

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk



Veilig fietsen in Bodegraven- Reeuwijk

Actualisatie 2018

vastgesteld door het college van b en w
op 20 februari 2018

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Veilig fietsen in Bodegraven-Reeuwijk

Actualisatie 2018

Datum	23 februari 2018
Kenmerk	BDG016/Prt/0043.04
Eerste versie	12 december 2017

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Bodegraven-Reeuwijk Dolf Roodenburg
Titel rapport	Veilig fietsen in Bodegraven-Reeuwijk Actualisatie 2018
Kenmerk	BDG016/Prt/0043.04
Datum publicatie	23 februari 2018
Projectteam Goudappel Coffeng	Tjitte Prins, Anne Abbing

1	Inleiding	1
1.1	Waarom de actualisatie van het fietsplan?	1
1.2	Doelgroepenbenadering en toekomstige trends	2
1.3	Duurzaam Veilig	2
1.4	Fietsnetwerken	4
1.5	Landbouwverkeer	5
1.6	Sluipverkeer	6
1.7	Aanpak	6
2	Ongevalsanalyse	8
3	Knelpunten	12
3.1	Werkwijze	12
3.2	Algemeen	14
3.3	Bodegraven-Zuid	17
3.4	Bodegraven-Noord	20
3.5	Meije	21
3.6	Nieuwerbrug, Driebruggen en Waarder	21
3.7	Reeuwijk-Dorp en Tempel	24
3.8	Reeuwijk-Brug en Plassengebied	25
4	Verkeerseducatie	29
4.1	RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019	30
4.2	Lokale activiteiten	32
5	Vervolg	34
5.1	Conclusie en discussie	34
5.2	Aanpassen van de belangrijkste knelpunten	36
5.3	Inspelen op toekomstige trends	37
5.4	Monitoring	38
	Bijlagen	
1	Overgebleven knelpunten	
2	Opgeloste knelpunten	

Inleiding

1.1 Waarom de actualisatie van het fietsplan?

Op 20 januari 2015 heeft Goudappel Coffeng BV in opdracht van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk het 'Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk: Meer en veiliger fietsen' opgesteld. Dit plan is geschreven naar aanleiding van de signalen dat fietsers in toenemende mate bij ongelukken zijn betrokken in de afgelopen jaren. Hieruit volgde de vraag van de minister van Infrastructuur en Milieu om per gemeente een plan te presenteren om fietsen veiliger te maken.

De verkeersveiligheid van fietsers is ook voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk een speerpunt van beleid. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, heeft Goudappel Coffeng in 2015 de bewonersplatforms van de wijken en dorpen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk gevraagd de knelpunten qua fietsveiligheid aan te dragen. Door de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, wordt het fietsgebruik bevorderd. Tevens is fietsen gezond en goedkoop. In een veilige omgeving zullen ouders hun kinderen ook eerder zelfstandig naar school durven laten gaan.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk wil het Fietsplan actualiseren omdat:

- er de nodige knelpunten uit het oude fietsplan zijn opgelost;
- er diverse reacties bij de gemeente komen met nieuwe knelpunten over fietsveiligheid.

In 2017 volgde er een nieuwe vraag van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk om het fietsplan Bodegraven-Reeuwijk te actualiseren. In deze actualisering worden de oude knelpunten langsgelopen (bijlage 1) en zijn ook de nieuwe knelpunten voor de fiets in de gemeente opgenomen. Voor het opstellen van deze lijst met knelpunten is opnieuw een vraag gesteld aan alle dorpsoverleggen.

Voor elk aangedragen knelpunt hebben we in dit rapport maatregelen aangedragen die wenselijk zijn om te nemen. Met dit actieplan wil de gemeente Bodegraven-Reeuwijk de verkeersveiligheid van fietsers structureel verbeteren. Het beleid uit het oude fietsplan blijft van kracht en voor de inhoud daarvan wordt daarnaar verwezen.

1.2 Doelgroepenbenadering en toekomstige trends

Bij dit fietsplan houden we specifiek rekening met de doelgroepen onder wie de meeste fietsongelukken plaatsvinden, namelijk jongeren (12-16 jaar) en ouderen (65+). Jongeren fietsen het vaakst en hebben zelf ook vaak een aandeel in het ongeval. Senioren hebben in het algemeen vaker problemen met fietsen door evenwichtsproblemen en een vertraagd reactievermogen.

Bij het aandragen van dit fietsplan wil Goudappel Coffeng ook oog hebben voor toekomstige trends die de verkeersveiligheid voor fietsers kan beïnvloeden. Zo kan de verkeers- onveiligheid voor fietsers in de toekomst toenemen door demografische verandering; het percentage 65+ers en het percentage mensen met een migratie-achtergrond –die niet altijd zijn opgegroeid in een fietscultuur- zal naar verwachting stijgen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.

Daarnaast is de verwachting dat ook het aantal elektrische fietsgebruikers –onder wie veel ouderen- toeneemt. Door een verhoogde snelheid en door grotere verschillen in snelheid vergeleken met andere verkeersdeelnemers op het fietspad kan het gebruik van de elektrische fiets voor meer gevaarlijkere situaties op het fietspad zorgen. Uit die overwegingen pleit het Fietsberaad ook voor het toepassen van bredere fietspaden.

1.3 Duurzaam Veilig

Bij het nemen van maatregelen om de knelpunten voor fietsers in Bodegraven-Reeuwijk aan te pakken, worden de basisprincipes van Duurzaam Veilig van het CROW als uitgangspunt gebruikt. Deze basisprincipes zijn:

1. Functie van de wegen. Het wegennet is hiërarchisch opgebouwd en de wegen zijn ingedeeld in stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW).
2. Homogeniteit van massa en/of snelheid en richting. Er wordt gestreefd naar gelijkwaardigheid van de verkeersdeelnemers in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
3. Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers.
4. Vergevingsgezindheid van de omgeving en van de weggebruikers onderling.
5. Statusonderkenning door de verkeersdeelnemers: vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Deze uitgangspunten worden in heel Nederland toegepast.

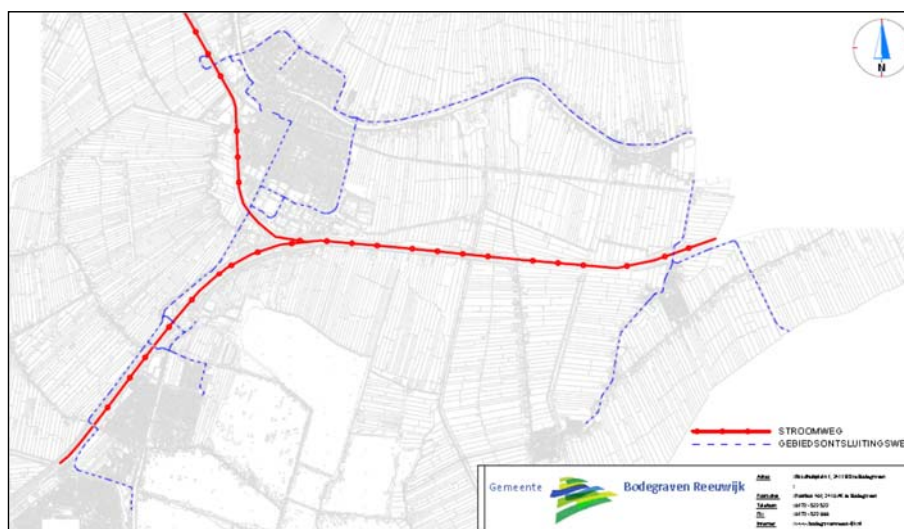
Categorisering van wegen

Eén van de belangrijkste taken van de wegbeheerder is te komen tot een eenduidige categorisering van de wegen en de inrichting van de wegen aan te passen aan de uitgangspunten. Bij het maken van een dergelijke indeling is de mate waarin de wegen gericht zijn op het stromen of het uitwisselen van verkeer bepalend, zoals figuur 1.1 weergeeft.

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt/knooppunt	Typering
Stroomweg			
Gebiedsontsluitingsweg			Verkeersader
Erfttoegangsweg			Wegen in verblijfsgebied
Stromen			
Uitwisselen			

Figuur 1.1: Stromen en uitwisselen op de diverse wegtypen

Het door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk vastgestelde gecategoriseerde wegennet is weergegeven in figuur 1.2. De stroomwegen zijn de A12 en de N11.



Figuur 1.2: Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen

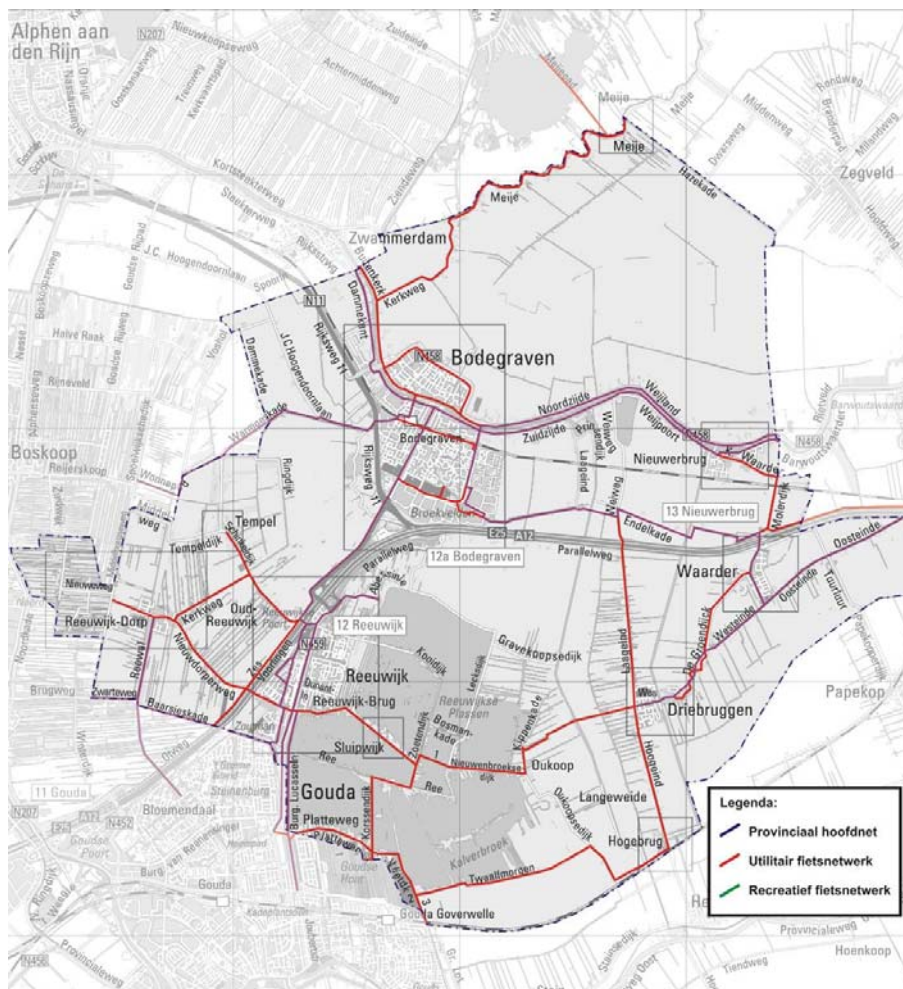
Op de stroomwegen mag niet gefietst worden. Op erfttoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen zijn voor fietsers de volgende kenmerken van belang:

- Erfttoegangsweg ETW (30-wegen binnen de bebouwde kom en 60-wegen daarbuiten): er zijn in principe geen voorzieningen voor fietsers binnen de bebouwde kom. Fietsers worden gemengd met andere verkeerssoorten. Het CROW benoemt de volgende uitzonderingen:
 - binnen de bebouwde kom: eventueel fietsvoorzieningen als er sprake is van een hoofdfietsroute;
 - buiten de bebouwde kom: eventueel fietsvoorzieningen als er sprake is van hoge fietsintensiteiten.

