

Omgevingsvisie

Reactie van de Fietzersbond Culemborg op inhoudelijke vraagstukken en dilemma's

Aanbieding 'Zwitsers zakmes'

De Fietzersbond Culemborg (hierna 'Fietzersbond' genoemd) herkent de voorgelegde vraagstukken. Vraagstukken die gaan over hoe om te gaan met de beperkte ruimte, hoe de stad, buitengebied en haar inwoners vitaal te houden. Alvorens specifiek in te gaan op de genoemde vraagstukken en dilemma's wil de Fietzersbond u een 'Zwitsers zakmes' aanbieden. Een Zwitsers zakmes omdat fietsen van cruciale betekenis is voor een levendige en leefbare stad, een vitaal buitengebied én gezonde inwoners. Kortom, van cruciale betekenis voor de omgevingsvisie.

De toekomst is aan de fiets

Nederland is hét fietsparadijs op aarde. Dat is te danken aan het decennialang investeren in veilige fietsinfrastructuur. Daardoor kunnen we nu, van piepjong tot stokoud, op veel plekken zelfstandig, betaalbaar en veilig van A naar B fietsen. Naar deze vrijheid wordt wereldwijd met jaloerse blik gekeken.

Toch is er volop ruimte voor verbetering; de auto gaat nog te vaak en volkomen onnodig voor op de fiets. Ook in Culemborg is een sprong voorwaarts hard nodig om de stad duurzamer, leefbaarder, gezonder en gezelliger te maken. Meer fietsen zorgt voor een veiligere, groenere, relaxtere en schonere woonomgeving en voor fittere mensen. De mens centraal in plaats van de ruimte verslindende auto.

In het groeiende Culemborg - waar vrijwel elke bestemming nooit verder is dan 10 minuten fietsen - is meer fietsen niet alleen wenselijk, maar zelfs het enige realistische en betaalbare toekomstperspectief om de stad voor iedereen toegankelijk te houden. Een veel belangrijkere rol voor de fiets is dus ook in Culemborg onvermijdelijk. Daarom is een royaal opgezet, veilig, aaneengesloten en comfortabel fietsnetwerk dringend gewenst. Geen smalle padjes, maar ruime rood geasfalteerde fietsboulevards!

Fietsen werkt als Zwitsers zakmes

Stevig fietsbeleid is het Zwitsers zakmes voor elke politicus die de samenleving wil verbeteren. Want krachtig fietsbeleid:

- maakt het verkeer veiliger
- maakt de omgeving schoner en stiller
- zorgt voor fittere inwoners
- geeft ruimte voor meer groen
- maakt kinderen op jonge leeftijd zelfstandig
- houdt ouderen langer mobiel
- is kassa voor de middenstand
- zorgt voor meer gezelligheid op straat
- maakt mobiliteit voor iedereen betaalbaar
- zorgt voor minder stress op straat
- verbetert zelfs de doorstroming van autoverkeer
- fietspaden zijn veel goedkoper dan autowegen

Inleiding

De gemeente Culemborg nodigt ons uit om een reactie te geven op inhoudelijke vraagstukken en dilemma's. Bij het maken van keuzes hoe om te gaan met deze complexe vraagstukken en dilemma's is een overkoepelende visie van belang die sturing en richting geeft. Dat is nu net wat de omgevingsvisie de gemeente moet gaan bieden. Als wij als Fietzersbond inzoomen op 'waarom wij ons inzetten voor de fietser', dan is dat omdat we een **gezonde, duurzame, veilige en prettige leefomgeving** willen. Precies waar naar onze mening de omgevingsvisie straks richting aan moet geven: dat alle nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan een **gezonde, duurzame, veilige en prettige leefomgeving**.

Reactie Fietzersbond op inhoudelijke vraagstukken en dilemma's

Onderstaand onze reactie op een aantal specifieke inhoudelijke vraagstukken, dilemma's verdiepende vragen die betrekking hebben op de fiets of daaraan gerelateerd zijn. Het Zwitsers zakmes komt hierbij goed van pas!

