

Goes fietst verder

Fietsbeleidsplan

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Fietsnetwerk.....	7
2.1.	Opbouw fietsnetwerk.....	7
2.2.	Beleid fietsnetwerk	11
2.3.	Toetsing fietsnetwerk.....	15
2.4.	Actiepunten fietsnetwerk	19
3.	Fietsparkeren	23
3.1.	Beleid fietsparkeren	23
3.2.	Actiepunten fietsparkeren	24
4.	Gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten.....	27
5.	Uitvoeringsprogramma	35
5.1.	Groslijst	35
5.2.	Uitvoeringsprogramma 2012 - 2013	37
5.3.	Vervolg en voortgangsrapportage.....	44
Bijlagen.....		45
1.	Fietsnetwerk.....	46
2.	Helling (hoofd)fietsroutes.....	47
3.	Knelpunten.....	48
4.	Samenhangende knelpunten.....	49
5.	Fietsparkeerkencijfers.....	62

1. Inleiding

De fiets is een veelgebruikt vervoermiddel in Goes. Maar we willen meer en – zoals is opgenomen in het collegeprogramma – tot de top drie van Nederlandse fietssteden behoren. In de huidige situatie hebben we integraal beleid waarbij alle modaliteiten aandacht krijgen (Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan, GVVP). Om het doel te bereiken is specifiek beleid voor de fiets noodzakelijk.

De genoemde ambitie is in de volgende doelstelling te vertalen;
Het realiseren van een goed fietsklimaat door het bieden van veilige en comfortabele infrastructuur in combinatie met het stimuleren van fietsgebruik met als doel tot de top van Nederlandse fietssteden te behoren.

De aandacht voor de fiets is niet alleen te verantwoorden vanuit mobiliteitsbeleid. Fietsen levert ook een bijdrage aan gezondheid en milieu. Zo kan het fietsbeleid bijdragen aan onze klimaatdoelstelling om jaarlijks 2 procent minder energie te gebruiken.

Onderliggend fietsbeleid is een uitwerking van de kadernota zoals vastgesteld door het college op 18 oktober 2011. Dit hoofdstuk gaat verder met het geven van inzicht in de huidige positie van de fiets in Goes. Dit is het vertrekpunt voor het opstellen van beleid welke de volgende hoofdthema's omvat;

- Fietsnetwerk (hoofdstuk 2)
- Fietsparkeren (hoofdstuk 3)
- Gedrag, educatie en veiligheidsprojecten (hoofdstuk 4)

Tot slot geeft het onderdeel uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 5 een indicatie van de benodigde middelen om het beleid en actiepunten uit te voeren. Daarbij is aanvullend een richtinggevende planning aangegeven.

Vertrekpunt

De positie van de fiets in Goes is geïnventariseerd op hoofdlijn (figuur 1). Kijkend naar de sterktes dan wordt duidelijk dat we niet vanaf nul hoeven te beginnen. Tegelijkertijd moet nog het nodige gedaan worden om tot de top te behoren. Het vervolg van deze paragraaf gaat per hoofdonderwerp uitgebreider in op het vertrekpunt.

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none">● Hoofdfietsroutes aanwezig.● Regiofunctie, meerdere kernen 7,5 km van centrum Goes.● Fietscampagnes voor jeugd.● Compacte stad.● Fietsgebruik hoog.● Doorstroming fiets op rotondes.	<ul style="list-style-type: none">● Ontbreken beleid uniforme aanpak infrastructuur.● Fietsongevallen.● Perceptie inwoners over fietsen.● Herkenbaarheid fietsroutes.● Kwaliteit fietstunnels.
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none">● Verhogen comfort en aantrekkelijkheid fietsroutes.● Communicatie over inspanningen gemeente rondom de fiets.● Fietsgebruik stimuleren door verbeteren stallingvoorzieningen.	<ul style="list-style-type: none">● Toename enkelvoudige ongevallen door meer fietsgebruik.● Verhoogd ongevalrisico onder ouderen door succes e-bike.● Overlast van fietsparkeren.● Bereikbaarheid binnenstad auto.● Fietsendiefstal.

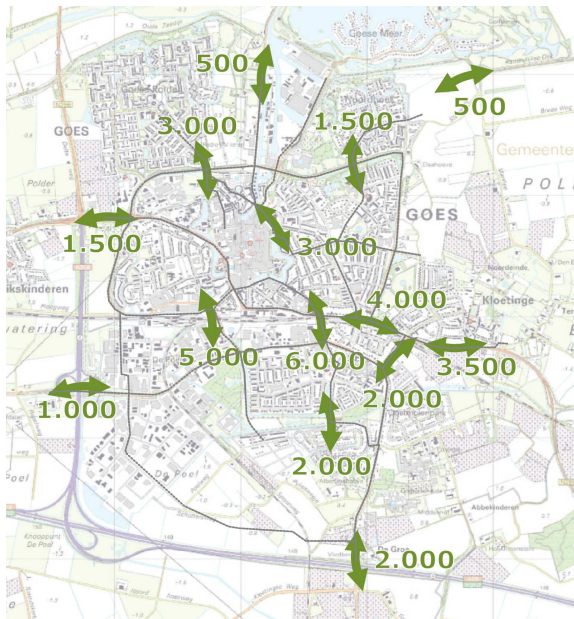
Figuur 1: inventarisatie positie van de fiets

Fietsnetwerk

Het fietsgebruik in Goes is reeds hoog. Uit onderzoek van onder andere het fietsberaad en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) blijkt op hoofdlijn het volgende;

- Op afstanden tot 7,5 km wordt in Goes in ongeveer 50% van de gevallen de fiets gebruikt als vervoermiddel terwijl het landelijke gemiddelde rond de 35% ligt.
- Op langere afstanden verliest de fiets terrein aan de auto. Toch wordt 35% van alle verplaatsingen door de Goesenaar per fiets afgelegd, een stuk hoger dan het landelijke gemiddelde van 25%.

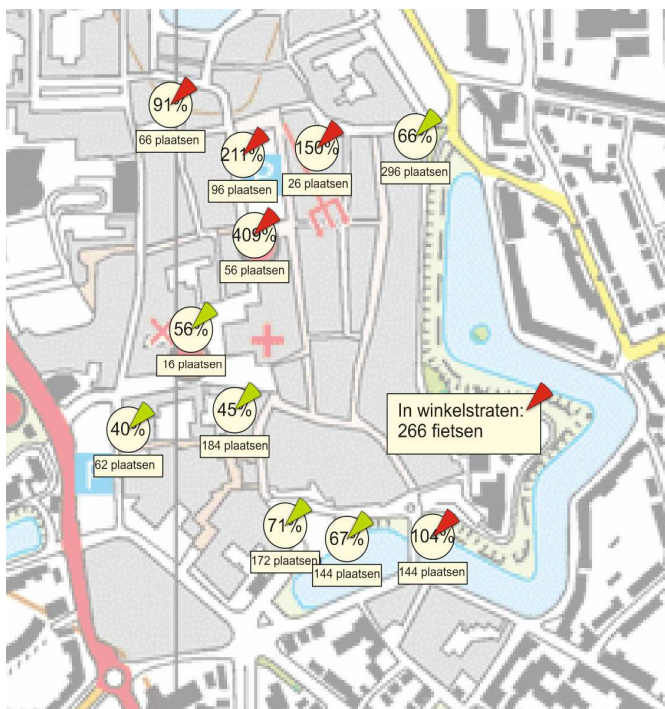
Het hoge fietsgebruik in Goes is niet alleen toe te schrijven aan de gedane inspanningen. Autonome gegevens zoals bevolkingssamenstelling, klimaat en omvang van de stad bepalen voor een deel het fietsgebruik. Echter, uit onderzoek van de fietsersbond blijkt dat Goes nog groeiruimte heeft wat betreft fietsgebruik. Figuur 2 geeft de fietsintensiteiten per dag op enkele hoofdverbindingen.



Figuur 2: fietsintensiteiten per dag op hoofdverbindingen

Fietsparkeren

Het fietsparkeerbeleid in het Gemeentelijk Verkeer- & Vervoersplan en het Masterplan Binnenstad hebben het aantal vrij gestalde fietsen in winkelstraten teruggebracht. Parkeerde in 2003 nog 65% van de fietsers in winkelstraten, in 2009 is dit teruggebracht tot ongeveer 25%. Nog niet alle gewenste fietsstallingen zijn geplaatst en een bewaakte stalling is nog niet gerealiseerd. Op dinsdag en zaterdag – de maatgevende dagen – is een structureel tekort wat wordt onderschreven door het fietsparkeeronderzoek in 2009. Ter illustratie geeft figuur 3 per stallingslocatie de bezetting op een gemiddelde zaterdag. Bij een percentage boven de 80% is sprake van onvoldoende capaciteit.



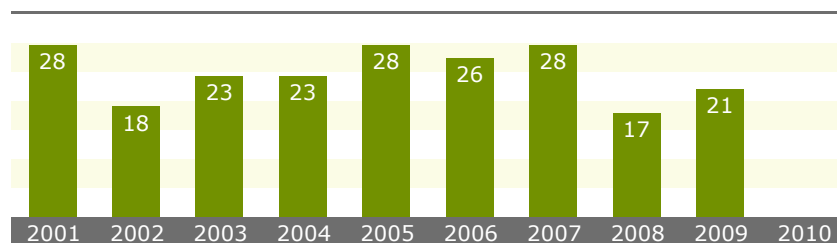
Figuur 3; bezetting stallingen op zaterdag

Gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten

We hebben diverse projecten lopen die zich richten op verkeerseducatie. Een aantal daarvan zijn specifiek voor op de fiets. Om een indruk te geven zijn twee campagnes te noemen; “Goes-fiets-Veilig” waarbij basisschoolleerlingen de fietsvaardigheden trainen op een parcours op het schoolplein en “De nieuwe school-thuis-route”; leerlingen oefenen de fietsroute van dorp naar school alvast voordat ze naar de middelbare school gaan.

Campagnes waarbij het promoten van fietsen centraal staat zijn er niet. Tegelijkertijd bestaat het vermoeden dat de perceptie van onze inwoners over de fietsvoorzieningen negatiever is dan verwacht mag worden.

Figuur 4 geeft de ontwikkeling weer van het aantal letselslachtoffers onder fietsers. Op te merken is dat door de nieuwe registratie/verwerkingswijze de ongevalcijfers voor 2010 nog onvoldoende betrouwbaar zijn om op te kunnen nemen. In het veiligheidplan ‘Op weg naar nul in Goes’ is de ambitie opgenomen te streven naar nul vermijdbare ongevallen op wegen in beheer van de gemeente Goes.



Figuur 4; letselslachtoffers onder fietsers per jaar

Het verkeersveiligheidsbeleid voorziet in de aanpak van ongevalconcentraties (grey-spots). Het voorliggende fietsbeleid zal daarom voornamelijk gericht zijn op generieke maatregelen; deze pakt ongevallen aan met de gelijksoortige aanleiding zonder dat deze ongevallen op de zelfde locatie hoeven plaats te vinden.

2. Fietsnetwerk

Fietsen kan op of langs vrijwel alle wegen. Het is onnodig en onmogelijk om al die wegen ideaal in te richten voor de fietser. Het definiëren van een fietsnetwerk maakt gerichte en samenhangende investeringen voor de fiets mogelijk; een goed fietsnetwerk is veilig, comfortabel en direct. Het vervolg van het hoofdstuk kent de volgende opbouw;

- Opzet van het fietsnetwerk (paragraaf 2.1)
- Eisen aan het netwerk (paragraaf 2.2)
- Toetsing huidige situatie aan de eisen uit paragraaf 2.2 en knelpunten vaststellen die we met prioriteit aanpakken (paragraaf 2.3)
- Overige structurele netwerkacties (paragraaf 2.4)

2.1. Opbouw fietsnetwerk

Categorisering

Het fietsnetwerk is gecategoriseerd in twee hoofdtypen;

- Hoofd fietsroutes: verbind stadscentrum en belangrijkste bestemmingen met de wijken en dorpen. Indicatie intensiteit; 3.000 – 6.000 fietsers per dag.
- Fietsroutes: ontsluit de wijken en is een aanvulling op de hoofd fietsroutes; indicatie intensiteit; 1.000 – 3.000 fietsers per dag.

Aanvullend is een ontsluitend net gedefinieerd. Deze richt zich op het hebben van een directe (veilige) verbinding. Gezien de lagere functie en lagere intensiteiten worden geen specifieke inrichtingseisen gefineerd. De inrichting is maatwerk.

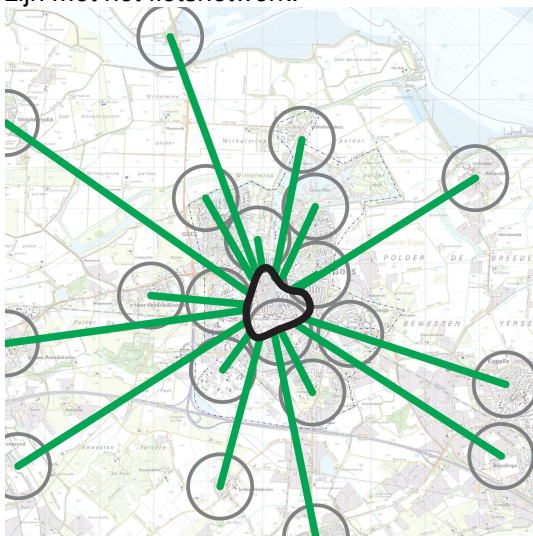
Uitgangspunten fietsnetwerk

Voor het fietsnetwerk zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd;

- Het netwerk is afgestemd op utilitair gebruik (woon-werk-school-winkelen).
- De belangrijkste fietsbestemmingen worden ontsloten door de hoofd fietsroutes. (centrum, station, ziekenhuis, sportcentra en schoolclusters).
- De wegen buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom in omliggende dorpen zijn geen onderdeel van het fietsnetwerk.

Opbouw

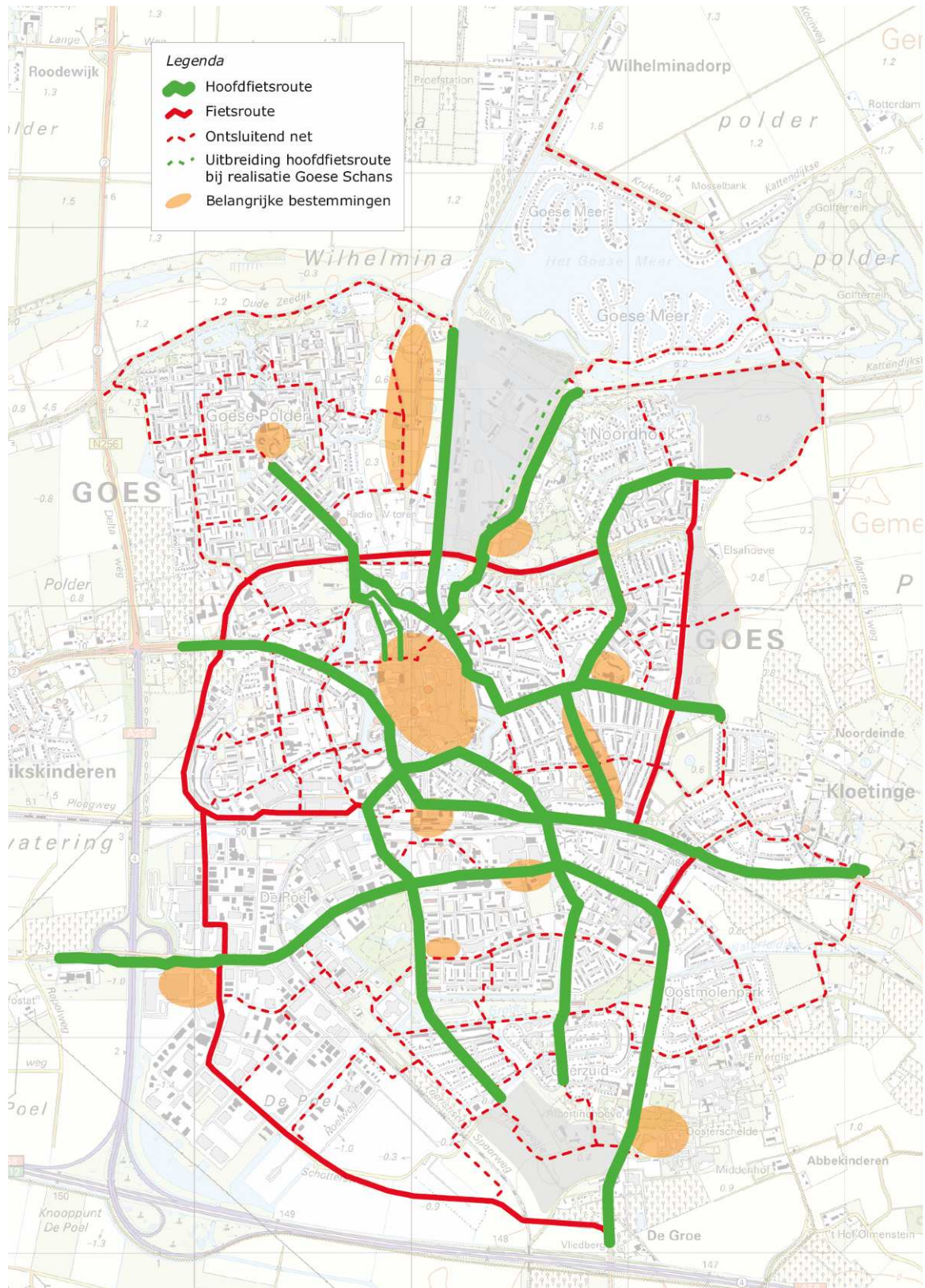
Het netwerk is opgebouwd door de wijken en dorpen te vereenvoudigen met behulp van cirkels (1.600 m doorsnede). Vervolgens zijn de wijken en dorpen verbonden met het centrum (zie figuur 5). Bij de verdere uitwerking is er voor gezorgd dat de belangrijkste bestemmingen verbonden zijn met het fietsnetwerk.