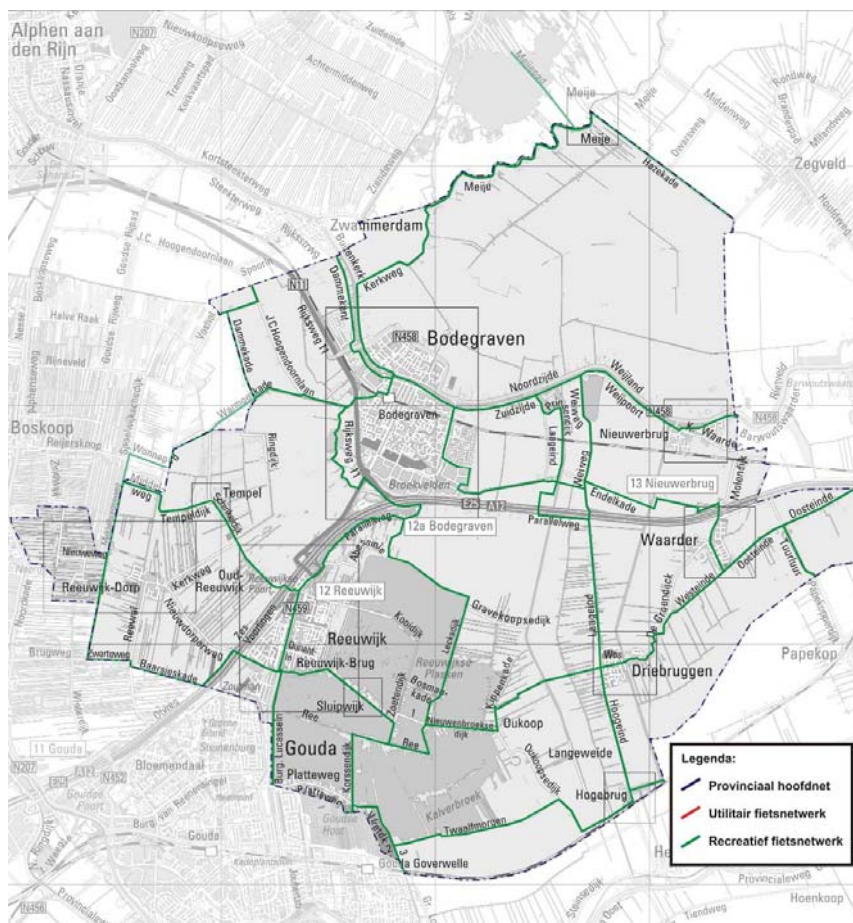
- Gebiedsontsluitingswegen GOW (50-wegen binnen de bebouwde kom en 80-wegen daarbuiten): hier zijn altijd fietsvoorzieningen aanwezig.
- Stroomweg A12 en N11. Op stroomwegen wordt niet gefietst.

1.4 Fietsnetwerken

Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in Bodegraven-Reeuwijk ligt de nadruk op de utilitaire en recreatieve routes. In de figuren 1.3 en 1.4 zijn deze routes weergegeven.



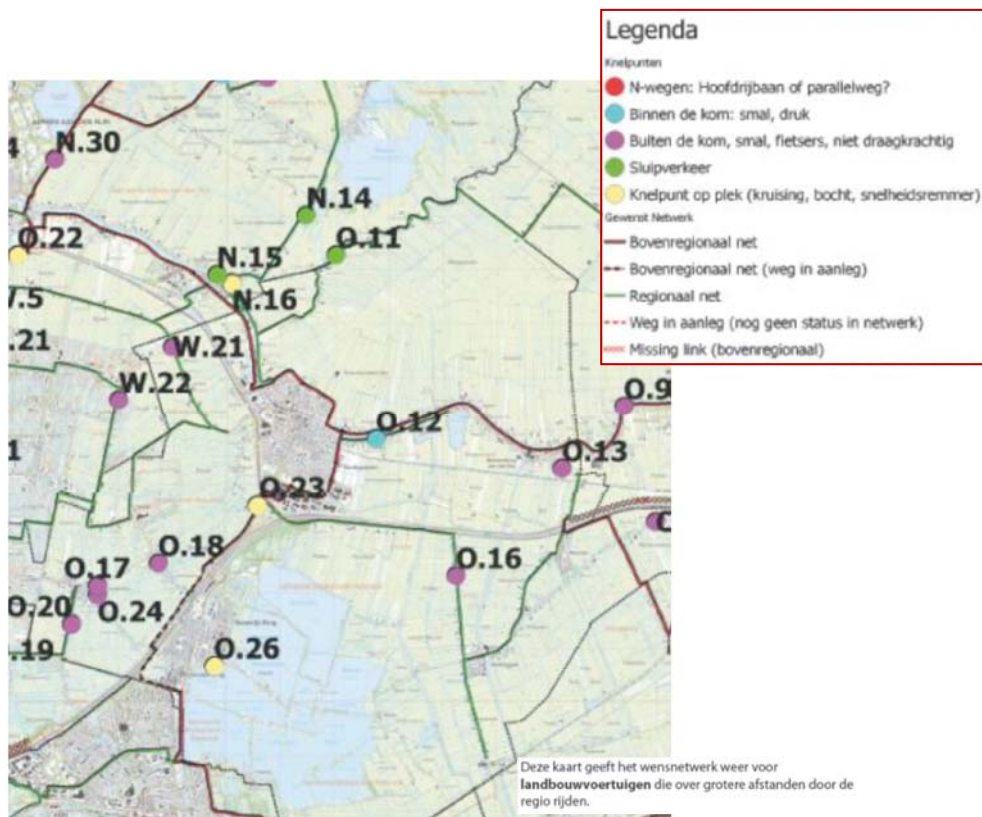
Figuur 1.3: Netwerk van utilitaire hoofdroutes



Figuur 1.4: Netwerk van recreatieve hoofdroutes

1.5 Landbouwverkeer

Uit regionaal onderzoek is gebleken dat landbouwverkeer in onder andere de gemeente Bodegraven-Reeuwijk conflicten heeft met fietsers. Fietsers ervaren te hoge snelheden van landbouwverkeer. Daarnaast is het paseren van fietsers door landbouwverkeer ook lastig; het gebied kenmerkt zich door vele smalle veenwegen met smalle zachte bermen en sloten die niet makkelijk verbreed kunnen worden. Op deze wegen wordt veel (recreatief) gefietst. Door de aanwezigheid van agrarische en loonbedrijven rijdt er ook veel vracht- en landbouwverkeer door dit gebied. Door schaalvergroting in de landbouw is er ook sprake van grotere voertuigen die zich over langere afstanden verplaatsen. De gemeente heeft in regionaal verband wegen aangewezen die geschikt zijn voor het landbouwverkeer.



Figuur 1.5: Netwerkkart landbouwverkeer met knelpunten (Bron: Midden-Holland 2016)

In het rapport over landbouwverkeer worden vooral knelpunten met fietsers gezien rond Reeuwijk-Dorp. De gemeente is bezig deze knelpunten aan te pakken. De algemene knelpunten zijn in het regionale onderzoek in beschouwing genomen en specifieke knelpunten met fietsers komen in hoofdstuk 3 aan de orde.

1.6 Sluipverkeer

Een algemeen punt waarnaar veel wordt verwezen is sluipverkeer. In feite is dit autoverkeer dat vanwege congestie op hoofdwegen een route kiest via onderliggende wegen. Omdat er sprake is van gebiedsvreemd autoverkeer, dat zich meestal over grotere afstanden verplaatst is de rijsnelheid vaak hoog. Dergelijk rijgedrag levert vervolgens risico's op voor fietsers en voetgangers. De structurele maatregel hierbij is dat het hoofdwegennet in orde moet zijn.

1.7 Aanpak

Deze actualisatie is als volgt opgepakt.

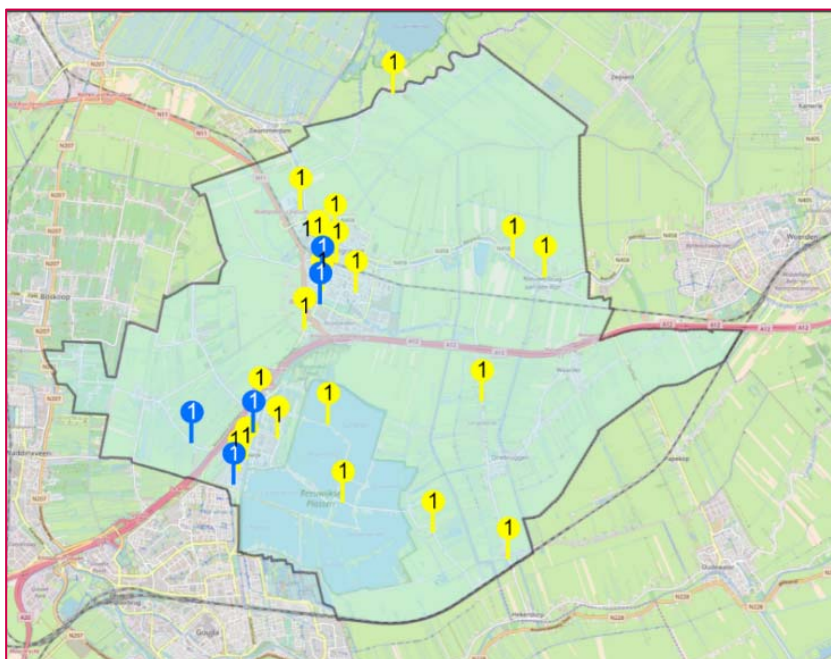
- ten eerste is er een analyse gemaakt van de geregistreerde fietsongevallen in de afgelopen periode (H2);

- vervolgens zijn de knelpunten geïnterviewd en zijn deze voorzien van een advies (H3);
- verkeersveiligheidseducatie komt aan de orde in H4 en
- afgesloten wordt met conclusies.

2

Ongevalsanalyse

In figuur 2.1 zijn de ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn vanaf 2010 tot nu in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk weergegeven. Op deze kaart is zowel de ernst van de ongelukken als de frequentie van de ongelukken per locatie aangegeven. 2015 is het uiterste jaar waarop de ongevallen bekend zijn. Bedacht moet worden dat de ongevalsregistratie zeer matig is: veel ongevallen zijn niet geregistreerd, zeker als er geen gewonden bij zijn gevallen.



*Figuur 2.1: Verkeersongevallen waar fietsers bij betrokken zijn in de periode 2010-2015
(Bron: ongelukken.staanhier.nl)*

In figuur 2.1 zijn de fietsongelukken met een gewonde geel gemarkeerd en een ongeluk zonder gewonden blauw gemarkeerd. Fietsongevallen met dodelijke afloop zijn in de periode niet voorgekomen. Het nummer geeft het aantal ongelukken op de locatie aan.

In de periode 2000-2015 zijn in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk 25 ongevallen met fietsers geregistreerd, gemiddeld dus 5 per jaar. Van de 25 geregistreerde ongevallen zijn er 20 waarbij gewonden zijn gevallen, dus gemiddeld 4 gewonden per jaar.

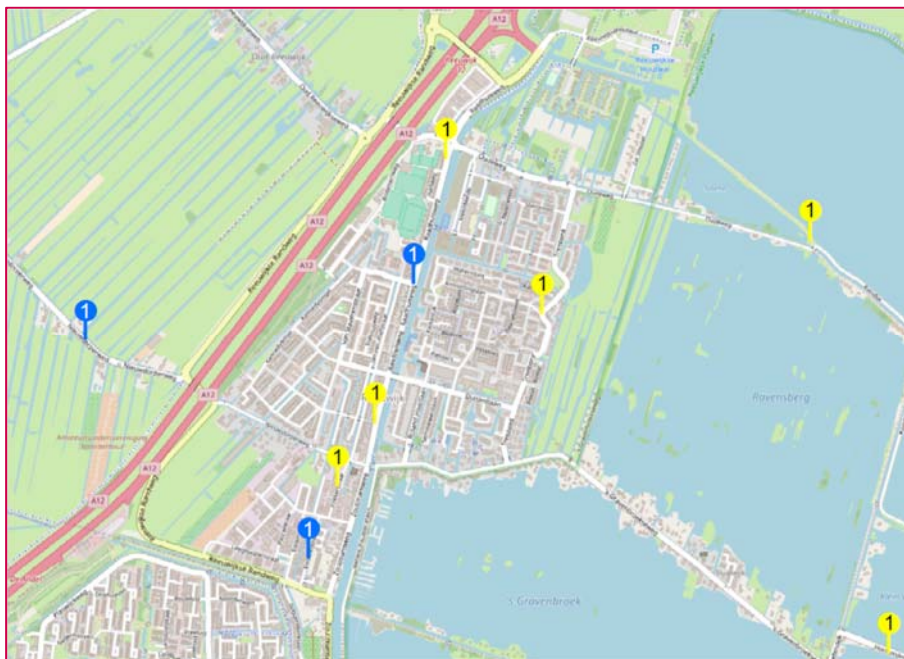


Figuur 2.2: Verkeersongevallen in Bodegraven waar fietsers bij betrokken zijn in de periode 2010-2015 (Bron: ongelukken.staanhier.nl)

Er is nergens sprake van ongevalsconcentraties: op geen enkele locatie vindt er meer dan één geregistreerd ongeval plaats in die jaren.