1. Ruimteclaims in het buitengebied

Voor de Fietzersbond is het buitengebied vooral een plek om te genieten van de omgeving tijdens een wandeling of fietstocht. Vandaar dat wij graag het gemotoriseerde verkeer op de drukke dijken zouden willen beperken. Autoluwe dijken dragen ook bij aan het behalen van andere belangrijke doelen als bijvoorbeeld gezondheid, welbevinden en natuurontwikkeling. Nu er grote – als gevolg van het landelijke stikstofbeleid -veranderingen in het buitengebied te verwachten zijn, ontstaat er wellicht ruimte voor meer veilige en aantrekkelijke fietspaden in het mooie buitengebied van Culemborg. Sowieso zijn fysieke maatregelen wenselijk om de snelheid op al die smalle weggetjes in het hele buitengebied terug te brengen naar 30 km/uur; in ieder geval moet het **onmogelijk zijn om harder dan zestig kilometer per uur** te rijden.

2. Wonen voor iedereen, maar met behoud van een leefbare stad.

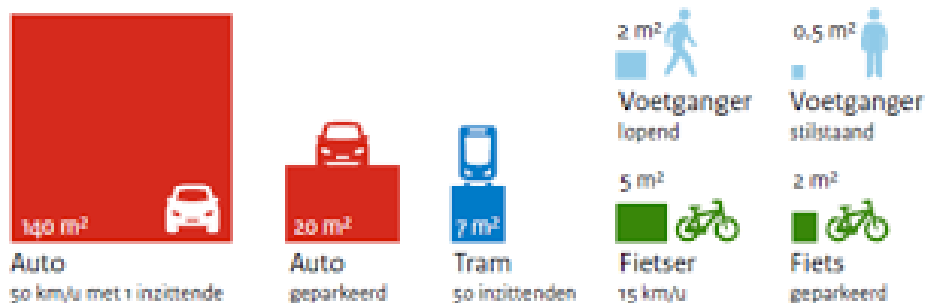
In het vraagstuk over wonen gaat het in belangrijke mate over het ruimte vraagstuk. De feiten zijn dat Nederland de dichtste bevolking heeft van Europa en ook, volgens recent onderzoek, met 229 stuks het grootste aantal auto's per vierkante kilometer heeft.

Ook in Culemborg is er te weinig ruimte voor alle functies die nodig zijn. Als het gaat om de openbare ruimte neemt de auto buitengewoon veel ruimte in beslag. Zie onderstaand staatje. Hier zijn we met z'n allen nog maar beperkt van bewust. In Culemborg gaat de auto nog te vaak voor op al die andere maatschappelijke wensen. Ook de elektrische auto lost dit ruimteprobleem niet op!

Het betekent tevens dat als je radicaler inzet op de fiets en het wandelen, je ruimte kunt creëren. En dat er dan de mogelijkheden ontstaan om in de openbare ruimte de noodzakelijke ruimte te geven aan kwalitatief hoogwaardig groen, blauw, infrastructuur voor duurzame energie, ruimte om elkaar te ontmoeten etc..

Aan het hier genoemde dilemma zou naar de mening van de Fietzersbond toegevoegd moeten worden: hoeveel ruimte mag de auto gebruiken van de openbare ruimte? En komen de fiets en al die andere functies er niet veel te bekaaid van af? De Fietzersbond vindt van wel! Het efficiënt laten doorstromen van autoverkeer wordt te vaak en volkomen onnodig belangrijker gevonden dan een mooie woonomgeving, schone lucht, veiligheid, afwezigheid van lawaai. Niet de auto centraal, maar de mens die graag in een prettige omgeving verblijft.

En verder: de Fietzersbond staat voor een maximum snelheid voor gemotoriseerd verkeer in de gehele bebouwde kom van **maximaal dertig kilometer per uur (m.u.v. gebiedsontsluitingswegen met vrij liggende fietspaden)**. Dit is in lijn met de landelijke trend en uitspraken van de Tweede Kamer. Een betere handhaving van de maximum snelheid is daarnaast hard nodig. Er wordt veel te vaak te hard gereden in Culemborg. Veel straten en wegen zijn ook zo aangelegd dat hard rijden wordt gestimuleerd – breed en recht met veel overzicht. Het verminderen van de gereden snelheid kan de gemeente stimuleren door een beleid te ontwikkelen waardoor straten consequent worden heringericht dat niet harder gereden kan worden dan dertig kilometer per uur.



Figuur 22 Ruimtebeslag per vervoerswijze. Bron: Loopfeiten (GGM, 2019)

Bron: Toekomstperspectief Automobilititeit 2040. Ministerie van verkeer en waterstaat. 2021

3. Wat is nodig om de binnenstad in de toekomst vitaal, levendig en bruisend te houden?

In de tekst staat 'een andere consequentie is het realiseren van een nieuw mobiliteitsconcept'. Wat betreft de Fietzersbond is dat helder: ruim baan voor de fietser en de voetganger.