Figuur 5; opbouw fietsnetwerk

Uitwerking fietsnetwerk binnen de bebouwde kom

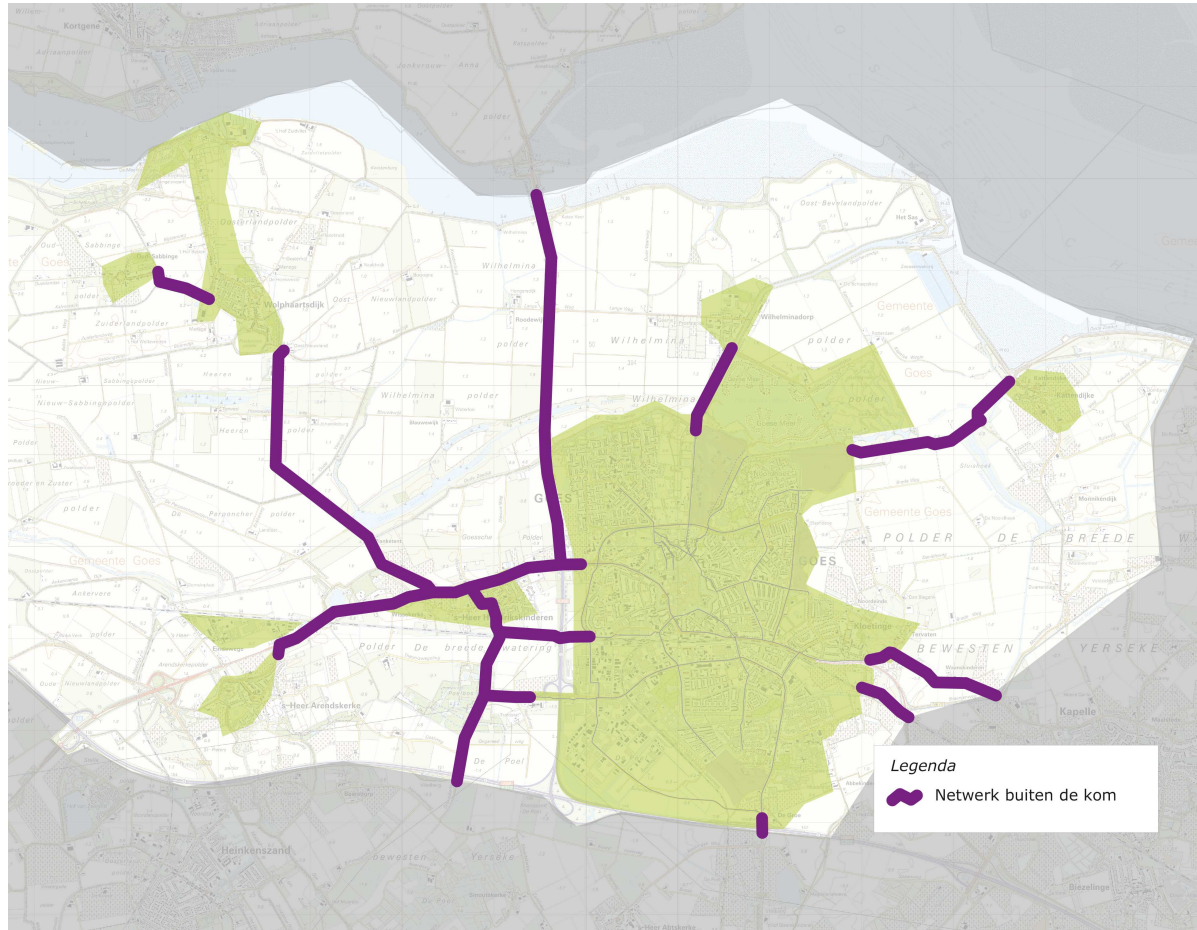
De uitgangspunten en de opbouw in hoofdlijn zijn vervolgens uitgewerkt (figuur 6 en bijlage 1. voor een vergroting). De belangrijkste bestemmingen zijn aangeduid (in paars) en de hoofdfietsroutes zijn toegedeeld aan het wegennet. Aansluitend zijn de fietsroutes bepaald welke de wijken/dorpen ontsluiten in aanvulling op de hoofdfietsroutes. De stippellijn geeft het ontsluitende net weer; het hebben van een veilige verbinding is voldoende.



Figuur 6; fietsnetwerk (binnen de kom en uitsnede Goes)

Uitwerking fietsnetwerk buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn de belangrijkste verbindingen tussen Goes en de omliggende dorpen weergegeven (figuur 7). Zoals aangegeven zijn deze wegen niet in beheer van ons maar gezien het belang verdienen deze extra aandacht.



Figuur 7; fietsnetwerk (buiten de kom)

2.2. Beleid fietsnetwerk

De infrastructurele eisen zijn voor zover mogelijk SMART gedefinieerd; specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden. Soms zijn de eisen afhankelijk van het niveau van het netwerk (hoofd fietsroute of fietsroute).

[1] Plaats op de weg en voorrang

Kijkend naar de plaats op de weg van de fietser bestaan de volgende mogelijkheden;

- Vrijliggend fietspad
- Fietsstraat
- Fietsstroken (of aanliggend zonder harde scheiding tussen fietspad en hoofdrijbaan)
- Op de hoofdrijbaan.

In de meest ideale situatie worden fietsers gescheiden van gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Niet altijd is dit realiseerbaar. Een fietsstraat is daarom een alternatief voor de hoofd fietsroutes. Voor de fietsroutes worden ook fietsstroken geaccepteerd als minimale voorziening (zie figuur 8). Voor beide fietsnetwerken geldt dat fietsers in beginsel voorrang krijgen op kruispunten. De voorrangssituatie tussen fietsers op fietspaden wordt in beginsel niet geregeld, tenzij de lokale situatie daar om vraagt.

Fietsnetwerk	Fietsvoorziening
Hoofd fietsroutes	Vrijliggend fietspad, fietsstraat of fietsstrook* in 30 km/uur zones
Fietsroutes	Fietsstrook*

Figuur 8: minimale voorzieningen fietsnetwerk

* Rode fietsstrook 2.00 m breed (minimaal 150 cm breed)

[2] Breedte fietspaden

Een breed fietspad zorgt er vooral voor dat fietsers elkaar vlot en veilig kunnen inhalen. In figuur 9 zijn de gewenste en tussen haakjes minimale eisen gedefinieerd voor de hoofd fietsroutes en fietsroutes aan de hand van de CROW-richtlijnen. Een maximale breedte is niet gegeven vanwege hoge intensiteiten soms de wens bestaat extra breed fietspad te realiseren. Op een beperkt aantal plaatsen rijden bromfietzers niet op de hoofdrijbaan maar op het fietspad. Maatwerk is gewenst waarbij het fietspad minimaal 50 cm breder moet zijn dan aangegeven in de tabel vanwege de grote snelheidsverschillen met fietsers.

Fietsnetwerk	Één richting bereden	Twee richtingen bereden
Hoofd fietsroutes	3.00 m (2.50 m)	4.00 m (3.50 m)
Fietsroutes	2.50 m (2.00 m)	3.25 m (3.00 m)

Figuur 9: gewenste en (tussen haakjes) minimale breedte fietspaden

[3] Verhardingsoort en kleurstelling

Fietsers prefereren asfaltverharding boven elementenverharding. Voor zowel de hoofd fietsroutes als de fietsroutes zijn asfalt of beton de norm. Indien om technische redenen niet mogelijk dan hebben grote elementen de voorkeur..

Voor het fietsnetwerk geldt dat het afstrooien van het asfalt met split ongewenst is. Dit is oncomfortabel en kan voor onveiligheid zorgen. Het gebruik van thermoplastische markering op fietspaden is eveneens ongewenst. In geval van een nat wegdek zorgt dit voor gladheid. Een aspect wat ook relevant is voor bijvoorbeeld skeelers die ook gebruik maken van het fietsnetwerk.

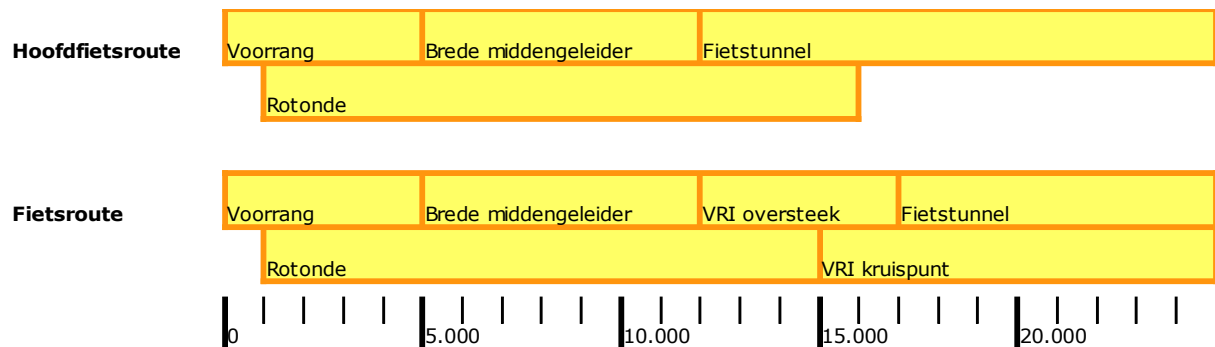
Fietspaden worden uitgevoerd in een rode kleur. De attentiewaarde van de aanwezigheid van het fietspad voor het overige verkeer wordt daarmee vergroot. Ter hoogte van kruispunten en uitritten wordt deze rode kleurstelling doorgezet indien fietsers voorrang hebben. Indien fietspaden over een lange afstand geen kruisingen/uitritten hebben met gemotoriseerd verkeer is maatwerk mogelijk.

[4] Oversteken

Gelijkvloerse kruispunten tussen fietsers en gebiedsontsluitingswegen zijn oncomfortabel en bovenal potentieel onveilig. Tevens kan het de doorstroming van het autoverkeer aantasten vanwege uitbuigingen of – noodzakelijk – voorzichtig rijgedrag. Aanpak van de gelijkvloerse oversteken past binnen de veiligheidsgedachte “Op weg naar nul”; zonder dat er eerst slachtoffers hoeven te vallen weten we hoe de ideale inrichting er uit ziet.

Aan deze kruispunten wordt daarom afhankelijk van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer (motorvoertuigen per etmaal) een minimale norminrichting gekoppeld. Onderscheid is gemaakt naar type netwerk (fietsroute of hoofdfietsroute).

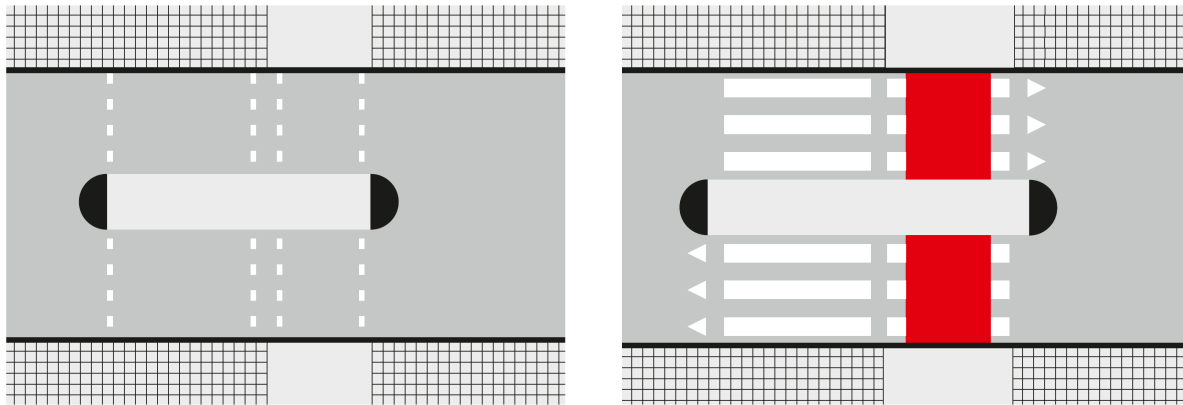
Figuur 10 geeft de schema's waaraan getoetst is. In geval van een brede middengeleider dient deze minimaal 2,5 m te zijn. Vermoedelijk ten overvloede is te melden de schema's een signaalfunctie zijn voor nader onderzoek. Zo kunnen rijsnelheden en verdeling van de intensiteit over het etmaal aanleiding geven om af te wijken van het schema.



Figuur 10: richtlijn minimale eisen aan oversteekvoorziening (onderscheid naar hoofdfietsroute en fietsroute)

[5] Inrichting oversteekplaatsten

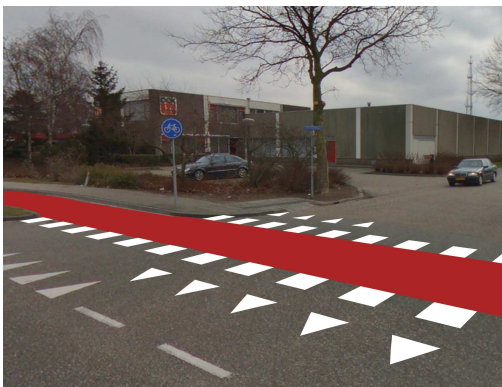
Zes oversteekplaatsen in het fietsnetwerk (haaks op het netwerk) hebben een verschillend regime; voetgangers hebben voorrang op het zebrapad terwijl fietsers voorrang moeten verlenen. Uit onderzoek van de SWOV in 2010 is gebleken dat een eenduidig voorrangregime veiliger is. De keus is daarom als volgt (zie figuur 11a en 11b);



Figuur 11a: fietsers uit de voorrang en geen zebrapad

Figuur 11b: fietsers in de voorrang en zebrapad

Voor de kruispunten en wegvakken waar de fietser voorrang heeft wordt gekozen voor het naar buiten brengen van de blokmarkering (zie figuur 12). Visuele versmalling van de rijloper wordt daarmee voorkomen. Tevens valt de oversteek daardoor beter op voor het kruisende verkeer dat voorrang moet verlenen aan de fietser.



Figuur 12: blokmarkering buiten rijloper

[6] Verkeerslichten

Verkeerslichten kunnen de veiligheid en doorstroming op kruispunten verbeteren. Dat neemt niet weg dat verkeerslichten soms nadelen kennen. Dit geldt in het bijzonder als ook het fietsverkeer over het kruispunt wordt afgewikkeld;

- Risico op door rood rijden.
- Meestal twee keer wachten bij links afslaan.
- Hoge snelheden gemotoriseerd verkeer bij aanrijding met fietsers.
- Wachttijden.

Waar mogelijk worden kruispunten met verkeerslichten en fietsverkeer vervangen door een duurzaam veilig alternatief (rotonde of keerlus). Waar de verkeerslichten behouden moeten blijven en het kruispunt onderdeel uitmaakt van het fietsnetwerk wordt zoveel mogelijk prioriteit gegeven aan de fietser. Ook als dit voor langere wachttijden zorgt voor het overige verkeer.

[7] Rotondes

Binnen de bebouwde kom van Goes hebben fietsers voorrang op rotondes conform de CROW-richtlijnen. Dit is een bewuste keus om wachttijden en hinder voor de fietser te minimaliseren. Tevens is het voorrangregime voor fietsers en voetgangers op het zebrapad hiermee gelijk. De huidige situatie wordt derhalve vastgelegd in beleid. Aangezien de feitelijke inrichting van rotondes van belang is worden deze waar mogelijk geoptimaliseerd.

[8] Helling tunnels en viaducten

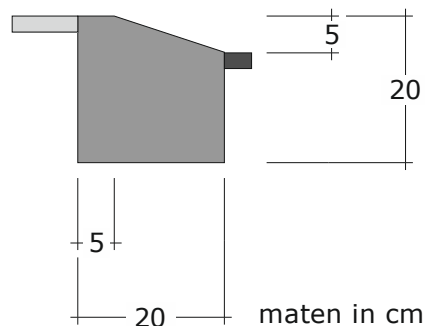
Een tunnel of viaduct is een ideale overstek voor de fiets. Toch moet gerealiseerd worden dat het ontwerp sterk van invloed is op het comfort en sociale veiligheid. Twee aspecten zijn van essentieel belang;

- Het hebben van voldoende zicht door de tunnel.
- Een helling die goed te berijden is.

Wensen die al snel zorgen voor een spanningsveld met de wens om zo goedkoop mogelijk en binnen een beperkte ruimte een tunnel of brug te realiseren. Het zelfstandig ontwikkelen van een standaard is weinig zinvol. De CROW-richtlijnen worden daarom nagevolgd (zie bijlage 2.).

[9] Trottoirbanden

Trottoirbanden vormen een obstakel voor fietsers en zijn een oorzaak van enkelvoudige ongevallen. De behoefte om fietsers en voetgangers te scheiden wordt bij voorkeur vormgegeven door een lage schuine rand (zie figuur 13a en 13b). En waar mogelijk, bijvoorbeeld bij vrijliggende fiets- voetpaden, kan de trottoirband zelfs achterwege blijven. Dit eventueel in combinatie met afwijkende kleurstelling en/of materiaalgebruik. Bij de aanleg van nieuwe fietspaden of groot onderhoud liggen kansen om dit aan te pakken.