De Goudseweg in Bodegraven en de Raadhuisweg in Reeuwijk zijn de wegen waar de meeste ongevallen geconcentreerd zijn. Dit zijn ook de drukste wegen, waardoor meer ongevallen op deze wegen vergeleken met rustige wegen verwacht mogen worden. Wel hebben alle ongevallen op een andere locatie plaatsgevonden: er is dus geen sprake van ongevalsconcentraties.

Bedacht moet worden dat op 30 januari 2016 de Randweg Reeuwijk is geopend en de Raadhuisweg in de loop van dat jaar opnieuw is ingericht. Van na deze periode zijn nog geen ongevalgegevens beschikbaar.



Figuur 2.3: Verkeersongevallen in Reeuwijk-Brug waar fietsers bij betrokken zijn in de periode 2010-2015 (Bron: ongelukken.staanhier.nl)

Betrokken voertuigen

De geregistreerde ongelukken in Bodegraven-Reeuwijk tussen 2010 en 2015 hebben vooral plaatsgevonden tussen automobilisten en fietsers (zie tabel 2.1). Deze gegevens suggereren dat fietsers het meeste gevaar te duchten hebben van de auto. Opvallend is dat er geen ongevallen geregistreerd zijn tussen fietsers en landbouwverkeer in de periode 2010 en 2015.

vervoermiddel 1	vervoermiddel 2	aantal ongelukken
auto	fiets	19
fiets	fiets	2
bromfiets	fiets	2
fiets	trein	1
fiets	onbekend	1

Tabel 2.1: Voertuigen betrokken bij fietsongevallen in Bodegraven-Reeuwijk tussen 2010-2015

Toedracht fietsongevallen

Voor wat betreft de toedracht van de fietsongevallen springt het niet verlenen van voorrang daar waar het wel had moeten eruit. Dit wordt zes keer aangegeven als de toedracht. Ook wordt er soms te weinig afstand genomen tussen de fietser en de tegenpartij; in totaal zijn hierdoor 3 ongelukken veroorzaakt. De andere oorzaken zijn divers.

toedracht ongeluk	frequentie
geen voorrang verlenen	6
onvoldoende afstand	3
fout door bocht	2
fout inhalen/snijden	2
negeren rood licht	1
onvoldoende rechts rijden	1
geen doorgang verlenen	1
verkeerd gebruik bedieningsmechanisme	1
onbekend	8

Tabel 2.2: Toedracht ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn in Bodegraven-Reeuwijk (2010-2015)

Conclusies

De analyse van de verkeersongevallen leert dat er geen specifiek concentraties van ongevallen zijn. Wel zijn in de periode 2010-2015 de meeste fietsongevallen gebeurd op de Goudseweg in Bodegraven en de Raadhuisweg in Reeuwijk-Brug. Deze laatste weg is recent aangepast.

Qua toedracht springt het niet verlenen van voorrang eruit als oorzaak voor fietsongevallen. Het is daarom wenselijk de voorrangssituatie in alle situaties goed aan de weggebruikers duidelijk te maken.

3

Knelpunten

3.1 Werkwijze

Analoog aan het eerste Fietsplan zijn nu ook de dorpsoverleggen uit de gemeente en de lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond aangespreven om knelpunten voor fietsers in Bodegraven-Reeuwijk aan te dragen. Daarnaast heeft de gemeente een aantal reacties ontvangen die ook zijn meegenomen in dit onderzoek.

Een reactie is ontvangen van de dorpsoverleggen Nieuwerbrug, Bodegraven Zuid, Reeuwijk Dorp en Sluipwijk Plassengebied. Anders dan bij de vorige lijst zijn de aangedragen knelpunten van sommige dorpsoverleggen algemeen van aard. Hier wordt ook een algemene reactie gegeven.

Voorts zijn reacties binnengekomen van:

- Alex Lankhorst;
- de heer Zoomers;
- het CDA, die een eigen inventarisatie heeft gehouden en
- de Fietzersbond.

Naar aanleiding van de Commissievergadering zijn er een aantal aanvullende knelpunten binnengekomen.

In aanvulling op de knelpunten is ook contact gezocht met Martin Luijk van de lokale VVN-afdeling en betrokken bij regionale initiatieven voor verkeersveiligheidseducatie. Aan deze bijdrage wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

Van alle aangedragen punten is nagegaan of het wenselijk, nodig en mogelijk is om hier specifieke maatregelen te nemen, daarbij de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt houdende. De voorgestelde maatregelen zijn in eerste instantie aangedragen door Goudappel Coffeng en vervolgens in overleg met vertegenwoordigers van de gemeente vastgesteld.

De categorie-indeling van de kruispunten staat in tabel 3.1 beschreven.

item	code	betekenis
maatregel	0	Het aanpassen van de infrastructuur wordt niet wenselijk geacht
	1	Situatie met prioriteit aanpakken
	2	Maatregel wenselijk, maar heeft geen prioriteit
aard maatregel	0	Maatregel is reeds ingepland of uitgevoerd
	1	Kleine ingreep. Bijvoorbeeld aanpassen belijning, borden et cetera. Kan soms worden meegenomen bij reguliere beheer en onderhoud
	2	Forse ingreep, waarvoor een uitwerkingsplan moet worden opgesteld. Maatregel betreft bijvoorbeeld: aanleg of verbreden fietspad, herinrichten kruispunt of fietsoversteek
	3	Maatregelen zijn niet infrastructureel van aard. Er is bijvoorbeeld een ander gedrag nodig van weggebruikers om te komen tot een veilige situatie. Of oplossing moet worden gezocht in de sfeer van handhaving
	4	Gemeente is niet wegbeheerder en noodzaak tot het nemen van maatregelen wordt bij de betreffende wegbeheerder aangekaart

Tabel 3.1: Categorie-indeling knelpunten

In de hieropvolgende paragrafen zijn de knelpunten als volgt geordend:

- 3.2: algemene knelpunten, vooral aangedragen door de dorpsoverleggen;
- 3.3: Bodegraven-Zuid;
- 3.4: Bodegraven-Noord;
- 3.5: Meije;
- 3.6: Nieuwerbrug, Waarder en Driebruggen;
- 3.7: Reeuwijk Dorp en Tempel;
- 3.8: Reeuwijk-Brug en Plassengebied.

In sommige gevallen betreffende de aangedragen knelpunten een herhaling van punten die in het eerste Fietsplan zijn opgenomen.

In de opsomming worden een aantal afkortingen gebruikt:

- **ETW** = erftoegangsweg, 30 km/h gebied. In de regel is het fietsen hier gemengd met het overige verkeer.
- **GOW** = gebiedsontsluitingsweg, 50 km/h gebied. Hier hebben fietsers een eigen positie met bij voorkeur een vrijliggend fietspad.

3.2 Algemeen

Bij de verkeersveiligheidssituatie in Bodegraven-Reeuwijk zijn een aantal algemene opmerkingen te plaatsen.

Voorrangssituatie op rotondes

De gemeenten in Midden-Holland hebben afgesproken de komende tijd de landelijk richtlijnen voor de voorrangssituatie op rotondes toe te gaan passen. Dit betekent dat binnen de bebouwde kom de fietsers voorrang krijgen op de rotondes. Dit vergt de nodige aanpassingen in de vormgeving van de rotondes. Tegelijkertijd is het wenselijk dat de gemeente ook de voorrangssituatie van de fietsers langs lokale hoofdwegen in heroverweging neemt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de fietspaden langs de Broekveldse laan. Formeel is het fietspad onderdeel van de weg. In dit geval is de Broekveldse laan een voorrangsweg, maar daarvan is in de huidige situatie de fietser uitgezonderd. Aanbevolen wordt dat hierin één lijn wordt gekozen.

Tweerichtingen fietspad

De gemeente kent een aantal fietspaden dat in twee richtingen wordt bereden, bijvoorbeeld langs de Goudseweg, N459, Broekveldse laan, Noordzijde en Randweg Reeuwijk. Niet alle automobilisten verwachten in dergelijke gevallen fietsers van twee richtingen, zie bijvoorbeeld de bijgevoegde situatie op de Goudseweg – Groene Zoom. Het is wenselijk om **standaard** in een dergelijk geval de twee richtingen van de fietsers te benadrukken door pijlen op het fietspad aan te brengen.



Afbeelding 3.1: Kruispunt Groene Zoom met het tweerichtingen fietspad langs de Goudseweg

Uitrit of zijstraat?

In het landelijk gebied is het in veel gevallen onduidelijk of sprake is van een zijstraat of een inrit. Bij een zijstraat heeft het verkeer van rechts voorrang en bij een uitrit niet. Het is wenselijk om dit duidelijk te maken in de vormgeving, bijvoorbeeld door een kantstreep aan te leggen bij een inrit.

Dit sluit aan bij de meest gevonden toedracht van fietsongevallen, namelijk het niet verlenen van voorrang.



Afbeelding 3.2: Zijstraat of uitrit?

Uniformeren van de vormgeving

Een van de bouwstenen van Duurzaam Veilig is het toepassen een gelijke vormgeving in een gelijke situatie, zodat de weggebruiker weet wat er van hem/haar wordt verwacht. Hiervoor zijn een aantal voorbeelden genoemd en wij bevelen de gemeente aan om de vormgevingselementen vast te leggen. Voorbeelden daarvan zijn:

- erftoegangsweg – erftoegangsweg;
- erftoegangsweg – gebiedsontsluitingsweg;
- gebiedsontsluitingsweg – gebiedsontsluitingsweg;
- erftoegangsweg – hoofdfietsroute;
- gebiedsontsluitingsweg – hoofdfietsroute;
- erftoegangsweg – inrit;
- gebiedsontsluitingsweg – inrit;
- et cetera.

Uiteraard is het mogelijk om ondanks een set aan uniforme vormgevingselementen te kiezen voor uitzonderingen, bijvoorbeeld vanwege de nabijheid van scholen, slecht uitzicht, hoeveelheid vrachtverkeer et cetera.

Een andere algemene aanbeveling is om de positie van de fiets op hoofdfietsroutes verder te benadrukken.



Afbeelding 3.3: De Oud Bodegraafseweg (noord) is onderdeel van zowel het provinciale als het recreatieve fietsnetwerk. Dat is niet af te zien. Overigens is het plan om het bedrijventerrein te verplaatsen en dan kunnen de wegen als erftoegangsweg ingericht worden

Algemene punten

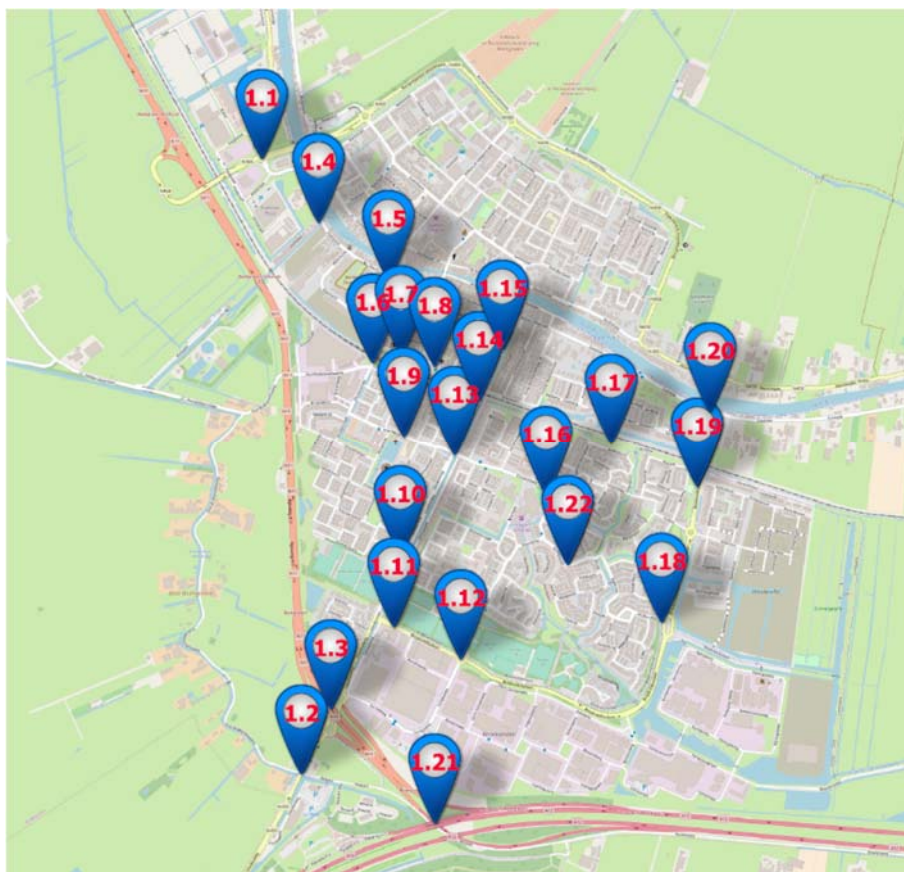
Van een aantal dorpsoverleggen zijn algemene opmerkingen binnengekomen, die geen betrekking hebben op specifieke situaties. Deze worden weergegeven in tabel 3.2.

