volgens de normen met kleine vluchtheuveltjes bij de (nieuwe) kruisingen;
- Alternatief:
 - a: de Weidsteeg 'verboden voor fietsers' en al het fietsverkeer over de zgn. 'kleine Weidsteeg' of
 - b. het voetpad verbreden en er een fietspad van maken.



De Fietzersbond Culemborg is voorstander van een doorgaande fietsverbinding Den Bosch Utrecht. Bij Culemborg is dan een fietsbrug over de Lek noodzakelijk.

Uitbreiding en verbetering stallingsmogelijkheden

'34% van de niet-fietsers verbeterde verkeersveiligheid en/of parkeren als voorwaarden noemen om de fiets als vervoersmiddel te overwegen' (Decisio 2017).

Winkelcentrum Parijsch

Fietsenrekken ongeschikt voor moderne fietsen. Vervangen en uitbreiden met minimaal 50 fietsparkeerplaatsen.



Winkelcentrum Chopinplein

Het aantal nietjes (85) ligt onder de norm (130).

Centrum

Te weinig fietsenrekken en van slechte kwaliteit. Noodzakelijk zijn voldoende goede fietsparkeerplaatsen (minimaal 200) met fietsparkeur geschikt voor alle soorten fietsen.

Een bewaakte stalling met oplaadmogelijkheden is vooral van belang voor de e-bikes.



Station

Oostzijde: Te weinig fietsparkeerplaatsen Mogelijk wordt dit opgelost doordat de grote fietsenstalling, waarvoor nu betaald moet worden, in 2019 gratis wordt voor de eerste 24 uur.

Westzijde: zeer onhandige rekken. Inrichting zoals aan oostzijde noodzakelijk.



Oplaadstations

Om te anticiperen op de toekomst zijn oplaadstations voor e-bikes bij de grote voorzieningen zeer wenselijk.