Figuur 13a: voorbeeld obstakel vrije trottoirband

Figuur 13b: maten obstakel vrije trottoirband

2.3 Toetsing fietsnetwerk

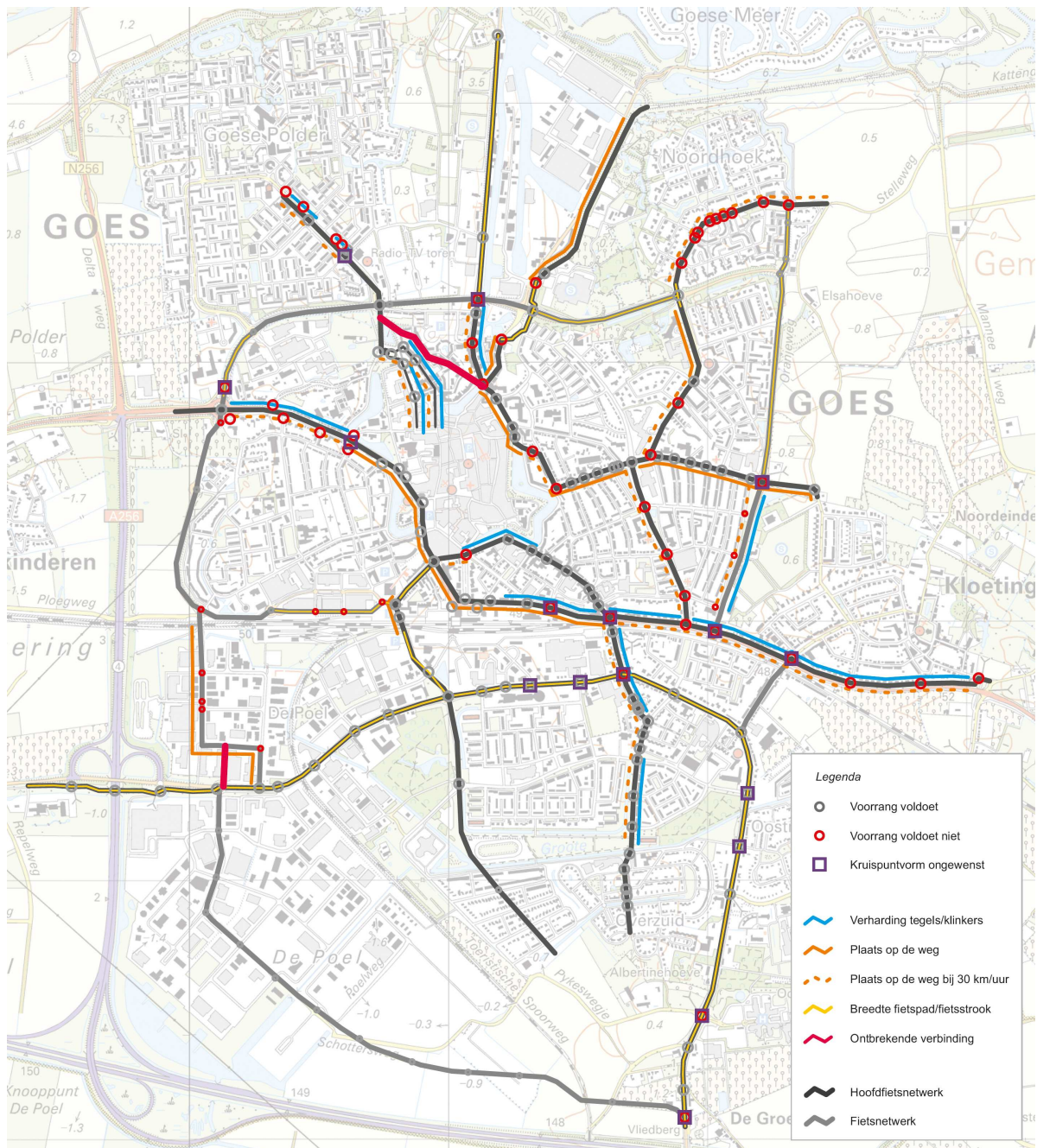
Het gedefinieerde fietsnetwerk is getoetst aan de hand van het geformuleerde beleid. Vervolgens zijn samenhangende knelpunten gebundeld.

Inventarisatie

De knelpunten die zijn geïnventariseerd zijn een afgeleide van paragraaf 2.2. Kort samengevat is het volgende geïnventariseerd;

- Plaats op de weg
- Breedte van het fietspad / inrichting van de fietsstrook indien van toepassing
- Verhardingssoort
- Voorrangssituatie / kruispuntinrichting
- Aanwezigheid van trottoirbanden.

Figuur 14 geeft een overzicht van alle knelpunten (zie ook bijlage 3. voor een groot formaat). In deze bijlage zijn aanvullend de lengten en aantallen knelpunt opgenomen. Ten behoeve van de leesbaarheid is het fietsnetwerk verdeeld in tien afzonderlijke verbindingen. Voor het fietsnetwerk is volstaan in een verdeling tussen de noord en zuidzijde van het spoor.



Figuur 14; knelpunten fietsnetwerk

Samenhangende knelpunten

De samenhangende knelpunten zijn beknopt beschreven in figuur 15. De locatie van de hiervan is op kaart weergegeven (bijlage 4).

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
A1; Middelburgsestraat west	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelweg 600 m Klinkerbestrating 600 m Geen voorrang 5 kruispunten
A2; Tiendenplein	Veiligheid Comfort	Fietsoversteek ringbaan noord Kruispunt fietspad - parallelweg
A3; Oversteek Middelburgsestraat	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
A4; Middelburgsestraat oost	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 800 m
B1; Parallelwegen Troelstralaan	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelweg 100 m Klinkerbestrating 100 m Geen voorrang 4 kruispunten
B2; Oversteek Troelstralaan	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
B3; Nieuwstraat	Veiligheid Comfort	Fietsers gemengd met autoverkeer 400 m Klinkerbestrating 400 m
B4; Mattheus Smallegangesbuurt	Directheid	Ontbrekende schakel Keerlus – Sint Maartensbrug
C1; Kruispunt Ringbrug – Van der Goeskade	Comfort	Fietsoversteek met verkeerslichten
C2; Van der Goeskade	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 300 m Geen asfalt 300 m
C3; Westhavendijk	Comfort	Fietspad te smal 1.000 m
D1; Kattendijksedijk	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 600 m
D2; Fietspad rond tunnel Houtkade	Comfort	Fietspad te smal 500 m
D3; Joachimikade	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 200 m
E1; Noordhoeklaan	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 700 m Geen voorrang 9 kruispunten
E2; L. de Colignyalaan	Veiligheid	Fietsers op fietsstrook / hoofdrijbaan 600 m
E3; Kruispunt Ringbaan Oost	Comfort	Fietspad te smal 200 m
F1; Route 's-Heer Elsdorpweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan / fietsstroken 1.600 m Geen voorrang fietsers 4 kruispunten
F2; Kruispunt Oranjeweg – 's-Heer Elsdorpweg	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers – voetgangers
G1; Volledige route	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 2.200 m Geen voorrang 7 kruispunten Geen asfalt 2.200 m
G2; Bergweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 500 m Geen voorrang 3 kruispunten

Figuur 15; Samenhangende knelpunten fietsnetwerk

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
G3; Kruispunt Oranjeweg – Patijnweg	Comfort	Fietsoversteek met verkeerslichten
H1; Populierenstraat	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 900 m Geen voorrang 4 kruispunten Geen asfalt 800 m
H2; 's-Gravenpolderseweg – Kloetingseweg	Comfort	Fietspad te smal 2.000 m
H3; Kruispunten Nansenbaan, Ziekenhuis, Kloetingseweg, Ockenburg Kruispunt Beukenstraat, Rossinipad	Comfort Veiligheid	Fietsoversteek met verkeerslichten Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
I2; M.A. De Ruijterlaan	Comfort	Fietspad te smal 400 m
J1; Route A. Fokkerstraat	Comfort	Fietspad te smal 2.400 m
J2; Kruispunt Stationspark, Wilgenlaan	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
K1; Ringbaan West	Comfort	Fietspad te smal 200 m
K2; Ringbaan Oost	Comfort	Fietspad te smal 600 m
K3; Oranjeweg noordzijde	Comfort Veiligheid	Fietspad te smal 800 m Fietsstrook te smal/niet rood/geen fietssymbool 300 m
K4; Oranjeweg zuidzijde	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 500 m Geen voorrang 3 kruispunten Geen asfalt 500 m
K5; Edisonstraat	Veiligheid	Fietsstrook te smal/niet rood/geen fietssymbool 500 m
L2; Nansenplein	Directheid	Omrijafstand
L3; Verryn Stuartweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 800 m Geen voorrang 5 kruispunten

Figuur 15; Samenhangende knelpunten fietsnetwerk (vervolg)

2.4. Actiepunten fietsnetwerk

[10] Onderhoudsstaat

De onderhoudsstaat van het fietsnetwerk is mede bepalend voor het comfort van de fietsers. Extra aandacht voor de onderhoudsstaat kan bijdragen aan een beter fietsklimaat. Door de afdeling openbare ruimte is het rapport Integraal Beheerplan Openbare Ruimte Goes (IBORG) opgesteld. Hierin wordt de kwaliteit van de openbare ruimte – bijvoorbeeld straatmeubilair, verharding en groen – gecategoriseerd in drie niveaus;

- Ingrijpmoment: de kwaliteit is onvoldoende
- GoesStandaard: redelijk tot goede kwaliteit
- Goes Plus: perfecte onderhoudsstaat

De binnenstad wordt onderhouden volgens Goes Plus. Geïnterviewd wordt wat de mogelijkheden en kosten zijn om het onderhoudsniveau van het fietsnetwerk naar Goes Plus te brengen. Daarbinnen bestaat een zekere bandbreedte;

- Maximaal; heel het fietsnetwerk en zowel de verharding als omgeving (groen, straatmeubilair, vegen etc.) naar Goes Plus brengen.
- Minimaal; alleen de verharding van de hoofdfietsroutes naar Goes Plus brengen.

[11] Tunnels

De reeds bestaande tunnels en bruggen zijn in 2009 doorgelicht op de aspecten comfort en sociale veiligheid. Aan de hand van dit rapport blijken er kansen te liggen om vaak met relatief eenvoudige ingrepen een verbetering te maken (zie figuur 16). De tunnels van andere wegbeheerders kunnen daarin betrokken worden. Daarbij is te denken aan:

- Verwijderen van bossages.
- Verbeteren van verlichting, lichter maken van de tunnel.
- Kwaliteitsniveau openbare ruimte in de omgeving van de tunnel vergroten (bv. aanplant van bloemperk of plaatsen kunst).
- Verbeteren onderhoudsniveau (bijvoorbeeld actief verwijderen graffiti).

Voor het verbeteren van tunnels door middel van kleinschalige maatregelen wordt een actieplan opgesteld.



Figuur 16: sociale onveiligheid door onaantrekkelijkheid

[12] Detailontwerp

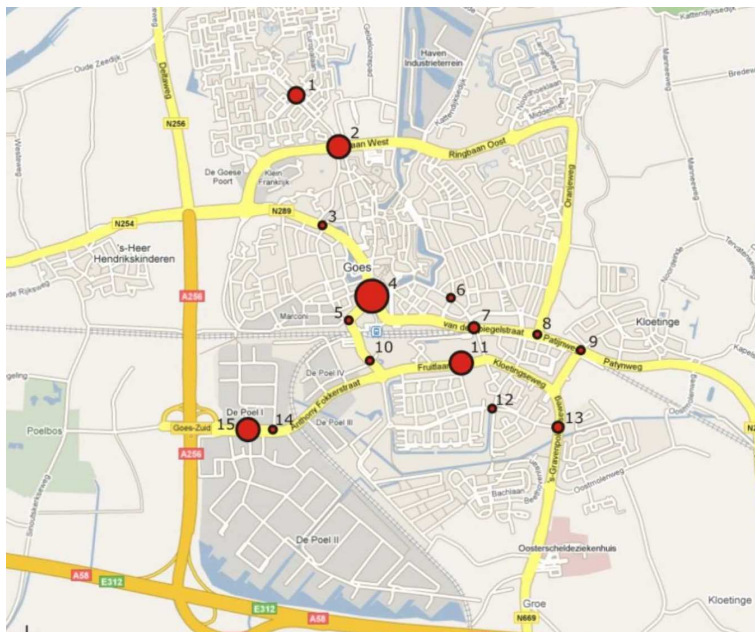
De inrichting van – al wat langer geleden ingerichte – kruispunten zijn voor de fietser niet altijd ideaal. Scherpe of zelfs haakse bochten zorgen voor weinig comfort en onveiligheid. Ook zijn rondom kruispunten vaak de nodige obstakels voor fietsers te vinden zoals lantaarnpalen en verkeersborden (zie figuur 17). De kruispunten in het fietsnetwerk worden getoetst en aan de hand daarvan volgt een prioriteitenlijst.



Figuur 17: voorbeeld waarbij verkeerslicht een obstakel is

[13] Routegewijze aanpak verkeersveiligheid

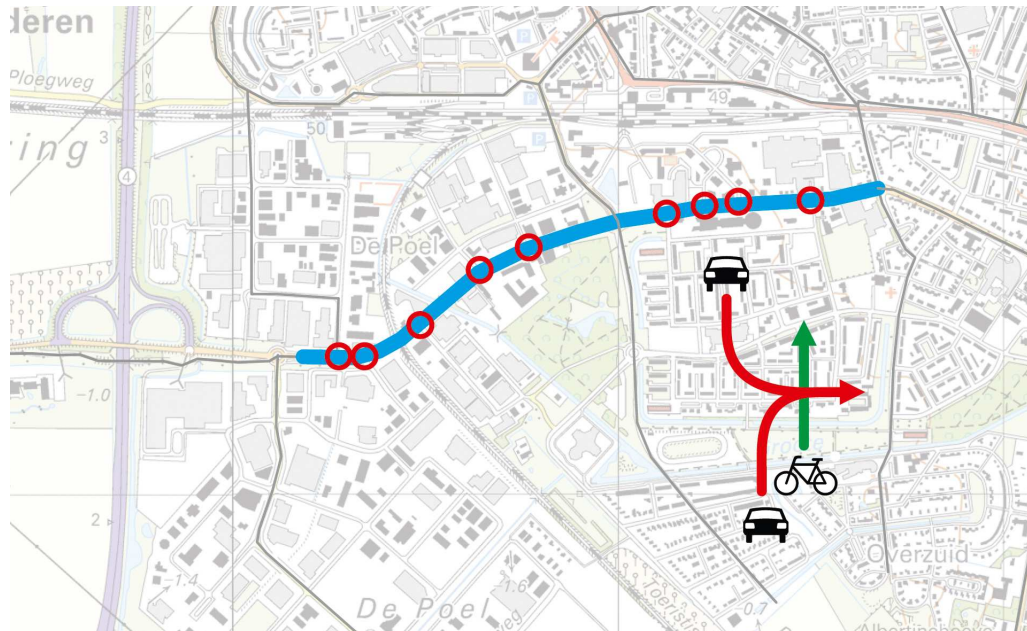
Binnen het verkeersveiligheidsbeleid is er al aandacht voor de fiets. Ongevalconcentraties op kruispuntniveau worden derhalve al aangepakt binnen bestaand beleid. Actieve aanpak hiervan is draagt bij aan de doelstelling zoals geformuleerd in hoofdstuk 1. Zowel op het gebied van veiligheid als het gebied van positieve communicatie wat het fietsgebruik kan versterken. Alle grey-spots kennen vooral ongevallen met fietsers én liggen allen op het eerder bepaalde fietsnetwerk (figuur 18). Een aantal locaties zijn inmiddels al aangepakt.



Figuur 18: ligging grey-spots fietsers (ongevallen periode 2004 – 2008)

Op specifiek de Anthony Fokkerstraat / Fruitlaan valt de clustering van fietsongevallen op (zie figuur 19). Al te noemen is dat op de volgende kruispunten, 8 van de 9 ongevallen flankaanrijdingen betreffen;

- Albert Plesmanweg (4 van 4)
- Livingstoneweg (1 van 1)
- Dirk Dronkersweg (1 van 1)
- Dr. A.F. Philipsstraat (1 van 1)
- Appelstraat (1 van 2)



Figuur 19: knelpunten op routeniveau

De ongevallen en huidige infrastructuur worden geanalyseerd. Aansluitend worden oplossingsrichtingen geformuleerd en waar mogelijk aangepakt.

[14] Fietspaaltjes

Een andere oorzaak voor enkelvoudige ongevallen blijken de autowerende fietspaaltjes. Deze paaltjes vormen een obstakel op het fietspad welke bij aanrijdingen letsel kan veroorzaken onder fietsers.

Per situatie zijn de volgende vragen te stellen;

- Is het paaltje echt noodzakelijk? Een enkele auto over het fietspad is mogelijk minder onveilig dan een paaltje.
- Valt de paal voldoende op? Attentiewaarde van de paal, aanwezigheid inleidende markering en de keuze van de locatie van de paal kan dat beïnvloeden.
- Is de paal botsveilig? Een – flexibele – paal zonder uitstekende onderdelen kan de letselernst mogelijk verminderen.

Vooruitlopend op deze kadernota is geparticipeerd in een landelijk onderzoek naar enkelvoudige ongevallen van het ministerie van Infrastructuur&Milieu in samenwerking met het Fietsberaad. Goes is daarbij geselecteerd als één van de pilotgemeenten voor het onderdeel fietspaaltjes. Doel van de pilot is het ontwikkelen van een afwegingsmethodiek hoe de letselongevallen door fietspaaltjes te verminderen. Proces, draagvlak en technische uitwerking maken onderdeel uit van de methodiek.

[15] Gladheidsbestrijding

In perioden met gladheid zijn relatief veel fietsers betrokken bij eenzijdige letselongevallen zo blijkt uit onderzoek van het Fietsberaad. Aanbevolen wordt actief aandacht te besteden aan het strooien/vegen van fietspaden. Hieruit volgt het volgende:

- Het fietsnetwerk wordt zo maximaal toegankelijk gehouden tijdens gladheid.
- Het fietsnetwerk wordt zodanig ingericht dat gladheidsbestrijding mogelijk is; wegversmallingen die niet toegankelijk zijn voor strooiwagens worden voorkomen.
- Het strooien voor fietspaden/fietsroutes maakt integraal onderdeel uit van strooi beleid van de overige wegen.

[16] Verlichting

De fietsroutes die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk dienen binnen de kom voorzien te zijn van verlichting. Dit omwille van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Extra aandacht is noodzakelijk bij obstakels en oversteken. Ten behoeve van de opvallendheid is meer of sterkere verlichting gewenst.

Buiten de bebouwde kom wordt in Zeeland terughoud omgegaan met het aanbrengen van verlichting. Zowel vanwege energiebesparing als de wens om het buitengebied donker te houden. Nieuwe technieken zoals ledverlichting die alleen brandt als er (fiets)verkeer is bieden kansen. Ook is het aanbrengen van kantmarkering op fietspaden te overwegen. Hiermee heeft de fietser een betere oriëntatie op de breedte van het fietspad. Samenwerking met andere wegbeheerders is daarbij noodzakelijk. De wegen buiten de bebouwde kom zijn doorgaans in beheer zijn van het Waterschap of Provincie. Eerste stap is het starten van een pilot.

3. Fietsparkeren

Een belangrijke onderdeel van het fietsnetwerk is het goed kunnen stallen van de fiets op de plaats van bestemming. Dit ten gunste van comfort en diefstalpreventie. Tegelijkertijd zorgt dit voor de mogelijkheid tot sturing van het gewenste fietsparkeergedrag. Her en der geplaatste fietsen kunnen het straatbeeld aantasten en de doorgang belemmeren.

3.1. Beleid fietsparkeren

[17] Fietsparkeerkencijfers

Bij voorzieningen als een supermarkt of theater wordt standaard aan parkeergelegenheid voor de auto gedacht. De stallingscapaciteit voor de fiets moet vaak achteraf nog even ingepast worden. Het fietsberaad heeft in samenwerking met het CROW recent vernieuwde normen gepresenteerd per type voorziening en afhankelijk van bijvoorbeeld de oppervlakte van een winkel. Ook nieuw daarin is dat correctiefactoren worden toegepast per type gemeente, afhankelijk van het daadwerkelijke fietsgebruik.