knelpunt	advies	maatregel	aard
de combinatie auto's en fietsers op de smalle wegen zorgt voor steeds meer ongelukken	beperking doorgaand verkeer op de polderwegen is onderdeel van het C-wegenbeleid	0	n.v.t.
toerisme en het fietsverkeer van en naar school wordt steeds zorgelijker	toeristische fietsers en schoolkinderen fietsen meestal op andere momenten. Er zijn geen knelpunten bekend	0	3
de e-bike gaat over de landelijke wegen	de e-bike vraagt inderdaad om ander fietsgedrag, hierbij kan e-fietstraining helpen (zie H4). Soms is verbreding van fietspaden gewenst vanwege drukte en snelheidsverschillen	2	2/3
er ligt bagger op de weg	het is de verantwoordelijkheid van de vervuiler om dit op te ruimen. De gemeente houdt hierop toezicht	2	3
alle bermen in het buitengebied	de staat van de bermen wordt periodiek geschouwd en indien nodig worden er maatregelen genomen (C-wegenbeleid)	2	3
de randjes van de wegen zijn kapot	zie bovenstaande antwoord	2	3
de snelheid is te hoog	de gemeente maakt de toegestane snelheid duidelijk door het wegontwerp en door bebording. Bij structurele overschrijding vragen wij de politie te handhaven en/of passen het wegontwerp aan	1/2	2/3

Tabel 3.2: Algemene knelpunten gemeente Bodegraven-Reeuwijk

3.3 Bodegraven-Zuid

Voor Bodegraven-Zuid zijn er in totaal 22 knelpunten aangedragen. Deze knelpunten zijn visueel weergegeven in figuur 3.1 en worden nader beschreven in tabel 3.3.



Figuur 3.1: Knelpunten Bodegraven-Zuid

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard nvt
1.1	Dammekant en vooral de oversteek N458.	Onderdeel hoofdfietsroute en druk punt, wel goed ontworpen.	Geen maatregelen.	0	nvt
1.2	Oversteek vanaf het fietspad Goudseweg via Nespada naar de McDonald's.	De Goudseweg (N459) is moeilijk in 1 keer over te steken als fietser. Ruimte is krap. Weg in beheer bij provincie.	Veiligheid van de oversteek bezien in samenhang met de oversteek bij aansluiting N11. RWS vragen maatregelen te nemen.	2	2/4
1.3	De N11 oversteek voor fietsers op de Goudseweg aan weerskanten van de N11.	Hoofdfietsroute. Automobilisten hebben voorrang. Hoge intensiteit en snelheid van auto's bij aansluiting.	Knelpunt staat genoemd in reservelijst provincie. Aandringen bij PZH op spoedige aanpak. Mee-denken over oplossing.	1	4

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
		Bovendien is het onover- zichtelijk. Provincie/rijk wegbeheerders.			
1.4	Einde fietspad Dammekant bij Vlietkade: auto's snijden fietsers.	Hoofdfietsroute.	Met belijning is recent meer ruimte gecreëerd voor de fietsers.	1	0
1.5	Bocht bij over- tocht.	Hoofdfietsroute op ETW. Passeren van vracht- auto's lukt niet.	Fietsstrook duidelijker markeren.	0	nvt
1.6	Burg. le Coultre- straat naar spoor- wegovergang.	Hoofdfietsroute. Conflict tussen fietsers en andere weg- gebruikers bij opening van de overwegbomen.	Fietsstroken gepland Spoorlaan (maart 2018). Maken opstelruimte Dronesingel.	1	0
1.7	Driesprong ten noorden spoor- wegovergang, bij Dronensingel.	Hoofdfietsroute met veel gemengd verkeer. Groot kruisingsvlak, waar fietsers zich 'verloren' voelen. Route wordt afgevaardigd tot ETW als bedrijventerrein Dronehoek komt te vervallen.	Herinrichten kruispunt en terugbrengen opper- vlakke. Gepland 2018.	1	0
1.8	Er is geen fiets suggestiestrook bij de Spoorlaan, Stationsweg en vanaf het station naar de Rijnhoek.	Hoofdfietsroute. Stationsweg is groten- deels 30 km-gebied: oostelijk deel is GOW (50 km/h); ETW wordt overwogen.	Op het deel GOW (50 km/h) is het wenselijk de fietsers een duidelijkere positie te geven en fiets- stroken aan te leggen. Bij ETW wordt gebied opnieuw ingericht. Gepland 2018.	1	0
1.9	Weg Vrije Nesse, Dronensingel.	Fietsers moeten hun plaats op de rijweg afdwingen. Het zijn ETW (30 km/h).	Fiets en auto blijven mengen. Eventueel fietsstrook bestraten.	2	2
1.10	Groene Zoom- Goudseweg.	Hoofdfietsroute. Onover- zichtelijk punt voor fiet- sers o.a. door in- en uitrijdend verkeer tank- station en fietsers met hoge snelheid op vrijliggend fietspad bij Goudseweg.	Voorrang is niet goed geregeld. Voorstel: Haaiantanden op Groene Zoom en richtingpijlen op het fietspad. Wordt aangepast met komst brandweerkazerne.	1	0
1.11	Kruispunt Eiber – Broekveldselaan.	Geen voorrang fietsers op kruispunt. Onderdeel hoofdfietsroute.	Fietsers komen in de voorrang.	1	2
1.12	Rotonde Grutto - Broekveldselaan.	Broekveldselaan is hoofdfietsroute. Zicht slecht op noordwesthoek vanwege begroeiing en reclame-uitingen.	Voorrangssituatie wordt gewijzigd. Overleg met sportvereniging over snoei en reclame-uitingen.	1	2
1.13	Kruispunt Goudseweg - Vrije Nesse - Corten- hoeve.	Verkeersregeling is niet optimaal. Fietsers hebben geen voorrang.	Verkeerslichten worden vervangen of rotonde wordt aangelegd (2019).	2	0

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
1.14	Fietsoversteek zuidelijk van de spoorovergang Goudseweg.	Hoofdfietsroute. Veel verkeer, wachtrijen voor de spoorwegovergang. Voetgangers hebben voorrang (zebra) en fietsers niet.	Fietsers geen voorrang ivm 50 km-weg. Complex met spoorwegovergang.	0	nvt
1.15	Le Coultrestraat.	Hoofdfietsroute. Snelheid is te hoog - de weg nodigt uit door de layout; parkeer- en fietsstrook.	Ontwerp is duidelijk een ETW. Snelheidsmeting geeft geen verontrustend resultaat: geen maatregelen.	0	nvt
1.16	Weg Cortenhoeve, Indoorweg.	Fietsers moeten hun plaats afdwingen op deze weg. Het is een ETW (30 km/h) met verhoogde middenberm.	Fietsvoorzieningen onwenselijk.	0	nvt
1.17	Watermunt.	Fietspad langs Watermunt slingert onnodig en gaat over parkeerplaats. Betreft hoofdfietsroute. Rechttrekken fietspad kost bomen.	Fietspad rechtdoor trekken.	2	2
1.18	Kruispunt Groene Ree - Broekveldse-laan.	Haaientanden zijn vaag.	Inmiddels vernieuwd. Wel nuttig om op tweerichtingen fietsoversteek pijlen te plaatsen.	2	0/1
1.19	Fietspad Broekveldse-laan tussen Rijn en Brasem.	Hoofdfietsroute met slecht wegdek, vooral onder spoortunnel.	Onderhoud is gepland.	1	0
1.20	Kruispunt Broekveldse-laan - Zuid-zijde.	Hoofdfietsroutes. Uitzichtpositie Jaagpad is slecht.	Geen ruimte voor verbetering.	0	nvt
1.21	Nespad die vanaf de Goudseweg onder de A12 doorloopt.	Hoofdfietsroute. Fietsers rijden op de rijbaan. Omvang autoverkeer is beperkt, snelheid wrs. hoog. RWS is wegbeheerder.	RWS vragen fietsstroken aan te brengen.	2	4
1.22	Fietspad Kwikstaart.	Hekje op druk fietspad. Ingangen zitten in tegenbocht.	Overleg met omwonenden over verbeteringsmaatregelen: GO.	2	2/3

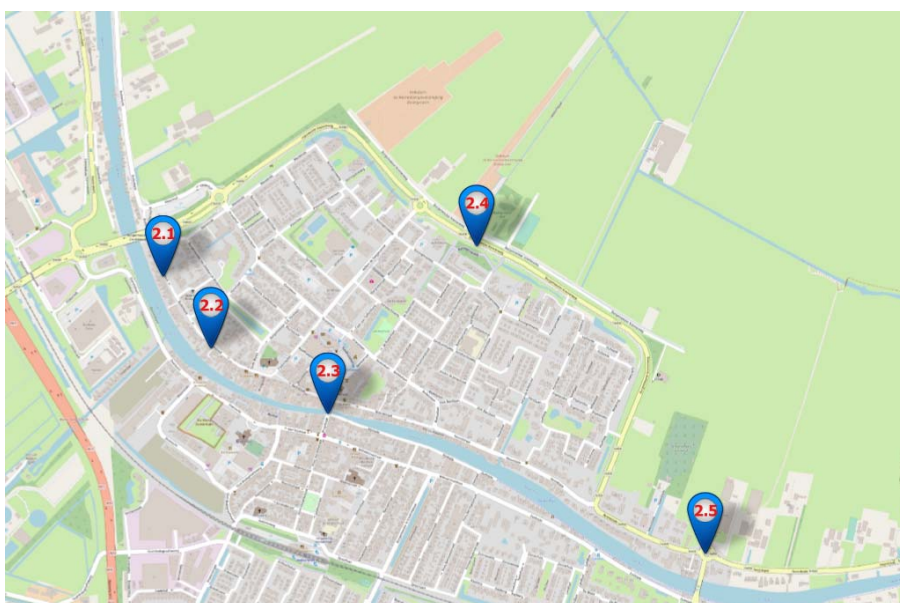
Tabel 3.3: Knelpunten Bodegraven-Zuid



Afbeelding 3.4: Fietspad Kwikstaart: ongelukkige aantakking die op het moment ook deels is geblokkeerd door vuilnisbakken

3.4 Bodegraven-Noord

Voor Bodegraven-Noord zijn er in totaal 5 knelpunten aangedragen, die weergegeven zijn in figuur 3.2 en tabel 3.4.