We nodigen de gemeente uit om de term 'bereikbaarheid' breder te definiëren dan bereikbaarheid met de auto. Voor de Fietzersbond is bereikbaarheid dat alle voorzieningen bereikbaar moeten zijn voor de auto, fiets, voetganger en waar nodig ook vrachtwagens. De Fietzersbond is ook van mening dat gezien de grootte van Culemborg **alle voorzieningen bereikbaar moeten zijn binnen 10 minuten fietsen**. Dit is te realiseren met snelle, veilige en comfortabele hoofdfietsroutes. Rood geasfalteerd, dus duidelijk herkenbaar. Indien ook toegankelijk (fietsstraat) voor auto's dan een inrichting zodanig dat auto's niet harder kunnen rijden dan dertig kilometer per uur. Deze hoofdfietsroutes dienen onderling op elkaar aan te sluiten en om zo de belangrijkste plekken in de stad met elkaar te verbinden. Zo

ontstaat er een echt uitnodigend hoofdfietsnetwerk. Nu is het voor fietsers op nog te veel plekken kronkelen, hobbelen en behelpen.

Consequentie hiervan is dat auto's en vrachtwagens een stukje moeten omrijden of wat vaker moeten stoppen om fietsers voorrang te verlenen. Dat een autoriteit wellicht iets langer duurt, doet mensen vaker overstappen op de fiets. Vooral als de routes uitnodigend, comfortabel en vooral veilig zijn. Veruit de meeste automobilisten zullen dat stukje omrijden niet erg vinden. Immers de meeste automobilisten zijn ook fietser en hebben fietsende vrienden en familie op wie ze erg zuinig zijn. De vaak opgeroepen tegenstelling tussen auto en fiets is dus een schijnbare tegenstelling. We zijn immers op zijn tijd vrijwel allemaal fietser, voetganger of automobilist.

4. Hoe ziet de economie van de toekomst in Culemborg eruit?

In de economie van de toekomst werken nu al veel mensen (gedeeltelijk) thuis. Dit betekent dat er minder bewegingen in de spits nodig zijn en tevens dat men graag tussendoor wil ontspannen in een aangename omgeving. Dit laatste geldt overigens ook voor degenen die wel naar kantoor/bedrijven gaan. Tijdens de pauzes ziet men ook op Pavijen veel mensen buiten. Om dit te stimuleren is een mooie en groene omgeving belangrijk. Als dit gecombineerd wordt met het beter maken van fietsvoorzieningen worden meerdere doelen in een keer bereikt.

Bedrijven dienen door de gemeente ook actief gestimuleerd te worden om hun werknemers (vooralsnog uit Culemborg) op de fiets naar hun werkplek te laten komen.

Overheidsregelingen zijn daarvoor aanwezig.

Op dit moment is de fietsbereikbaarheid en het veilig fietsen op de bedrijventerreinen in Culemborg een aandachtspunt. Zoals de situatie nu is kost het redelijk wat moeite om met name vanuit de oostelijke wijken per fiets op het industrieterrein te komen. De bouw van 2000 woningen in de stationsomgeving biedt voor de fiets echter ongekende mogelijkheden. We zien bijvoorbeeld via de **Beethovenlaan – Meerlaan – nieuwe stationsfiets tunnel – Industrierweg** een prachtige tweede door veel groen omgeven hoofdfietsroute ontstaan tussen bedrijvigheid en de oostelijke woongebieden.

De fietsontsluiting van de nieuwe wijk bij het station naar de binnenstad en de westelijke nieuwbouwwijken zien we graag gerealiseerd via een **fly-over** over de Tunnelweg via een nieuw aan te leggen fietspad langs de spoordijk richting de fietsstraat bij de Vianense Poort. Deze fly-over is een zeer gewenste veilige oversteek van de Tunnelweg, pal aan de westkant van het spoor. Deze fly-over kan ook gebruikt worden in de toekomstige snelfietsroute tussen Utrecht en Den Bosch. Een fly-over bij de Tunnelweg is overigens ook in het voordeel van het autoverkeer dat minder oponthoud zal hebben van overstekende fietsers.

Verdiepende vraag:

Wat is nodig om toerisme en recreatie in Culemborg te stimuleren?

Culemborg is een prachtig stadje en heeft een mooie omgeving. De dijken (deels onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed de Nieuwe Hollandse Waterlinie) zijn aantrekkelijk voor allerlei gebruikers. Echter, vooral het stuk dijk tussen de Weidsteeg en Werk aan het Spoel is zo druk dat het, vooral in het weekend, niet plezierig en zelfs niet veilig is voor wandelaars en

fietzers. De Fietzersbond pleit er voor dit stuk dijk gesloten te verklaren voor gemotoriseerd verkeer middels een knip op enkele plaatsen. Om te beginnen een gesloten verklaring in de weekenden en op feestdagen. Een fietsstraat op de dijk die slechts voor aanwonenden toegankelijk is zal het verblijven op de dijken enorm stimuleren. Voorbeelden hiervoor zijn langs de Waal te vinden en doen de kwaliteit van het rivierengebied sterk toenemen. Een andere trekker van (fiets-) toerisme zal de fietsbrug over de Lek zijn. Hierdoor zal Culemborg bij met name de inwoners van de provincie Utrecht nog aantrekkelijker worden om naar toe te komen.

5. Gezond en veerkrachtig Culemborg

Het verbinden van gezondheid aan het ruimtelijk domein klinkt de Fietzersbond als muziek in de oren. Voldoende bewegen is belangrijk voor de gezondheid. En dat terwijl het bewegen steeds meer uit het dagelijks leefpatroon lijkt te verdwijnen, tenzij.... inderdaad er meer ruimte is voor de fiets en het wandelen.

Verdiepende vragen:

Hoe stimuleren we een gezonde levensstijl?

Om meer bewegen te stimuleren is verreweg de goedkoopste aanpak als het bewegen onderdeel is/wordt van het dagelijkse leefpatroon. Dit gaat dan vooral om fietsen en wandelen. Dit is te stimuleren door de openbare ruimte zo in te richten dat het logisch en aantrekkelijk is om de fiets te pakken of te gaan lopen. Door b.v.

- Een veilig, comfortabel, direct hoofdfietsnetwerk
- Geen smalle paadjes, maar ruime rood geasfalteerde fietsboulevards!
- Veel groen, bankjes en speelplekken enz. langs deze routes.
- De fiets voor de deur en de auto een stukje verderop parkeren.

Hoe ontmoedigen we het 'binnenstadse' autoverkeer. Waar zijn aanvullende wandel en fietsvoorzieningen nodig?

Als de fiets de snelste en goedkoopste manier is om ergens te komen, dan helpt dát om eerder de fiets te pakken. Een hoofdfietsnetwerk (zoals hierboven omschreven) is hiervoor een essentiële voorwaarde. Op dit hoofdfietsnetwerk staat de fiets voorop bij de inrichting. Autoverkeer naar de binnenstad is te ontmoedigen met bijvoorbeeld fysieke maatregelen, parkeertarieven, geleidelijk verminderen van parkeerplaatsen (tal van steden laten zien dat dit kan), ruim baan voor bakfietskoeriers, venstertijden voor leveranciers. De Fietzersbond ziet in de toekomst een overslaghub op het bedrijventerrein, waarna de binnenstad met elektrisch aangedreven voertuigen of fietskoeriers wordt bediend.

De **eerste prioriteit** om te realiseren is: **een comfortabele (breed en geasfalteerd), veilige (geen of zeer weinig auto's) fietsstraat van west naar oost!** Van de voetbalvelden van Focus 07 via de binnenstad tot de Kinderboerderij. Nu de Vianense Poort definitief autovrij is geworden, is deze route de volgende logische grote stap voorwaarts. Graag nog deze raadsperiode zodat er een onomkeerbare realiteit ontstaat.

25 september 2022

Hoe verhogen we de sociale cohesie in uw buurt? Hoe kunnen we een veilige leefomgeving bevorderen?

Veel buurten zijn nu niet ingericht op veilig spelen, elkaar ontmoeten. Door aanpassingen op straat kunnen deze veiliger gemaakt worden voor kinderen. Als kinderen op jongere leeftijd al buiten kunnen spelen omdat het veilig is dan zullen ouders ook vaker buiten zijn, leert men elkaar gemakkelijker kennen en zal de saamhorigheid in buurten toenemen. Dit is goed te combineren met een inrichting die stimuleert dat je eerder de fiets pakt. Bijvoorbeeld door bankjes, speel- en ontmoetingsplekken, groen en wat al niet meer langs deze routes te realiseren. De stad zal er alleen maar leefbaarder, veiliger en gezelliger van worden!