Figuur 20 geeft als voorbeeld de fietsparkeerkencijfers voor diverse winkels per 100 m2 bruto vloeroppervlakte. Bijlage 5 geeft de normen gespecificeerd voor de gemeente Goes.

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Supermarkt	Binnen de kom	3,5	100 m2 bvo
Bouwmarkt	Binnen de kom	0,3	100 m2 bvo
Tuincentrum	Binnen de kom	0,5	100 m2 bvo
Tuincentrum	Buiten de kom	0,1	100 m2 bvo

Figuur 20: voorbeeld parkeerkencijfers per 100 m2 bruto vloeroppervlakte

[18] Openbaar vervoer

De fiets is het ideale voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. Aandacht voor deze zogenaamde ketenmobiliteit is dan ook Rijksbeleid. Met name bij het NS-station en bushalte Tiendenschuur. Gezien de ligging en functie van laatstgenoemde halte is dit een overstaphalte tussen bus en fiets. In de fietsstallingen bij het openbaar vervoer moet dan ook blijvend geïnvesteerd worden. Dit bevordert het fietsgebruik en stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer.

Specifieke aandacht voor fietsstallingen bij herontwikkeling van de spoorzone is noodzakelijk. Ondergronds wordt bij voorkeur een kwalitatief hoogwaardige fietsstalling gerealiseerd. Waarbij aandacht is voor toegankelijkheid en sociale veiligheid.

[19] Vriendelijk fietsparkeerbeleid

Vooraf tijdens piekmomenten kunnen gestalde fietsen hinder geven. Al snel kan de roep om handhaving ontstaan. Echter, het verwijderen van hinderlijk gestalde fietsen is wettelijk niet mogelijk (jurisprudentie). Onder voorwaarden zijn er mogelijkheden (zie actiepoint 21). Het hebben van voldoende stallingscapaciteit is dan wel een harde voorwaarde.

Hoe dan ook, harde handhaving en fietsen in delen van de stad verbieden staat het bieden van een gunstig fietsklimaat in de weg. Wanneer gedacht wordt vanuit service voor de fietser kan handhaving juist positief werken. Een opgeruimde fietsstalling zonder fietswrakken en vrij gestalde fietsen biedt immers ook comfort voor de fietser zelf.

[20] Type stallingen

In Goes is inmiddels de TwinTulip fietsstalling de standaard (Prorail hanteert een soortgelijk model in de omgeving van het station). Een fietsstalling die vooral geschikt is om veel fietsen op een beperkte ruimte te stallen en deze geeft de mogelijkheid om de fiets handig vast te zetten met een kabelslot. De behoefte bestaat om meer rekening te houden met het type gebruiker;

- Fietsvakken; vooral voor kort stallen.
- Nietjes, hek waar de fietser tegenaan gezet kan worden; kort tot middellang stallen. Vooral handig om boodschappen in te laden.
- TwinTulip; lang stallen.

In de praktijk blijkt de fietser de zogenaamde 'nietjes' te waarderen. Deze kent dan ook vooral voordelen;

- Geschikt voor iedere fiets.
- Geen risico op verbuigen voorwiel (blijft stabiel bij inpakken boodschappen).
- Inpasbaar in overig straatmeubilair (vooral van belang bij niet-gebruik).

Er zijn varianten met een verbindingbalk die het losknippen van kabelsloten – in beperkte mate - bemoeilijken. Omwille van straatbeeld wordt in ieder geval in de binnenstad gekozen voor de variant zonder verbindingbalk.

De keus voor het type fietsstalling is maatwerk en is afhankelijk per locatie. Fietsvakken en nietjes zijn een aanvulling op de TwinTulip.

3.2. Actiepunten fietsparkeren

[21] Fiets afhandelcentrale (AFAC)

Inmiddels is gestart met de opzet van een Algemene Fiets Afhandelcentrale (AFAC). Dit in samenwerking met de politie. De nodige bijdrage wordt geleverd om de AFAC tot een succes te maken. Kortweg zorgt de AFAC voor het verwijderen van fietswrakken, weesfietsen en hinderlijk geparkeerde fietsen en registreert deze vervolgens. Ook gestolen fietsen, gevonden door de politie, worden in het systeem verwerkt. Directe voordelen voor de fietser;

- Aanpak van fietsdiefstal en heling.
- Meer stallingcapaciteit door opschoonacties.

[22] Fietsparkeeronderzoek

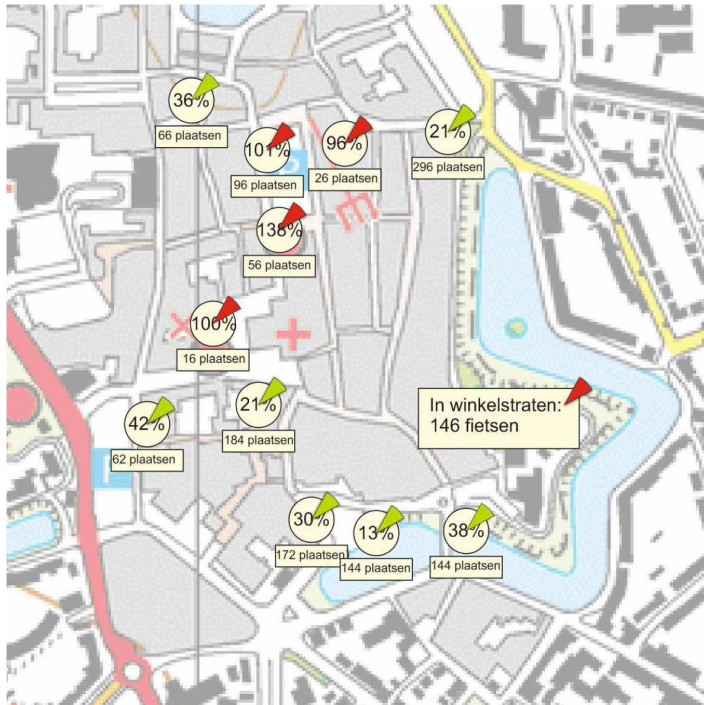
Om inzicht te hebben in de stallingsbehoefte is structureel onderzoek nodig. De maatgevende waarde voor voldoende capaciteit is een bezetting van maximaal 80%. Bij het onderzoek dient zowel de bezetting van de fietsstallingen gemeten te worden als de hoeveelheid vrij gestalde fietsen.

In het onderzoek zijn de volgende momenten te onderscheiden;

- Normale werkdag (bijvoorbeeld donderdag)
- Marktdag (dinsdag of zaterdag)
- Evenement

[23] Uitbreiding stallingen

Uit het meest recente fietsparkeeronderzoek (april 2009) blijkt dat de totale capaciteit op normale werkdagen voldoende is (zie figuur 21). Echter, het aanbod sluit niet aan op de vraag wat locatie betreft. De fietser wil niet ver omrijden om zijn fiets te parkeren met als gevolg vrij stallen.



Figuur 21: bezettingcijfers op een gemiddelde donderdag

Op marktdagen is het tekort groter. Deze situatie komt twee keer per week voor en is derhalve als structureel probleem aan te duiden (zie figuur 22). Tevens hebben juist dan veel bezoekers van de binnenstad hinder van het gebrek aan voldoende stallingscapaciteit (de fietser zelf en de overige bezoekers van de binnenstad). De zaterdag of dinsdag is derhalve de maatgevende dag.

Tijdens evenementen – meestal op zaterdagen – is het tekort aan fietsstallingen extra goed zichtbaar. De stallingscapaciteit is niet af te stemmen op de drukste dag van het jaar. Tevens dient op een normale marktdag nog voldoende restcapaciteit beschikbaar te zijn om een deel van de piekvraag tijdens evenementen op te vangen. Uitbreiding van de fietsstalling aan de noordzijde – op of in de omgeving van de Grote Markt – is noodzakelijk. Ter indicatie; uit onderzoek in 2009 bleek dat er vraag is naar minimaal 300 fietsstallingen op de Grote Markt.



Figuur 22: vrij gestalde fietsen op het marktdagen

Waar kansen liggen is een (gratis, bewaakte) bewaakte fietsstalling een goede manier om de fietsvriendelijkheid van de stad te vergroten. Ook kan een bewaakte fietsstalling noodzakelijk zijn vanwege ruimtegebrek in de openbare ruimte. Accent ligt echter op het hebben van voldoende stallingscapaciteit, een bewaakte fietsstalling is daar een mogelijke afgeleide van. En een overdekte stalling hoeft niet altijd bewaakt te zijn; toezicht met camera's kan soms voldoende zijn.

[24] Pilot piekmomenten

Op dinsdag en zaterdag (mede vanwege de markt) zijn er piekmomenten wat betreft vraag aan stallingscapaciteit, met name op en rondom de Grote Markt en aan de zuidzijde van de binnenstad (Java Palace).

Een elders al beproefde oplossing is het inrichten van fietsparkeervakken. De fietser wordt gestuurd in het gestructureerd plaatsen van de fiets. In de uitvoering is de nodige vrijheid; te kiezen is voor opvallende kleurvlakken op straat of juist voor een in het straatbeeld passende aanduiding/bestrating in combinatie met tijdelijke borden. Ook kan gedacht worden aan een mobiele bewaakte stalling. Hiermee wordt niet alleen de ruimtelijke kwaliteit aangepakt maar biedt het tevens meerwaarde voor de fietser. In de huidige situatie worden de mobiele fietsklemmen verplaatst voor en na de markt. Een structurele aanpak betekent tevens een kostenbesparing.

Eerste stap is het houden van een experiment. Fietsparkeervakken of een mobiele fietsenstalling kunnen de huidige situatie verbeteren. Gerealiseerd moet worden dat fietsparkeervakken geen vervanging kunnen zijn van een bewaakte/overdekte fietsenstalling op de Grote Markt.

[25] Kleine attractiepunten

Bij fietsparkeren gaat de aandacht terecht vooral uit naar de binnenstad. Het bieden van een goed fietsklimaat houdt niet op bij de binnenstad. Ook bij een supermarkt, sporthal of basisschool zijn voldoende en goede fietsstallingen gewenst. Een slechte stalling nodigt immers niet uit om de auto te laten staan (zie figuur 23). Vooral niet naar bestemmingen waar parkeren geen probleem is. Vaak is het niet eens onwil maar gebrek aan kennis om voldoende stallingen van goede kwaliteit te bieden. Als voorbeeld zijn ook basisscholen te noemen; kinderen die dicht bij school wonen mogen soms niet naar school met de fiets vanwege gebrek aan stallingsruimte. Terwijl juist het vroeg stimuleren van fietsgebruik bijdraagt aan het fietsklimaat.

Kansen worden benut om een kwaliteitsimpuls te geven aan stallingen bij supermarkten, scholen en andere attractiepunten buiten de binnenstad. Eerste stap is een meer gedetailleerde inventarisatie van de verbeterpunten en polsen van de bereidheid van onder andere marktpartijen en scholen om mee te werken aan het verbeteren van de stallingsvoorzieningen.



Figuur 23: verouderde type fietsstallingen bij een supermarkt

4. Gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten

Goede infrastructuur voor de fiets is de basis om veilig en comfortabel te kunnen fietsen; beide zijn belangrijke randvoorwaarden om fietsgebruik te stimuleren. Door middel van gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten kan de effectiviteit van de gedane investeringen in de infrastructuur worden vergroot.

[26] Ouderen

De e-bike is korte tijd populair geworden en is de fiets van de toekomst. De e-bike is vooral een kans om het fietsgebruik te laten groeien; afstanden worden relatief korter én ouderen die niet meer fietsten stappen weer op.

Meer fietsers betekent statistisch gezien vanzelf stijging van het aantal fietsongevallen. Ouderen hebben een relatief hoog letselrisico op de fiets en juist onder deze groep is de e-bike populair. Het vermoeden bestaat dat vooral de behendigheid een rol speelt en niet zozeer hoge snelheden op de e-bike.

De veiligheid van de e-bike behoeft daarom aandacht. De ontwikkeling van letsels onder e-bike gebruikers wordt op de voet gevolgd. Onderzocht wordt of er kansen en noodzaak is voor het ontwikkelen van cursussen voor ouderen op de e-bike. Aanvullend is in zetten op kennis en bewustwording over – aanschaf van – veilige fiets. Accessoires zoals bredere banden, betere verlichting of trappers met meer grip kunnen bijdragen aan de veiligheid. Uitvoering vindt bij voorkeur plaats in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ).

[27] Communicatie

Infrastructurele werken rondom de fiets worden positief verkocht. Door zelf aantrekkelijke foto's en artikelen aan te leveren bij de media krijgen de inwoners van Goes en omgeving een betere indruk van de investeringen die gedaan worden in de fiets (zie figuur 24).



Figuur 24; ProRail realiseert extra fietsenstallingen bij het station

[28] Fietskaart

Daar waar de autoroutes op meerdere kaarten zijn terug te vinden moet de fietser zelf de handige routes en fietsstallingen ontdekken. Een prettig fietsklimaat betekent ook dat het voor de fietsers gemakkelijk gemaakt moet worden.

Voor Goes wordt een kaart ontwikkeld met de fietsroutes en fietsstallingen (mogelijk te combineren met de reguliere stadsplattegrond). Aanvullend wordt het fietsnetwerk toegankelijk gepubliceerd op de gemeentelijke website. Inmiddels heeft de provincie Zeeland met onder andere de provincie Noord-Brabant en Limburg een fietsrouteplanner ontwikkeld. Onderzocht wordt of het handig is om hier bij aan te sluiten.

[29] Contacten met fietsersbond

Om voor een goed fietsklimaat te realiseren is het waardevol te weten wat leeft onder fietsers. De fietsersbond is daarvoor een ideale partner; zij behartigen de belangen van de fietser en hebben contact met fietser. Met de fietsersbond zijn thans contacten en één á twee keer per jaar vindt overleg plaats. Deze contacten moeten blijven bestaan.

Een goed initiatief van de fietsersbond zijn de fietsscout. De fietsscout inventariseert knelpunten in zijn wijk of dorp en koppelt dit terug tijdens de structurele overleggen tussen ons en fietsersbond. De fietsscout is geen standaard klachtenbus, verwacht wordt dat meegedacht wordt over hoe verbeteringen zijn door te voeren. De fietsscout krijgt daarom vooraf instructie en uitleg wat zijn rol is.

[30] Website

De beschikbare informatie voor de fiets dient toegankelijk gemaakt te worden op de website. Net zoals parkeren onder “Verkeer en vervoer” opgenomen is moet ook de fiets ruimte krijgen. Hierin is tevens te linken naar de belangrijkste partners op fietsgebied.

[31] Klimaatbeleid

Doelstelling van ons is het reduceren van CO₂ uitstoot met 2 procent per jaar. Aansluitend bestaat de behoefte om het klimaatbeleid nadrukkelijker in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid te laten meewegen. Reden om onderzoek te doen naar kansen en mogelijkheden om het fietsgebruik te stimuleren, zoals beschreven in het “Uitvoeringsprogramma klimaatbeleid 31”. Hiervoor is thans een budget voor beschikbaar gesteld.

Om het integrale karakter te benadrukken maakt het uitvoeringsprogramma integraal onderdeel uit van het fietsbeleid. En meer concreet; er vindt extern onderzoek plaats hoe het fietsgebruik verder is te bevorderen. Te denken is aan bevordering van fietsgebruik van scholieren op een innovatieve wijze, dus buiten al genoemde actiepunten zoals genoemd in de kadernota. Het inventariseren van (Europese) subsidiemogelijkheden maakt onderdeel uit van de opdracht.

[32] Indirecte marketing

Bij de reguliere promotie van de stad krijgt de fiets de hoofdrol. Op communicatiemiddelen zoals de website van de gemeente of informatiefolders wordt de fiets geïntegreerd. Dat fietsen goedkoop en gezond is wordt niet uitgelegd (zie figuur 25). De fiets is daarmee gepromoot als prettige life-style.



Figuur 25: fietsen als life-style

Een voorbeeld van indirecte marketing is weergegeven in figuur 26, naar voorbeeld van de stad München. Positieve communicatie en door handig gebruikt te maken van het Stads Kantoor relatief kostenefficiënt.

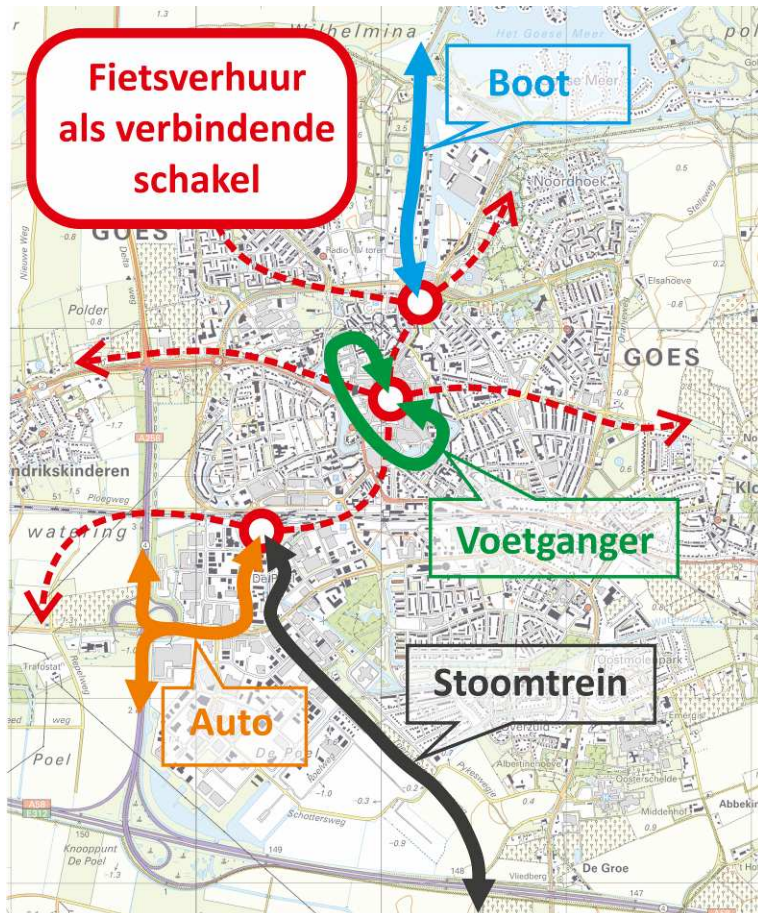


Figuur 26; positieve marketing op een A-locatie

[33] Kansen benutten

Net als de gemeente Goes heeft ook de provincie Zeeland het stimuleren van de fiets in haar beleid opgenomen. En ook elders in het land hebben veel wegbeheerders specifieke aandacht voor de fiets. Ook anderen initiëren derhalve projecten. Soms kan met kleine inspanningen veel bereikt worden door te participeren in deze projecten. Eventuele kansen dienen derhalve benut te worden indien mogelijk.