Figuur 3.2: Knelpunten Bodegraven-Noord

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
2.1	Buitenkerk oost.	Hoofdfietsroute. Op de Buitenkerk is de weg smal met geparkeerde auto's. Fietzers gebruiken hier vaak het trottoir.	In voorjaar 2018 wordt de weg heringericht en versmallingen verwijderd.	1	0
2.1a	Buitenkerk west.	Positie fietspad en suggestiestroken zijn onduidelijk. Einde fietspad is abrupt.	Verkeerssituatie verduidelijken: positie fietser en aanbrengen markering. Wordt aangepakt 2018.	1	0
2.2	Kerkstraat, tussen de Dorpskerk en Buitenkerk.	Hoofdfietsroute. Smalle weg met weinig ruimte. Moeilijk manoeuvreren voor vrachtauto's. Snelheid is laag. Parkeerverbod niet haalbaar.	Weg geeft onveilig gevoel, maar door de lage snelheid gebeuren hier geen ongevallen. Alternatieve routes voor vrachtverkeer zijn niet aanwezig.	0	nvt
2.3	Rijnbrug Brugstraat. Door versmalling snijden auto's fietsers af.	Hoofdfietsroute. Versmalling is toegepast om autoverkeer te belemmeren en snelheid terug te brengen.	Paaltjes achterwege laten, fietsstrook aanleggen.	2	1
2.4	Fietspad Burg. Kremerweg.	Hoofdfietsroute. Tweezijdig fietspad zonder voorrang. Bubeko.	Voorrangssituatie wijzigt niet.	0	nvt
2.5	Rotonde noordzijde - Broekveldselaan.	Hoofdfietsroute. Autoverkeer op noordzijde rijdt met hoge snelheid, fietsers hebben bij oversteken geen voorrang. Bibeko, in beheer bij PZH.	Wenselijk voorrangssituatie te wijzigen. Aangekaart bij PZH.	1	4

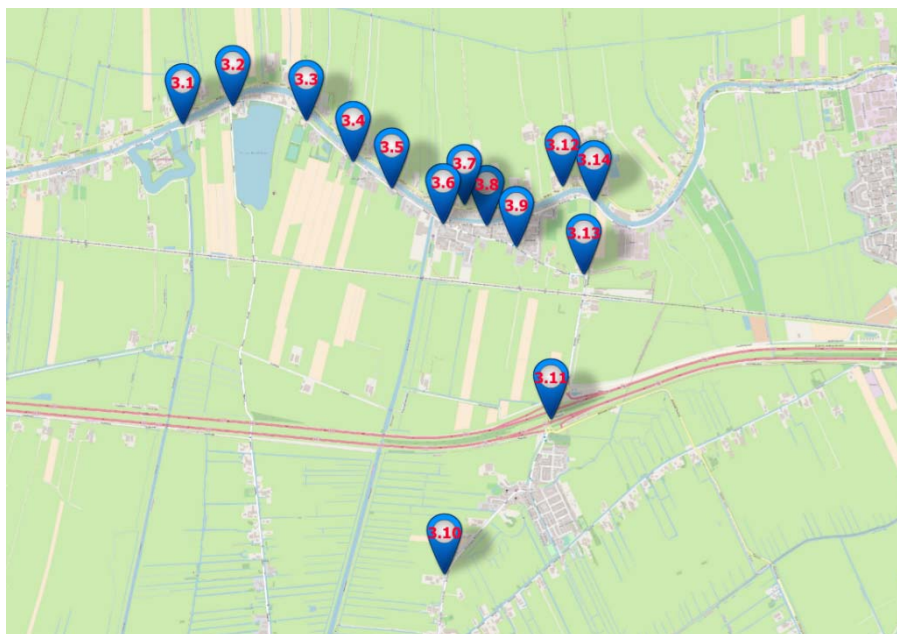
Tabel 3.4: Knelpunten Bodegraven-Noord

3.5 Meije

Geen knelpunten ontvangen. Wel zijn de wegen hier smal. Het C-wegen beleid is van toepassing

3.6 Nieuwerbrug, Driebruggen en Waarder

In figuur 3.3 staan de knelpunten voor Nieuwerbrug, Driebruggen en Waarder. Deze knelpunten worden nader toegelicht in tabel 3.5.



Figuur 3.3: Knelpunten Nieuwerbrug, Driebruggen en Waarder

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
3.1	Kruispunt Zuidzijde – Weiweg.	Hoofdfietsroute. Oversteken van de Zuidzijde richting Driebruggen is gevaarlijk.	Dit kruispunt is visueel verbeterd.	0	0
3.2	Kruising Weijpoort - Weiweg.	De snelheid van het verkeer ligt te hoog bij kruising Weijpoort - Weiweg. Kruispunt wordt ingeleid door markering (oostzijde) en drempel (west). Bovendien is kruisingsvlak uitgevoerd als rood plateau.	Het verkeer wordt voldoende geattendeerd op een kruispunt en verdere maatregelen zijn niet nodig.	0	nvt
3.3	In-uitrit Weijpoort 24A, Sportveld: de drempel heeft nauwelijks effect op de snelheid van het autoverkeer: onvoldoende remmend.	Reeds genoemd als 7.2. Kruispunt wordt ingeleid door drempels en markering. Zicht is matig en voorrangssituatie onduidelijk (uitrit?).	Voorrangssituatie verduidelijken en aanleggen van uitritconstructie.	1	1
3.4	Oversteek Weijpoort vanaf het jaagpad langs de Oude Rijn is een gevaarlijk punt.	Betreft een gelijkwaardig kruispunt (of uitrit?) Fietsoversteek is niet gemarkeerd.	Ruimte is beperkt. Drempels en ver-smalling aangelegd. Voorstel: markeren oversteek.	1	1

¹ Op meerdere plekken is de voorrangssituatie op de wegen langs de Rijn niet duidelijk: zie 3.3.

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
3.5	Parkeergedrag op de Weijpoort zorgt ervoor dat fietsers niet meer rechts langs de versmallingen kunnen rijden.	Parkeren zou op het terrein van Weijpoort plaats moeten vinden.	Parkeerverbod invoeren op de openbare weg.	1	3
3.6	Het kruispunt Graaf Florisweg – Bruggemeesterstraat is onoverzichtelijk voor het fietsverkeer dat vanuit de Hoge Rijndijk de kruising nadert.	Hier is sprake van een hoge heg dat het uitzicht belemmert.	Vraag aan de eigenaar van het hoekhuis om de heg te verlagen. Een plateau op het kruispunt kan worden overwogen. Kwaliteitsimpuls.	1	2
3.7	Kruispunt Bruggemeesterstraat - Prov. weg is onoverzichtelijk voor fietsers die het dorp in willen fietsen, komend uit de richting van Woerden.	Situatie is overzichtelijk omdat de fietsers vanaf Woerden hier in feite eerst het kruispunt voorbij rijden. Wel vormen de geparkeerde auto's een belemmering voor het uitzicht.	Geen mogelijkheid parkeervakken weg te halen. Snelheid is niet te hoog. Geen maatregelen.	0	nvt
3.8	Fietsers kunnen vanaf 's Gravenhof het verkeer aan de linkerkant op de Hoge Rijndijk niet zien.	Uitzichtsituatie slecht door begroeiing in de tuin bij het hoekhuis, maar snelheden zijn laag. Wegversmalling (bloembak) remt de snelheid.	Eigenaar hoekhuis vragen begroeiing terug te brengen.	1	3
3.9	Oversteek Korte Waarder naar eenzijdig fietspad.	Snelheid auto's is te hoog.	Korte Waarder wordt heringericht in 2018.	1	0
3.10	Fietspad Groendijk (Driebruggen – Waarder) ligt soms dicht op de weg.	Door de bebouwing is de ruimte gering.	Aanbrengen hek om fietsers meer bescherming te geven.	1	2
3.11	De onderdoorgang bij het fietspad bij/onder de viaducten A12.	Hoofdfietsroute. Aansluiting wordt herzien.	Situatie evalueren.	nvt	0
3.12	Aan de noordzijde van de Oude Rijn is de bocht bij de Gloeiende Spijker onoverzichtelijk voor fietsers.	Woningen staan inderdaad dicht op de weg.	Maatregelen lijken hier niet mogelijk.	0	nvt
3.13	Fietsoversteek bij Korte Waarder voor de bocht bij Molendijk.	Reeds genoemd als 7.5. Betreft overgang van fietsen op de rijbaan naar eenzijdig fietspad.	Aanleg plateau om oversteek fietsers te markeren.	1	1
3.14	Fietsers komen vanaf het Jaagpad 'plotseling' op de Hoge Rijndijk voor automobilisten.	Autoverkeer aan oost en westzijde wordt afgeremd. Locatie zelf is niet gemarkeerd.	Aanbrengen kanalisatiestreden voor fietsers.	1	1

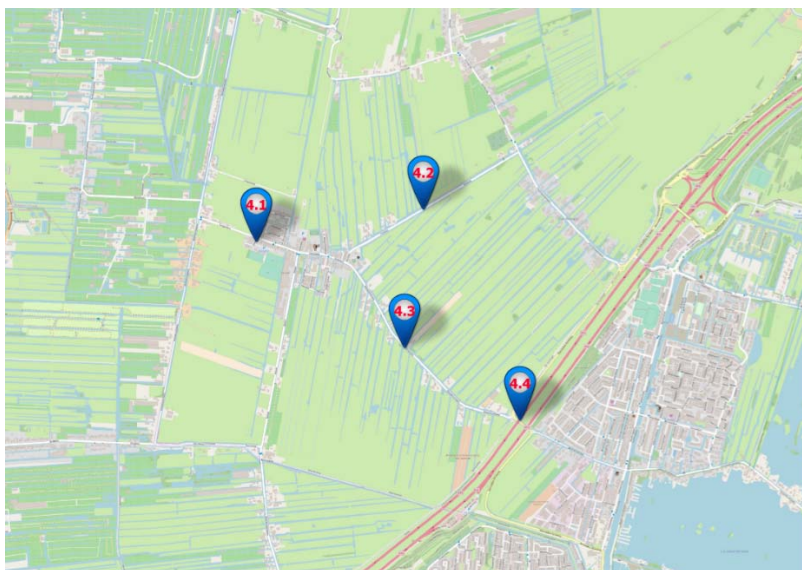
Tabel 3.5: Knelpunten Nieuwerbrug, Driebruggen en Waarder



Afbeelding 3.5: Kruispunt Weipooort – Weiweg

3.7 Reeuwijk-Dorp en Tempel

In figuur 3.4 staan de knelpunten van Reeuwijk-Dorp en Tempel. Deze knelpunten worden nader toegelicht in tabel 3.6.



Figuur 3.4: Knelpunten Reeuwijk-Dorp en Tempel

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
4.1	Kaagjesland – Kaagplein.	Kaagjesland – Kaagplein is onoverzichtelijk. Fietzers van rechts krijgen geen voorrang. Snelheid auto's is hoog. Licht net na kom-grens.	Uitzicht is goed, Kruisingsvlak heeft plateau. Geen maatregelen nodig.	0	nvt
4.2	Fietspad Kerkweg.	Fietspad Kerkweg is erg slecht, inclusief verlichting en belijning. Hierdoor rijden veel fietsers op de rijbaan. De route wordt door veel schoolkinderen gebruikt. Er wordt te snel gereden in Reeuwijk-Dorp	Herinrichting gepland rond 2020.	1	0
4.3	Nieuwdorperweg.	De Nieuwdorperweg heeft slechte verlichting. Deze valt bij iedere storm uit.	Groot onderhoud gedaan en uitwijk-plaatsen worden in 2018 aangebracht.	1	0
4.4	Oversteekplaatsen fietsers op Reeuwijkse Randweg.	Diverse aanpassingen zijn inmiddels doorgevoerd. Elektronische waarschuwing wellicht een optie.	Geen/onderzoek elektronische waarschuwing.	1	0/3

Tabel 3.6: Knelpunten Reeuwijk-Dorp en Tempel



Afbeelding 3.6: Kruispunt Kaagjesland - Kaagplein

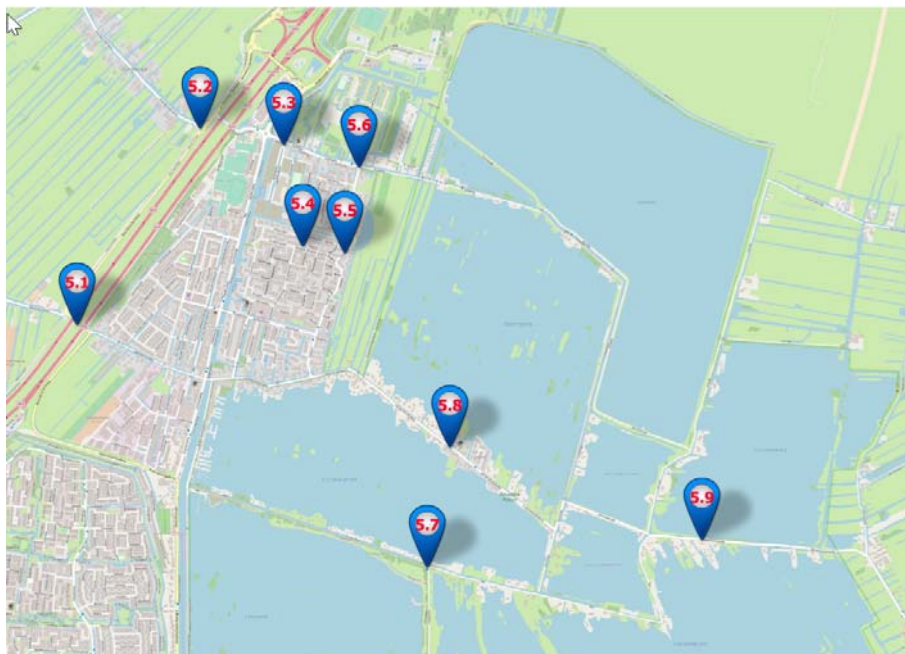
3.8 Reeuwijk-Brug en Plassengebied

Als algemene opmerking geldt dat de gemeente voor het Plassengebied voornemens is de volgende maatregelen uit te voeren:

- instellen van beperkte toegang met poortjes;
- het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/h, wat nu deels 60 km/h is.

