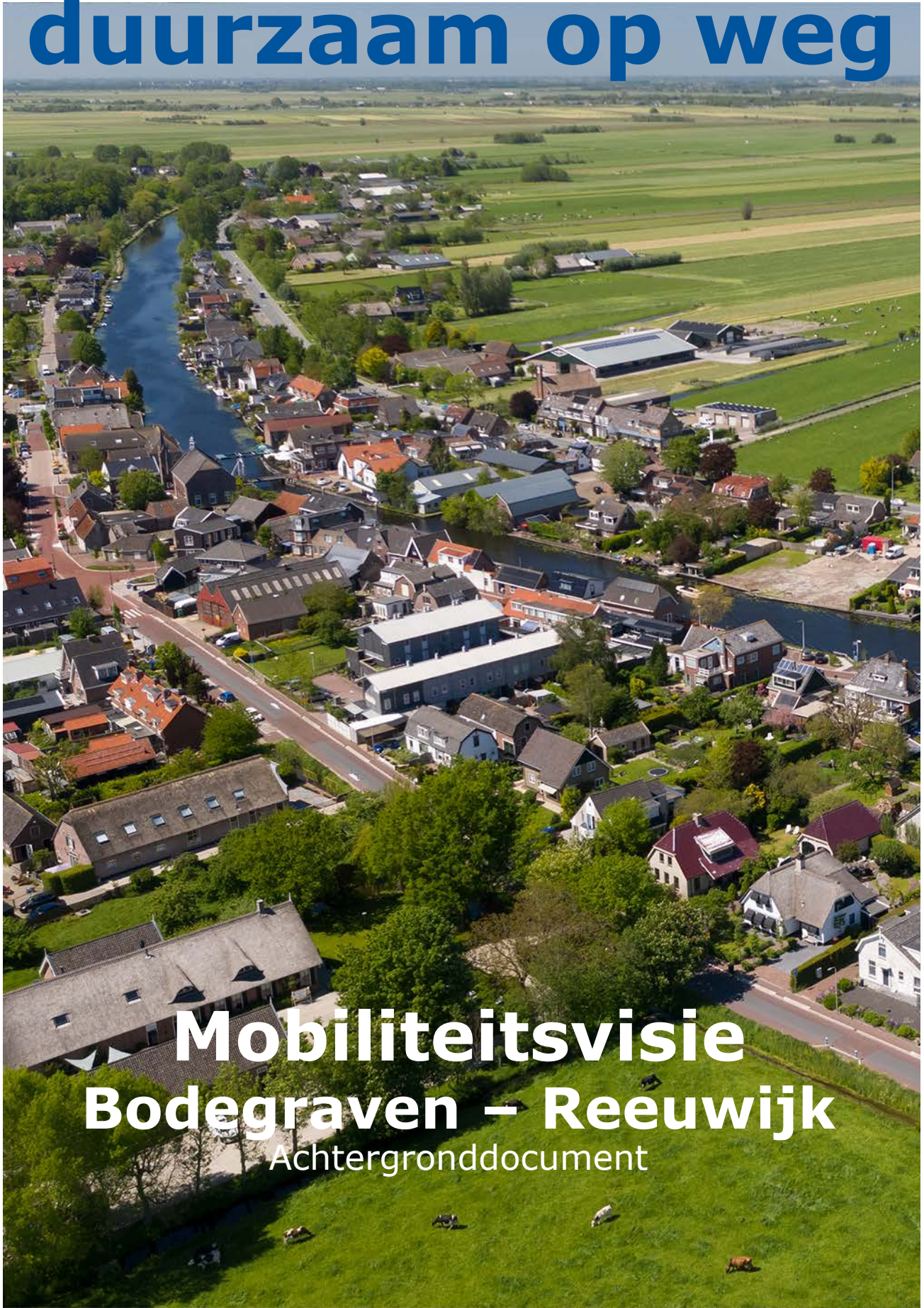


Samen gezond en duurzaam op weg



Mobiliteitsvisie Bodegraven – Reeuwijk

Achtergronddocument

Inhoudsopgave

1. Mobiliteitsvisie Bodegraven-Reeuwijk	p. 4
2. Knooppunt in het Groene Hart	p. 5
Hoe verplaatsen we ons nu in de regio en tussen de dorpen?	
Als voetganger	
Op de fiets	
Met het openbaar vervoer	
In de auto of vrachtwagen	
Als landbouwverkeer	
Veilig deelnemen aan het verkeer	
Hoe staat het nu met de verkeersveiligheid in onze gemeente?	
Voorkomen is beter dan genezen	
Samen met de regio werken we aan een betere verkeersveiligheid	
3. Wat zegt het huidige beleid over mobiliteit?	p. 15
4. Wat komt er op ons af?	p. 16
De groene trend	
De blauwe trend	
De grijze trend	
5. Een mobiliteitsvisie met Bodegraven-Reeuwijk	p. 20
6. Waar zitten de knelpunten?	p. 21
Missende fietsverbindingen en gevaarlijke locaties	
Zoeken naar een parkeerplek	
Smalle wegen in het buitengebied	
Parkeerproblemen	
Hoge snelheden	
Moeilijk bereikbare plekken	

7. Onze ambitie: waar gaan we naartoe? p. 25

Leefbare woongebieden
Iedereen veilig op weg
Duurzaam vervoer
Bereikbaar blijven

8. Ons wensbeeld voor de toekomst p. 27

Wensbeeld per deelgebied
Wensbeelden per verkeersdeelnemer
Als voetganger
Op de fiets
Met het openbaar vervoer
In de auto
In de vrachtwagen
Als landbouwverkeer

9. Welke stappen gaan we zetten? p. 34

We gebruiken deze visie bij onderhoud en ontwikkelingen
Met de regio werken we aan een betere bereikbaarheid
Algemeen kader voor schoolzones
Verkeerseducatie en voorlichting
Visie duurzame mobiliteit en laadpalen
Parkeren
In gesprek over handhaving
Afspraken over slim reizen
Monitoring van de mobiliteitsvisie

1. Mobiliteitsvisie Bodegraven-Reeuwijk

Onze gemeente is een fijne plek om te wonen, te werken en vrije tijd door te brengen. Ook is de gemeente goed bereikbaar: we liggen centraal in de Randstad en het Groene Hart. De rust van het landschap en de dynamiek van de grote steden zijn binnen handbereik.

Ontwikkelingen in onze gemeente

Het klimaat verandert. Onze samenleving is aan het vergrijzen. Steeds meer mensen bezoeken ons gebied. Nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deel- en duurzame mobiliteit, ontwikkelen zich verder.

Toekomst van onze gemeente

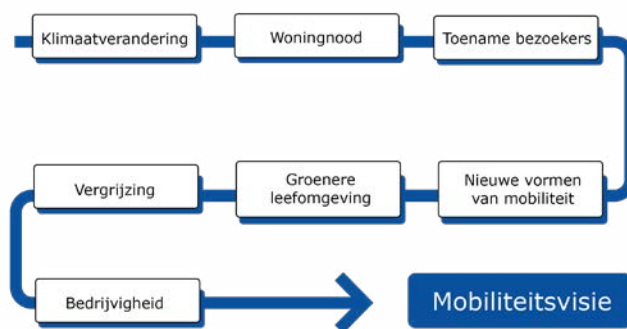
We bouwen meer woningen om de woningnood tegen te gaan. We bieden meer ruimte voor lokale bedrijven. We vergroenen de leefomgeving.

Deze ontwikkelingen hebben impact op de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze gemeente. Mensen in onze gemeente willen zich nu en in de toekomst gemakkelijk en veilig kunnen verplaatsen: naar werk, school, of sport. Met een nieuwe mobiliteitsvisie zorgen we dat de mobiliteit (het verkeer en vervoer) in Bodegraven-Reeuwijk voor iedereen goed en veilig geregeld blijft. Ook met de nieuwe ontwikkelingen die op ons afkomen.

Hoe zorgen we dat Bodegraven-Reeuwijk nu en in de toekomst goed bereikbaar blijft?

Dat beschrijft de mobiliteitsvisie en zet de stip op de horizon tot 2040. We geven sturing aan hoe mensen zich in de toekomst binnen de gemeente gaan verplaatsen. Of dit nou te voet, te fiets, met de trein, of met de auto is. De mobiliteitsvisie is voor alle vervoerswijzen.

In de mobiliteitsvisie staan doelen. Die geven aan wat we in de gemeente belangrijk vinden om bereikbaar én leefbaar te blijven. Daarnaast geeft de visie ook praktische handvatten voor de dagelijkse praktijk. Bijvoorbeeld de gewenste verkeersstructuur voor auto's, fietsers en voetgangers. Met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer.



Hoe werkt de mobiliteitsvisie?

We hebben de visie opgedeeld in verschillende delen. We kijken eerst waar we nu staan: hoe ziet het verkeer en vervoer in onze gemeente eruit en wat zijn de knelpunten? Hierna maken we een doorkijk naar de toekomst: wat komt er op ons af aan ontwikkelingen? Vervolgens beschrijven we onze visie op mobiliteit: waar gaan we naartoe? Tot slot maken we een doorkijk naar de routes die nodig zijn om onze visie te realiseren.

2. Knooppunt in het Groene Hart

We gaan voor een mobiliteitsvisie die past bij het karakter van onze gemeente en haar bewoners. Daarom hebben we ons gebied onder de loep genomen. Hierbij vroegen we ons af: Wat zijn we voor gemeente? En hoe is het nu gesteld met de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid? Lees hier de bevindingen.

We zijn een gemeente met twee verschillende kanten. We liggen centraal, goed bereikbaar en midden in de drukke Randstad. Tegelijk is rust en ruimte te vinden in het uitgestrekte en waterrijke landschap en onze dorpen. Onze Toekomstvisie (omgevingsvisie) beschrijft wie we zijn en hoe we ons in de toekomst willen ontwikkelen. Het motto: knooppunt in het Groene Hart.



Onze rijke geschiedenis

Deze geschiedenis bepaalt hoe we hier nu nog leven en werken. De Oude Rijn en de Meije stromen al duizenden jaren door het landschap en waren bepalend voor het ontstaan van dorpen: op hoger gelegen, goed bereikbare plekken, midden in een moerassig gebied. In de Romeinse tijd lag 'onze gemeente' aan de noordgrens van het Romeinse rijk. Die grens volgde de loop van de Oude Rijn, een levendig gebied waar forten en handelsplaatsen, zoals Bodegraven, werden gesticht. In de loop der jaren zorgde het grasland hier voor de opkomst van het kaasmaken. Sindsdien is dit gebied een kaascentrum van wereldbelang.

Aantrekkelijke gemeente om te wonen, werken en bezoeken

Onze goede ligging in de Randstad en het groene, open landschap zorgen ervoor dat onze gemeente aantrekkelijk is voor inwoners, bedrijven en toeristen. Tegelijkertijd zorgt dit voor een spanningsveld. Er moet ruimte zijn voor vracht- en landbouwverkeer om de economie draaiend te houden. Maar ook voor de voetganger en fietser om deel te nemen aan het sociale leven en te genieten van het landschap om de dorpen heen.

Tien karakteristieke dorpen en buurtschappen

Onze gemeente telt nu ongeveer 36.300 inwoners, verdeeld over tien dorpen en buurtschappen met elk hun eigen identiteit. Bodegraven is de grootste kern met ongeveer 19.700 inwoners. Dankzij de gunstige ligging aan de snelweg en aan het spoor, is het een goede vestigingsplaats met meerdere bedrijventerreinen. Reeuwijk-Brug ligt tussen de A12 en het Plassengebied en is in het zuiden verbonden met Gouda. Dit dorp telt zo'n 8.800 inwoners. De andere dorpen hebben een kleinschaliger karakter. Ze liggen in het open landschap.

Sterke economie

In Bodegraven-Reeuwijk is veel werkgelegenheid. De economie is vooral gericht op kaas en transport. Daarnaast zijn er in onze gemeente nog tal van andere economische sectoren actief. Zo maken we deel uit van de Greenport regio Boskoop, een boomkwekerijcluster van internationale betekenis. Deze sectoren leggen een sterke druk op de wegen in de gemeente. Vooral de poldergebieden kennen zeer smalle wegen, waarop alle weggebruikers hun weg moeten vinden, zowel de grote vrachtwagens als de fietsers. Deze twee staan op verschillende punten op gespannen voet met elkaar. Zowel in het centrum van Bodegraven als in de poldergebieden.

Plassengebied als trekpleister

Toeristen komen graag in Bodegraven-Reeuwijk. Zij weten het Reeuwijkse Plassengebied goed te vinden en komen hier graag om een dagje te varen, fietsen of wandelen. Dat legt soms ook druk op de kwetsbare natuur en leefomgeving in dit gebied. Aan de randen van het gebied zijn al parkeerplaatsen aanwezig, maar voor het verkeer is het nog mogelijk om door het gebied heen te rijden. Dit zorgt ervoor dat iedereen, onafhankelijk van leeftijd of gezondheid, kan genieten van de natuur. Anderzijds zorgt dit ook voor overlast bij de bewoners en legt het een druk op de lokale natuur.

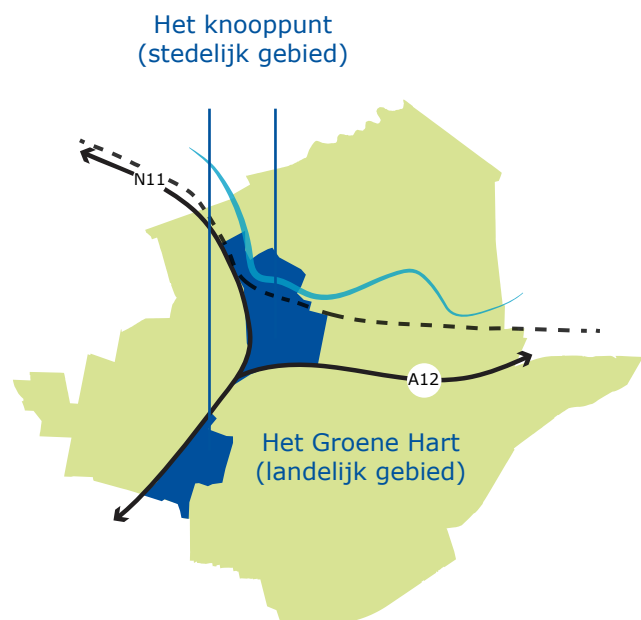
Goede aansluiting op de regio

Onze gemeente staat niet op zichzelf. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk ligt in het midden van het Groene Hart, tussen de vier grote steden Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag. Belangrijke wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk zijn de A12, die de verbinding vormt tussen Den Haag, Utrecht, Arnhem en de Duitse grens, en door de gemeente loopt. Daarnaast vormt de N11 de verbinding tussen de A12 bij Bodegraven en de A4 bij Leiden. De N458 verbindt dan weer de N11 via de noordkant van Bodegraven met Woerden. De N459 verbindt de N11, parallel aan de A12, met deze A12. De N459 doet hier dienst als verbindende weg van de missende schakel op het knooppunt A12 - N11, en is daarnaast ook de weg die Reeuwijk en Bodegraven met elkaar verbindt. Bodegraven heeft daarnaast een station aan de spoorlijn Utrecht - Leiden, waar tweemaal per uur een intercity stopt. Tot slot stroomt ook de Oude Rijn door de gemeente: een vaarweg.