Daarbij is een voorbeeld te geven; de provincie Zeeland heeft de intentie om de pilot in Middelburg met onbemande verhuur van fietsen verder uit te breiden. Diverse marktpartijen waaronder de DELTA willen het initiatief sponsoren. Dit na succesvolle ervaringen. Voor Goes liggen er mogelijkheden om jachthaven, binnenstad en de stoomtrein te verbinden voor de toerist door middel van de fiets (figuur 27).



Figuur 27a; kansen voor onbemande fietsverhuur
 Figuur 27b; voorbeeld in Middelburg

De regie van dergelijke projecten is niet in eigen handen en derhalve niet te plannen in tijd. Maar participeren in bijvoorbeeld het fietsverhuurproject dient overwogen te worden aangezien dit een efficiënte manier is om het fietsklimaat te verbeteren.

Het benutten van kansen is tevens te zien als het aanpakken van bedreigingen op het juiste moment; daarbij is te denken aan bijvoorbeeld slecht hoorbare elektrisch aangedreven voertuigen of medegebruik van bijvoorbeeld skeelers op fietspaden. Dit zijn knelpunten die niet uniek zijn voor Goes. Deze dienen dan ook aangepakt te worden in samenwerking met bijvoorbeeld andere gemeenten, provincie of het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ).

[34] Bewegwijzering

Binnen Goes zijn de nodige fietsverbindingen aanwezig. Toch is het voor de onbekende fietser niet altijd duidelijk wat de snelste en meeste gewenste route is van A naar B (zie figuur 28). Specifiek te noemen is dat de ringbaan en het spoor zorgen voor barrières terwijl de stadplattegronden gericht zijn op de automobilist.



Figuur 28: hoe naar het centrum?

De (hoofd)fietsroutes binnen de bebouwde kom kent ongeveer 25 knooppunten. Dit zijn de potentiële locaties voor fietsbewegwijzering. De standaard (ANWB)fietsbewegwijzering is daar het meest effectief (figuur 29a). Eenmaal op de juiste fietsroute is deze niet altijd voldoende herkenbaar. In die gevallen is kan een eenvoudig – bijvoorbeeld – bord de route verduidelijken (zie figuur 29b). Om bewegwijzering te realiseren is de eerste stap het neerleggen van een wensbeeld; waar is welke bewegwijzering noodzakelijk. Tweede stap is het inventariseren van de huidige situatie. Soms is er al fietsbewegwijzering aanwezig en soms is de bewegwijzering voor het autoverkeer ook bruikbaar voor de fietser.



Figuur 29a: fietsbewegwijzering op knooppunten

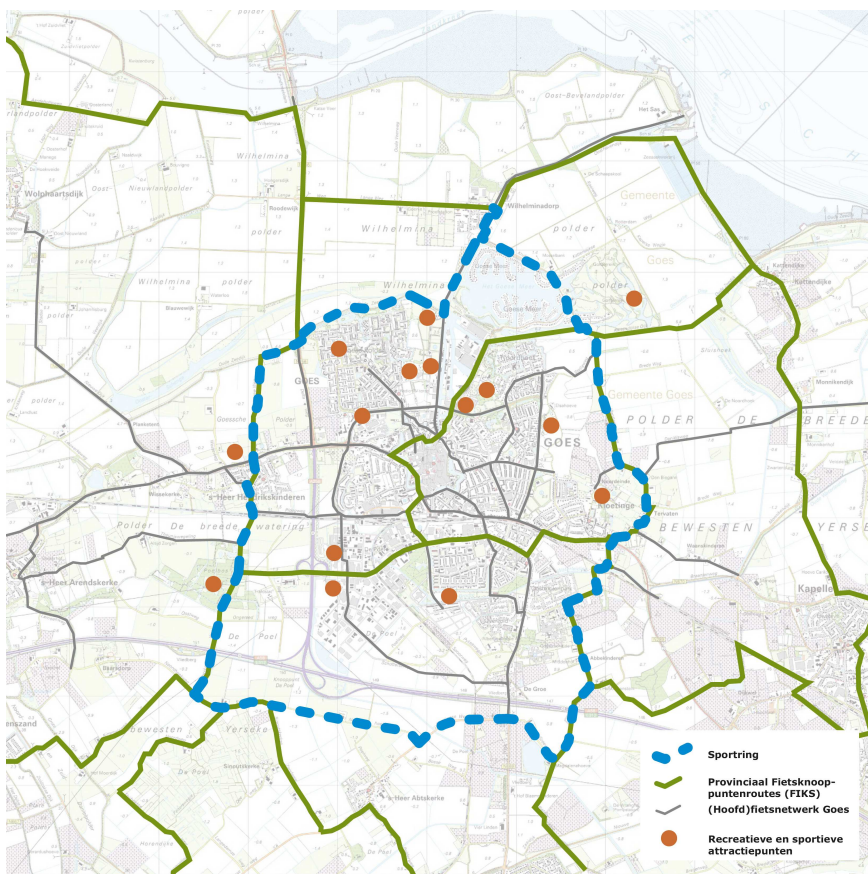


Figuur 29b: eenvoudige aanduiding op de route

[35] Sportring

Het fietsbeleid richt zich bewust niet op de recreatieve fietser. Deze groep heeft een regionale/provinciale aanpak. De inspanningen van de afdeling Economische Zaken – onder andere de contacten met de VVV – volstaan. Wel willen we de inwoner van Goes stimuleren om de fiets te gebruiken voor recreatieve doeleinden in en in de directe omgeving van Goes. Dit vanuit de gedachte dat fietsen gezond is. Doel is het promoten van de aanwezige recreatief interessante routes naar sportfaciliteiten zoals bijvoorbeeld het mountainbikeparcours of de Hollandse Hoeve. Tevens dient de route aan te sluiten op het recreatieve fietsknooppuntensysteem (FIKS).

Figuur 30 geeft een eerste aanzet van de ligging van een mogelijke route met aanvullend de aansluiting op het fietsknooppuntensysteem en de ligging van belangrijke attractiepunten. Communicatie kan door middel van borden op de knooppunten. Voor de route aanduiding en afstand zijn de symbolen op de atletiekbaan een prima inspiratiebron (figuur 31).



Figuur 30: indicatie sportring en sportfaciliteiten



Figuur 31: voorbeeld markering route

[36] Verkeersplein

Diverse basisscholen gebruiken het schoolplein als oefenplek voor fietsvaardigheid en het leren van de verkeersregels. Hiervoor zijn lespakketten beschikbaar ontwikkeld door andere de gemeente, ROVZ en VVN. Hieruit blijkt behoefte voor een dergelijke onderwijsvorm. Om de scholen optimaal te faciliteren worden één of enkele permanente verkeerspleinen aangelegd (zie figuur 32).



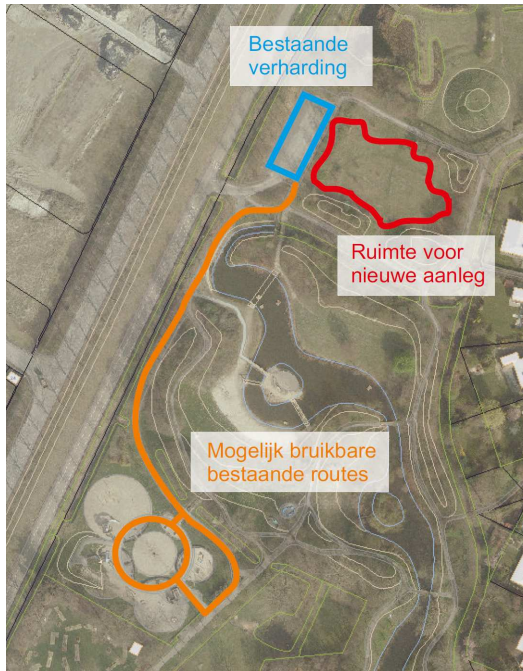
Figuur 32a: voorbeeld verkeersplein



Figuur 32b: voorbeeld verkeersplein

Tijdens het reguliere overleg tussen ons en basisscholen hebben de gezamenlijke scholen deze behoefte bevestigd en willen graag meedenken over de verdere invulling. De Hollandse Hoeve werd daarbij genoemd als prima locatie. Redenen om de kansen op deze locatie nader te onderzoeken;

- Goede bereikbaarheid voor fietsers.
- Het gebied is thans een speellocatie. Gebruik hiervan is daardoor ook buiten school om te verwachten.
- Mogelijke kansen voor – gedeeltelijke – commerciële exploitatie door bijvoorbeeld verhuur van skelters.
- Een deel van de bestaande paden en asfaltverharding (parkeerplaats) is mogelijk te integreren in het verkeersplein. Dit geeft een besparing in de aanlegkosten. Tevens is ruimte aanwezig voor nieuwe aanleg (zie figuur 33a en 33b).



Figuur 33a: ruimte voor een verkeersplein op de Hollandse Hoeve



Figuur 33b: ruimte voor een verkeersplein op de Hollandse Hoeve

5. Uitvoeringsprogramma

Zowel de gewenste infrastructurele maatregelen als de projecten zijn niet in eens te realiseren. Vandaar dat in dit hoofdstuk een uitvoeringsprogramma is opgesteld.

5.1. Groslijst

Paragraaf 2.3 geeft in figuur 15 - Samenhangende knelpunten fietsnetwerk - het overzicht van de knelpunten in de infrastructuur, getoetst aan de gestelde eisen. Dit is de groslijst voor de infrastructurele projecten.

De overige actiepunten en het fietsparkeerbeleid zoals beschreven in voorliggend rapport zijn uitgewerkt in figuur 35 in de volgende onderdelen;

- Het thema (fietsnetwerk; fietsparkeren; gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten)
- Indicatie kosten (des te meer €, des te duurder)
- Prioriteit is vooral een pragmatische keuze; verdeling naar thema, kosten en inschatting van draagvlak/kansen om deze op korte termijn uit te rollen. De lettercode geeft derhalve een tijdsvolgorde weer en niet het belang van de actie (dit zou immers suggereren dat enkele actiepunten minder belangrijk zijn en mogelijk kunnen vervallen).

Actiepunten	Thema	Indicatie kosten	Plan-ning	Opmerking
[14] Fietspaaltjes	Netwerk	€	A	Pilot gestart, uit Knelpuntenpot verkeer
[15] Gladheidsbestrijding	Netwerk	-	A	Gepland om gladheidsbestrijding te herzien voor 2012-2013. Inzet uren.
[13] Routegewijze aanpak verkeersveiligheid	Netwerk	€€	A	* Indicatie, kosten afhankelijk resultaten onderzoek
[21] AFAC	Parkeren	€	A	Lopend project, middelen beschikbaar
[30] Website	Gedrag*	-	A	Beleid, inzet uren
[31] Klimaatbeleid	Gedrag*	-	A	Middelen beschikbaar voor onderzoek
[32] Indirecte marketing	Gedrag*	€*		* Afhankelijk ambities
[33] Kansen benutten	Gedrag*	€	A	Beleid, geen directe kosten
[24] Pilot piekmomenten	Parkeren	€*	A	* Afhankelijk uitwerking
[27] Communicatie	Gedrag*	-	A	Beleid, inzet uren communicatie
[29] Contacten fietsersbond	Gedrag*	-	A	Beleid, geen directe kosten
[36] Verkeersplein	Gedrag*	€€*	A	* Indicatie, kosten afhankelijk invulling
[17] Fietsparkeerkecijfers	Parkeren	-	A	Beleid, geen directe kosten
[19] Vriendelijk fietsparkeren	Parkeren	-	A	Beleid, geen directe kosten
[34] Bewegwijzering	Gedrag*	€€*	A	
[20] Type stallingen	Parkeren	-	A	Beleid, geen directe kosten
[16] Verlichting	Netwerk	€€	B	
[22] Fietsparkeeronderzoek	Parkeren	€€	B	
[28] Fietskaart	Gedrag*	€	B	
[25] Kleine attractiepunten	Parkeren	€	B	In samenwerking met ondernemers
[10] Onderhoudsstaat	Gedrag*	€€	B	
[12] Detailontwerp	Netwerk	€	B	
[35] Sportring	Gedrag*	€€	C	
[18] Openbaar vervoer	Parkeren	€€	C	
[23] Uitbreiding stallingen	Parkeren	€€€	C	
[26] Ouderen	Gedrag*	€€	C	
[11] Tunnels	Netwerk	€€	C	

Figuur 35: uitvoeringsprogramma overige actiepunten fietsparkeerbeleid

* Gedrag, educatie en verkeersveiligheidsprojecten

5.2. Uitvoeringsprogramma 2012 - 2013

Het is gewenst het fietsbeleid op korte termijn een impuls te kunnen geven. Daarom is een uitvoeringsprogramma opgenomen welke inzicht geeft in de meest haalbare projecten uit de groslijst zoals beschreven in paragraaf 5.1. Daarbij is rekening gehouden met draagvlak, de realiseerbaarheid op korte termijn. Aanvullend is gekeken naar mogelijkheden om in aanmerking te komen voor subsidies.

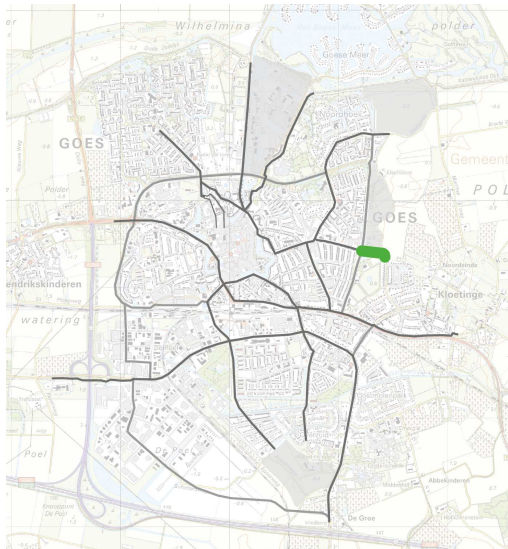
Welke en hoeveel projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd hangt af van de beschikbaar gestelde middelen. Geadviseerd wordt is om middelen vrij te maken voor de projecten zoals opgenomen in figuur 36. Opgenomen bedragen betreft de netto investering (exclusief subsidies en investeringen vanuit onderhoud in geval meeliften met onderhoudswerkzaamheden).

	Project	Thema	Kostenraming
[1]	Rode fietsstroken 's-Heer Elsdorpweg	Veiligheid	€ 50.000,-
[2]	Fietsstraat Wilhelminastraat	Veiligheid en comfort	€ 155.000,-
[3]	Verbreden fietspad Ringbaan West	Veiligheid en comfort	€ 10.000,-
[4]	Verbeteren oversteekbaarheid rotonde	Veiligheid en comfort	€ 95.000,-
[5]	Inzet van communicatie bij uitvoering projecten rondom de fiets	stimuleren fietsgebruik	€ 5.000,-
[6]	Realiseren integrale bewegwijzering voor de fiets	stimuleren fietsgebruik	€ 65.000,-
	Totaal		€ 380.000,-

Figuur 36: investeringsvoorstel 2012 - 2013

Het vervolg van deze paragraaf geeft een uitwerking van de voorgestelde projecten.

[1] Rode fietsstroken 's-Heer Elsdorpweg



Locatie

Huidige situatie

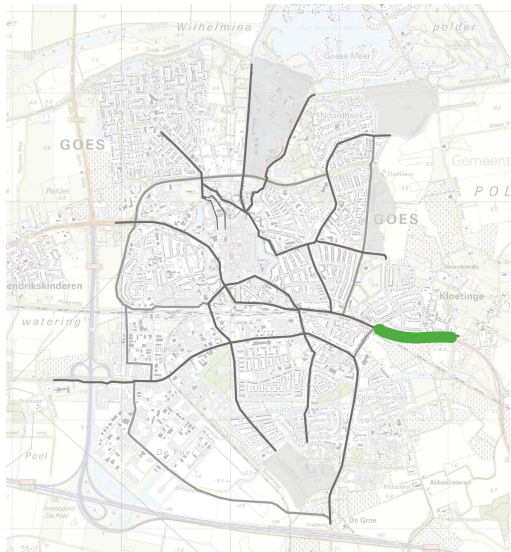


- Doel: Verbeteren verkeersveiligheid.
- Knelpunt: Plaats op de weg -> fietser op hoofdrijbaan met 50 km/uur.
Trottoirbanden met kans op enkelvoudige ongevallen.
- Maatregel: Aanbrengen brede rode fietsstrook.
Aanbrengen veilige troittoirbanden.
Verwijderen obstakel (paal) in bocht.
- Kostenraming: €50.000,-



Impressie toekomstige situatie

[2] Fietsstraat Wilhelminastraat



Locatie

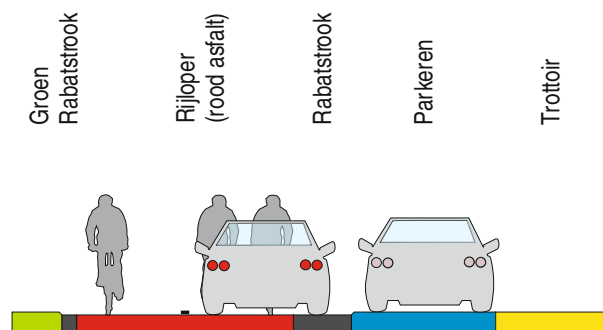
Huidige situatie



- Doel:** Verbeteren verkeersveiligheid.
- Knelpunt:** Klinkerverharding op hoofdfietsroute.
Mengen auto's en fietsers op hoofdfietsroute zonder voorzieningen.
Menging fietsers met landbouwverkeer (hoofdroute landbouwverkeer)
- Maatregel:** Realiseren fietsstraat in asfalt.
Landbouwverkeer afwikkelen op N289/Patijnweg (in aanvullend project in samenwerking provincie Zeeland).
- Kostenraming:** €310.000,- Naar verwachting is 50% van de kosten te dekken uit de Brede Doel Uitkering. Vandaar dat het een investering van €155.000,- vraagt.
- Opmerking:** Gezien de samenhang met onder andere het landbouwverkeer op de route en de toekomstige herinrichting van het kruispunt Patijnweg – Buys Ballotstraat – Lewestraat wordt ingezet op een projectstructuur voor verdere aanpak en uitwerking van de fietsstraat.