Met deze maatregelen zal de fietsveiligheid ook verbeteren.

Verder zijn er knelpunten aangedragen, waarvan de locatie te zien is in figuur 3.5 en de beschrijving in tabel 3.7.



Figuur 3.5: Knelpunten Reeuwijk-Brug en Plassengebied

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat-	
				regel	aard
5.1 (4.4)	Fietspad langs Nieuw- dorperweg onder A12 is te smal + slecht uitzicht.	Diverse aanpassingen zijn inmiddels doorge- voerd. Elektronische waarschuwing wellicht een optie.	Geen/onderzoek elektronische waar- schuwing.	1	0/3
5.2	Fietsoversteek Randweg noord van rotonde Oud- Reeuwijkseweg.	Geeft omrijden voor fietsers richting Reeuwijk noord. Locatie oversteek is bewust gekozen dicht- bij rotonde, zodat snel- heid autoverkeer laag is.	Situatie is niet geluk- kig, maar wel de meest veilige. Geen aanpassingen.	0	nvt
5.3	Fietspad loopt niet door op kruispunt Oudeweg – Broekweide.	Fietspad loopt niet door op kruispunt Oudeweg – Broekweide.	Voorrang instellen voor Oudeweg, fiets- pad laten doorlopen, plateau weghalen en inritconstructie maken. Oudeweg kan ook ETW worden gemaakt. Fietspad kan dan vervallen.	1	1/2

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
5.4	Ratelaar.	Zeer onoverzichtelijk.	Betreft woonerf: snelheid is max 15 km/h, wat past bij een onoverzichtelijke locatie. Voorts zouden bewoners heggen kunnen terugsnoeien.	0	nvt
5.5	Abrupt einde fietspad Trebord bij de Beugel.	Betreft GOW, maar situatie heeft kenmerken ETW. Situatie onduidelijk.	(1) Trebord ETW maken en fietspad weghalen. (2) Aanleg plateau en markering fietsoversteek.	2	1
5.6	Abrupte oversteek fietspad bij Oudeweg – Trebord. Slecht uitzicht.	Betreft GOW, maar situatie heeft kenmerken ETW.	(1) Trebord ETW maken en fietspad weghalen. (2) Aanleg plateau en markering fiets-oversteek.	2	1
5.7	Bocht bij de Krossendijk richting de Ree.	Bocht is gevaarlijk/ onoverzichtelijk. Er zijn al meerdere fietsers onderuit gegaan.	Vragen aan de bewoner van de kavel op de hoek of de heg ivm de verkeersveiligheid verschoven of verlaagd mag worden. Straatverlichting aanbrengen in de bocht.	1	2/3
5.8	's-Gravenbroekseweg.	's-Gravenbroekseweg is drukste route in gebied, daardoor ook gevaarlijk. Veel bouwverkeer, grastegels in de berm zijn vaak verschoven (komt op meerdere plaatsen voor).	Regelmatig plegen van onderhoud.	2	0
5.9	Nieuwebroeksedijk 6/8/10.	Slecht wegdek.	Wegdek vernieuwen.	2	1
Alg.	Fietsen is onveilig, zeker bij schemer of in het donker in het Plassengebied. Belijning ontbreekt.		Met algemene maatregelen verbetert de positie van de fiets.	1	1

Tabel 3.7: Knelpunten Reeuwijk-Brug en Plassengebied



Afbeelding 3.7: Fietspad loopt niet door op kruispunt Oudeweg – Broekweide (Reeuwijk-Brug)



Afbeelding 3.8: Hoek Kossedijk – Ree. Slecht uitzicht door o.a. begroeiing

4

Verkeerseducatie

Verkeersongevallen veroorzaken dagelijks veel menselijk leed en grote materiële schade. De laatste jaren nemen het aantal doden en ernstige slachtoffers weer toe. Als basis voor het ontstaan van verkeersongevallen is in veruit de meeste gevallen (geschat wordt ongeveer 90-95%) enige vorm van menselijk falen aan te wijzen. Het gaat daarbij dan om gemaakte inschattingsfouten, het ontbreken van de op dat moment vereiste kennis en/of vaardigheden of het niet hebben van een juiste houding om voor zichzelf en anderen een veilig gebruik van de openbare weg mogelijk te maken. Recent komt hier ook het gebruik van de smartphone nog bij.



Afbeelding 4.1: Gebruik van de smartphone veroorzaakt onveilige situaties

Investeren in 'de mens' om de verkeersveiligheid te bevorderen blijft, naast investeringen in infrastructuur en voertuigveiligheid, daarom van groot belang. Want de infrastructuur kan nog zo goed zijn, maar als verkeersgebruikers fouten maken kunnen hier toch ernstige ongevallen ontstaan.

Dit betekent dat een integrale en structurele aanpak noodzakelijk is, waarbij telkens wordt gezocht naar een optimale mix van maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding, infrastructuur, ruimtelijke ordening en voertuigveiligheid. Een aanpak die passend is voor de diverse doelgroepen.

De aanpak hiervoor wordt door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zowel regionaal als lokaal ingezet. De regio Midden-Holland heeft hiertoe een actieprogramma verkeersveiligheid 2017-2019 opgesteld. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk voert hiernaast lokaal activiteiten op het gebied van fietsers uit.

4.1 RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019

Voor het onderdeel fiets worden regionaal de volgende verkeerslessen op scholen uitgevoerd:

Leeftijd 0-4 jaar project Jongleren voor uitvoering op peuterspeelzalen en kinderdagverblijven; Dit project start in 2018. Peuters en kleuters gaan met een spelkist met verkeersspullen twee weken met het thema verkeer aan de slag. Voor ouders is er een verkeersavond waarin aandacht wordt gegeven aan het belang om op vroege leeftijd peuters en kleuters het juiste verkeersgedrag aan te leren. De voorbeeldfunctie in het verkeer van de ouders is hierbij cruciaal voor het welslagen van deze actie.



Leeftijd 4-12 jaar verkeersprogramma School op Seef voor uitvoering op de basisscholen en aanstellen contactleerkracht verkeer en verkeersouders op de basisscholen; Van de totaal 16 basisscholen in Bodegraven-Reeuwijk doen 13 scholen mee aan School op Seef. Eén van deze scholen is niet of nauwelijks actief met School op Seef. Nagegaan zal worden wat daarvan de reden is. De opzet van School op Seef is dat in elke groep per leerjaar naast de theorielessen verkeer 3 praktijklessen verkeer worden gegeven. Dit wordt in de eerste 3 jaar ter introductie en lering door een externe verkeersleerkracht verzorgd. Gaandeweg deze periode gaan de teamleerkrachten de verkeerslessen verzorgen. De opzet is om kinderen weerbaarder te maken in het verkeer door fietsvaardigheden en verkeers- en gedragsregels aan te leren. De continuïteit van School op Seef wordt geborgd door per school een contactleerkracht verkeer en verkeersouders aan te stellen. De school overlegt ook regelmatig met ouders over het belang van een goed voorbeeldgedrag en het haal- en brenggedrag op school. Tot slot overlegt de school periodiek met de gemeente over veiligheid in de schoolomgeving en op de schoolroutes. De school kan bij voldoende structurele aanpak op het gebied van verkeersveiligheid het verkeersveiligheidslabel behalen. De Da Costaschool, de Verhoeff Rollmanschool de Prinses Beatrixschool, de Willibrordschool en de Regenboog hebben het verkeersveiligheidslabel behaald.



Afbeelding 4.2: Nieuwsbrief over veilig verkeer en verkeerseducatie van School op Seef

Twee keer per jaar komen de scholen in Bodegraven en in Reeuwijk bij elkaar in **een lokaal netwerk verkeersveiligheid en verkeerseducatie basisscholen** om alle zaken met betrekking tot verkeersveiligheid en verkeerseducatie te bespreken waarbij de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, de wijkagent en de plaatselijke afdeling van VVN aanwezig zijn.



Afbeelding 4.3: Voorlichting over de dode hoek bij een vrachtwagen

Leeftijd 12-18 jaar verkeersprogramma Totally Traffic voor uitvoering op scholen Voortgezet Onderwijs; Het verkeersprogramma Totally Traffic biedt leerlingen op het voortgezet onderwijs lesmodules aan waarbij het vergroten van fietsvaardigheden, gedrag en verkeersregels worden aangeleerd. Dit kan in de vorm van een verkeers-theater, fietsvaardigheden, alcohol en drugs in het verkeer, kruispuntdebat (leerlingen debatteren in groepen over verkeer) en dergelijke. Aan de scholen in Midden-Holland en Rijnstreek worden deze lesmodules gratis door de regio Midden-Holland aangeboden.

4.2 Lokale activiteiten

Op de basisscholen wordt jaarlijks **het theoretische en praktische verkeersexamen** uitgevoerd.



Afbeelding 4.4: Start van het praktische verkeersexamen

In het kader van **de campagne 'De scholen zijn weer begonnen'** doen de basisscholen in Bodegraven-Reeuwijk actief mee bij de start van het nieuwe schooljaar. De campagne vraagt bij automobilisten aandacht voor het in de ochtendspits weer na 6 weken vakantie naar school gaan van schoolkinderen. Op school wordt de campagne benut voor het aandacht even aan verkeersveiligheid bij het van en naar school gaan.

Ook doen de basisscholen in de maanden oktober/november actief mee met **de campagne fietsverlichting**. Deze campagne wordt lokaal georganiseerd voor alle fietsers, waarbij de lokale rijwielhandelaren jaarlijks op een nader te bepalen actiedag in oktober/november gratis de fietsverlichting repareren. De materialen moeten worden betaald door de fietsers.



Jaarlijks wordt op een basisschool of een cluster van basisscholen **een school-/thuisroute project** uitgevoerd; Dit betreft een onderzoek naar de verkeersveiligheid in de omgeving van de school en op de schoolroute. Op dit moment wordt een dergelijk project voorbereid voor basisschool De Brug in Nieuwerbrug. Ouders worden hierbij actief



betrokken om knelpunten aan te dragen. De meest genoemde knelpunten staan het hoogst in de prioriteit. Ook wordt in de hiervoor op te stellen notitie aandacht geschonken aan School op Seef, ouderparticipatie op het gebied van verkeersveiligheid. Verder worden verkeersouders aangesteld die samen met de

contactleerkracht verkeer de overlegstructuur voor verkeersveiligheid op school waarborgen.

Lokaal worden op basisscholen bij beschikbaar budget **Dode Hoeklessen, Streetwise van de ANWB en VOMOL lessen (Veilig Omgaan Met Opvallend Landbouwverkeer)** georganiseerd.



Voor **senioren** is dit jaar een start gemaakt met het organiseren van E-bike trainingen.

Ook rijbewijs-opfriscursussen kunnen nuttig zijn. Zowel om na een periode van weinig rijden weer vertrouwd te raken in het verkeer, maar ook om op de hoogte te komen van (nieuwe) verkeersregels.

Fietstrainingen die specifiek gericht zijn op migranten die geen fietservaring hebben worden er, voor zover bekend, niet aangeboden in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Wellicht is het een idee om verkeers- en/of fietslessen aan te bieden aan migranten in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Daarnaast kan een brochure over 'Verkeer in Nederland' worden uitgedeeld aan migranten. In deze brochure staan de belangrijkste Nederlandse verkeersregels. Brochures zijn in verschillende talen beschikbaar, waardoor migranten deze brochure waarschijnlijk ook in hun moedertaal kunnen lezen.

5.1 Conclusie en discussie

Om de veiligheidssituatie voor fietsers in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk te verbeteren, zijn de volgende acties ondernomen:

- de ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn, zijn geanalyseerd;
- de huidige knelpunten voor fietsers in de gemeente aangedragen door de dorpsverleggen en andere partijen, personen en instanties zijn nader onderzocht en
- de (mogelijke) initiatieven op het gebied van verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding zijn geïnventariseerd.