Deelgebieden

In de toekomstvisie zijn drie deelgebieden onderscheiden: Bodegraven, Reeuwijk-Brug & het Plassengebied en het buitengebied. In de mobiliteitsvisie kiezen we vanuit mobiliteitsoogpunt iets andere grenzen.

De stedelijkheidsgraad en de hoeveelheid bedrijvigheid en voorzieningen plaatst Bodegraven, ook qua verkeer, apart van de rest van de gemeente. Reeuwijk-Brug wordt in de mobiliteitsvisie meegenomen met Bodegraven: het grenst aan de A12 en Gouda en kent ook veel bedrijvigheid. Het Plassengebied valt qua mobiliteit onder het "buitengebied" en wordt daarom hierin meegenomen. Het buitengebied is bijna gelijk aan de toekomstvisie, alleen het plassengebied valt hier in dit geval ook onder.



Hoe verplaatsen we ons nu in de regio en tussen de dorpen?

Mensen verplaatsen zich op verschillende manieren binnen onze gemeente. Er is veel keuze: we hebben uitgebreide netwerken voor de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de auto.



Als voetganger

Voetgangers kunnen overal komen, zowel binnen als buiten de dorpen

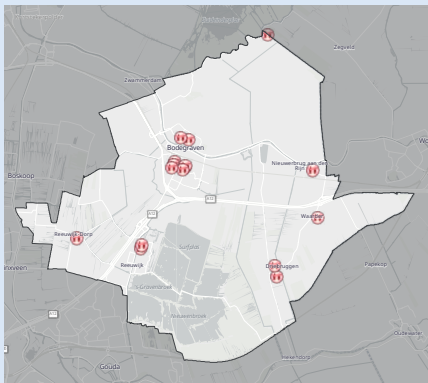
Ruimte voor voetgangers


Voetgangers kunnen bijna overal lopen in de gemeente. Er zijn wel plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient. Met name in verblijfsgebieden, schoolomgevingen, OV- haltes en zorglocaties moet de inrichting logisch, veilig en toegankelijk zijn. Zo kunnen kinderen veilig te voet naar school en sport. En kunnen ouderen en mindervaliden zelfstandig de lokale voorzieningen bereiken. Een visie op een compleet netwerk voor voetgangers is er op dit moment nog niet.

Schoolgaande kinderen

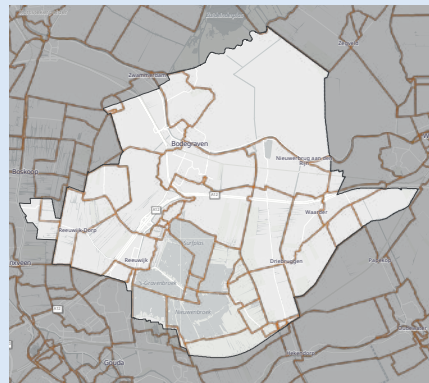
Voor schoolgaande kinderen is een goed netwerk te voet en te fiets belangrijk. Zo kunnen kinderen veilig te voet naar school en sport. Onze gemeente kent geen middelbare scholen. Scholieren uit Bodegraven-Reeuwijk gaan meestal naar een middelbare school in Gouda, Woerden of Boskoop. Hiermee zijn routes naar deze steden belangrijke schoolroutes.


Schoolgaande kinderen

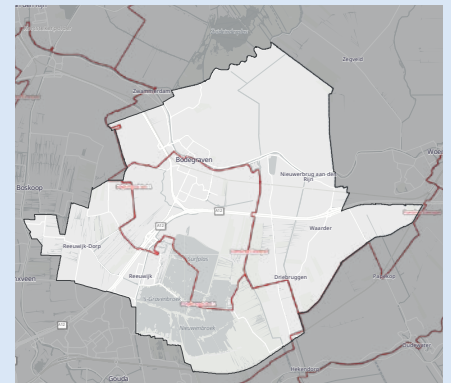



 Basis Onderwijs (BO)

Wandelen in het landschap



 Regionale wandelroutes



 Landelijke wandelroutes

Toegankelijkheid in onze gemeente

Ouderen blijven langer thuis wonen en willen mobiel blijven. De aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden groeit. Zorglocaties verdienen hierbij specifieke aandacht. Het gaat dan om de volgende instellingen:

- Medisch Centrum Reeuwijk
- Medisch Centrum Bodegraven
- Het Zorgstation

Missende vrijliggende voetpaden

Buiten de bebouwde kom moeten wandelaars de weg delen met fietsers en auto's. Terwijl de wegen hier vaak smal zijn en, zoals eerder genoemd, er ook vrachtwagens rijden naar de verschillende bedrijven. Dit kan soms tot onveilige situaties leiden. Daarnaast is het op deze smalle wegen moeilijk om ruimte te bieden voor ouderen en mindervaliden. Deze problemen zijn het grootst in het Plassengebied, Reeuwijk Dorp en het buitengebied.

Wandelen in het landschap

Onze gemeente maakt deel uit van het landelijke wandelnetwerk. Zo lopen het Pelgrimpad en het Romeinse Limespad door onze gemeente. Daarnaast zijn er verschillende regionale routes in ons landschap. Zie de onderstaande kaarten voor het landelijke wandelnetwerk en de regionale routes.



naar interactieve kaarten



Op de fiets

Fietsers vinden binnen en buiten Bodegraven-Reeuwijk hun weg

Van dorp naar dorp

De dorpen zijn onderling verbonden met fietspaden. Zo bestaat het fietsnetwerk van de gemeente uit een aantal provinciale fietspaden uit het "hoofdnet Fiets", aangevuld met een aantal belangrijke gemeentelijke fietspaden. Op deze manier is er een netwerk dat in de gemeente voor een goede ontsluiting zorgt en altijd een fietspad dichtbij biedt. Het is ook een netwerk waarmee eenvoudig de regio bereikt kan worden. Zo fiets je langs de Breevaart richting Gouda. En langs de historische Oude Rijn naar Woerden en Alphen aan de Rijn. Op de onderstaande kaart is het provinciale fietsnetwerk te zien.

Fietsroutes voor scholieren

In onze gemeente zijn geen middelbare scholen aanwezig, alleen basisscholen. Scholieren uit Bodegraven-Reeuwijk gaan meestal naar een middelbare school in Gouda, Woerden of Boskoop. Om daar te komen stappen ze vaak op de fiets. Dit kan alleen veilig als deze fietspaden ruim vormgegeven zijn en zo min mogelijk kruisingen hebben met het autoverkeer kruisen. De basisscholen in de gemeente zijn daarnaast

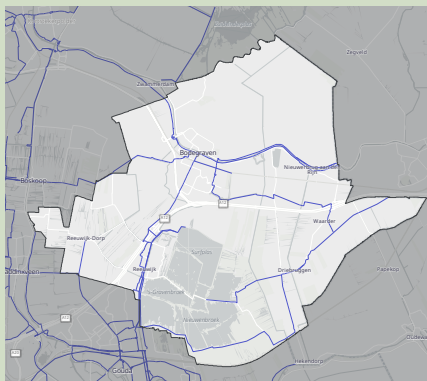
belangrijke punten waar naartoe gefietst wordt. In de directe omgeving van basisscholen bestaat een spanningsveld tussen kinderen die op de fiets komen en auto's die gebruikt worden om kinderen naar school te brengen.

Op de onderstaande kaart zijn de scholen weergegeven én het aantal scholieren op de fiets. Rondom de basisscholen is een lichte toename te zien (te zien aan de oranje en rode kleur). Er is verder geen prominente fietsstroom te zien naar de middelbare scholen.

Natuur en historie fietsend ontdekken

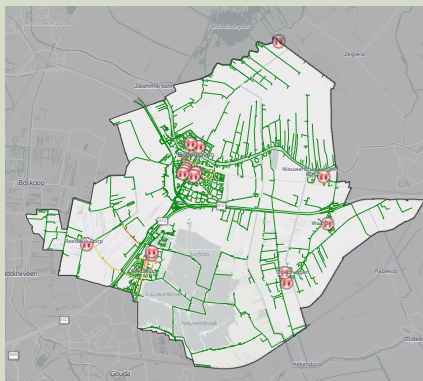
Bewoners en toeristen kunnen ook te fiets al het moois van onze gemeente ontdekken. Er loopt een recreatief fietsnetwerk langs het water in het Plassengebied en de Oude Rijn, de Meije, de Bodegraafsewetering en de Wonnewetering. Wel komt het geregeld voor dat fietser op deze routes de rijbaan delen met ander verkeer. Dit is voornamelijk rond het Reeuwijkse Plassengebied en de Meije het geval. Net zoals voor voetgangers kan dit voor fietsers onveilige situaties opleveren. Op de onderstaande kaart is het recreatieve fietsnetwerk te zien.

Van dorp naar dorp



— Provinciaal fietsnetwerk

Fietsroutes voor scholieren

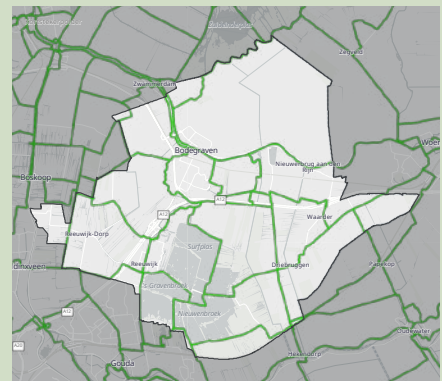


Basis Onderwijs (BO)

Scholieren per dag

— 0-50 — 100-150 — 250-500
— 50-100 — 150-250 — 500-1000

Natuur & historie fietsend ontdekken



— Recreatief fietsnetwerk



naar interactieve kaarten



Met het openbaar vervoer

Verbonden met de regio via het openbaar vervoer

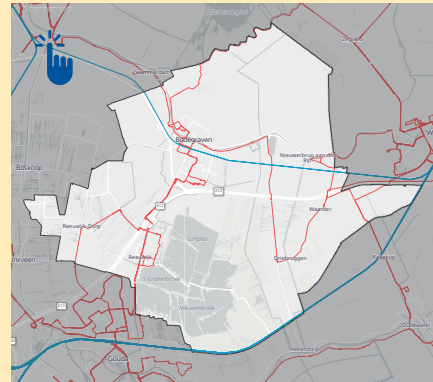
Naar omliggende dorpen en steden

Er lopen twee buslijnen door onze gemeente die overdag twee keer per uur rijden. Deze lijnen verbinden Bodegraven en Reeuwijk-Brug met Gouda. Ook rijden er drie buurtbussen. Deze buslijnen zorgen voor een aansluiting van de kleinere dorpen op het OV-netwerk. Zo kunnen ook inwoners uit deze dorpen met de bus naar Bodegraven, Alpen aan de Rijn en Woerden. De buurtbussen rijden eens per uur of eens per anderhalf uur. In de onderstaande kaart zijn de buslijnen in Bodegraven-Reeuwijk weergegeven met rode lijnen.

Station Bodegraven

Eens per halfuur rijdt hier een intercitytrein en eens per half uur in de spits een sprintertrein. Zo is de gemeente verbonden met Leiden en Utrecht en daarmee met de rest van Nederland. Er zijn plannen om de robuustheid van de treinverbinding van en naar Bodegraven te verbeteren door het verdubbelen van het spoor. In de onderstaande kaart is de treinverbinding weergegeven met een blauwe lijn.

Openbaar vervoer



— Buslijn
— Trein



naar interactieve kaarten



In de auto of vrachtwagen

Onze gemeente is goed bereikbaar voor auto's en vrachtwagens

Knooppunt A12 en N11

Dit zijn belangrijke snelwegen. De A12 verbindt ons met Den Haag, Utrecht, Arnhem en daarmee de Duitse grens. Via de N11 zijn we aangesloten op de A4 bij Leiden. Deze wegen worden beheerd door Rijkswaterstaat. Het knooppunt tussen de N11 en A12 bij Bodegraven is geen volledig knooppunt: het is niet mogelijk om vanaf de N11 richting Den Haag en Rotterdam te rijden en niet om vanuit Den Haag en Rotterdam naar de N11 te rijden. Verkeer dat daar toch wil rijden, rijdt via de provinciale weg N459. De A12 is een drukke snelweg en ook de N11 is een grote verkeersader. Het ontbreken van een schakel tussen deze twee verbindingen zorgt op dit moment voor vertraging, met name op de N11 nabij de afrit Bodegraven oost en op de N459.

Verschillende soorten wegen

De gemeente kent een grote diversiteit aan wegen. Deze zijn op te delen in drie categorieën:

1. Een erftoegangsweg is een weg waar verschillende verkeersdeelnemers gemengd worden en waar huis- en bedrijfsaansluitingen op zijn.
2. Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen die, zoals de naam al zegt, gebieden ontsluiten. Deze worden in mindere mate gecombineerd met toegang tot percelen. Op deze wegen scheiden we snel en langzaam verkeer zo veel mogelijk.
3. Stroomwegen zijn de hoogste categorie, en betreffen de auto(snel)wegen.

Deze drie typen wegen kunnen binnen of buiten de bebouwde kom liggen, met allemaal een andere maximumsnelheid. In de tabel op de volgende pagina is de maximumsnelheid per wegcategorie weergegeven, uitgesplitst naar ligging van de weg binnen of buiten de bebouwde kom. Deze wegen zijn daarnaast ook in de figuur onder de tabel weergegeven.

Wegbeheerders

Het Rijk (Rijkswaterstaat) is verantwoordelijk voor de auto(snel)wegen A12 en N11, in de kaart weergegeven met de kleur rood. De Provincie beheert de provinciale (N-)wegen, zoals de N458 en N459 (in de kaart oranje). Dit zijn de grotere gebiedsontsluitingswegen in de kaart, en hebben over het algemeen een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk beheert de lokale wegen, de erftoegangswegen binnen (max. 30) en buiten (max. 60) de bebouwde kom en de gebiedsontsluitingswegen binnen (max. 50) de bebouwde kom en sommige buiten (max. 80) de bebouwde kom. Deze gemeentelijke wegen zijn weergegeven in de kaart met een gele kleur. Wegen in overig beheer zijn met een paarse kleur weergegeven. Het valt op dat de gemeente geen waterschapswegen heeft (de meeste gemeenten zoals Bodegraven-Reeuwijk hebben dat wel).

Smalle wegen

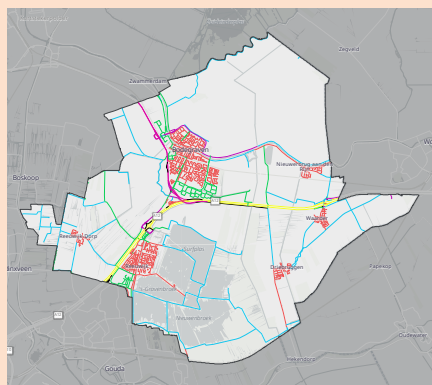
Op sommige wegen (vooral in het buitengebied) maken voetgangers, fietsers en auto's gebruik van dezelfde weg. Soms zijn de wegen zo smal dat auto's elkaar moeizaam of niet kunnen passeren. Uitwijken naar de zijkant van de weg is niet of nauwelijks mogelijk. Daarom zijn hier vaak speciale 'passeerstroken' aangelegd. Daarbij kan de grond in de bermen snel zakken en lager liggen dan de weg. Op deze wegen is vrachtverkeer en landbouwverkeer dan ook vaak niet toegestaan. Op de onderstaande kaart zijn de verboden voor vrachtverkeer zichtbaar (donkerrode lijnen).

Parkeren

Parkeren is over het algemeen binnen de gemeente goed geregeld. Alleen in het plassengebied en in het centrum van Bodegraven ontstaan op piekmomenten problemen met parkeren.

	Binnen de kom		Buiten de kom	
	Snelheid (km/uur)	Kleur	Snelheid (km/uur)	Kleur
Erftoegangsweg	30	Rood	60	Lichtblauw
Gebiedsontsluitingsweg	50	Groen	80	Paars
Stroomweg	-	-	100/120/130	Roze/zwart/geel

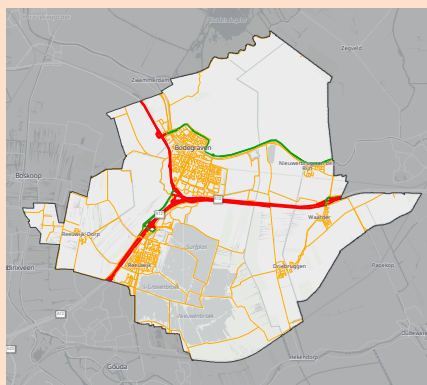
Verschillende soorten wegen



Binnen de bebouwde kom
 — Erftoegangsweg 30 km/uur
 — Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur

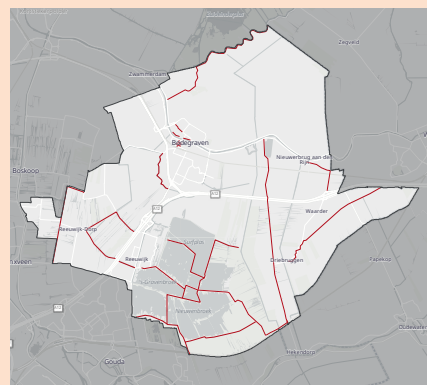
Buiten de bebouwde kom
 — Erftoegangsweg 60 km/uur
 — Gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur
 — Stroomweg 100 km/uur
 — Stroomweg 120 km/uur
 — Stroomweg 130 km/uur

Wegbeheerders



— Gemeente
 — Provincie
 — Rijkswaterstaat

Smalle wegen



— Verbod vrachtverkeer



naar interactieve kaarten



Als landbouwverkeer

We zijn een agrarische gemeente en daar hoort landbouwverkeer bij

Ruim 70% van de grond in onze gemeente heeft een agrarische functie. Het zijn vooral rund- en melkveehouderijen die gebruik maken van het polderlandschap.

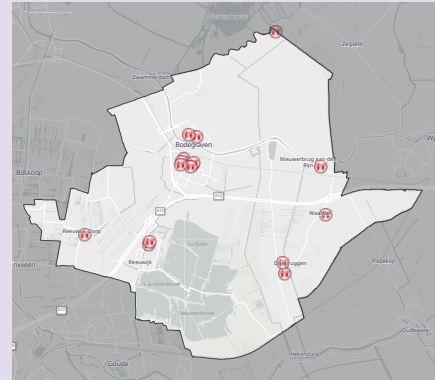
Provinciale wegen

In de onderstaande kaart zijn de wegen weergegeven waar het landbouwverkeer wel of niet is toegestaan. Groen betekent dat landbouwverkeer is toegestaan. Deze kaart gaat alleen over provinciale wegen. Alle provinciale wegen binnen de gemeente mogen dus gebruikt worden door landbouwverkeer. Dit is opvallend, want het beleid van de provincie is om landbouwverkeer zo veel mogelijk te weren op provinciale wegen.

Missende verbindingen

In de onderstaande kaart zijn de routes te zien die regelmatig worden gebruikt door het landbouwverkeer. De rode lijnen weergeven het bovenregionale netwerk en de blauwe lijnen het regionale netwerk. Juist aan de westzijde van onze gemeente ontbreken deze wegen. Voor landbouwverkeer is het lastig om van Reeuwijk-Dorp naar de Reeuwijkse Randweg te komen. Hier mist een officiële verbinding.

Landbouwroutes



— Regionaal
— Bovenregionaal



naar interactieve kaarten

Veilig deelnemen aan het verkeer

In onze gemeente kun je goed en veilig leven. Dat willen we graag zo houden. Daarom zetten we ons in voor een sociaal én fysiek veilige leefomgeving. Verkeersveiligheid is hier een belangrijk onderdeel van.

Hoe staat het nu met de verkeersveiligheid in onze gemeente?

Inwoners en bezoekers verplaatsen zich op verschillende manieren door Bodegraven-Reeuwijk. Gelukkig gaat dit vaak op een veilige manier, maar ook hier vinden er ongevallen in het verkeer plaats. In de periode 2014-2021 hebben in de hele gemeente Bodegraven-Reeuwijk (uitgezonderd de Rijkswegen) 1.029 ongevallen¹ plaatsgevonden (gebaseerd op de database van VIA). In deze zes jaar waren er:

- 2 dodelijke ongevallen;
- 283 letselongevallen;
- 744 ongevallen met Uitsluitend Materiële Schade (UMS).

Onderstaande kaart toont waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden. De kleur geeft het aantal ongevallen weer. Hoe roder de kleur, hoe meer ongevallen hebben plaatsgevonden. De afbeelding daaronder toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij er sprake was van slachtoffers (dus zonder de UMS-ongevallen).

Op basis van deze kaarten is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden. Twee locaties die eruit springen zijn de fietsoversteek N498 (ter hoogte van de afrit van de N11) en de Raadhuisweg/Zoutmansweg.

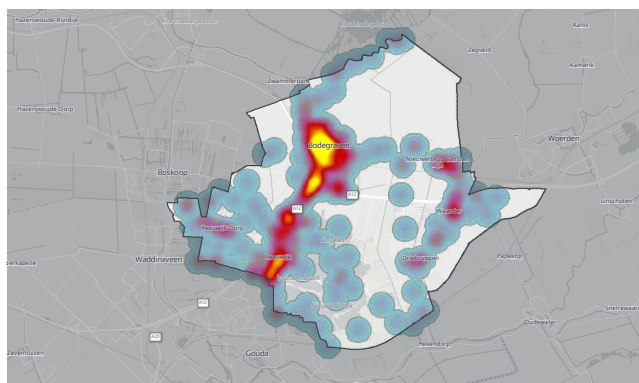
Toename verkeersslachtoffers

Onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal. Na een laag aantal ongevallen in het eerste kwartaal van 2020, het begin van de coronacrisis, is in het tweede en derde kwartaal van 2020 een duidelijke verhoging te zien. Dit beeld komt overeen met de landelijke ongevallencijfers.

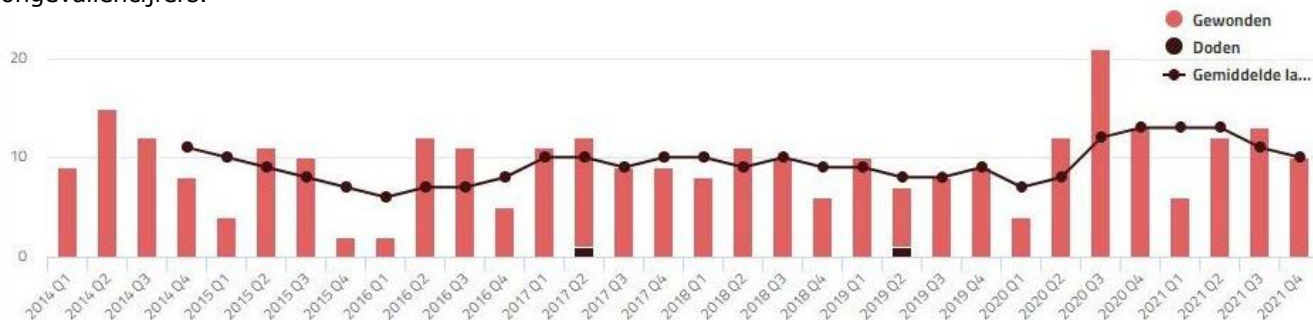
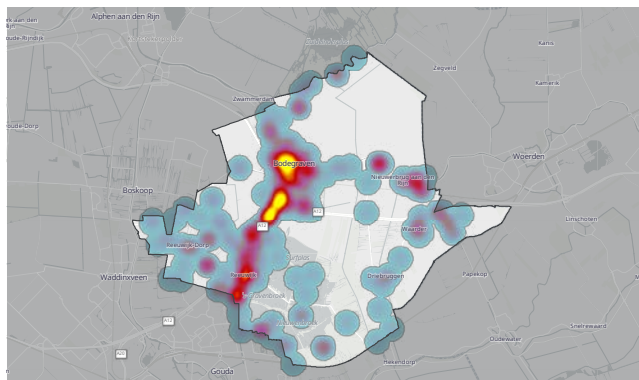


naar interactieve kaarten

Ongevallen Bodegraven-Reeuwijk



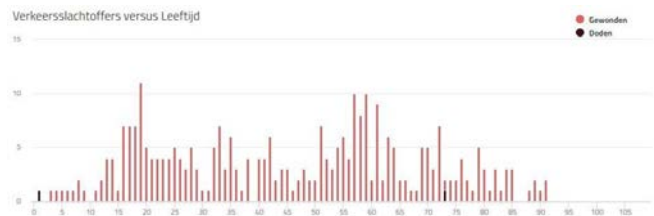
UMS ongevallen Bodegraven-Reeuwijk



¹Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden. Met name de ongevallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) kennen een hoge mate van onderregistratie. Dit is al jaren een bekend probleem. Ook de ongevallen waarbij Uitsluitend Materiele Schade (UMS) is, kennen een hoge mate van onderregistratie. Naast de onderregistratie is het verkeer de afgelopen 3 jaar veranderd door de coronacrisis. Mensen hebben, als gevolg van de crisis, hun vervoersgedrag aangepast en zijn zich op andere wijzen gaan verplaatsen. Dit zien we terug in de ongevallencijfers.

Verkeersslachtoffer per leeftijd

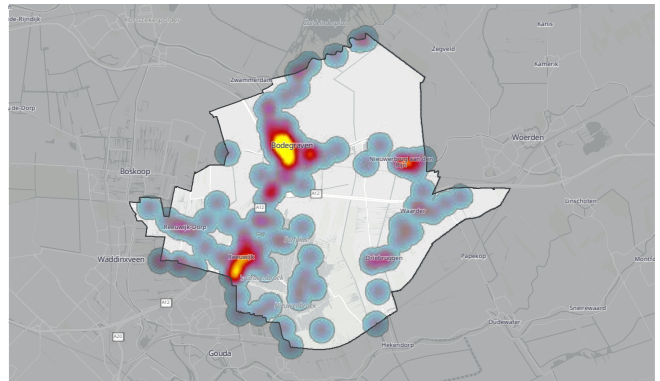
In de onderstaande grafiek staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat met name de jongeren (tussen 16 en 18 jaar) en 50-plussers vaker in de statistieken voorkomen, maar de absolute aantallen blijven relatief laag om daar al te harde uitspraken over te kunnen doen. Dit komt overeen met het landelijke beeld.



Verkeersslachtoffers per vervoerswijze

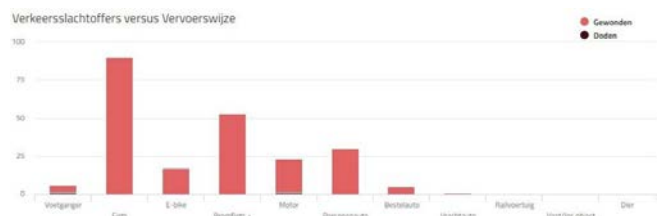
De onderstaande grafiek toont dat het grootste deel van de slachtoffers zich verplaatsen met de fiets en bromfiets. Op de kaart² komen 3 hotspots naar voren: Bodegraven centrum, zuidzijde van Reeuwijk Brug en Nieuwerbrug centrum.

Ongevallen Fietsers Bodegraven-Reeuwijk



Binnen of buiten de bebouwde kom

Voor de ongevallen is inzichtelijk gemaakt of deze plaatsvinden binnen of buiten de bebouwde kom. Zie de onderstaande tabel. Het valt op dat de meeste ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, plaatsvinden binnen de bebouwde kom. De meeste ongevallen vinden plaats in de kern Bodegraven Ook in de kernen Reeuwijk-Brug en Nieuwerbrug aan den Rijn vinden meerdere ongevallen plaats.



	Binnen de kom	Buiten de kom
Voetganger	13	1
Fietser	167	76
Motor	20	30
Personenauto	323	264
Bestelauto	64	59
Vrachtauto	34	38

Smalle wegen

Op de smalle wegen maken voetgangers, fietsers en auto's allemaal gebruik van dezelfde weg. Soms zijn de wegen zo smal dat auto's elkaar moeizaam of niet kunnen passeren. Uitwijken naar de zijkant van de weg is niet of nauwelijks mogelijk. Dit kan voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen, vooral voor voetgangers en fietsers, omdat zij makkelijker over het hoofd worden gezien of omdat ander verkeer denkt dat het wel past om een voetganger of fietser te passeren op een smal wegdeel.

Voorkomen is beter dan genezen

Verkeersveiligheid blijft een aandachtspunt binnen onze gemeente. Daarom zetten we actief in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit doen we door "risicogestuurd" te werken: we wijzen vroegtijdig risico's in ons verkeersnetwerk aan en nemen passende maatregelen om deze te verkleinen of weg te nemen. Zo maken we onze gemeente veiliger en hopen we het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

Samen met de regio werken we aan een betere verkeersveiligheid

Met de gemeenten van de regio Midden-Holland hebben we een plan gemaakt in het kader van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Hierin beschrijven we hoe we gezamenlijk werken aan een veilige infrastructuur, betere verkeerseducatie- en voorlichting en versterking van de verkeershandhaving in de regio. Om een veilige infrastructuur te realiseren, zijn er zeven aandachtspunten aangewezen. Deze aandachtspunten nemen we mee in deze visie.

²In de kaart zijn fietsers, e-bikes en bromfietsers opgenomen.



Veilige fietsinfrastructuur

Landelijk is een op de drie verkeersdoden nu een fietser. Daarom willen we een veiliger fietsnetwerk in de regio. Dit bereiken we door verschillende ingrepen te doen. We maken het netwerk af door missende verbinding aan te leggen. We stimuleren de uitvoering van het landelijke actieplan verkeersveiligheid fietsers. We scheiden fietsers en auto's op wegen waar 50 of 80 km/u gereden mag worden. Bij de inrichting van fietspaden moeten we rekening houden met hogere en meer verschillende snelheden van de fietsers en met verschillende typen fietsers (denk aan bakfietsen, fatbikes, wielrenners, scholieren enz.).



Verkeersveilige woonwijken

In de regio willen we veilige, leefbare en bereikbare woonwijken. Daarom zetten we in op het herinrichten van de wegen in de woonwijken aan de hand van de huidige normen.



Verkeersveilige schoolomgeving

Samen met het ROV Zuid-Holland onderzoeken we in de regio een eenduidige manier om schoolomgevingen in te richten. Zo vergroten we de herkenbaarheid van de schoolomgeving. En hiermee vergroten we de verkeersveiligheid van de leerlingen.



Scheiden zwaar verkeer en zwakke verkeersdeelnemers

Zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer maakt in het landelijk gebied veelal gebruik van smalle wegen. We pakken de knelpunten aan waar zwaar verkeer en andere verkeersdeelnemers elkaar kruisen. Dit doen we door deze vormen van verkeer zo veel mogelijk te scheiden.



Reguleren zwaar verkeer in de kernen

Goed bereikbare en schone kernen is een belangrijk doel voor de komende jaren in de regio Midden-Holland. De regio wil daarom bevoorrading van de kernen beter regelen. Dit doen we door vaste routes voor vrachtverkeer vast te leggen en door het gebruik van kleinere/elektrische voertuigen, zoals elektrische vrachtfietsen, te stimuleren.



Veilige 60 km/h wegen

Op deze wegen vallen relatief veel slachtoffers. De combinatie van een hoge snelheid en een onveilige berminrichting kan leiden tot (ernstige) ongevallen. Weggebruikers kunnen bijvoorbeeld de controle over het voertuig verliezen en tegen een obstakel rijden of over de kop slaan. Dit risico is groter als de berm zacht is of als er obstakels in staan (niet vergevingsgezinde bermen). De uiteindelijke doelstelling is om alle 60km/u wegen volledig Duurzaam Veilig³ in te richten, waarbij indien mogelijk 'vergevingsgezinde' bermen worden toegepast. Dit zijn bermen waarbij de berm bijvoorbeeld op dezelfde hoogte ligt als de weg en voldoende draagkracht heeft.



Landelijke ontwikkelingen volgen

In de regio blijven we de landelijke ontwikkelingen op de voet volgen. Dit houdt in dat de regio mee wil in het principe van 30km/u binnen de bebouwde kom. Ook willen we ADAS- toepassingen⁴ omarmen. Deze technieken ondersteunen de bestuurder tijdens het rijden, zoals parkeersensoren en automatische snelheidsbeperking. Tenslotte volgen we het nieuwe toetsingskader voor nieuwe vormen van vervoer en Licht Elektrische Voertuigen (LEV), zoals elektrische fietsen.

³ Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En dat als er tóch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft.
Bron: SWOV factsheet Duurzaam Veilig Wegverkeer (2019)

⁴ Advanced Driver Assistance Systems (rijhulpsystemen)

3. Wat zegt het huidige beleid over mobiliteit?

Als gemeente zitten we niet stil op het gebied van mobiliteit. We hebben al kaders en regels voor het verkeer en vervoer binnen onze gemeente. Daarnaast zijn wij niet de enige die hiermee bezig zijn. Ook het Rijk, de provincie en de regio denken na over bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een goede aansluiting tussen de mobiliteitsvisie en bestaande kaders en regels is belangrijk.

Nationaal en regionaal

In en rondom ons gebied zijn meerdere partijen bezig met bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Ook het Rijk, de provincie en de regio zijn hier verantwoordelijk voor. Zo beheert het Rijk de snelwegen die door de gemeente lopen en stelt ze de algemene kaders op. Met de regio en buurgemeenten pakken we veel opgaven samen op. Een goede afstemming met nationale, provinciale en regionale kaders is belangrijk.

Op 1 januari 2024 ging de Omgevingswet in

Dit is een nieuwe wet voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Het doel is om de regels voor ontwikkelingen te vereenvoudigen en om de samenwerking met de samenleving te versterken. Inwoners worden gevraagd mee te denken over de ontwikkelingen in hun leefomgeving. Ook als het over bereikbaarheid en verkeersveiligheid gaat.

Via onderstaande link vindt u een samenvatting van de verschillende beleidsstukken vanuit het rijk, de provincie en de regio lezen.



- Nationale omgevingsvisie
- Omgevingsvisie Zuid-Holland
- Verkeersveiligheid ROV Zuid-Holland
- Verkeersveiligheid Provincie Zuid-Holland
- Verkeersveiligheid Midden-Holland
- Verkeer- en vervoerplan Midden-Holland
- Verdubbeling treinen Leiden-Utrecht
- Omgevingsagenda Holland-Rijnland

Wat doen buurgemeenten?

Via onderstaande link kunt u een samenvatting van de verschillende beleidsstukken en plannen uit de omliggende gemeenten lezen.



- Alphen aan den Rijn
- Gouda
- Woerden
- Montfoort
- Nieuwkoop
- Oudewater

Eigen gemeentelijk beleid

In de gemeente hebben we verschillende beleidsstukken en afsprakenkaders die van invloed zijn op de mobiliteitsvisie. Via onderstaande link kunt u een samenvatting van de verschillende beleidsstukken en plannen lezen.

- Toekomstvisie
- Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk
- Onderhoudsplan Leefomgeving 2022-2025
- Centrumvisie Bodegraven
- Parkeeropgave Centrumgebied Bodegraven
- Nota Parkeernormen
- Bedrijvensvisie 2040
- Beleidsregels openbare oplaadobjecten
- Coalitieakkoord: Eerlijk aan de slag



Toekomstvisie (omgevingsvisie)

In 2021 hebben we in samenwerking met inwoners, ondernemers en partijen een toekomstvisie (omgevingsvisie) opgesteld voor onze gemeente. Hierin beschrijven we hoe we in ons gebied omgaan met verschillende vraagstukken en ontwikkelingen. Werken aan een duurzaam landschap, gezonde dorpen en een sterke samenleving zijn de uitgangspunten. Dat doen we onder het motto: 'knooppunt in het Groene Hart'. Daarbij kiezen we voor het versterken van het knooppunt bij Bodegraven met woningen en bedrijvigheid. In het buitengebied en het plassengebied zetten we in op vitaliteit van de kernen, maar met oog voor het landschap. Hier zijn we terughoudender met woningbouw. Deze keuzes hebben invloed op de mobiliteit.

4. Wat komt er op ons af?

We staan voor een uitdaging. Met deze mobiliteitsvisie werken we aan een toekomstbeeld voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze gemeente. De mobiliteitsvisie biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Daarom maken we inzichtelijk welke trends en ontwikkelingen zich (gaan) voordoen. En wat voor invloed deze hebben op de mobiliteit in onze gemeente. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingsamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie, en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends:

- Energietransitie, deelmobiliteit en duurzaamheid
- Data en digitalisering, coöperatieve en autonome auto's
- Vergrijzing, bevolkingsgroei en verstedelijking, participatie en diversiteit in de maatschappij



De groene trend

1. Energietransitie: De omslag naar duurzame energie

De komende decennia moeten we de omslag maken naar duurzame energie om klimaatverandering te verminderen. Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. En het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend zich doorzet. Diesel- en benzineauto's mogen daarbij vanaf 2030 niet meer verkocht worden. De komende jaren zal de elektrische auto dus steeds nadrukkelijker aanwezig zijn.

Wat betekent dit voor mobiliteit in onze gemeente?

Deze trend kan ertoe leiden dat de aanvragen voor oplaadpunten zal toenemen in onze gemeente. Hoe gaan we deze voorzieningen vormgeven? Komen deze op een centrale plek of worden deze voorzieningen verspreid?



2. Deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto

Het bezit van auto's neemt af. Mensen zien het bezit steeds meer van ondergeschikt belang. We willen ons vooral makkelijk van A naar B verplaatsen. Dit is belangrijker dan de keuze voor het vervoersmiddel. Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vooral af onder jongeren. Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Bodegraven- Reeuwijk. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van de vraag vanuit onze inwoners.

3. Andere keuzes maken voor duurzaamheid

Steeds meer mensen zijn bezig met duurzamere keuzes maken. Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe, zoals de elektrische fiets en auto. En de fiets als vervoerswijze wordt steeds belangrijker. Zo worden pakketjes nu ook soms met de fiets bezorgd. Steeds meer grotere gemeenten kiezen ervoor bepaalde type vervuilende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen hiervoor een milieuzone. Daarnaast ontstaat door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

Ook in onze gemeente wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze. Dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step, eenzelfde soort opkomst gaan hebben. Dan zijn eventuele aanpassingen aan de infrastructuur wel wenselijk.



De blauwe trend

1. Data en digitalisering: slimmere manieren van reizen

Door het verzamelen en inzetten van data wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. De samenleving vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld door nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Een voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

Voor de gemeente Bodegraven-Reeuwijk betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is. Wel is het belangrijk om in het beleidsplan rekening te houden met mogelijke toekomstige mobiliteitsdiensten.

2. Meer diversiteit op wegen en fietspaden met nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Vooral op de fietspaden. Hier neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte toe. Zo komt een fietser steeds vaker een speed pedelec, e-bike of bakfiets tegen op het fietspad. Ook komen er steeds meer verschillende typen voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 al zeven nieuwe voertuigen goedgekeurd, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

Ook binnen onze gemeente komen we deze verschillende voertuigen tegen. De wegen en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten voertuigen veilig een plaats te bieden.

3. Coöperatieve en autonome voertuigen: ondersteuning bij het rijden

De technologie in auto's neemt toe. Voertuigen worden steeds slimmer. Bij deelname aan het verkeer worden we steeds vaker ondersteund. Zo kunnen auto's nu al met elkaar én ook met de verkeerslichten communiceren. Daarnaast herkennen ze de belijning en bebording op wegen. Deze mogelijkheden gaan zich in de toekomst uitbreiden. Dit heeft effect op de gemeentelijke wegen en kruispunten. Vooral op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

In Bodegraven-Reeuwijk zijn de meeste huidige kruispunten tussen grotere verkeersstromen ingericht met rotondes (en niet met verkeerslichten), waardoor de komst van de coöperatieve voertuigen weinig effect zal hebben. Echter in de toekomst kunnen ook bruggen 'slimmer' worden. Brugopeningen kunnen dan beter afgestemd worden op de verkeersstromen op zowel de weg als het water. Ook kunnen de spoorwegovergangen slim geregeld worden.

Voor de wegen in de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden. We blijven zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen. Wel kennen we veel smalle wegen in onze gemeente. Het is nog maar de vraag hoe autonome voertuigen hiermee om kunnen gaan.



De grijze trend

1. Een toename van het aantal mobiele ouderen door vergrijzing

Het aantal ouderen neemt toe. Maar deze ouderen worden ook steeds mobieler. Vooral het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Hierdoor is het belangrijk dat fietspaden voldoende breed zijn.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

Voor onze gemeente betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden: de fietspaden moeten breed genoeg zijn. En obstakels moeten verwijderd of afgeschermd worden, voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn voor minder validen en ook in het buitengebied moet nadrukkelijker rekening gehouden worden met de oudere weggebruiker.

2. Meer inwoners en verstedelijking

We verwachten dat het aantal inwoners in onze gemeente blijft groeien. In 2040 zou onze gemeente 37.900 inwoners kunnen tellen. Dat betekent dat er ongeveer 2100 mensen bijkomen. De toename is vooral te zien onder ouderen. Dit heeft te maken met de vergrijzing. Het aantal jongeren zal ongeveer gelijk blijven.

Ook in de gemeenten om ons heen groeit het aantal inwoners de komende jaren. Dat betekent dat ook meer mensen gebruik willen maken van voorzieningen in onze gemeente, zoals de recreatiegebieden. Ook dat heeft invloed op mobiliteit: het wordt drukker.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

De verkeersmobiliteit in onze gemeente zal met de groei van het aantal inwoners (in onze gemeente en in de regio) toenemen. Daarnaast zal het aantal kwetsbare deelnemers, zoals ouderen en jongeren stijgen. Dit betekent dat we anders moeten nadenken over de inrichting van onze infrastructuur en openbare ruimte.

3. Meer inspraak van onze inwoners door participatie

Vanuit o.a. de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed bij initiatieven en projecten in gemeenten. Inwoners worden actief geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken. En ze kunnen zelfs hun eigen initiatieven makkelijker aandragen. Deze actieve participatie komt ook voor bij het opzetten en uitvoeren van verkeersmaatregelen.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente?

Als gemeenten vinden wij participatie belangrijk. Het zorgt ervoor dat mensen zich gehoord en gezien voelen. En het zorgt ervoor dat beslissingen beter aansluiten bij de wensen en behoeften van de gemeenschap. Als een van de eerste gemeente in Nederland hebben wij een Participatieverordening opgesteld. Dit document is bedoeld als leidraad om participatie bij elk project goed in te richten. Ook bij verkeers- en vervoersprojecten. Zo kan vooraf duidelijk worden gemaakt wat de rol van de inwoners is.



5. Een mobiliteitsvisie met Bodegraven - Reeuwijk

Het opstellen van een mobiliteitsvisie is de kans om richting te geven aan de toekomst van de mobiliteit in Bodegraven- Reeuwijk. Dit doen we samen met inwoners, bedrijven en organisaties. Voor de mobiliteitsvisie zijn we op meerdere momenten in gesprek gegaan met inwoners, bedrijven en organisaties.

Zo hebben we met de wijkteams gesproken over hun zorgen en wensen voor mobiliteit in de wijk. En hebben inwoners meegedacht via een online enquête. Ze hebben knelpunten, verbeterpunten en wensen aangeven op een interactieve kaart van de gemeente. Organisaties en ondernemers konden deelnemen aan een klankbordgroep. Ook de wijkteams sloten hierbij aan. We hebben veel waardevolle inbreng ontvangen. We zetten een aantal opvallende bevindingen op een rij.

Wat zeggen de wijkteams?

Wijkteams zijn de lokale vertegenwoordiging in de kernen van Bodegraven – Reeuwijk. In deze wijkteams nemen bewoners uit de wijk plaats. Ze zijn de vertegenwoordigers van hun omgeving. En weten dan ook goed wat er speelt in hun wijk. Deze lokale kennis kunnen wij goed gebruiken. We zijn met elk wijkteam om de tafel gaan zitten of hebben een rondje door de wijk gelopen. Zo kregen we een duidelijk beeld van de knelpunten en wensen per wijk.

[Via deze link is een samenvatting te vinden van de inbreng per wijkteam.](#)

Wat zegt de klankbordgroep?

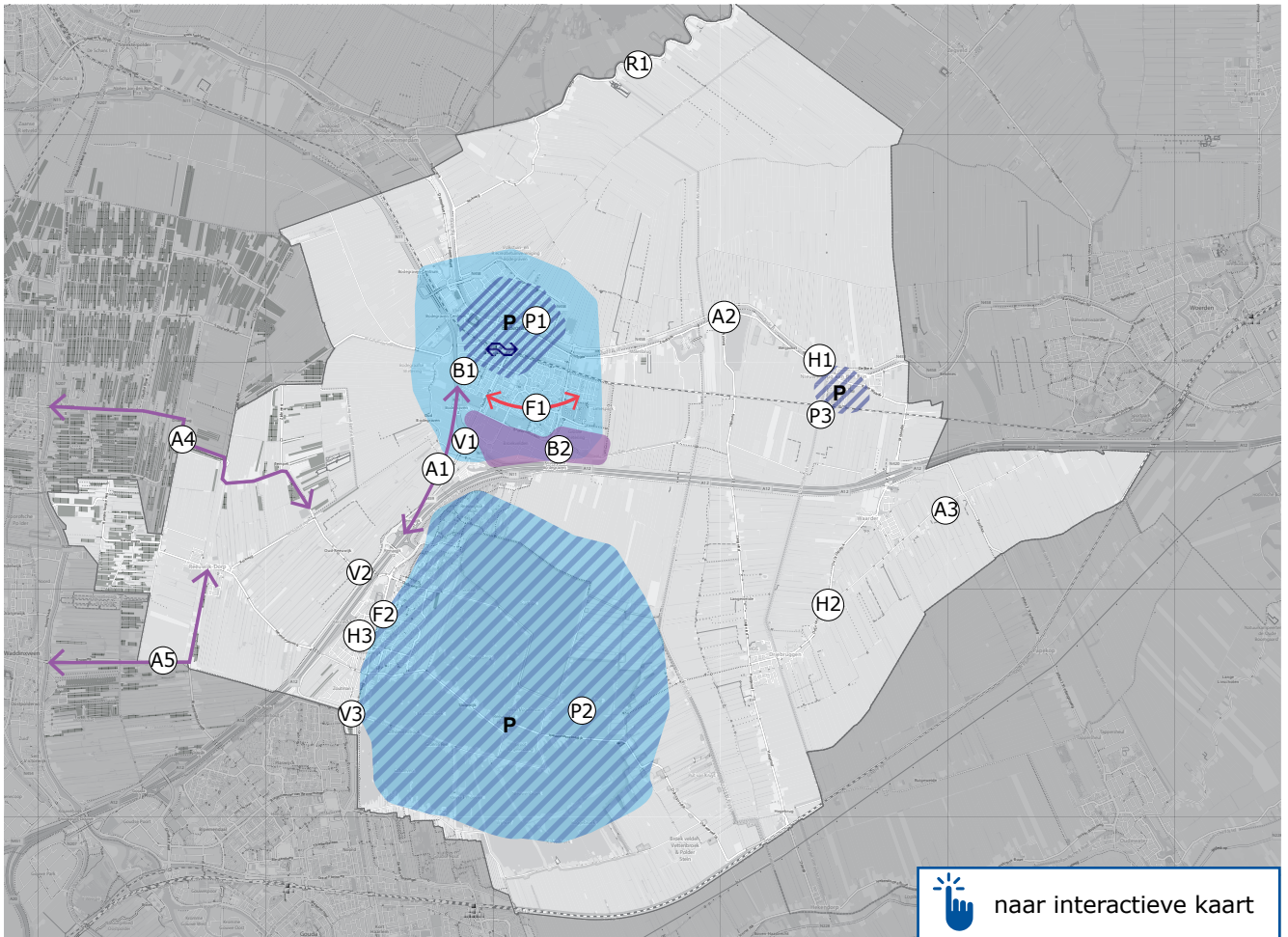
Na de gesprekken met de wijkteams en de digitale enquête, zijn er twee sessies met de klankbordgroep gehouden: een interne en een externe sessie. Bij de interne sessie waren ambtenaren aanwezig vanuit de verschillende afdelingen binnen de gemeente, zoals groenvoorziening en economie. Bij de externe sessie waren de wijkteams, de Fietsersbond en verschillende ondernemers en andere belangenvertegenwoordigers aanwezig. Bij deze sessies werden de resultaten van de inventarisatie, gesprekken en enquête gepresenteerd. De klankbordgroep werd gevraagd om ontbrekende informatie aan te vullen. De belangrijkste punten waren:

- De positie van de fiets verbeteren is belangrijk
- Verkeersveiligheid voor fietsers is een aandachtspunt
- Zet in op versterking van het huidige OV-netwerk
- Vracht- en landbouwverkeer zijn het grootste knelpunt
- De gemeente is goed bereikbaar met de auto
- Parkeren moet overal mogelijk blijven
- Het aanleggen van meer laadpalen is noodzakelijk
- De Bodegravenboog moet er komen.

[Via deze link is een samenvatting te vinden van de gesprekken met de klankbordgroep.](#)


6. Waar zitten de knelpunten?

Van de huidige situatie is in beeld gebracht welke knelpunten spelen in de gemeente. Dit is gedaan door de huidige netwerken van alle mobiliteiten te analyseren, gesprekken te voeren met de wijkteams en de resultaten van de digitale enquête en de klankbordgroep af te wegen.





 naar interactieve kaart


-  **Knelpunt veiligheid fietsers**
-  **Knelpunt fietsverbinding**
- F1:** Missende fietsverbinding oost-west Bodegraven
- F2:** Gevaarlijk voor fietsers
- V1:** Gevaarlijk voor fietsers
- V2 en V3:** Slecht zicht fietsers

-  **Knelpunt parkeren**
- P1:** Hoge parkeerdruk Centrum Bodegraven
- P2:** Parkeeroverlast Plassengebied
Smalle wegen i.c.m. alle vervoersvormen
- P3:** Hoge parkeerdruk Nieuwerbrug

-  **Hoge snelheid**
- H1:** Hoge snelheid Hoge Rijndijk / Weijpoort
- H2:** Hoge snelheid de Groendijk
- H3:** Hoge snelheid Raadhuisweg

-  **Knelpunt auto**
- A1:** Missende verbinding Bodegravenboog
- A2:** Sluiproute A12 - Bodegraven
- A3:** Sluiproute A12 - Woerden
- A4:** Sluiproute Boskoop - Reeuwijk
- A5:** Drukke route Waddinxveen - Reeuwijk-Dorp

-  **Knelpunt bereikbaarheid**
- B1:** Bereikbaarheid Scholencluster
- B2:** Bereikbaarheid bedrijventerrein

-  **Knelpunt recreatieve route**
- R1:** Veel recreatief verkeer in De Meije

Missende fietsverbindingen en gevaarlijke locaties

Er ontbreken fietsverbindingen in de gemeente. Ook zijn een aantal locaties aangedragen die zij als zeer gevaarlijk ervaren voor fietsers. Het gaat om de volgende fietsverbindingen en locaties:

- Missende fietsverbinding tussen de woonwijken Bodegraven Oost en west
- Ronde Oud Reeuwijkseweg – Reeuwijkse Randweg: slecht zicht op fietsers
- Kruising Zoutmansweg – Zoutsmansweg - Reeuwijkse Randweg: slecht zicht op fietsers
- Raadhuisweg en Zoutmansweg: herinrichting is moeilijk te begrijpen voor de gebruikers, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan
- Botrotonde N459 – N11: fietsoversteek afrit N11

Inwoners hebben vaak het woord 'gevaarlijk' genoemd in de digitale enquête. Op onderstaande kaart zijn alle punten weer gegeven waar 'gevaarlijk' het onderwerp was. Deze gevaarlijke punten kunnen van toepassing zijn op de fiets, maar ook op voetgangers, gemotoriseerd verkeer of andere situaties.



- Knelpunt fietsverbinding
- Knelpunt veiligheid fietsers
- F1:** Missende fietsverbinding oost-west Bodegraven
- F2:** Gevaarlijk voor fietsers
- V1:** Gevaarlijk voor fietsers
- V2, V3:** Slecht zicht fietsers

Zoeken naar een parkeerplek

Bezoekers zijn veel op zoek naar een parkeerplek

In de gemeente is ruimte voor toerisme en recreatie, zowel in het centrumgebied van Bodegraven als in het buitengebied. De meeste bezoekers komen met de auto. Die willen zij dan ook graag ergens parkeren. Dit zorgt voor veel zoekend verkeer.

In het centrumgebied heeft men last van doorgaand verkeer door het centrum. Dit verkeer hoort hier eigenlijk niet. Er wordt gespeeld met de vraag om het centrum autolouwer te maken.

In het buitengebied, zoals in de Reeuwijkse plassen, weten de bezoekers de parkeervoorzieningen lastig te vinden. Hierdoor rijden ze het gebied in op zoek naar een parkeerplaats. Dit is niet wenselijk. In het buitengebied zijn immers veel smalle wegen waar alle modaliteiten gebruik maken van de rijbaan en waar elkaar passeren erg lastig kan zijn.



- Knelpunt parkeren
- P1:** Hoge parkeerdruk Centrum Bodegraven
- P2:** Parkeeroverlast Plassengebied Smalle wegen i.c.m. alle vervoersvormen

Smalle wegen in het buitengebied

Het buitengebied wordt gekenmerkt door smalle wegen

Hier delen verschillende vormen van verkeer de weg. Gemotoriseerd verkeer kan elkaar vaak moeilijk of niet passeren (alleen met behulp van passeerstroken). Het passeren van fietsers en voetgangers is vaak moeilijk. Uitwijken naar de zijkant van de weg is het niet of nauwelijks mogelijk. Aan beide kanten van de weg is een smalle berm aanwezig en daarna een sloot. Het komt regelmatig voor dat een voetganger in de sloot belandt als ze de berm in stappen om een auto te laten passeren.

De grond in het gebied is gevoelig voor bodemdaling. Hierdoor zakken de bermen snel en liggen deze lager dan de weg. In het gebied is weinig tot geen verlichting aanwezig. En belijning op de weg wordt gemist. In het donker is het daarbij erg lastig om de randen van de weg te zien.

Vracht- en landbouwverkeer maken ook gebruik van deze wegen. Niet alle wegen hebben een verbod voor zwaar verkeer. Daarbij zijn op meerdere wegen meldingen gemaakt over de hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer.



De combinatie van alle modaliteiten op de rijbaan, de beperkte breedte van de rijbaan en de hoge snelheden die plaatsvinden, kunnen voor gevaarlijke situaties zorgen. Vooral voor kwetsbare deelnemers, zoals voetgangers en fietsers.

Deze problematiek komt specifiek voor in de Reeuwijkse plassen, de Meije, Reeuwijk dorp, Driebruggen, Waarder en Nieuwerbrug.

Parkeerproblemen

Op verschillende locaties in de gemeente ontstaan parkeerproblemen

Deze problematiek uit zich in de vorm van een te hoge parkeerdruk en foutparkeren. Ook voldoet de huidige situatie in enkele gevallen niet aan de parkeerbehoefte. Deze problematiek speelt op de volgende locaties:

- Treinstation Bodegraven
- Bodegraven centrum
- Nieuwerbrug
- Reeuwijkse plassen



 Knelpunt parkeren

- P1:** Hoge parkeerdruk Centrum Bodegraven
- P2:** Parkeeroverlast Plassengebied Smalle wegen i.c.m. alle vervoersvormen
- P3:** Hoge parkeerdruk Nieuwerbrug

Hoge snelheden

De snelheid ligt op sommige wegen erg hoog

Mede in combinatie met de smalle wegen in het gebied en het feit dat alle modaliteiten gebruik maken van dezelfde rijbaan, kan dit voor erg gevaarlijke situaties zorgen. Enkele locaties die eruit springen zijn:

- Raadhuisweg en Zoutmansweg in Reeuwijk-Brug
- De Groendijck tussen Driebruggen en Waarder
- Weijpoort en Hoge Rijndijk tussen Weijpoort en Bekenes

Onder inwoners was snelheid een veel voorkomend onderwerp. Op onderstaande kaart zijn alle punten weer gegeven waar deze snelheid het onderwerp was.



→ Hoge snelheid

H1: Hoge Rijndijk / Weijpoort
H2: De Groendijck
H3: Raadhuisweg

Moeilijk bereikbare plekken

Er zijn locaties die moeilijk te bereiken zijn

De volgende locaties zijn in de participatie aangegeven als locaties waar de bereikbaarheid niet ideaal of zelfs zeer slecht is:

- Bereikbaarheid van het industrieterrein Broekvelden te Bodegraven zuid
- Bereikbaarheid scholen in Bodegraven en de verbindingen naar de woonwijken
- De Bodegravenboog als verbinding mist
- Sluiproute van de A12 naar Bodegraven, via Nieuwerbrug.
- Sluiproute van de A12 naar Woerden, via Waarder.



■ Knelpunt bereikbaarheid

B1: Scholencluster
B2: Bedrijventerrein

A1: Missende verbinding Bodegravenboog
A2: Sluiproute A12 - Bodegraven
A3: Sluiproute A12 - Woerden
A4: Sluiproute Boskoop - Reeuwijk
A5: Drukke route Waddinxveen - Reeuwijk-Dorp

7. Onze ambitie: waar gaan we naartoe?

We hebben gekeken naar de huidige situatie van de mobiliteit in de gemeente. Zo hebben we in beeld gebracht waar de knelpunten voor de verschillende weggebruikers liggen. Ook hebben we een overzicht gemaakt van wat er op ons afkomt aan trends en ontwikkelingen, zowel landelijk als lokaal.

Wat betekent dit voor de mobiliteit in onze gemeente? En welke keuzes maken we daarin? Dat beschrijven we in onze ambities en doelstellingen. Vervolgens schetsen we ons wensbeeld voor de toekomst.

Vier ambities

Het hoofddoel van de mobiliteitsvisie is om te komen tot verkeersveilige en leefbare woon- en werkgebieden. Samen met de andere gebieden in de gemeente moeten ze bereikbaar zijn op een duurzame wijze. Dit hoofddoel kan opgesplitst worden in vier ambities. Per ambitie hebben we de volgende doelstellingen benoemd.

1

Leefbare woongebieden

Binnen onze gemeenten streven we naar woonwijken waar iedereen fijn kan wonen en verblijven. Waar kinderen veilig op straat kunnen spelen en mensen elkaar kunnen ontmoeten. Woonwijken die bedragen aan de gezondheid en het welzijn van de inwoners.

Daarom maken we de volgende keuzes voor het verkeer en vervoer naar en binnen de woonwijken.



- Binnen de bebouwde kom komt zoveel mogelijk focus op leefbaarheid en veiligheid. Daarom faciliteren we hier lage snelheden en autoluwe buurten waar het kan.
- Doorgaand verkeer leiden we zoveel mogelijk om de woonwijken en kernen heen. Zo mijden we stilstaand verkeer in de woonwijken.
- We stimuleren het gebruik van elektrisch vervoer en de fiets. Dit dringt de uitstoot van fijnstof en NO₂ terug. Goed voor de luchtkwaliteit!
- We betrekken omwonenden en partijen actief bij verkeersmaatregelen in straten en buurten. Vooral bij verkeersveiligheid als onderdeel van een wijkgerichte aanpak.
- Bij woningbouw (met name in het stedelijke gebied) zetten we in op het STOMP-principe* (stappen, trappen, openbaar vervoer, deelvervoer en personenauto):
 - o We realiseren een sterke voetgangers- en fietsstructuur, bijvoorbeeld naar het station.
 - o We stimuleren het gebruik van het openbaar vervoer (trein en bus).
 - o Door voldoende alternatieven te bieden, worden we minder afhankelijk van de auto. Hierdoor kunnen in deze gebieden lagere parkeernormen worden gehanteerd.

*

STOMP wat is dat?

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. De mens vormt het startpunt.

Stappen, de voetganger, krijgt de hoogste prioriteit. Het streefpunt is gebieden te creëren waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden de fiets en het OV een uitkomst om schoon en efficiënt te bewegen. MaaS, zoals bijvoorbeeld deelvervoer, kan duurzame mobiliteit makkelijker maken en verder stimuleren. De priveauto volgt als laatste.

2

Iedereen veilig op weg

In onze gemeente kun je goed en veilig leven. Dat willen we zo houden. Daarom zetten we ons in voor een sociaal én fysiek veilige leefomgeving. Verkeersveiligheid is hier een belangrijk onderdeel van. Op de volgende manieren werken we actief aan de verkeersveiligheid in de gemeente:



- Wegen richten we zo veilig mogelijk in. Verkeersveiligheid krijgt hier absolute prioriteit. Al blijft doorstroming op de wegen ook belangrijk.
- We geven extra aandacht aan fietsveiligheid.
- Bij basisscholen en in de centra realiseren we veilige wandelvoorzieningen.
- We zetten in op goede fietsverbindingen tussen de kernen. Fietsers komen op deze wegen zo min mogelijk obstakels, zoals kruispunten, tegen.
- Bij scholen en zorginstellingen geven we speciale aandacht aan verkeersveiligheid. Deze plekken krijgen een zelfde, herkenbare inrichting.
- Smalle (enkelstrooks) wegen maken we zo overzichtelijk mogelijk met regelmatige passeermogelijkheden. We houden daarbij rekening met de ontwerprichtlijnen.

3

Duurzaam vervoer

Duurzaamheid is een belangrijk ambitie in de toekomstvisie van onze gemeente. Verduurzaming van de manier waarop we onszelf verplaatsen is hier ook onderdeel van. Binnen de gemeente zijn we al goed op weg. We maken de volgende keuzes om hier nog meer stappen in te zetten:



- We realiseren goede fietsverbindingen tussen de kernen en naar recreatieve plekken, zoals ons unieke Plassengebied. Dit doen we zowel binnen als buiten de kernen.
- In de hele gemeente maken we de routes voor voetgangers en fietsers veilig en comfortabel. Zo wordt de drempel om gebruik te maken van de fiets of te voet te gaan voor inwoners lager.
- We stimuleren het realiseren van doorgaande fietsroutes.
- We stimuleren het gebruik van duurzame vervoersmiddelen en duurzamere vormen van automobilititeit, zoals elektrische auto's.
- Het centrum van Bodegraven richten we optimaal in voor voetgangers en fietsers. Hier krijgen zij voorrang boven andere vervoersmiddelen.

4

Bereikbaar blijven

Onze gemeente is met haar strategische ligging goed bereikbaar met verschillende vormen van vervoer. Dit willen we zo houden. Om bereikbaar te blijven maken we de volgende keuzes.



- We zetten in op het bereikbaar houden van de gemeente met alle vervoerswijzen.
- Op het gebied van openbaar vervoer verbeteren we vooral de routes naar het openbaar vervoer toe en de stallingsmogelijkheden bij haltes. Dit betekent dat we zorgen voor goede fietspaden naar het treinstation en de bushaltes en voor goede fietsenstallingen bij het station en de haltes.
- We borgen de bereikbaarheid met de auto door het verbeteren van de locaties waar het wegennet aansluit op de stroomwegen. Het gaat dan vooral om de aansluiting op de A12 en N11. We blijven ons inzetten voor de komst van de Bodegravenboog en andere (meekoppel)kansen voor een betere bereikbaarheid.
- We zetten in op een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten, ook in het buitengebied.

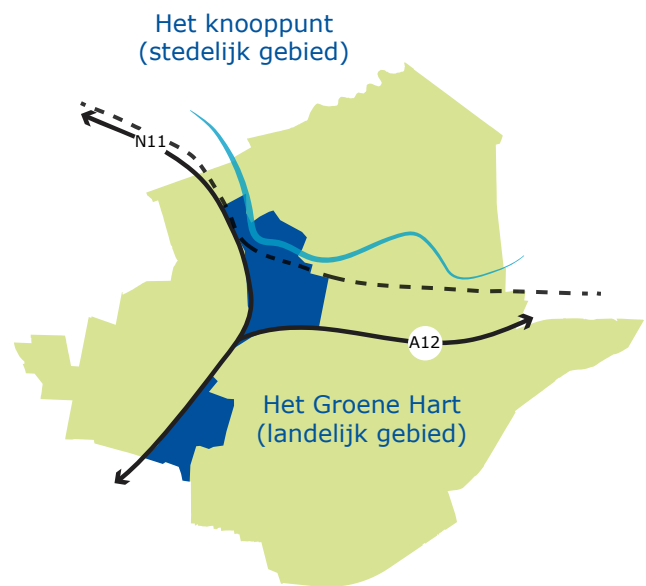
8. Ons wensbeeld voor de toekomst

De vier ambities en bijbehorende uitgangspunten hebben wij vertaald in een toekomstbeeld voor onze gemeente. Dit toekomstbeeld beschrijft wat we op het gebied van mobiliteit in de gemeente willen bereiken. We hebben ook gekeken wat dit voor de verschillende vormen van mobiliteit betekent. De toekomstbeelden zijn getoetst in het kernteam, de interne klankbordgroep en de externe klankbordgroep. Wij hebben twee wensbeelden voor de toekomst opgesteld.

Wensbeeld per deelgebied

We zijn en blijven een diverse gemeente op het gebied van mobiliteit

Dit blijkt ook uit de opgehaalde knelpunten. De problemen die spelen in Bodegraven, zoals de hoge parkeerdruk in het centrumgebied en het ontbreken van groen, spelen niet of in mindere mate in het Plassengebied of in het Buitengebied. Hier speelt het vraagstuk hoe om te gaan met smalle wegen. Vanwege deze diversiteit is ervoor gekozen het gemeentelijke toekomstbeeld op te splitsen in twee deelgebieden.



Stedelijk Bodegraven-Reeuwijk

- Onder Stedelijk Bodegraven-Reeuwijk vallen de grotere kernen, Bodegraven en Reeuwijk-Brug. Hier moet worden ingezet op:
- Het verbeteren van de leefbaarheid: meer ruimte voor de voetganger, fiets en groen. Dit doen we door in te zetten op het verminderen van de auto.
- Het stimuleren van het gebruik van lopen, de fiets en openbaar vervoer.
- Het toepassen van het STOMP principe in het centrum: de auto staat niet meer centraal, maar we gaan eerst uit van de voetganger en de fietser, vervolgens openbaar vervoer en MaaS (Mobility as a service, beter bekend als deelmobiliteit) en ten slotte de personenauto
- Buiten het centrumgebied geldt: de fiets is gelijkwaardig aan de auto.
- Bij nieuwe woonwijken wordt direct een sterke voetgangers- en fietsstructuur gerealiseerd en wordt deelmobiliteit gefaciliteerd.

Landelijk Bodegraven-Reeuwijk

- Onder Landelijk Bodegraven-Reeuwijk valt het gebied buiten de grote kernen, zoals het Plassengebied en het buitengebied. Hier moet worden ingezet op:
- Het bereikbaar houden van de kernen voor iedereen.
- Ouderen moeten in hun dorp kunnen blijven wonen en moeten mobiel kunnen blijven.
- Het faciliteren van een blijvende bereikbaarheid met de auto.
- Het behouden van de OV-verbindingen.
- Veilig fietsen: zowel de infrastructuur als de sociale veiligheid moet op orde zijn.
- Het stimuleren en faciliteren van deelvervoer.
- Enkelstrookswegen krijgen hun eigen beleid.

Wensbeelden per verkeersdeelnemer

Benieuwd wat het toekomstbeeld betekent voor u als voetganger? Of als automobilist? We hebben de wensbeelden voor de deelgebieden verder uitgewerkt per verkeersdeelnemer. Zo weet iedereen waar zij in de toekomst aan toe zijn in Bodegraven-Reeuwijk. Klik op een van de onderstaande knoppen om meer te weten te komen.

Het wensbeeld voor de voetganger

De voetganger verdient meer aandacht en prioriteit. Vooral in verblijfsgebieden, recreatieve gebieden, schoolomgevingen en bij OV-haltes. De inrichting voor de voetganger moet logisch, toegankelijk en veilig zijn. We leggen ook ontbrekende schakels in wandelroutes aan.

Voetgangers voorop

Binnen de bebouwde kom heeft de voetganger vaak een eigen voorziening. In de centrumgebieden gaan we prioriteit geven aan de voetganger. Dit noemen we het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (mobility as a service), Personenauto). Volgens dit principe geven we langzame en duurzame vormen van mobiliteit voorrang. De auto krijgt de laagste prioriteit. Doorgaande autoroutes door het centrum zijn daarmee niet gewenst. Parkeren vindt zo veel mogelijk plaats aan de randen van het centrum.

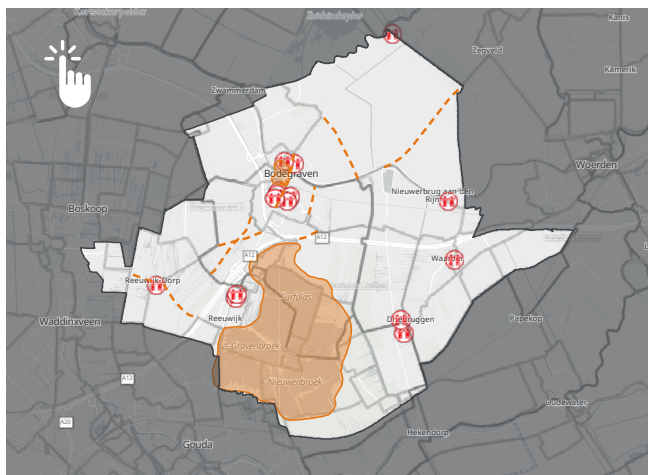
Betere verkeersveiligheid in het landelijke gebied

Buiten de bebouwde kom heeft de voetganger nu vaak geen eigen plek. Voetgangers maken hier gebruik van de rijbaan. Dit is met name op smalle wegen een probleem. De voetganger wordt hier snel weggedrukt door de fietser of de auto. Buiten de bebouwde kom geven we daarom meer aandacht






aan de (subjectieve) verkeersveiligheid van de voetganger. Daar waar een wandelroute loopt, krijgt de voetganger een wandelpad.

Herkenbare oversteekplaatsen

Voetgangers moeten veilig kunnen oversteken. Oversteekplaatsen over wegen waar 50 km/ uur gereden mag worden, zijn een belangrijk aandachtspunt. Deze oversteekplaatsen gaan we overal in de gemeente hetzelfde vormgeven. Zo is het voor iedereen duidelijk dat het een oversteekplaats betreft. Voor wegen in de verblijfsgebieden (30km/uur) houden we ons aan de uitgangspunten van het Duurzaam Veilig-principe. Hier leggen we in principe geen geregelde of gemarkeerde oversteekplaatsen aan. Wel brengen we gemarkeerde oversteekplaatsen aan bij belangrijke routes naar scholen en sportvoorzieningen en gezondheidscentra. Ook over gebiedsontsluitingswegen waar 30 km/uur gereden wordt passen we dit toe.



Legenda

-  Scholen
-  Landelijke wandelroutes
-  Regionale wandelroutes
-  Missende verbindingen recreatieve wandelnetwerk
-  Voetganger voorop

Herkenbare schoolzones

Rondom alle scholen in de gemeente richten we schoolzones in. Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor verkeersdeelnemers duidelijk wanneer zij zich in een schoolzone bevinden en hoe zij zich daar horen te gedragen.

Toegankelijk voor iedereen

Voorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. Hier houden we rekening mee bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte. Smalle stoepen of hoge drempels en stoepranden maken juist dat niet alle voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn. Ook voor mensen met een (fysieke) beperking of met een rolstoel of rollator. Voetpaden moeten voldoende breed zijn en geen obstakels hebben. Een aanpak in het kader van toegankelijkheid is daarvoor wenselijk. Hiermee sluiten we aan op het verdrag van de Verenigde Naties dat de positie van mensen met een beperking versterkt.

Goede verbindingen in ons recreatieve wandelnetwerk

Op het moment missen er een aantal verbindingen in het recreatieve wandelnetwerk. Door deze verbindingen aan te leggen hebben inwoners en bezoekers meer mogelijkheden om de cultuur en het landschap in onze gemeente te ervaren.

1. Van Fort Wieckerschans naar Meije
2. Noord-Zuid verbinding door Bodegraven, zowel in het midden van Bodegraven als in het oosten
3. Van de Reeuwijkse Plassen naar Bodegraven-oost
4. Van Reeuwijk-Dorp, Tempel en Oud-Reeuwijk naar Bodegraven
5. Van Reeuwijk-Dorp naar Reeuwijk
6. Van Bodegraven en Nieuwerbrug aan den Rijn naar Zegveld
7. Van Oud Bodegraven naar Oud Reeuwijk

Ook werken we aan de herkenbaarheid van de opstappunten van de recreatieve wandelroutes. Het moet voor wandelaars duidelijk zijn waar zij kunnen starten met route. Routes moeten goed te volgen zijn. Routemarkeringen en herkenbaarheid van de paden zijn hierin belangrijk.

Bij de opstappunten moet duidelijk zijn welke voorzieningen er aanwezig zijn. Kunnen mensen hier de auto parkeren? Is er een koffietentje en een wc? Bij drukke wandelroutes en opstappunten moeten dit soort voorzieningen worden gefaciliteerd.



Het wensbeeld voor fietsers

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel binnen onze gemeente. Binnen de kernen, tussen de kernen en van en naar OV-haltes vervult de fiets een belangrijke rol. Om het gebruik van de fiets te stimuleren en te verbeteren, is het van belang dat we goede fietsvoorzieningen hebben in de gemeente en dat de veiligheid gewaarborgd wordt.

Binnen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is in het Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk 2018 onderscheid gemaakt in 'utilitaire routes' en 'recreatieve routes'. Utilitaire routes hebben als doel mensen zo makkelijk mogelijk van A naar B te brengen. Recreative routes zijn bedoeld om mensen te laten verblijven en te laten genieten van de natuur. Deze twee netwerken trekken verschillende typen fietsers. Ze verdienen daarom hun eigen aanpak.

Stimuleren dagelijkse gebruik

Utilitaire fietsroutes zijn bedoeld voor grotere stromen fietsers en snelle fietsers, zoals de e-bike. Zo kunnen zij veilig en vlot van A naar B komen. Het doel is om met deze routes de automobilisten te verleiden om de fiets te pakken in plaats van de auto. Dat is niet alleen goed voor de bereikbaarheid, maar ook voor het milieu en de gezondheid van de mensen.

Gebbruiksvriendelijk en veilig

Utilitaire fietsroutes kunnen zowel van de provincie als van de gemeente zijn. De Provincie Zuid-Holland heeft als ambitie om in 2025 alle grote steden van

Zuid-Holland te verbinden met comfortabele, veilige fietsroutes. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor onze eigen fietsroutes. We vinden op deze routes herkenbaarheid erg belangrijk. Zowel qua bewegwijzering als bijvoorbeeld ook door middel van kleurgebruik en straatmeubilair. Fietspaden moeten voldoende breed worden uitgevoerd. Wij houden ons hierbij aan de richtlijnen, maar kijken ook naar de beschikbare openbare ruimte. Waar mogelijk leggen we voor de voetganger een aparte voorziening aan, ook buiten de bebouwde kom.

Herinrichting van utilitaire fietsroutes

Om dit netwerk te realiseren moeten wij als gemeente aan de slag. Veel van deze fietspaden voldoen nog niet aan de inrichtingseisen. Er is op verschillende plekken geen voetgangersvoorziening aanwezig. Daarbij is de vindbaarheid van de routes tussen de kernen niet overal even goed. Het is hierbij wenselijk om in te zetten op doorfietsroutes naar de omliggende steden, zoals Gouda, Woerden, Alphen aan den Rijn en Zoetermeer. Hiervoor gebruiken we de recente herinrichting van de Raadhuisweg en Zoutmansweg in Reeuwijk-Brug als voorbeeld. Deze hebben we aangepast om de doorfietsroute tussen Bodegraven en Gouda te verbeteren. Met de herinrichting is onder andere de maximumsnelheid voor autoverkeer naar beneden gebracht. Ook is de weg opnieuw ingericht. Zo kunnen inwoners en bezoekers hier nu veilig en comfortabel fietsen.

Stimuleren recreatieve fietsroutes

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft veel recreatieve routes. De routes zijn vooral in trek op mooie dagen. Veel verschillende type fietsers maken gebruik van deze routes: dagjesmensen en ouderen op de e-bike die van de natuur genieten, of wielrenners die een rondje komen fietsen. Maar het komt geregeld voor dat fietsers de rijbaan delen met ander verkeer, zoals de auto of de voetganger. Er zijn dan ook geen specifieke inrichtingseisen voor recreatieve fietsroutes.

We vinden het stimuleren en faciliteren van deze routes belangrijk. De herkenbaarheid van deze routes is daarbij een aandachtspunt. Denk hierbij aan routebordjes of markeringen op het fietspad. Het is daarnaast wenselijk om aandacht te besteden aan routes die gebruik maken van smalle wegen. Hier maken voetgangers, fietsers en ander gemotoriseerd vervoer gebruik van dezelfde weg.

Voldoende fietsparkeren bij het station en in de centra

Station Bodegraven krijgt in het fietsnetwerk een steeds belangrijkere functie. Het treinstation heeft namelijk een HUB functie. Dit betekent dat hier verschillende verkeers- en openbaar vervoersstromen samenkomen. Deze functie willen we versterken. Mensen moeten makkelijk van de fiets naar de trein of bus kunnen overstappen. Het vinden van een goede parkeervoorziening voor de fiets is hierbij van belang. Hierbij moet er rekening gehouden worden met het voldoende stallingen voor elektrische fietsen en de toenemende diversiteit in de afmetingen van fietsen door de opkomst van onder meer de bakfiets en de transportfiets.

Daarbij maken we de routes van en naar de centra toe voor fietsers aantrekkelijker. We willen dat voetgangers en fietsers de belangrijkste gebruikers van de centra worden. Zo neemt het belang van de auto af. Voldoende fietsparkeervoorzieningen in de centra zijn dan hard nodig. Voor deze fietsenstallingen gelden dezelfde aandachtspunten als bij het station. Veilig Fietsen in Bodegraven-Reeuwijk Het college van Bodegraven-Reeuwijk heeft de ambitie Veilig Fietsen gesteld in het coalitieakkoord. Dit betekent dat we het Fietsplan gaan actualiseren. Hierin bepalen we hoe de gemeente veiliger gemaakt kan worden voor fietsers.



Legenda

- Provinciaal fietsnetwerk
- Recreatief fietsnetwerk
- - - Missende doorfietsroutes
- ➔ Stimuleren dagelijks gebruik



Het wensbeeld voor het openbaar vervoer

Het treinstation is het focuspunt van het openbaar vervoer. We zetten erop in om het station in Bodegraven te behouden en te verbeteren. Daarnaast blijven we ons inzetten voor openbaar vervoer in iedere kern met veilige en toegankelijke haltes. In iedere kern komt ook een HUB: een centraal punt met onder andere deelvervoer en een pakketpunt.

Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

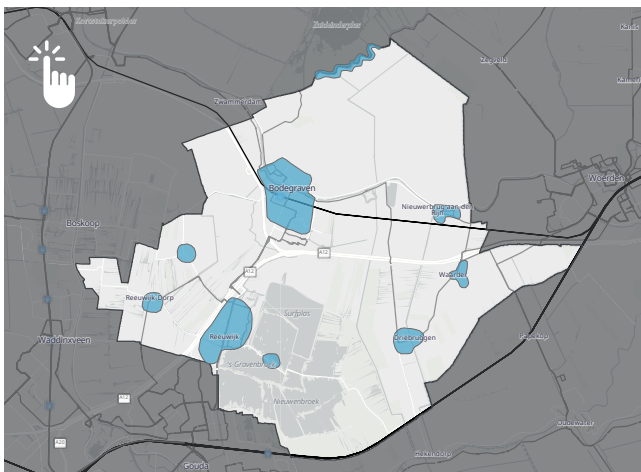
Bij haltes is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met een goede en veilige inrichting naar de haltes toe. Zo zijn deze voor iedereen goed bereikbaar.

Hoogwaardige treinverbinding tussen Leiden en Utrecht

De bereikbaarheid naar het station is daarbij belangrijk. Een goede aansluiting met de busverbindingen is hiervoor essentieel. En de routes voor het autoverkeer en het fietsverkeer naar het station moeten duidelijk zijn. Ook moeten er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Hiervoor versterken we de HUB functie van het station.

In iedere kern openbaar vervoer

Zo kunnen we de bereikbaarheid voor alle inwoners garanderen. Dit kan een reguliere busverbinding zijn. Maar ook een ander initiatief, zoals een belbus of een buurtbus. Daarbij komt in iedere kern een HUB. Dit is een centraal punt in de kern waar onder andere deelvervoer en een pakketpunt aanwezig is.



Legenda

- Bus
- Trein
- Zoeklocatie HUB



Het wensbeeld voor de auto

Het wegennetwerk is de basis voor het autoverkeer. Ons hoofddoel is om al deze wegen volgens het principe 'Duurzaam Veilig' in te richten. Bij herinrichting passen we daarom de wegprofielen en/of de snelheid aan. We willen dat wegen een herkenbare inrichting hebben en sluipverkeer ontmoedigen.

Verlagen snelheid naar 30 km/uur

Het gaat dan om gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen waar auto's veel langzaam verkeer tegenkomen. Een voorbeeld hiervan is de Raadhuisweg in Reeuwijk-Brug. Door de snelheid te verlagen wordt de verblijfsfunctie van het gebied beter benadrukt. Dit is positief voor de verkeersveiligheid. De komende jaren kijken we welke wegen hiervoor in aanmerking komen.

Herkenbare inrichting voor smalle wegen

De verlaging van de snelheid geldt ook voor de smalle wegen in het buitengebied van Bodegraven-Reeuwijk. Hier maakt namelijk iedereen gebruik van dezelfde weg. Een maximumsnelheid van 60 km/uur is niet gewenst. Daarom gaan we de smalle wegen in de gemeente hetzelfde inrichten. Zo zijn deze wegen goed herkenbaar voor weggebruikers. De komende tijd kijken we wat een passende inrichting is. Hierin nemen we de uitgangspunten van Duurzaam Veilig in mee.

Verbonden met Nederland

De stroomwegen (A12/N11) welke gericht zijn op het afwikkelen van het gemotoriseerd verkeer op hoger niveau (zonder conflicten met onderliggend verkeer), de gebiedsontsluitingswegen die gericht zijn op het afwikkelen van het verkeer tussen de gebieden in de gemeente (met zoveel scheiden van gemotoriseerd en langzaam verkeer), binnen de bebouwde kom

met een maximum snelheidslimiet van 50 km/uur en buiten de bebouwde kom 80 km/ uur.

Inzetten op de Bodegravenboog

Deze ontwikkeling staat inmiddels op de agenda bij de Rijksoverheid. Wel op een lage plek. We blijven daarom lobbyen. Ook is het belangrijk te zorgen dat ontwikkelingen die nu plaats vinden er niet voor zorgen dat de Bodegravenboog in de toekomst onmogelijk wordt.

Onderzoek naar sluiproutes

Er zijn een aantal sluiproutes door onze gemeente naar de A12. Zoals van Bodegraven via Nieuwerbrug de A12 op en van de A12 naar Woerden via Waarder. We doen onderzoek naar de beste oplossing om deze sluiproutes te ontmoedigen.

Goede bereikbaarheid

Scholen, bedrijventerreinen, woonwijken en omliggende steden moeten goed bereikbaar blijven voor de auto. Bij de herinrichting van schoolzones moet hier rekening mee worden gehouden. We zetten ons in voor goede verbindingen tussen de woonwijken, door het verbeteren van de langzaam verkeer kruisingen met de hoofdroutes voor het autoverkeer. We doen onderzoek naar het ontbrekende stuk parallelweg A12 tussen Bodegraven en Nieuwerbrug. De bereikbaarheid van het industrieterrein Broekvelden te Bodegraven zuid moet worden gewaarborgd.



Legenda

- Wegcategorie
- Verlaging maximumsnelheid
- Onderzoek sluipverkeer
- Onderzoek stroomwegen
- Scholen

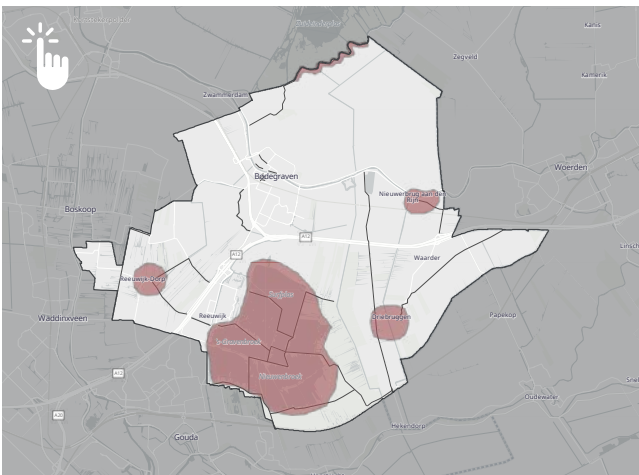


Het wensbeeld voor vrachtverkeer

De ambitie blijft om doorgaand vrachtverkeer door de gemeente heen te weren. De bestaande verboden blijven daarom behouden. Hiervoor is slimme handhaving van belang. Tegelijkertijd is het voor bedrijven in de gemeente belangrijk om goed bereikbaar te blijven.

Slim handhaven met camera's

De vrachtwagenverboden moeten worden nageleefd. Dit vraagt om goede handhaving. We willen voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs weten dat zij door een verbod kunnen heenrijden, zonder dat daar consequenties aan verbonden zitten. Een slimme manier van handhaven is het plaatsen van camerasystemen. Deze camera's registreren alle kentekens die het gebied inrijden. Vrachtwagens die geen ontheffing hebben aangevraagd, ontvangen een bekeuring.



Bereikbaar blijven

Het is op dit moment niet mogelijk om in navigatiesystemen op te nemen dat vrachtverkeer via een andere route wordt gestuurd. Wel kunnen we venstertijden instellen om overlast van vrachtverkeer te beperken. Zo kunnen we zorgen dat het vrachtverkeer zich niet mengt met centrumbezoekers en/of schoolgaande jeugd op piekmomenten. Ook kunnen we inzetten op "zero emissie" voertuigen voor de bevoorrading in de centrumgebieden. Dit beperkt ook de overlast van vrachtverkeer en is goed voor het milieu. In de gebieden Reeuwijk-Dorp en het Plassengebied staan we geen nieuwe bedrijven toe die veel vrachtverkeer aantrekken.

Inzetten op educatie

Daarbij is het belangrijk om aandacht te besteden aan gedragsbeïnvloeding en educatie. Hierbij kan gedacht worden aan verkeerseducatie op scholen. Zo kunnen scholieren al jong ervaring opdoen met vrachtwagens.

Legenda

- Bestaande verboden
- Vrachtverkeer beperken



Het wensbeeld voor landbouwverkeer

Landbouwvoertuigen blijven toestaan op de provinciale wegen. Zo borgen we de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen. Het gaat dan niet alleen om landbouwvoertuigen maar om alle motorvoertuigen met beperkte snelheid. Ontbrekende verbindingen in het wegennet pakken we op.

Inzetten op ontbrekende verbindingen

Aan de westzijde van Bodegraven-Reeuwijk zitten een aantal ontbrekende verbindingen tussen de N11 en A12. Van Reeuwijk-Dorp naar de Reeuwijkse Randweg loopt bijvoorbeeld geen officiële landbouwverbinding. Op het moment zijn we bezig met het opstellen van een routeringsplan voor zwaar verkeer. Hierin worden de doorgaande routes voor het zwaar verkeer bepaald. Zo kunnen we beter sturen op waar het zwaar verkeer komt rijden.

Inzetten op educatie

Daarbij is het belangrijk om aandacht te besteden aan gedragsbeïnvloeding en educatie. Hierbij kan gedacht worden aan verkeerseducatie op scholen. Zo kunnen scholieren al jong ervaring opdoen met landbouwvoertuigen.

9. Welke stappen gaan we zetten?

In deze visie hebben we breed naar het onderwerp mobiliteit gekeken. Zo is niet enkel het netwerk aan autowegen, fietspaden en wandelpaden aan bod gekomen, maar hebben we bijvoorbeeld ook de inrichting van de openbare ruimte, nieuwe vormen van vervoer en verkeersveiligheid behandeld. Sommige van deze onderwerpen vragen om een nadere uitwerking. We beschrijven in dit hoofdstuk kort welk nieuw beleid er kan voortkomen uit deze mobiliteitsvisie en welke uitgangspunten hierin meegenomen kunnen worden. Ook gaan we kort in op hoe we deze mobiliteitsvisie up-to-date houden.

We gebruiken deze visie bij onderhoud en ontwikkelingen

Alle wegen in de gemeente moeten van tijd tot tijd onderhouden worden. In sommige gevallen moet hierbij bijvoorbeeld ook het riool vervangen worden. In dat geval moet de hele straat opengemaakt worden en opnieuw worden aangelegd. Op dit soort momenten kiezen we dan voor een wegindeling die beter aansluit bij de mobiliteitsvisie. Ook nieuwe woonwijken moeten bij aanleg voldoen aan de visie.

Met de regio werken we aan een betere bereikbaarheid

Onze gemeente staat er niet alleen voor. Met omliggende gemeenten en de provincie werken we aan verschillende opgaven op het gebied van mobiliteit. Zo zetten we ons binnen het samenwerkingsverband Beter Bereikbaar Gouwe in voor de komst van de Bodegravenboog. En met de gemeenten in de regio Midden-Holland werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Algemeen kader voor schoolzones

Voor schoolzones stellen we een algemeen kader op

Schoolomgevingen worden vaak gevaarlijk gevonden. Vooral vanwege de kwetsbaarheid van de verkeersdeelnemers. Dit zijn veelal jonge kinderen. Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones is een landelijke ontwikkeling. Door de schoolzones herkenbaar en op eenzelfde manier in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer zij zich in een schoolzone bevinden. Deze aanpak mist nog rondom verschillende scholen in onze gemeente.

Als gemeente stellen we daarom een algemeen kader op voor de inrichting van schoolomgevingen. Het doel van dit kader is om richtlijnen te geven die de herkenbaarheid vergroten en de snelheid remmen. Ook dienen ingangen goed aan de sluiten op het fietsroutenetwerk. Het algemene kader kan per schoolzone in samenwerking met de school en eventuele oudervereniging verder uitgewerkt worden. Tijdens dit proces moeten de volgende acties ondernomen worden: mobiliteitsgedrag in kaart brengen, beïnvloedingsmogelijkheden inventariseren en verdere belangrijke inrichtingseisen opstellen.

Verkeerseducatie en voorlichting

We zetten in op meer verkeerseducatie en voorlichting

Educatie speelt een grote rol bij een veilige deelname aan het verkeer. Niet alle knelpunten op het gebied van mobiliteit zijn oplosbaar met een fysieke maatregel. Knelpunten ontstaan ook doordat mensen niet goed begrijpen wat er in het verkeer van hen wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing meer. Terwijl voertuigen, wetten en wegen steeds veranderen. Verkeerseducatie en -voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen kan bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente.

Visie duurzame mobiliteit en laadpalen

We werken aan een visie voor duurzame mobiliteit en laadpalen

Als gemeente zetten we in op duurzame vervoersmiddelen. Daarom verbeteren we de fietsverbindingen en wandelvoorzieningen. Ook voor de auto blijft de gemeente toegankelijk. Deze krijgt alleen niet overal meer de prioriteit. Voor de verkeersbewegingen die met de auto gemaakt worden, willen we inzetten op duurzame vormen van automobilititeit. Dit vraagt om goede laadvoorzieningen voor de elektrische auto.

Als onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Iedere gemeente in Nederland is verzocht een integrale visie op laadinfrastructuur te ontwikkelen. Hierin wijzen we onder meer locaties aan voor snelladers. De NAL maakt ook duidelijk dat het niet mogelijk is om alle laadvoorzieningen in woonstraten te plaatsen. Hier is niet genoeg ruimte voor. Samen met onze regiopartners gaan we op zoek naar oplossingen en geschikte locaties te zoeken voor laadvoorzieningen.

Parkeren

Wij vinden het belangrijk dat mensen dicht bij hun huis kunnen parkeren. Zeker in landelijk Bodegraven-Reeuwijk, waar de auto de belangrijkste vervoerswijze is. In stedelijk Bodegraven-Reeuwijk wordt ingezet op het STOMP- principe en zijn andere modaliteiten belangrijker. Hierdoor kan het noodzakelijk zijn dat er een klein stukje gelopen moet worden van huis naar de parkeerplaats.

In nieuwe woonwijken binnen stedelijk Bodegraven-Reeuwijk wordt een lage parkeernorm gehanteerd om fietsen en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. In landelijk Bodegraven-Reeuwijk wordt bij nieuwbouwwijken een hoge parkeernorm gehanteerd, omdat het daar niet realistisch is te verwachten dat veel gebruik gemaakt zal worden van het openbaar vervoer.

Om dit te bewerkstelligen moet een parkeerbeleid, dekkend voor heel de gemeente, worden opgesteld.

In gesprek over handhaving

We gaan in gesprek over handhaving

In onze gemeente wordt soms verkeersoverlast ervaren. Dit komt voor in de woonwijken door bijvoorbeeld ongewenst gedrag van fietsers en brommers. Maar ook op de gebiedsontsluitende wegen wordt overlast ervaren door bijvoorbeeld hardrijders. Daar waar mogelijk proberen we rijgedrag positief te beïnvloeden. Dit doen we door wegen dusdanig in te richten dat het verkeersoverlast beperkt. Zo houden we onze woonwijken leefbaar. Naast inrichting en voorlichting is het relevant om ook vanuit verkeershandhaving hier aandacht aan te besteden. Handhaving van het verkeer ligt in eerste instantie bij de regionale en landelijke politie. Om deze reden is extra aandacht voor bepaald verkeersgedrag alleen mogelijk in overleg met de politie.

Afspraken over slim reizen

Afspraken met bedrijven over slim reizen

Op het moment zijn de alternatieven voor de auto naar en op de industrie- en bedrijventerreinen beperkt. Het verbeteren van de doorfietsroutes en de opkomst van de elektrische fiets brengen hier verandering in. Deze ontwikkelingen vergroten namelijk de actieradius van de fietser. Maar er zijn ook nog andere manieren waardoor we slimmer naar kunnen reizen. Dit noemen we mobiliteitsmanagement.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor de auto aan te bieden en het gebruik hiervan te stimuleren. Daarnaast is sinds de Coronacrisis het thuiswerken populairder geworden. Hierdoor wordt er hedendaags minder gereisd voor werk door bepaalde doelgroepen.

Op de schaal van de gemeente zijn de kansen beperkt om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Wel liggen er kansen om met de bedrijven zelf afspraken te maken over de mobiliteit van werknemers en bezoekers. Als gemeente kunnen we hier het goede voorbeeld voor geven. Zo nemen we de mobiliteit van en naar ons eigen gemeentehuis onder de loep. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen (zoals bij nieuwe bedrijven) kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden.

Monitoring van de mobiliteitsvisie

We houden de mobiliteitsvisie up to date via monitoring

De situatie op de weg kan altijd veranderen. Daarom is het verstandig om regelmatig te monitoren of de visie nog voldoet aan de ambities en praktijk. De monitoring wordt op verschillende niveaus uitgevoerd:

Ad-hoc monitoring bij nieuwe ontwikkelingen

In de toekomst kunnen zich nieuwe ontwikkelingen voordoen waarop we de mobiliteitsvisie willen bijsturen. Bijvoorbeeld wanneer we veel klachten over een bepaalde verkeerssituatie. Of wanneer er nieuw regionaal beleid of landelijke richtlijnen en normen worden vastgesteld. Monitoring van dergelijke ontwikkelingen valt onder de dagelijkse verantwoordelijkheid van onze verkeerskundigen en beleidsmedewerkers. Wanneer er sprake is van grote wijzigingen van het beleid, wordt dat door het gemeentebestuur en/of raad vastgesteld.

Voortgang blijven monitoren

Het is goed om periodiek te kijken waar we staan met de ambities en doelstellingen uit de mobiliteitsvisie. Worden de knelpunten opgelost? Werken we nog naar de wensbeelden toe? Dit doen we door jaarlijks de stand van zaken op te nemen. Hiervoor hebben we vier belangrijke indicatoren opgesteld:

Intensiteiten op de weg. Dit meten we middels het jaarlijkse telprogramma.

Vertraging/ reistijd op de belangrijkste wegen:

Het aantal en de ernst van ongevallen.

Fietsintensiteiten op een x-aantal belangrijke routes (nog nader te bepalen op welke plekken).

We gaan jaarlijks op deze indicatoren rapporteren.

Zo krijgen we de voortgang in beeld. En kunnen we bijsturen waar nodig om lange termijn doelstellingen te halen. Op basis van deze monitoring maken we vervolgens in de programmabegroting keuzes over de uit te voeren maatregelen.

Elke vier jaar een grootschalige evaluatie

Het is verstandig om op bepaalde momenten de gehele Mobiliteitsvisie opnieuw te heroverwegen. Een logisch moment daarvoor is aan het einde van de coalitieperiode van vier jaar. Op basis van de ambities van de nieuwe coalitie kunnen de doelstellingen voor mobiliteit wijzigen. Dit wil niet zeggen dat er telkens een geheel nieuwe Mobiliteitsvisie opgesteld wordt. Een nieuwe analyse van ruimtelijke ontwikkelingen, risico's en knelpunten en een bijstelling van de maatregelen zal volstaan. Tegelijk willen we ook elke vier jaar het regionale verkeersmodel actualiseren. Eens per twee jaar kan dan lokaal worden gekeken of de ontwikkelingen binnen Bodegraven- Reeuwijk aanleiding geven.

Gemeente  Bodegraven Reeuwijk

in samenwerking met

 Royal
HaskoningDHV