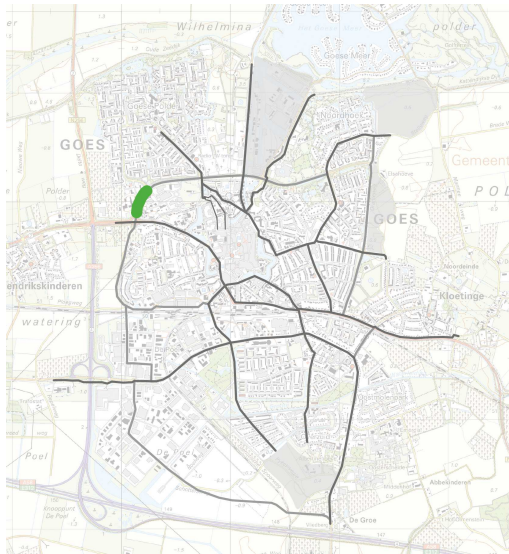


Voorbeeld fietsstraat



Toekomstig profiel Wilhelminastraat

[3] Verbreden fietspad Ringbaan West



Locatie

Huidige situatie

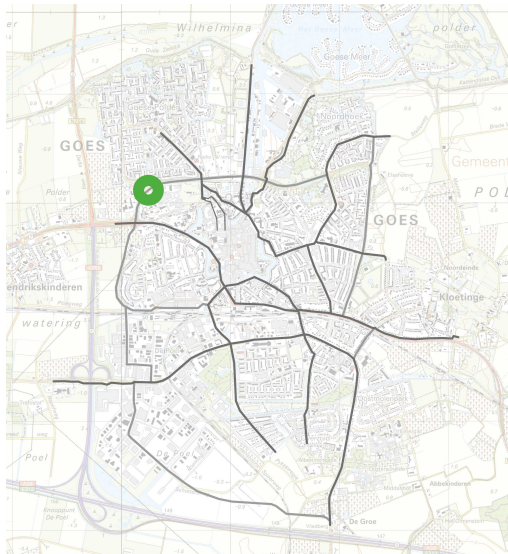


- Doel: Verbeteren verkeersveiligheid en comfort.
- Knelpunt: Fietspad is te smal voor fietsers in twee richtingen.
- Maatregel: Verbreden fietspad van 2.75 m naar 3.25 m.
Aanbrengen asmarkering.
Verwijderen obstakels tussen parkeerhaven informatiebord en fietspad
Vanwege risico op enkelvoudige ongevallen.
- Kostenraming: €10.000,-



Verwijderen obstakels langs fietspad

[4] Verbeteren overstekbaarheid rotonde

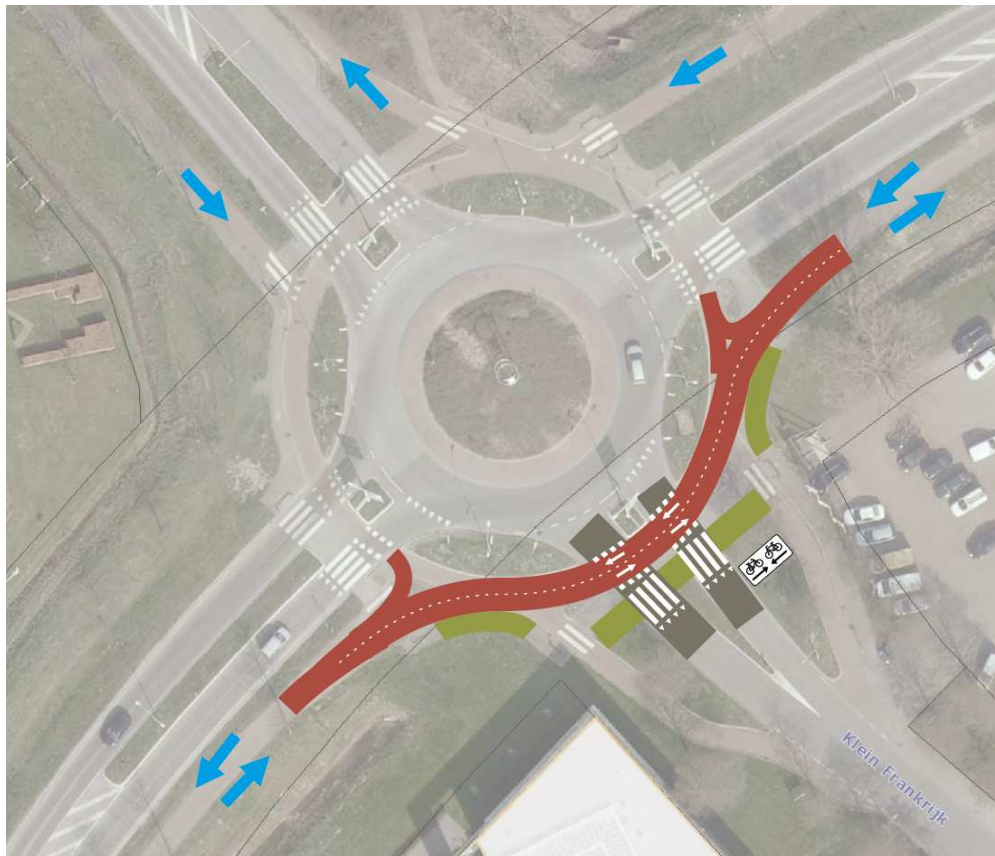


Locatie



Huidige situatie

- Doel: Verbeteren verkeersveiligheid en comfort.
- Knelpunt: Fietzers moeten in huidige situatie rotonde 3 * oversteken. Is oncomfortabel en lokt ongewenst gedrag uit (fietzers in tegengestelde richting over de rotonde).
- Maatregel: Rotondetak Klein Frankrijk inrichten als tweerichtingen fietspad door verbreden fietspad ter hoogte kruispunt en attentiemaatregelen. Verwijderen obstakels op fietspad.
- Kostenraming: €90.000,-



Gewenste situatie waarbij de zuid-oostelijke tak in twee richtingen overgestoken kan worden door fietsers.

[5] Inzet van communicatie bij uitvoering projecten rondom de fiets



Oude situatie omgeving station

- Doel: Stimuleren fietsgebruik.
Knelpunt: Perceptie fietsers en niet-fietsers.
Maatregel: Positieve berichtgeving over de investeringen die de gemeente Goes doet in fiets. Dit wordt gerealiseerd door actieve aandacht voor de fiets in de pers.
Kostenraming: €5.000,-



Nieuwe situatie; positieve communicatie daarover draagt bij aan de perceptie over fietsen in Goes

[6] Realiseren integrale bewegwijzering voor de fiets



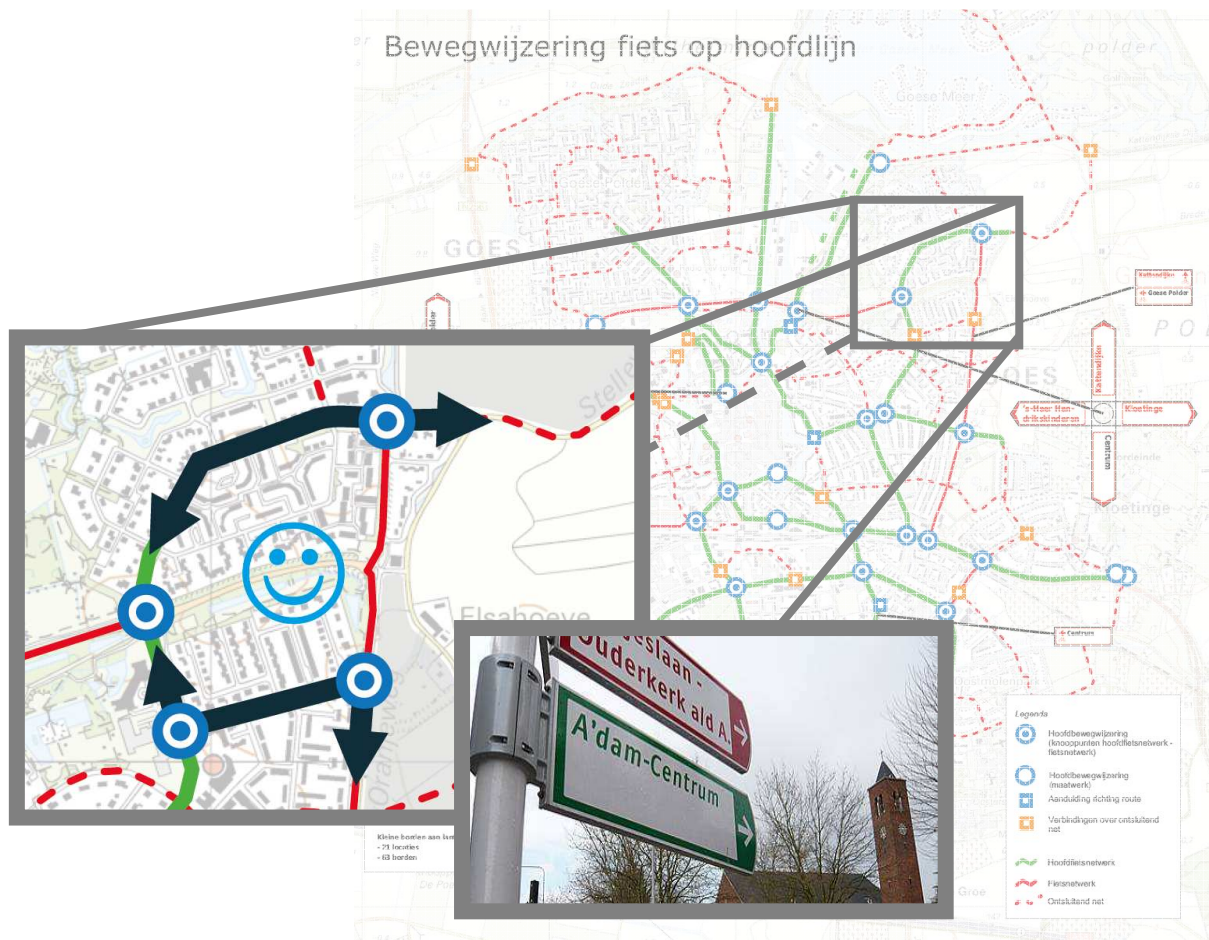
Huidige situatie; voorbeeld ontbreken fietsbewegwijzering

Doel: Verduidelijken fietsroutes voor inwoners en bezoekers. Fietsers sturen over de gewenste routes. Door middel van fietsbewegwijzering ogenschijnlijke ontbrekende schakels in fietsnetwerk kosteneffectief oplossen.

Knelpunt: Ontbreken integrale fietsbewegwijzering.

Maatregel: Plaatsen fietsbewegwijzering op de belangrijkste knooppunten op het fietsnetwerk.

Kostenraming: €65.000,-



Gewenste situatie: bewegwijzering op strategische locaties en uitsnede met voorbeeld

5.3. Vervolg en voortgangsrapportage

De investeringen zoals genoemd in het investeringsprogramma 2012 – 2013 dragen bij aan de ambities om tot de top drie van Nederlandse fietssteden te behoren. Gerealiseerd moet worden dat om de ambities waar te maken aanvullende investeringen noodzakelijk zijn. Hiervoor wordt later per project afzonderlijk een voorstel gedaan.

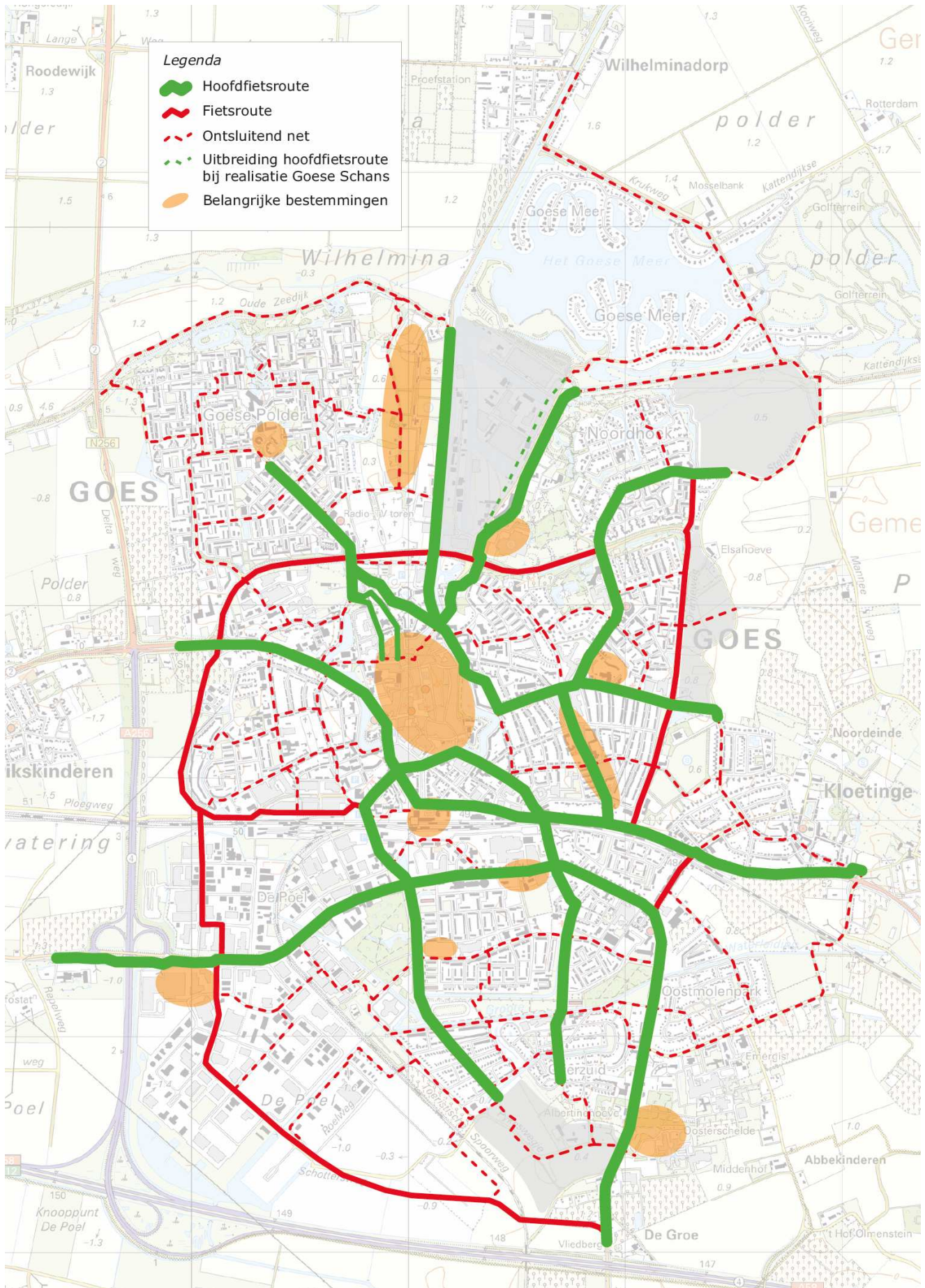
Voor het fietsbeleid wordt ingezet op jaarlijkse voortgangsrapportage van de input. Welke projecten zijn opgepakt en welke infrastructurele werken zijn uitgevoerd voor de fiets.

Aanvullend wordt fietsgebruik en perceptie op hoofdlijn gevolgd. Daarvoor worden landelijke bronnen geraadpleegd of is incidenteel onderzoek te doen. Daarmee wordt gekozen voor een minimale vorm van monitoring. Dit is een bewuste keuze omdat goede beleidsmonitoring in de praktijk moeilijk haalbaar is. Het SMART formuleren van – zinvolle – toetsbare subdoelen is lastig. Vervolgens is het verzamelen van de gegevens kostbaar en intensief.

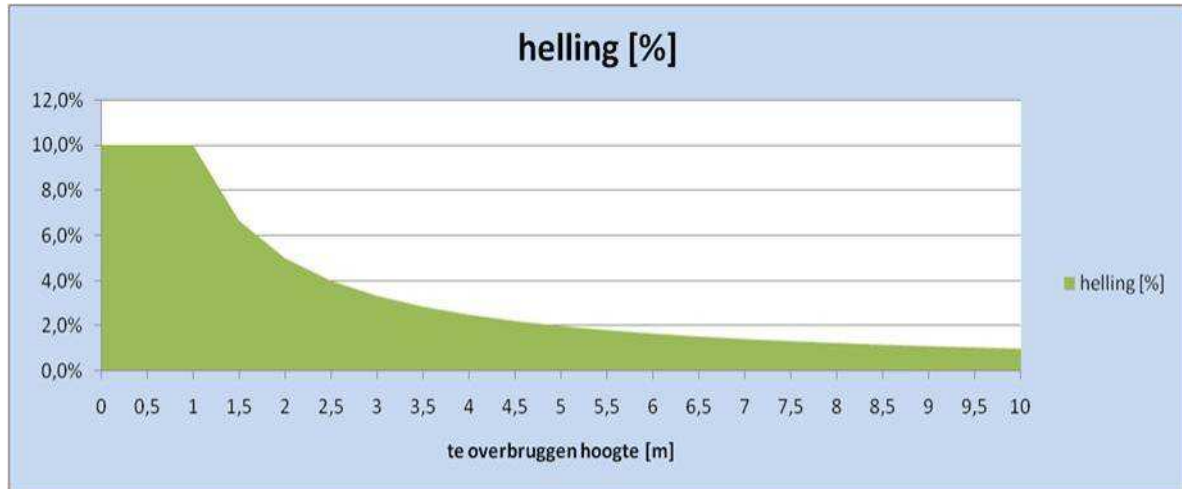
Als voorbeeld is het meten van fietsintensiteiten te noemen. Weliswaar relatief eenvoudig te meten maar een daling van het aantal fietsers betekent niet vanzelfsprekend dat het fietsklimaat is verslechterd. Vergrijzing of verhuizing van een school naar een andere gemeente kunnen ook oorzaken zijn. En tot slot, onderzoek naar de effecten van het beleid is alleen zinvol als het beleid op basis daarvan bijgesteld kan worden. En zeker deze laatste stap is alleen te zetten indien veel tijd en geld wordt besteed aan onderzoek naar de effecten van de gedane investeringen.

Bijlagen

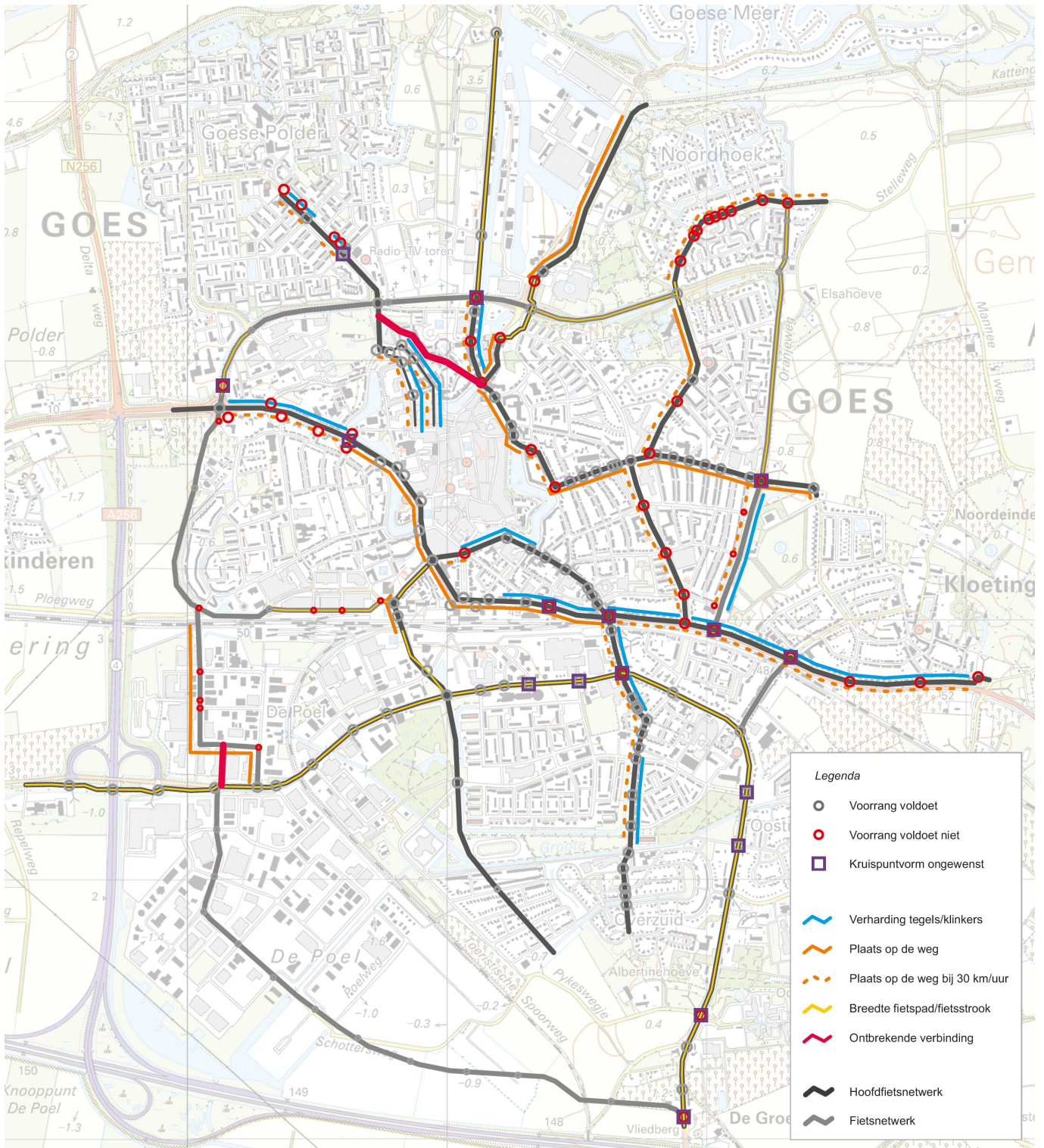
1. Fietsnetwerk



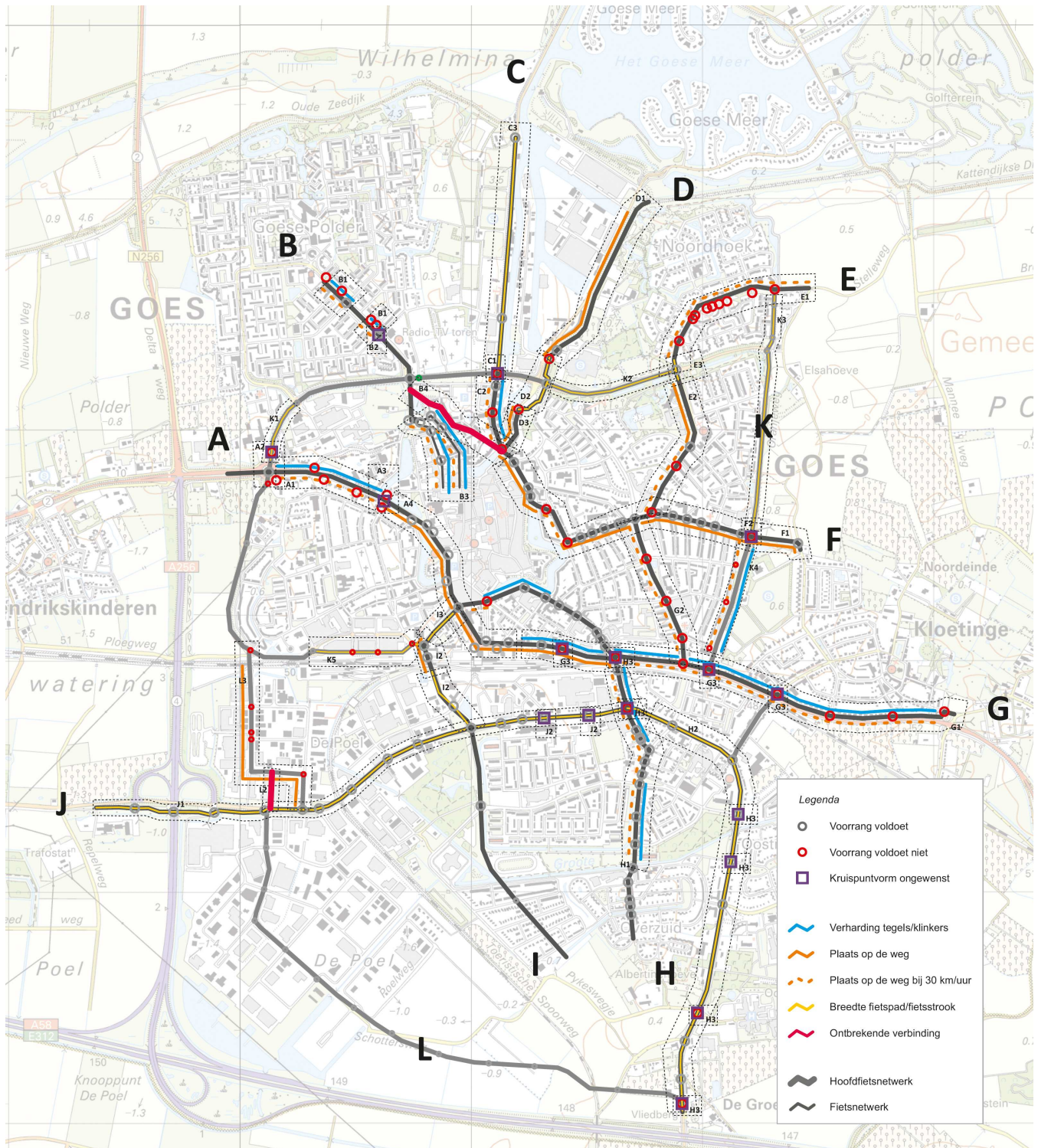
2. Helling (hoofd)fietsroutes



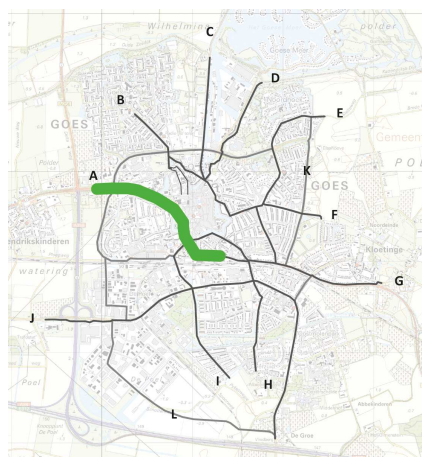
3. Knelpunten



4. Samenhangende knelpunten



Route A: Tiendenplein – Station NS



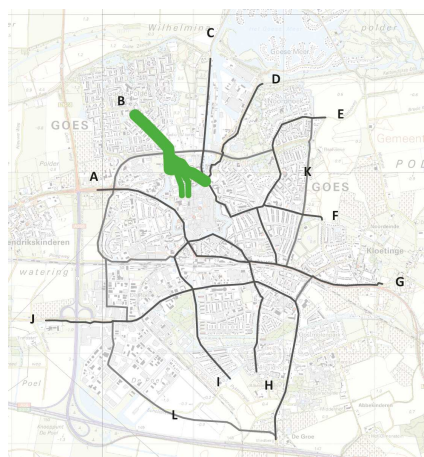
Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.400 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	-
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	600 m ✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	-
	Fietsstroken (50 km/uur)	800 m ✗
Verhardingssoort	Asfalt	500 m ✓
	Tegels / klinkers	900 m ✗
Voorrang	Kruispunten voorrang	9 ✓
	Kruispunten geen voorrang	6 ✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	1.750 m ✓
	fietsymbolen	1.750 m ✓
	Rood	1.750 m ✓
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	-
Oversteken	Ongewenste inrichting	2 ✗
Helling	Tunnels Tiendenplein	Max 5,7 % ✓
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	-

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
A1; Middelburgsestraat west	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelweg 600 m Klinkerbestrating 600 m Geen voorrang 5 kruispunten
A2; Tiendenplein	Veiligheid Comfort	Fietsoversteek ringbaan noord Kruispunt fietspad - parallelweg
A3; Oversteek Middelburgsestraat	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
A4; Middelburgsestraat oost	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 800 m

Selectie uit groslijst

Route B: Goese Polder – Centrum/Brug



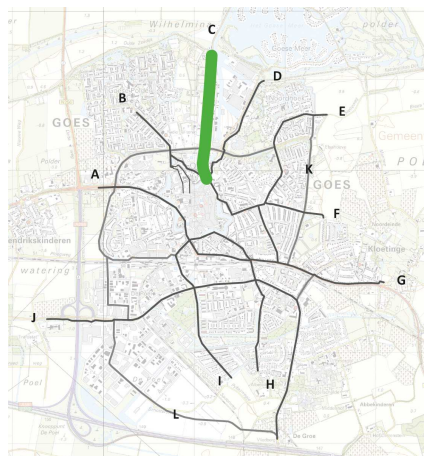
Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Hoofdfietsroute	1.200 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	700 m ✓
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	500 m ✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	-
Verhardingssoort	Asfalt	700 m ✓
	Tegels / klinkers	500 m ✗
Voorrang	Kruispunten voorrang	10 ✓
	Kruispunten geen voorrang	4 ✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	1.750 m ✓
	fietsymbolen	1.750 m ✓
	Rood	1.750 m ✓
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	700 m ✓
Oversteken	Ongewenste inrichting	
Helling	Tunnel Keerlus	Max 4,0 % ✓
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	500 m

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
B1; Parallelwegen Troelstralaan	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelweg 100 m Klinkerbestrating 100 m Geen voorrang 4 kruispunten
B2; Oversteek Troelstralaan	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers
B3; Nieuwstraat	Veiligheid Comfort	Fietsers gemengd met autoverkeer 400 m Klinkerbestrating 400 m
B4; Mattheus Smallegangesbuurt	Directheid	Ontbrekende schakel Keerlus – Sint Maartensbrug

Selectie uit groslijst

Route C: Wilhelminadorp – Centrum



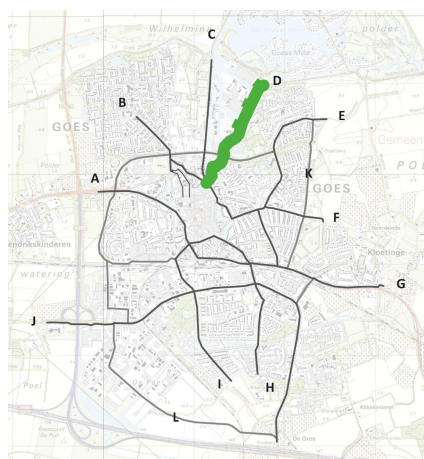
Beleid	Inventarisatie		
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.400 m	
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	1.100 m	✓
	Fietsstraat		
	Hoofdrijbaan / parallelweg	1.400 m	✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	300 m	✗
	Fietsstroken (50 km/uur)		
Verhardingssoort	Asfalt	1.000 m	✓
	Tegels / klinkers	400 m	✗
Voorrang	Kruispunten voorrang	3	✓
	Kruispunten geen voorrang	2	✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	300 m	✗
	fietsymbolen	300 m	✗
	Rood	300 m	✗
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	100 m	✓
			1.000 m ✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	-	
Helling		-	
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	600 m	

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
C1; Kruispunt Ringbrug – Van der Goeskade	Comfort	Fietsoversteek met verkeerslichten
C2; Van der Goeskade	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 300 m Geen asfalt 300 m
C3; Westhavendijk	Comfort	Fietspad te smal 1.000 m

Selectie uit groslijst

Route D: Mannee – Centrum



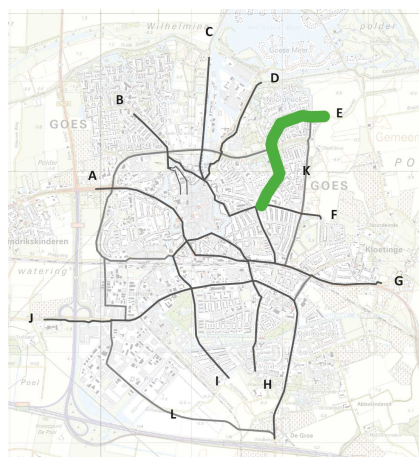
Beleid	Inventarisatie		
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.300 m	
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	500 m	✓
	Fietsstraat	-	
	Hoofdrijbaan / parallelweg	-	
	Fietsstroken (30 km/uur)	800 m	✗
	Fietsstroken (50 km/uur)	-	
Verhardingssoort	Asfalt	1.300 m	✓
	Tegels / klinkers	-	
Voorrang	Kruispunten voorrang	2	✓
	Kruispunten geen voorrang	2	✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	800 m	✗
	fietsymbolen	800 m	✗
	Rood	800 m	✗
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	200 m	✓
			300 m ✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	-	
Helling		-	
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	700 m	

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
D1; Kattendijksedijk	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 600 m
D2; Fietspad rond tunnel Houtkade	Comfort	Fietspad te smal 500 m
D3; Joachimikade	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 200 m

Selectie uit groslijst

Route E: Noordhoek – Centrum



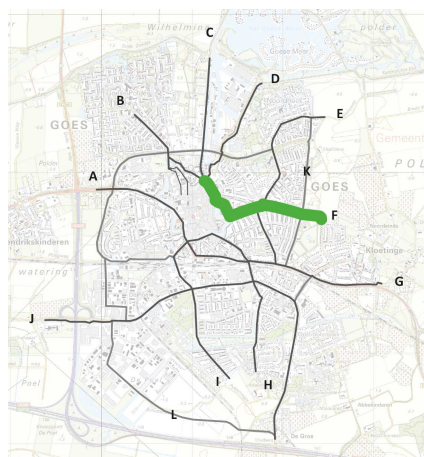
Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.500 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	200 m ✓
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	1.000 m ✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	
	Fietsstroken (50 km/uur)	300 m ✗
Verhardingssoort	Asfalt	1.500 m ✓
	Tegels / klinkers	-
Voorrang	Kruispunten voorrang	2 ✓
	Kruispunten geen voorrang	10 ✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	300 m ✓
	fietsymbolen	300 m ✗
	Rood	300 m ✗
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	200 m ✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	-
Helling		-
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	2.600 m

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
E1; Noordhoeklaan	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 700 m Geen voorrang 9 kruispunten
E2; L. de Colignylaan	Veiligheid	Fietsers op fietsstrook / hoofdrijbaan 600 m
E3; Kruispunt Ringbaan Oost	Comfort	Fietspad te smal 200 m

Selectie uit groslijst

Route F: Kloetinge – Centrum



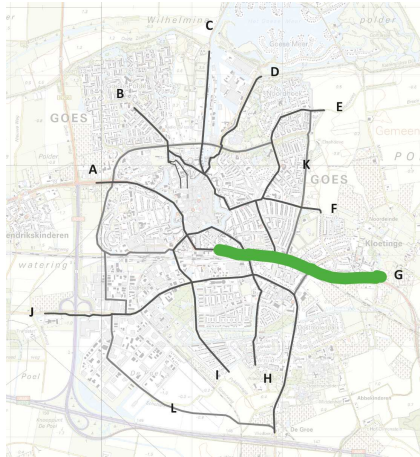
Beleid	Inventarisatie			
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.600 m		
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	-		
	Fietsstraat	-		
	Hoofdrijbaan / parallelweg	1.000 m	✗	
	Fietsstroken (30 km/uur)	600 m	✗	
	Fietsstroken (50 km/uur)	-		
Verhardingssoort	Asfalt	1.600 m	✓	
	Tegels / klinkers	-		
Voorrang	Kruispunten voorrang	16	✓	
	Kruispunten geen voorrang	4	✗	
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	200 m	✗	400 m ✓
	fietsymbolen	600 m	✗	
	Rood	200 m	✗	400 m ✓
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	-		
Oversteken	Ongewenste inrichting	-		
Helling		-		
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	3.100 m		

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
F1; Route 's-Heer Elsdorpweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan / fietsstroken 1.600 m Geen voorrang fietsers 4 kruispunten
F2; Kruispunt Oranjeweg – 's-Heer Elsdorpweg	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers – voetgangers

Selectie uit groslijst

Route G: Kloetinge – Centrum via Patijnweg



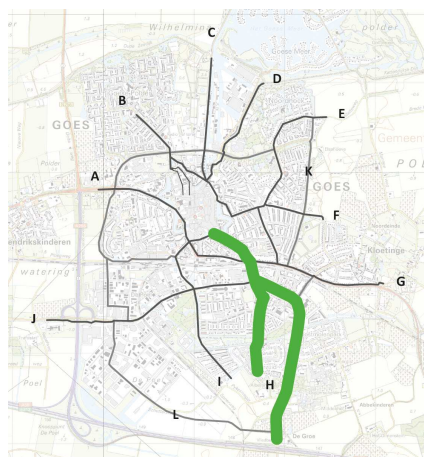
Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	2.700 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	600 m
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	2.200 m ✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	-
	Fietsstroken (50 km/uur)	-
Verhardingssoort	Asfalt	900 m ✓
	Tegels / klinkers	1.800 m ✗
Voorrang	Kruispunten voorrang	3 ✓
	Kruispunten geen voorrang	10 ✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	-
	fietsymbolen	-
	Rood	-
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	-
Oversteken	Ongewenste inrichting	-
Helling		-
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	5.200 m

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
G1; Volledige route	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 2.200 m Geen voorrang 7 kruispunten Geen asfalt 2.200 m
G2; Bergweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 500 m Geen voorrang 3 kruispunten
G3; Kruispunt Oranjeweg – Patijnweg	Comfort	Fietsoversteek met verkeerslichten

Selectie uit groslijst

Route H: 's-Gravenpolder – Centrum



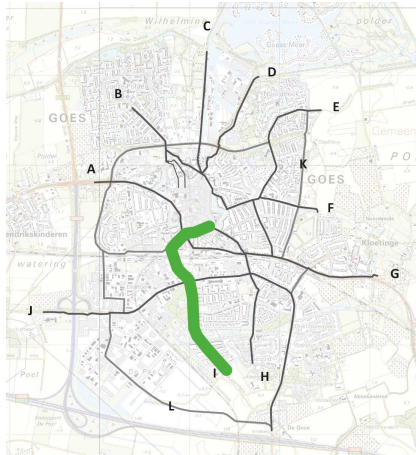
Beleid	Inventarisatie			
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	3.900 m		
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	2.400 m	✓	
	Fietsstraat	600 m	✓	
	Fietsstroken (30 km/uur)	900 m	✗	
Verhardingssoort	Asfalt	3.100 m	✓	
	Tegels / klinkers	800 m	✗	
Voorrang	Kruispunten voorrang	28	✓	
	Kruispunten geen voorrang	4	✗	
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	900 m	✓	
	fietsymbolen	900 m	✓	
	Rood	900 m	✓	
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	400 m	✓	2.000 ✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	2	✗	
Helling		-		
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	6.500 m		

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
H1; Populierenstraat	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 900 m Geen voorrang 4 kruispunten Geen asfalt 800 m
H2; 's-Gravenpolderseweg – Kloetingseweg	Comfort	Fietspad te smal 2.000 m
H3; Kruispunten Nansenbaan, Ziekenhuis, Kloetingseweg, Ockenburg Kruispunt Beukenstraat, Rossinipad	Comfort Veiligheid	Fietsoversteek met verkeerslichten Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers

Selectie uit groslijst

Route I: Overzuid – Centrum



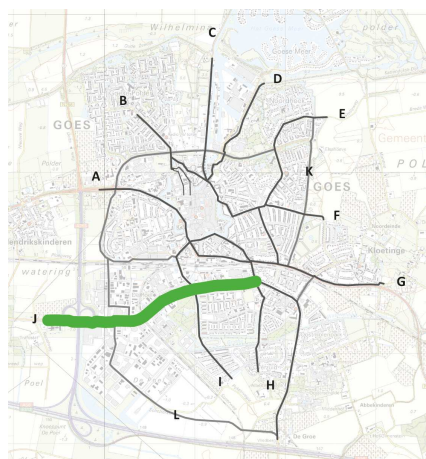
Beleid	Inventarisatie				
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	1.100 m			
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	700 m	✓		
	Fietsstraat	200 m	✓		
	Hoofdrijbaan / parallelweg	-			
	Fietsstroken (30 km/uur)	100 m	✗		
	Fietsstroken (50 km/uur)	100 m	✗		
	Verhardingssoort	Asfalt	900 m	✓	
	Tegels / klinkers	200 m	✗		
Voorrang	Kruispunten voorrang	5	✓		
	Kruispunten geen voorrang	1	✗		
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	200 m	✓		
	fietsymbolen	200 m	✓		
	Rood	200 m	✓		
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	300 m	✓	400 m	✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	-			
Helling		-			
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	5.200 m			

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
I1; M.A. De Ruijterlaan bij spoor	Veiligheid	Fietsers op fietsstroken 100m
I2; M.A. De Ruijterlaan	Comfort	Fietspad te smal 400 m

Selectie uit groslijst

Route J: Poelbos – Buys Ballotstraat



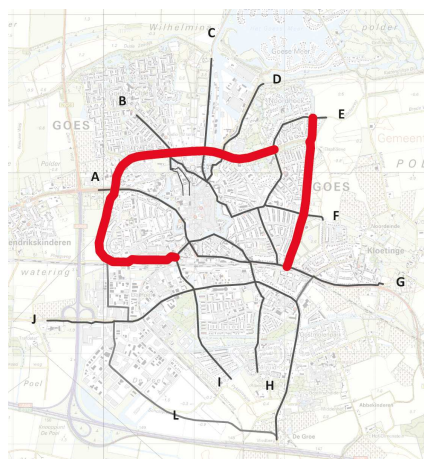
Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Hoofd fietsroute	2.400 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	2.400 m ✓
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	-
	Fietsstroken (30 km/uur)	-
	Fietsstroken (50 km/uur)	-
Verhardingssoort	Asfalt	2.400 m ✓
	Tegels / klinkers	-
Voorrang	Kruispunten voorrang	14 ✓
	Kruispunten geen voorrang	-
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	-
	fietsymbolen	-
	Rood	-
Breedte fietspaden	Breder dan 2,5 / 3,5 m	2.400 m ✗
Oversteken	Ongewenste inrichting	-
Helling		-
Trottoirbanden	Lengte (te vervangen banden)	2.700 m

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
J1; Route A. Fokkerstraat	Comfort	Fietspad te smal 2.400 m
J2; Kruispunt Stationspark, Wilgenlaan	Veiligheid	Afwijkende voorrang fietsers - voetgangers

Selectie uit groslijst

K; Fietsroute noord



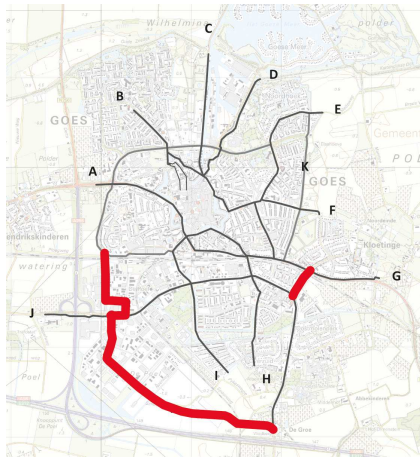
Beleid	Inventarisatie		
Type fietsnetwerk	Fietsroute	5.200 m	
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	3.900 m	✓
	Fietsstraat	-	
	Hoofdrijbaan / parallelweg	500 m	✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	800 m	✓
	Fietsstroken (50 km/uur)	-	
Verhardingssoort	Asfalt	4.700 m	✓
	Tegels / klinkers	500 m	✗
Voorrang	Kruispunten voorrang	7	✓
	Kruispunten geen voorrang	8	✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	800 m	✗
	fietsymbolen	800 m	✗
	Rood	800 m	✗
Breedte fietspaden	Breder dan 2,0 / 3,0 m	1.700 m	✗
		2.200 m	✓
Oversteken	Ongewenste inrichting	-	

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
K1; Ringbaan West	Comfort	Fietspad te smal 200 m
K2; Ringbaan Oost	Comfort	Fietspad te smal 600 m
K3; Oranjeweg noordzijde	Comfort Veiligheid	Fietspad te smal 800 m Fietsstrook te smal/niet rood/geen fietssymbool 300 m
K4; Oranjeweg zuidzijde	Veiligheid Comfort Comfort	Fietsers op parallelwegen / fietsstroken 500 m Geen voorrang 3 kruispunten Geen asfalt 500 m
K5; Edisonstraat	Veiligheid	Fietsstrook te smal/niet rood/geen fietssymbool 500 m

Selectie uit groslijst

L; Fietsroute zuid



Beleid	Inventarisatie	
Type fietsnetwerk	Fietsroute	4.300 m
Plaats op de weg	Vrijliggend fietspad	3.200 m ✓
	Fietsstraat	-
	Hoofdrijbaan / parallelweg	800 m ✗
	Fietsstroken (30 km/uur)	300 m ✓
	Fietsstroken (50 km/uur)	-
Verhardingssoort	Asfalt	4.300 m ✓
	Tegels / klinkers	-
Voorrang	Kruispunten voorrang	15 ✓
	Kruispunten geen voorrang	4 ✗
Inrichting fietsstroken	Breedte > 1,5 m	300 m ✓
	fietsymbolen	300 m ✓
	Rood	300 m ✓
Breedte fietspaden	Breder dan 2,0 / 3,0 m	3.200 m ✓
Oversteken	Ongewenste inrichting	-
Helling		-

Inventarisatie

Locatie	Knelpunt	Omschrijving
L2; Nansenplein	Directheid	Omrijdafstand
L3; Verryn Stuartweg	Veiligheid Comfort	Fietsers op hoofdrijbaan 800 m Geen voorrang 5 kruispunten

Selectie uit groslijst

5. Fietsparkeerkencijfers

5.1 Kantoor

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Kantoor (personeel) *	Centrum	2,0	100 m2 bvo
Kantoor (personeel) *	Schil centrum	1,4	100 m2 bvo
Kantoor (personeel) *	Rest beb kom	1,4	100 m2 bvo
Kantoor (personeel) *	Buitengebied	0,8	100 m2 bvo
Kantoor (personeel)*	Op NS-station	1,1	100 m2 bvo
Kantoor met balie (bezoekers)		6,0	Balie

Alternatieve eenheden;

- 100 m2 bvo -> 4 arbeidsplaatsen

Maatgevende momenten;

- werkdagochtend

* Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.

5.2 Scholen

Basisscholen	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Bassisschool (leerlingen) *	< 250 leerlingen	4,7	10 leerlingen
Bassisschool (leerlingen) *	250 tot 500	5,5	10 leerlingen
Bassisschool (leerlingen) *	> 500 leerlingen	6,8	10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	Buitengebied	0,4	10 leerlingen

Alternatieve eenheden;

- 10 leerlingen -> 0,4 leslokalen

Maatgevende momenten;

- schooltijden

* Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Middelbare school (leerlingen)		15,4	100 m2 bvo
Middelbare school (medew)	Centrum	0,7	100 m2 bvo
Middelbare school (medew)	Schil centrum	0,6	100 m2 bvo
Middelbare school (medew)	Rest	0,4	100 m2 bvo
ROC (leerlingen) **		13,2	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)		1,0	100 m2 bvo

Alternatieve eenheden;

- 100 m2 bvo -> 1 leslokaal -> 16,5 leerlingen

Maatgevende momenten;

- schooltijden

** Op OV-locaties lager

5.3 Winkelen en boodschappen doen

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Winkelcentrum	Binnen de kom	3,2	100 m2 bvo
Supermarkt	Binnen de kom	3,5	100 m2 bvo
Bouwmarkt	Binnen de kom	0,3	100 m2 bvo
Tuincentrum	Binnen de kom	0,5	100 m2 bvo
Tuincentrum	Buiten de kom	0,1	100 m2 bvo

Alternatieve eenheden;

- Winkelcentrum; 100 m2 bvo-> 80 m2 vvo -> 0,56 winkels
- Supermarkt; 100 m2 bvo-> 80 m2 vvo -> 0,5 kassa
- Bouwmarkt; 100 m2 bvo-> 80 m2
- Tuincentrum; 100 m2 bvo-> 80 m2 vvo (binnen) -> 80 m2 vvo (totaal)

Maatgevende momenten;

- Winkelcentrum; zaterdagmiddag 14-17 uur
- Supermarkt; zaterdagmiddag 14-17 uur
- Bouwmarkt; zaterdag (en koopzondag)
- Tuincentrum; zaterdag (en koopzondag)

5.4 Horeca

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	34,8	Locatie*
Fastfoodrestaurant	Rest beb. Kom	12	Locatie*
Fastfoodrestaurant	Buitengebied	6	Locatie*
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de kom	21,6	100 m2 bvo**
Restaurant (eenvoudig)	Buiten de kom	18	100 m2 bvo**
Restaurant (luxe)		4	100 m2 bvo

Alternatieve eenheden;

- Fastfoodrestaurant; locatie -> 15,6 tafels -> 60 stoelen
- Restaurant (eenvoudig); 100 m2 bvo -> 13 tafels -> 50 stoelen
- Restaurant (luxe); 100 m2 bvo-> 6,5 tafels → 25 stoelen

Maatgevende momenten;

- Fastfoodrestaurant; zondag 17-18 uur
- Restaurant (eenvoudig); vr-za-zo 18-20 uur
- Restaurant (luxe); vr-za-zo 18-20 uur

* Terras meetellen

** Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis. Terras meetellen

5.5 Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Apotheek (bezoekers)		8,4	Locatie *
Apotheek (medewerkers)		4,8	Locatie *
Begraafplaats/crematorium		6	Gelijktijdige plechtigh.*
Gezondheidscen. (bezoekers)		1,6	100 m2
Gezondheidscentrum (medew)		0,5	100 m2
Kerk/moskee		48	100 zitplaatsen**
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	100 m2 bvo***
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,5	100 m2 bvo***
Ziekenhuis (medewerkers)	Schil centrum	0,5	100 m2 bvo***
Ziekenhuis (medewerkers)	Rest	0,2	100 m2 bvo***

Alternatieve eenheden;

- Apotheek (bezoekers); Locatie -> 4 kassa's -> 12 medewerkers
- Apotheek (medewerkers); Locatie -> 4 kassa's -> 12 medewerkers
- Begraafplaats/crematorium; 0,35 locatie -> 120 zitplaatsen
- Gezondheidscen. (bezoekers); 100 m2 -> 1,33 behandelkamers
- Gezondheidscentrum (medew); 100 m2 -> 1,33 behandelkamers
- Kerk/moskee; -
- Ziekenhuis (bezoekers); 100 m2 bvo -> 1,33 bedden
- Ziekenhuis (medewerkers); 100 m2 bvo -> 1,33 bedden

Maatgevende momenten;

- Apotheek (bezoekers); werkdag 14 -16 uur
- Apotheek (medewerkers); werkdag 14 -16 uur
- Begraafplaats/crematorium; tijdens plechtigheid
- Gezondheidscen. (bezoekers); werkdag 9-12 uur
- Gezondheidscentrum (medew); werkdag 9-12 uur
- Kerk/moskee; tijdens dienst
- Ziekenhuis (bezoekers); werkdag 10-12, 14-16 en 19-20 uur
- Ziekenhuis (medewerkers); werkdag 10-12, 14-16 en 19-20 uur

* *Kleine aantallen*

** *Protestanten meer dan katholieken. Moslims het minst.*

*** *Grote aantallen*

5.6 Sport, cultuur en ontspanning

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Bibliotheek		3,6	100 m2 bvo
Bioscoop	Centrum	9,4	100 m2 bvo*
Bioscoop	Schil centrum	5,2	100 m2 bvo*
Bioscoop	Rest	1,7	100 m2 bvo*
Fitness	Centrum	6	100 m2 bvo
Fitness	Schil centrum	4,4	100 m2 bvo
Fitness	Rest	2,4	100 m2 bvo
Museum		1,1	100 m2 bvo
Sporthal		3	100 m2 bvo
Sportveld		73,2	ha netto terrein
Sportzaal		4,8	100 m2 bvo
Stadion		10,8	100 zitplaatsen*
Stedelijke evenement		38,4	100 bezoekers*
Theater	Centrum	28,8	100 zitplaatsen*
Theater	Schil centrum	25,2	100 zitplaatsen*
Theater	Rest	21,6	100 zitplaatsen*
Zwembad (openlucht)		33,6	100 m2 bassin*
Zwembad (overdekt)		24	100 m2 bassin*

Alternatieve eenheden;

- Bibliotheek; 100 m2 bvo -> 1000 leden
- Bioscoop; 100 m2 bvo -> 0,15 zalen -> 33 stoelen
- Fitness; 100 m2 bvo -> 6 apparaten
- Museum; -
- Sporthal; 100 m2 bvo -> 0,21 kleedkamers -> 0,05 locatie
- Sportveld; ha netto terrein -> 1,15 velden
- Sportzaal; 100 m2 bvo -> 0,26 kleedkamers -> 0,05 locatie
- Stadion; -
- Stedelijke evenement; -
- Theater; 100 zitplaatsen -> 0,5 zalen -> 300 m2 bvo
- Zwembad (openlucht); -
- Zwembad (overdekt); -

Maatgevende momenten;

- Bibliotheek; woensdag 13 - 16 uur
- Bioscoop; zaterdag 19 - 22 uur
- Fitness; ma, di, wo 19-21 uur
- Museum; buiten schooltijden
- Sporthal; zaterdag en zondag 13-18 uur
- Sportveld; speeldag ochtend, evt wedstrijd met veel publiek
- Sportzaal; gebruikstijden
- Stadion; bij thuiswedstrijd
- Stedelijke evenement; afhankelijk van evenement
- Theater; zaterdag 19 - 22 uur
- Zwembad (openlucht); bij mooi weer, buiten schooltijd
- Zwembad (overdekt); vrijdag 9 -13 uur

* Grote aantallen

5.7 Overstappen

Omschrijving	Locatie	Kencijfer Goes	Per
Busstation	(Schil) centrum	50,4	Halterende buslijn
Carpoolplaats	Rand beb. kom	1	Autoparkeerplaats

5.8 Woningen

Omschrijving (2)	Locatie	Kencijfer (1)	Per
Rij- en vrijstaande woning		1	Kamer *
Rij- en vrijstaande woning		5 – 6	Woning
Appartement (met fietsenberging)		0,75	Kamer**
Appartement (met fietsenberging)		2 – 3	Woning**
Appartement (zonder fietsenberging)		0,25	Kamer***
Appartement (zonder fietsenberging)		0,5 – 1	Woning***
Studentenhuis		1	Kamer

Alternatieve eenheden;

- Rij- en vrijstaande woning; Kamer -> 25 m2 bvo -> 0,25 woning
- Appartement (met fietsenberging); Kamer -> 25 m2 bvo -> 0,33 woning
- Appartement (zonder fietsenberging); Kamer -> 25 m2 bvo -> 0,33 woning
- Studentenhuis Kamer; -

Maatgevende momenten;

- Rij- en vrijstaande woning; Avond
- Appartement (met fietsenberging); Avond
- Appartement (zonder fietsenberging); Avond
- Studentenhuis Kamer; Avond

* Bij voorkeur plus 1

** Minimaal 2 plekken

*** Tbv buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.

1) Bovenstaande tabellen betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

2) Geen specifieke factoren toegepast per gemeente.