Uit de ongevalsanalyse (hoofdstuk 2) kwam naar voren dat geen voorrang verlenen een belangrijke oorzaak is van de fietsongevallen in Bodegraven-Reeuwijk tussen 2010-2015. Deze ongevallen kunnen zijn ontstaan door menselijke fouten (onvoorzichtig of te hard rijden), maar kunnen ook het gevolg zijn van onduidelijke voorrangssituaties. Uit hoofdstuk 3 blijkt dat de voorrangssituatie op sommige knelpunten onduidelijk is, zoals bij de Groene Zoom – Goudseweg en de zijstraten/uitritten op wegen buiten de bebouwde kom. De uitkomsten van deze analyse laten zien dat de **voorrangssituatie beter en eenduidiger** kan worden aangegeven in de gemeente. Door het nemen van de juiste infrastructurele maatregelen kunnen ongevallen wellicht ook deels voorkomen worden in de toekomst.

Voorts bevelen wij aan dat de gemeente (wellicht in regionaal verband) richtlijnen vaststelt voor de vormgeving van soorten kruispunten. Hiermee kan de (regionale) eenduidigheid van kruispunten verbeterd worden. Deze eenduidigheid is een belangrijke pijler van Duurzaam Veilig, want eenduidigheid geeft duidelijkheid aan de weggebruiker.



Een aantal maatregelen zijn reeds door de gemeente in gang gezet. Voorbeelden daarvan zijn het beleid ten aanzien van landbouwverkeer, C-wegenbeleid. Regionaal is afgesproken dat op korte termijn **de fietsers voorrang zullen krijgen op alle rotondes binnen de bebouwde kom**. Dit vergt een aanpassing van de vormgeving van

rotondes. Het is wenselijk om tegelijkertijd ook de voorrangssituatie van fietspaden langs andere routes in beschouwing te nemen, bijvoorbeeld de Broekveldselaan in Bodegraven en de Oudeweg in Reeuwijk. Met deze maatregelen wordt de fiets ook op voorsprong gezet binnen de bebouwde kom. Hierdoor kan het ook meer voor de hand komen te liggen dat de inwoners binnen de bebouwde kom kiezen voor de fiets.

Een ander punt van aandacht zijn de conflicten die ontstaan tussen fietsers en andere weggebruikers op erftoegangswegen (30 km/h), bijvoorbeeld bij de Stationsweg, Vrije Nesse en Dronensingel. Bij de Vrije Nesse en Dronensingel moeten fietsers hun plaats op de rijweg afdwingen. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig, zijn er op erftoegangswegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk vaak geen fietsstroken aanwezig en benodigd.



Veel genoemd is de situatie rond de **aansluiting N11 – Goudseweg – Nessepad**. Hier komen veel autoverkeer en veel fietsers samen. Het zijn complexe oversteekpunten, waarbij verkeer uit allerlei richtingen komt. Reden genoeg om hier te pleiten voor structurele oplossingen. Deze wegen vallen onder beheer van provincie en rijk en het is daarom zaak dat de gemeente dit punt voortdurend onder de aandacht van de andere overheden brengt en samen gaat zoeken naar deze structurele oplossingen.

Een oplossing zou de aanleg van een fietstunnel kunnen zijn, of het plaatsen van fietsers in de voorrang bij de aansluiting N11 – Goudseweg - Nessepad. Inmiddels heeft de provincie dit punt opgenomen in een (reserve) investeringslijst. Daarom is het zaak nu door te pakken.

Met **verkeerseducatie** begeven weggebruikers zich beter toegerust op weg en zijn ze beter op de hoogte van wat ze van andere weggebruikers kunnen verwachten. Traditioneel richt verkeerseducatie zich op de kinderen, maar steeds meer komen ook andere doelgroepen in het vizier, bijvoorbeeld senioren met een e-bike en migranten. Dit kan er onder andere voor zorgen dat weggebruikers beter op de hoogte zijn van hun eigen voertuig, de verkeersregels en het (te verwachten) gedrag van andere weggebruikers. Deze educatie kan onderdeel zijn van het RPV Actieprogramma Verkeersveiligheid en lokale verkeersactiviteiten.

5.2 Aanpassen van de belangrijkste knelpunten

In hoofdstuk 3 zijn er veel maatregelen voorgesteld om knelpunten aan te pakken. De knelpunten die de meeste problemen veroorzaken zijn knelpunten waar (1) ongelukken gebeuren, (2) de kwaliteit van de infrastructuur te wensen overlaat, en/of (3) waar weggebruikers zich onveilig voelen. Het oplossen van de grootste knelpunten kan het meest bijdragen aan een (perceptuele) vooruitgang van de verkeersveiligheid. De maatregelen die de prioriteit hebben, zijn in tabel 5.1 genoemd. Inmiddels zijn op een groot deel van de locaties maatregelen ingepland (aard = 0)

nr.	knelpunt	analyse	advies	maatregel	aard
1.3	De N11 oversteeek voor fietsers op de Goudseweg aan weerskanten van de N11.	Hoofd fietsroute. Automobilisten hebben voorrang. Hoge intensiteit en snelheid van auto's bij aansluiting. Bovendien is het onoverzichtelijk. Provincie/rijk wegbeheerders.	Knelpunt staat genoemd in reservelijst provincie. Aandringen bij PZH op spoedige aanpak. Meedenken over oplossing.	1	4
1.6	Burg. le Coultrestraat naar spoorwegovergang.	Hoofd fietsroute. Conflicten tussen fietsers en andere weggebruikers bij opening van de overwegbomen.	Fietsstroken gepland Spoorlaan (maart 2018). Maken opstelruimte Dronesingel.	1	0
1.7	Driesprong ten noorden spoorwegovergang, bij Dronensingel.	Hoofd fietsroute met veel gemengd verkeer. Groot kruisingsvlak, waar fietsers zich 'verloren' voelen. Route wordt afgewaardeerd tot ETW als bedrijventerrein Dronehoek komt te vervallen	Herinrichten kruispunt en terugbrengen oppervlakte.	1	0
1.8	Er is geen fiets suggestiestrook bij de Spoorlaan, Stationsweg en vanaf het station naar de Rijnhoek.	Hoofd fietsroute. Stationsweg is grotendeels 30 km-gebied: oostelijk deel is GOW (50 km/h); ETW wordt overwogen.	Op het deel GOW (50 km/h) is het wenselijk de fietser een duidelijkere positie te geven en fietsstroken aan te leggen. Bij ETW wordt gebied opnieuw ingericht.	1	0
1.10	Groene Zoom-Goudseweg.	Hoofd fietsroute. Onoverzichtelijk punt voor fietsers o.a. door in- en uitrijdend verkeer tankstation en fietsers met hoge snelheid op vrijliggend fietspad bij Goudseweg.	Voorrang is niet goed geregeld. Voorstel: Haaiantanden op Groene Zoom en richtingpijlen op het fietspad. Wordt aangepast met komst brandweerkazerne.	1	0
1.22	Fietspad Buitenkerk.	Positie fietspad en suggestiestrook zijn onduidelijk. Einde fietspad is abrupt.	Verkeerssituatie verduidelijken: positie fietser en aanbrengen markering.	1	1/2
2.1	Buitenkerk oost.	Hoofd fietsroute. Op de Buitenkerk is de weg smal met geparkeerde auto's. Fietsers gebruiken hier vaak het trottoir.	In voorjaar 2018 wordt de weg heringericht en versmalen verwijderd.	1	0
2.1a	Buitenkerk west.	Positie fietspad en suggestiestroken zijn onduidelijk. Einde fietspad is abrupt.	Verkeerssituatie verduidelijken: positie fietser en aanbrengen markering. Wordt aangepakt 2018.	1	0
3.3	In-uitrit Weijpoort 24A: de drempel heeft nauwelijks effect op de snelheid van het autoverkeer: onvolgende remmend.	Kruispunt wordt ingeleid door drempels en markering. Zicht	Voorrangssituatie verduidelijken en aanleggen van rood kruisingsvlak (bij gelijkwaardig kruispunt).	1	1

nr.	knelpunt	analyse	advies	maat- regel	aard
		is matig en voorrangssituatie onduidelijk (uitrit?).			
3.4	Oversteek Weijpoort vanaf het jaagpad langs de Oude Rijn is een gevaarlijk punt.	Betreft een gelijkwaardig kruispunt (of uitrit?) Fietsoversteek is niet gemarkeerd.	Ruimte is beperkt. Drempels en versmalling aangelegd. Voorstel: markeren oversteek.	1	1
3.6	Het kruispunt Graaf Florisweg – Bruggemeesterstraat is onoverzichtelijk voor het fietsverkeer dat vanuit de Hoge Rijndijk de kruising nadert.	Hier is sprake van een hoge heg dat het uitzicht belemmert.	Vraag aan de eigenaar van het hoekhuis om de heg te verlagen. Een plateau op het kruispunt kan worden overwogen. Kwaliteitsimpuls.	1	2
3.10	Fietspad Groendijck (Driebruggen – Waarder) ligt soms dicht op de weg.	Door de bebouwing is de ruimte gering.	Aanbrengen hek om fietsers meer bescherming te geven.	1	2
3.13	Fietsoversteek bij Korte Waarder voor de bocht bij Molendijk.	Reeds genoemd als 7.5. Betreft overgang van fietsen op de rijbaan naar eenzijdig fietspad.	Aanleg plateau om oversteek fietsers te markeren.	1	1
3.14	Fietsers komen vanaf het Jaagpad 'plotseling' op de Hoge Rijndijk voor automobilisten.	Autoverkeer aan oost en westzijde wordt afgeremd. Locatie zelf is niet gemarkeerd.	Aanbrengen kanalisatiestrepen voor fietsers.	1	1
5.3	Fietspad loopt niet door op kruispunt Oudeweg – Broekweide.	Fietspad loopt niet door op kruispunt Oudeweg – Broekweide.	Voorrang instellen voor Oudeweg, fietspad laten doorlopen, plateau weghalen en inritconstructie maken. Oudeweg kan ook ETW worden gemaakt. Fietspad kan dan vervallen.	1	1/2
5.7	Bocht bij de Krossendijk richting de Ree.	Bocht is gevaarlijk/onoverzichtelijk. Er zijn al meerdere fietsers onderuit gegaan.	Vragen aan de bewoner van de kavel op de hoek of de heg i.v.m. de verkeersveiligheid verschoven of verlaagd mag worden. Straatverlichting aanbrengen in de bocht.	1	2/3

Tabel 5.1: Prioritaire maatregelen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk

5.3 Inspelen op toekomstige trends

In het rapport worden enkele toekomstige trends genoemd, die het fietsgebruik beïnvloeden, zoals vergrijzing, een toenemend gebruik van de elektrische fiets en de vestiging van meer immigranten. Met deze trends dient rekening te worden gehouden, bijvoorbeeld bij educatie en gedragsbeïnvloeding, maar ook bij het nemen van infrastructuurle maatregelen.

Zo zullen de snelheidsverschillen door de e-fietsen toenemen en daardoor is het wenselijk dat fietspaden en fietsstroken breder worden gemaakt. Daarnaast valt te overwegen verkeerseducatie te richten op deze doelgroepen: verkeers- en fietsles bij de moskee en opfriscursussen autorijden voor ouderen.

² Op meerdere plekken is de voorrangssituatie op de wegen langs de Rijn niet duidelijk: zie 3.3.

5.4 Monitoring

Bij de actualisatie van het fietsplan Bodegraven-Reeuwijk zijn de knelpunten uit het eerste fietsplan voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk in beschouwing genomen. De knelpunten die nog niet zijn opgelost uit het vorige fietsplan, staan in hoofdstuk 3 vermeld. De punten die wel zijn opgelost, staan in de bijlage. Nieuwe knelpunten voor fietsers in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn door diverse partijen aangedragen en staan in het fietsplan Bodegraven-Reeuwijk 2 (de actualisatie). Het is wenselijk over een jaar of vijf de voortgang bij het oplossen van de knelpunten te evalueren. Wat is er opgelost? Welke nieuwe knelpunten zijn er? Is het wenselijk het beleid aan te passen?

Bijlage 1

Overgebleven knelpunten

In deze bijlage zijn de knelpunten opgenomen die in het 'Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk – meer en veiliger fietsen' stonden en voldoen aan de volgende criteria:

- het knelpunt is nog niet opgelost;
- het nemen van een maatregel is wenselijk;
- er is nog geen actie ondernomen om het knelpunt op te lossen.

De knelpunten waarvoor wel actie is ondernomen maar die nog niet opgelost zijn, staan verwerkt in hoofdstuk 3.

Bodegraven-Zuid

nr.	knelpunt	maatregel	maatregel	aard
1.1	Oversteek over Goudseweg (N459, GOW) ter hoogte van Oud-Bodegraafseweg – Nespada.	Aanleg middenberm is wenselijk, zodat oversteek in twee keer kan. Provincie is wegbeheerder; er wordt met hen contact opgenomen.	1	4
1.4	Regeling van de verkeerslichten op Goudseweg - Vrije Nesse staat voor de fietsers niet goed afgesteld. Daarnaast ligt de oversteek Emmakade – Cortenhoeve dicht bij het kruispunt, maar buiten de regeling.	Regeling van de VRI slim afstellen, zodat verkeer vanaf Vrije Nesse en Cortenhoeve tegelijk groen hebben, ook samen met de voetgangers.	1	1
1.5	Spoorwegovergang Goudseweg: situatie is onoverzichtelijk.	ProRail acht hier geen maatregelen nodig.	2	2/4

Bodegraven-Noord

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
2.2	Kruispunt Noordzijde - Burge-meester Kremerweg is onoverzichtelijk.	Punt wordt opgepakt in combinatie met onderhoud. Bodegraven is gevraagd voor oplossing. De provincie is weg-beheerder.	1	0/4
2.6	Situatie op kruispunt Overtocht - Doortocht is onoverzichtelijk.	Onveiligheid is vooral subjectief, mede door aanwezigheid van vrachtverkeer. Dit is een GOW. Snelheden zijn hier laag. Voor de toekomst wordt gepoogd de bedrijven uit te plaatsen en er een 30 km/h-verbinding van te maken.	2	3

Meije

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
3.1	Hazekade is erg smal, maar wel de route naar de basisschool.	Gemeente Woerden is wegbeheerder. Verbreden kade waarschijnlijk onwenselijk. Wisselplaatsen wellicht nader beschouwen.	1	4
3.4	Fietsstroken op rijbaan te smal. Wegbermen te steil. Wegdek gevaarlijk. Vrijliggend fietspad langs Oude Rijn te smal.	Groot onderhoud 2018.	1	0
Overige opmerkingen				
3.5 Bord stiltegebied langs Kerkweg verplaatsen naar begin van de Kerkweg, nabij Buitenkerk. Geen fietsmaatregel.				

Waarder

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
Alg	Veel recreatief verkeer, vooral in het weekend. Vaak niet te combineren met auto.	Autoverkeer zal gedrag moeten aanpassen.	2	3
Alg	Fietsers komen in verdrukking door autoverkeer op smalle dijkwegen.	Op de smalle dijkwegen ontbreken vaak duidelijke uitwijk/inhaalplaatsen. Gedrag. Beleid C-wegen wordt heroverwogen.		0/3

Driebruggen

De aangedragen knelpunten waarvoor maatregelen wenselijk waren, zijn opgelost.

Nieuwerbrug

De aangedragen knelpunten waarvoor maatregelen wenselijk waren, zijn of opgelost of maatregelen zijn genomen maar het knelpunt is nog niet opgelost (zie hoofdstuk 3).

Reeuwijk Dorp en Tempel

nr.	knelpunt	maatregel	maatregel	aard
Alg	Algemeen: onderhoudstoestand van wegen fietspaden en bermen is zorgelijk en kan gevaarlijke situaties voor fietsers opleveren. Bijvoorbeeld Reewal, Nieuwdorperweg en Reeuwijkseweg.	Knelpunten oplossen met prioriteit en voorts e.e.a. planmatig aanpakken.	1	1
Alg	Diverse paaltjes zijn onveilig gemarkeerd: Zijdeweg – Midden NL-route, fietspad Zijdeweg – Wijkdijk, Brede Schouw – Overtoom, Baasjeskade oost.	Markering controleren, paaltjes worden zoveel mogelijk weggehaald.	1	1

Reeuwijk-Brug

nr.	knelpunt	maatregel	maatregel	aard
9.10	Ontbreken fietsverbinding Poelruit.	Betreft 30 km-gebied: geen afzonderlijke fietsvoorzieningen.	0	nvt
Overige opmerkingen				
9.9	Fietsroute vanaf Edisonlaan naar Gouda wordt door veel scholieren gebruikt. Sociale veiligheid is aandachtspunt.			

Bijlage 2

Opgeloste knelpunten

In bijlage 2 staan de knelpunten die in het 'Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk – meer en veiliger fietsen' stonden en zijn opgelost.

Bodegraven-Zuid

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
1.8	Voetpad Zwanebloem – Beemdgras geschikt maken voor fietsers, rolstoelen en kinderwagens.	Weghalen/aanpassen hekken.	2	1
Overige opmerkingen				
1.6	De oversteek voor de school aan de Vromade (kruising met De Leeuwerik) heeft geen duidelijk stopregeling in vergelijking met oversteek Indoorweg.	Oversteek vergelijkbaar inrichten. = <i>geen fietsmaatregel</i>		

Bodegraven-Noord

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
2.3	Op de Spoorstraat, Stadhouderslaan en Laan van Turkenburg hinderen geparkeerde ouders de fietsers.	Optimalisatie in opstelruimte is uitgevoerd. Indien overlast optreedt is het een gedragsprobleem (schoolthuisroutes opgepakt).	0/2	3
2.4	Kruispunt Stationsweg - Spoorstraat – Spoorlaan is onoverzichtelijk.	Kruispunt wordt niet als gevaarlijk beoordeeld. Oplossing eerder	0	3

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
		zoeken in educatie en voorlichting over school-thuisroutes.		
2.8	Dammekant: veel scholieren, smal fietspad/parallelweg noordzijde. Parallelweg eindigt plotseling en fietsers moeten 'ergens' oversteken, waar auto's hard rijden en geen overstekende fietsers verwachten.	Fietsoversteek verbeteren en combineren met invoering 50 km/h (binnen bebouwde kom). Aanleg fietsoversteek op een plateau.	1	2

Meije

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
3.2	Meijepad richting Nieuwkoop is slecht vindbaar.	Bebording richting Nieuwkoop verbeteren.	2	1

Sluipwijk

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
Alg	Veel recreatief verkeer, vooral in het weekend. Vaak niet te combineren met auto.	Autoverkeer zal gedrag moeten aanpassen.	2	3
Alg	Fietsers komen in verdrukking door autoverkeer op smalle dijkwegen.	Op de smalle dijkwegen ontbreken vaak duidelijke uitwijk/inhaalplaatsen. Gedrag. Beleid C-wegen wordt heroverwogen.		0/3
4.2	Bij harde wind belanden fietsers op de Kippenkade in de berm: pad is te smal.	Geen maatregelen gewenst, wellicht aanpassen begroeiing.	0	3
4.3	Deze bocht tussen Kippenkade en Wierickepad is erg scherp en loopt schuin af. Bij gladheid een gevaarlijk punt.	Overgang weg - brug verbeteren. Bocht markeren, hek rechtzetten.	1	1
4.4	Deze brug in het Wierickepad is breder dan het fietspad, waardoor fietsers snel naast het fietspad raken.	Toepassen belijning.	2	1
Overige opmerkingen				
4.5	Op de Ravensbergseweg is een parkeerprobleem. Geen fietsknelpunt en knelpunt wordt niet onderschreven.			
4.6	Delen van dit gebied zijn in het weekend tussen 12.00 en 18.00 uur autovrij. Het zou duidelijker zijn als in het weekend het gehele gebied autovrij is. Wordt meegenomen in onderzoek buitenwegen.			

Waarder

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
5.1	Oversteek vanuit Nieuwerbrug noodzakelijk, maar gevaarlijk in verband met af- en opritten. Slecht fietspad, kan met de fietsband tussen de trottoirbanden/tegels.	Aansluiting wordt heringericht.	1	0
5.2	Geen toegang brommers tankstation. Brommers rijden stukje over de weg.	Aanpassen bebording.	1	1
5.3	Fietspad gaat over in trottoir binnenbocht, buitenbocht geen fietspad.	Aanpassen situatie: fietspad wordt voetpad en fietsstrook op rijbaan aanbrengen.	1	2
5.4	Oversteek fietsers buiten bebouwde kom weg (auto's rijden erg hard).	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien.	1	2
5.5	Oversteek beide kanten slecht zicht op weg.	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien.	1	2
5.6	Oversteek Westeinde - De Groendijck, fietspad vanuit Driebruggen langs De Groendijck eindigt waardoor fietsers schuin oversteken naar smal fietspad aan westzijde de Groendijck, alternatief is route via Westeinde, onbekenden twijfelen over keuze. Fietspad aan westzijde van de Groendijck is te smal voor tweerichtingsverkeer.	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien.	1	2
5.7	Westeinde/Oosteinde tot aan Woerden geen belijning, slechte verlichting, afgebrokkelde randen wegdek, smal voor 1 auto. Hierdoor gevaarlijke situaties voor fietsers.	Onderhoud. Op de weg past geen belijning.	2	1
5.9	Fietsers rijden over voetpad Kerverland.	Status voetpad wijzigen in fietspad.	2	1

Driebruggen

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
6.1	Fietspad aan westzijde van De Groendijck is smal, maar wordt wel in twee richtingen gebruikt.	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien.	1	2
6.2	Oversteekplaats is onduidelijk, toeristen weten niet dat ze hier moeten oversteken.	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien. Wellicht bromfietsen op de rijbaan.	1	2
6.3	Toeristen weten niet dat ze hier moeten oversteken.	Tracering en bewegwijzering fietspaden beide zijden Groendijck herzien.	1	2
6.4	Kruispunt Wierickepad - Hoogeind is onoverzichtelijk kruispunt. Daarnaast is de plaatsaanduiding (bewegwijzering) onvolledig.	Onderhoud groen en bebording aanpassen.	1	1

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
6.6	Het Hoogeind is te druk en te smal voor auto's en fietsers. Er rijdt veel vracht- en veel sluipverkeer.	Gedrag, snelheidsinformatiedisplay geplaatst.	0	3
6.7	Het wegdek van de Parallelweg A12 is slecht van kwaliteit.	Onderhoud.	1	2
Overige opmerkingen				
6.5	Bij gladheid moet eerder worden gestrooid, om 07.15 uur, vanwege de scholieren.			

Nieuwerbrug

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
7.2	Weijpoort ter hoogte van de voetbalvelden van 'Rijnstreek'. Hier steken veel fietsers over die naar de voetbal gaan, gevaarlijk punt.	Uitrit benadrukken.	2	2
7.3	Eind van fiets-/voetpad langs de Oude Rijn. Steken veel fietsers over. Gevaarlijk punt.	Punt markeren, bijvoorbeeld met plateau.	1	2

Reeuwijk-Dorp en Tempel

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
Alg	Algemeen: onderhoudstoestand van wegen fietspaden en bermen is zorgelijk en kan gevaarlijke situaties voor fietsers opleveren. Bijvoorbeeld Reewal, Nieuwdorperweg en Reeuwijkseweg.	Knelpunten oplossen met prioriteit en voorts e.e.a. planmatig aanpakken.	1	1
Alg	Diverse paaltjes zijn onveilig gemarkeerd: Zijdeweg – Midden NL-route, Fietspad Zijdeweg – Wijkdijk, Brede Schouw – Overtoom, Baasjeskade oost.	Markering controleren.	1	1
8.3	Middelburgseweg – Zwarteweg – Brugweg is onoverzichtelijk. Hoge snelheid autoverkeer.	Valt onder beheer bij Waddinxveen. Kruispunt verruimen geeft nog hogere snelheid autoverkeer. Onveiligheid lijkt vooral subjectief te zijn.	2	4/2

Reeuwijk-Brug

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
9.1	Oversteek over Oud Reeuwijkseweg ten westen van tunnel onder A12 is onoverzichtelijk.	Situatie wordt herzien met aanleg Rondweg.	1	0
9.4	Gevaarlijk bromfietsverkeer op de burgemeester Bracklaan.	Bromfietsverkeer moet gedrag aanpassen; handhaving.	0	3

nr.	knelpunt	maatregel	maat-regel	aard
9.5	Gevaarlijk fietspad langs de Treebord vanwege beperkt zicht vanuit de Dr. A. Scheygrondlaan.	Particulieren moeten hun beplanting aanpassen. Op termijn wellicht 30 km/h en fietspad laten vervallen.	1	3
9.7	Op de Kennedysingel en Rembrandtstraat staat het vol met auto's waardoor fietsers moeten uitwijken.	Geen maatregel. Geparkeerde auto's horen op ETW. Toepassen 30 km/h.	0	
9.8	Oversteken over de Nieuwdorperweg ter hoogte van Fokkerstraat is niet veilig, wordt veel gebruikt door scholieren richting Gouda.	Situatie wordt herzien met aanleg Rondweg.	1	0

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl