



## **Evaluatie van fietsbeleid te Veenendaal Wat zijn de bereikte resultaten?**

---

## Aanleiding

In 2025 wordt er opnieuw een Omgevingsvisie voor Veenendaal opgesteld. Als hoofddocument is het bepalend voor o.a. de ruimtelijke ordening en dus ook voor de Fietsinfrastructuur te Veenendaal.

Maar wat is er eigenlijk door de jaren heen vanaf de Structuurvisie (2009) tot en met de Omgevingsvisie (2020) e.d. opgeschreven over de Fietsinfrastructuur en vooral wat is ervan wáár gemaakt?

## Inleiding

De indruk van de Fietsersbond Veenendaal is dat de Gemeenteraad en het college van B&W wel tevreden zijn met de huidige toestand. In 2020 was Veenendaal toch 'Fietsstad'?

Aan de hand van verschillende documenten van de Gemeente Veenendaal wordt hier de balans opgemaakt t.a.v. de fietsinfrastructuur.

Deze documenten zijn: Structuurvisie, Gemeentelijk verkeer en vervoersplan (Beleidsnota), Omgevingsvisie, Raadsakkoord en OPOR. Al deze documenten zijn vastgesteld in de Gemeenteraad/ college van B&W.

## Conclusie

1 de gemeentelijke documenten tonen een grote mate van herhaling van zetten wat betreft de voornemens voor de fietsinfrastructuur

2 de verwachtingen die gewekt worden t.a.v. de fietsinfrastructuur zijn positief en tonen ambitie

3 de realisatie van deze verwachtingen blijft sterk achter, de ambitie wordt onvoldoende waargemaakt

4 de geconstateerde herhaling is geen gevolg van consistent beleid maar van gebrek aan voortgang.

5 het totaal beeld is nu: veel beloven en weinig realiseren.

## Advies

- Het periodiek toetsen van de uitvoering van het beleid door monitoring om de vorderingen bij te houden
- De budgetten voor de fiets vergroten en toewijzen
- De gewenste kwaliteit beter omschrijven
- Actief bijsturen waar nodig.

Dan wordt het beleid van deze raad: *Zeggen wat je doet & doen wat je zegt!*

---

## Inhoud

1	Structuurvisie Veenendaal (vastgesteld november 2009) .....	4
1.1	Wat waren de ambities? .....	4
1.2	Wat zijn de bereikte resultaten? .....	4
2	Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan,.....	5
2.1	GVVV Beleidsnota (2012) Wat waren de ambities? .....	5
2.2	Wat zijn de bereikte resultaten? .....	9
2.3	GVVP Uitvoeringsprogramma (2012) .....	11
3	Omgevingsvisie (2020) Samen maken we de stad.....	13
4	Het Raadsakkoord: Samen werken in vertrouwen. (2022) .....	14
5	Omgevingsprogramma Openbare Ruimte (OPOR, 2022) .....	15
5.1	Wat waren de ambities? .....	15
5.2	Wat zijn de bereikte resultaten? .....	15
6	Overweging.....	17

# 1 Structuurvisie Veenendaal (vastgesteld november 2009)

## 1.1 Wat waren de ambities?

Enkele citaten over het fietsen uit de Structuurvisie

1. Fiets, voetganger, openbaar vervoer en auto: deze volgorde weerspiegelt de wens die wij hebben om inwoners en bezoekers meer gebruik te laten maken van andere vervoersvormen dan de auto.
2. In het netwerk van fietspaden ontbreken diverse schakels en is verdere verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk.
3. De voetganger en fietser centraal stellen bij de inrichting van wijken.
4. Stedelijke, regionale en recreatieve netwerken: een aantal routes willen wij inrichten als fietssnelwegen. De fietssnelwegen lopen vanuit verschillende richtingen naar het centrum van Veenendaal. Voor deze fietssnelwegen gelden de hoogste kwaliteitseisen in snelheid, comfort en directheid.
5. Het zwakke punt in de verkeersstructuur is dat het centrum ontsloten wordt door wegen die hier niet echt geschikt voor zijn. Dit betreft de Kerkewijk, Zandstraat, Nieuweweg en Prins Bernardlaan. De leefbaarheid van deze straten kan sterk worden verbeterd: Prins Bernhardlaan/Stationsstraat voor het openbaar vervoer, Zandstraat een fietssnelweg, Kerkewijk en de Nieuweweg gereconstrueerd, met eenrichtingsverkeer. Doorgaand autoverkeer is in deze straten niet langer gewenst.

## 1.2 Wat zijn de bereikte resultaten?

1. Is deze wens in 'modal shift' gerealiseerd? Wat zijn de getallen/ percentages?
2. Geven de cijfers aan dat de verkeersveiligheid daadwerkelijk is verbeterd?
3. Hoe is dat vormgegeven in de diverse wijken?
4. Welke routes zijn daadwerkelijk ingericht als fietssnelwegen met de hoogste eisen in snelheid, comfort en directheid?
5. Is de verkeersstructuur op deze genoemde wegen en de leefbaarheid verbeterd? Er is nog steeds doorgaand autoverkeer.

Voor de Fietsersbond is het een raadsel. We hebben de indruk dat weinig tot niets is gerealiseerd.

## 2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan,

### 2.1 GVVV Beleidsnota (2012) Wat waren de ambities?

Ook hier een selectie van citaten:

Voor het langzame verkeer is de doelstelling: Het blijvend stimuleren van fietsen en lopen.

Dit willen wij bereiken door:

5. De verschillende type paden binnen het fietsroutenetwerk uniform inrichten, afhankelijk van herkenbaarheid, comfort en gebruik
6. In de nabijheid van belangrijke bestemmingen geen geparkeerde fietsen buiten de parkeervoorzieningen en een maximale bezetting van 90% in de stallingsvoorzieningen
7. Langs primaire fietsroutes en fietssnelwegen liggen kwalitatief goede voetgangersvoorzieningen.
8. Promotie van fietsgebruik onder specifieke doelgroepen

En verder:

14. Bij wegen met een dubbele functie staat de verkeersfunctie voorop
15. Op de Oude Linten wordt geen éénrichtingsverkeer ingesteld
16. Geen nieuwe knips realiseren
17. Bestaande knip in de Wolweg en De Tinneweide heroverwegen
18. In 2020 geen blackspots binnen de gemeente Veenendaal
19. Gerichte inzet van verkeerseducatie
20. Verkeersveiligheid in schoolomgevingen verbeteren

In het verleden uitgevoerde tellingen van gestalde fietsen en auto's in het centrum en de uitkomsten van het kentekenonderzoek leren ons dat de inwoners van Veenendaal in hoge mate kiezen voor de fiets en dat de auto als voornaamste vervoersmiddel geldt voor regionale bezoekers.

Eerst is het Doelstelling: 'Goede bereikbaarheid van onze economische centra', maar later heet het 'de centrale doelstelling – goede autobereikbaarheid van economische centra'. Dat is toch écht iets anders volgens de Fietsersbond.

Voor langzaam verkeer stelt de nota:

Veenendaal is door zijn compacte vorm, fietsnetwerk en fietscultuur een fietsstad van internationale allure. In 2000 was Veenendaal de winnaar van de eerste Fietsstadverkiezingen en in 2002 en 2008 werd Veenendaal opnieuw genomineerd. Wij willen het imago van fietsstad behouden en waar mogelijk versterken. De fiets is een veel gebruikt vervoermiddel voor korte afstanden tot 7,5 kilometer. Mede omdat Veenendaal compact is opgebouwd vormt de fiets voor verplaatsingen binnen de stad een goed vervoermiddel. Het hoge fietsgebruik dat we onder inwoners zien maakt ons duidelijk dat de fiets een belangrijk vervoersmiddel is waar we continue aandacht voor moeten hebben.

De laatste jaren is er ook een toename te zien in fietsgebruik op afstanden tot 15 kilometer, mede onder invloed van het toenemende gebruik van elektrische fietsen. Het stedelijke fietsroutenetwerk moet worden

aangesloten op en ingepast in het regionale fietsroutenetwerk. Omdat fietsers van grotere afstand komen krijgt signing tevens een belangrijkere functie.

Wij willen kortom het gebruik van fiets blijvend stimuleren, door een kwalitatief hoogstaand fietsroutenetwerk te bieden en de aanvullende voorzieningen op orde te hebben, zoals uitnodigende fietsenstallingen en goede bewegwijzering. Tevens willen we gebruik blijven maken van de mogelijkheden die we hebben om fietsgebruik te promoten.

### **Fietsroutenetwerk**

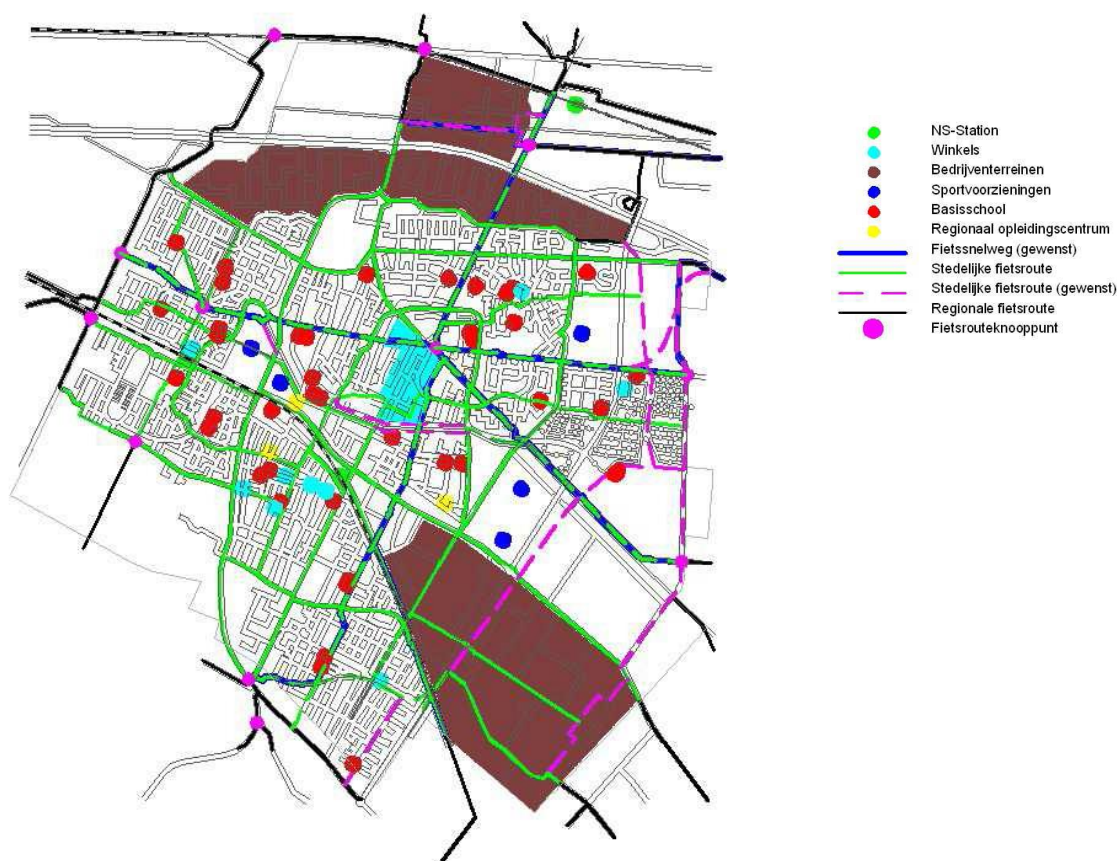
We kunnen het gebruik van de fiets stimuleren door een goed netwerk van fietsroutes te bieden. Voorwaarde is wel dat het netwerk samenhangend, direct, veilig, aantrekkelijk en comfortabel is. De veiligheid, aantrekkelijkheid en comfort worden grotendeels bepaald door de inrichting van het netwerk. Directheid en samenhang van het netwerk hangt vooral af van de keuze van de ligging van het netwerk. In het netwerk onderscheiden we de volgende schakels:

**Fiets snelwegen** Een aantal fietsroutes in Veenendaal hebben een belangrijke functie. Zij vormen in feite de basis van het fietsnetwerk, zowel stedelijk, regionaal, utilitair en recreatief. Deze routes willen we inrichten als fietssnelweg. De fietssnelwegen lopen vanuit verschillende richtingen naar het centrum van Veenendaal. Voor deze fietssnelwegen gelden de hoogste kwaliteitseisen in snelheid, comfort en directheid.

**Stedelijk & regionaal** Het primaire stedelijke netwerk bestaat uit verbindingen tussen herkomstgebieden en veel bezochte bestemmingen. Op stedelijk niveau zijn de belangrijkste bestemmingen voor fietsers het centrum, de buurtwinkelcentra, de bedrijventerreinen, de stations, de sportvelden en de (middelbare) scholen. Herkomstgebieden van fietsers zijn voornamelijk de woonwijken en kernen buiten Veenendaal. Het netwerk is grotendeels al aanwezig. Het is zaak dit netwerk op een hoger niveau te tillen en de missende schakels te realiseren. De regionale routes liggen in het verlengde van de stedelijke routes.

**Recreatief** Het recreatieve netwerk valt binnen onze compacte gemeentegrenzen samen met het utilitaire netwerk, bestaande uit de fietssnelwegen en het primaire stedelijke en regionale netwerk. Het fietsroutenetwerk is afgestemd op en ingepast binnen het regionale (recreatieve) netwerk in Food Valley en Utrechtse Heuvelrug. We hebben de ambitie om het centrum als knooppunt te markeren binnen het bestaande knooppuntensysteem.

Het gewenste fietsrouten netwerk ziet er als volgt uit.



De verbinding vanuit het centrum naar Ede zijn we op dit moment aan het inrichten als fietssnelweg. Optimalisatie van de fietsverbinding richting Wageningen (campus) heeft onze volgende prioriteit. De Hoofdstraat heeft altijd deel uitgemaakt van het stedelijke fietsrouten netwerk. Na de herinrichting kan de fiets nog steeds door de Hoofdstraat. De straat maakt echter geen deel meer uit van het stedelijke fietsrouten netwerk. De hoofdroute loopt over de naastgelegen Wolweg.

### Aanvullende fietsvoorzieningen

Naast het uitbouwen van een goed netwerk is het van even groot belang om aandacht te besteden aan goede fietsparkeervoorzieningen (bij stations, direct rondom (het voetgangersdeel van) het centrum, bij wijkcentra) in de strijd tegen fietsendiefstal en om het fietsgebruik te stimuleren. Ruime, hoogwaardige bewaakte fietsstallingen zijn van belang bij stations en bij winkelcentra. Het ontbreken van goede stallingvoorzieningen leidt tot wanordelijkheden in de openbare ruimte. In sommige gevallen wordt het tevens als hindernis ervaren om met de fiets te komen. Er zijn ook goede stallingen nodig bij bushaltes, voldoende om in de behoefte te voorzien. Dit kan het Openbaar Vervoergebruik verder stimuleren. Fietsparkeerbeleid dient een onderdeel te

---

zijn van het gemeentelijke parkeerbeleid, waarbij aandacht is voor goede stallingen bij herkomst en bestemmingen.

We zien steeds meer fietsgebruik op de langere afstanden, tot 15 kilometer. De regionale bezoeker komt dus mogelijk ook met de fiets naar Veenendaal. Zowel voor die regionale bezoeker, als voor de lokale Veenendaler, vinden we het belangrijk om de signing op orde te hebben. Dat houdt in dat het centrum en andere brandpunten in de stad (theater, stations, etc.) middels bebording op logische locaties staan aangegeven. Naast fysieke maatregelen zoals aanpassing van de infrastructuur is het ook van belang het fietsen met behulp van gerichte campagnes en acties te promoten.

### **3.2 Waar staan we op dit moment? (= toestand in 2012)**

#### **Fietsnetwerk en aanvullende voorzieningen**

Over de hele stad ligt een fijnmazig netwerk van fietspaden. Dit betreft zowel solitaire als vrijliggende fietspaden en fietssuggestiestroken langs doorgaande wegen. Het netwerk biedt snelle verbindingen vanuit de woonwijken naar het centrum. Ook zijn er enkele (recreatieve) verbindingen naar het buitengebied. Bij verkeerslichten proberen we langzaam verkeer zoveel mogelijk mee te laten rijden met het gemotoriseerde verkeer, zonder dat ze daarvoor eerst op het knopje moeten drukken.

ProRail heeft in 2012 de fietsenstallingen bij de stations Veenendaal Centrum en Veenendaal de Klomp flink uitgebreid. Op station Veenendaal Centrum is het aantal fietsparkeerplaatsen verdubbeld van 528 naar 959 plekken. Op ons verzoek zijn er eveneens een aantal bromfietsplaatsen gecreëerd. In totaal zijn er nu bijna 1.100 plaatsen beschikbaar. Op station Veenendaal de Klomp is het aantal fietsplaatsen gestegen van 608 naar 1088.

#### **Fietsbalans Veenendaal**

De Fietsersbond heeft in 2009 onderzoek gedaan naar (de ontwikkeling van) het lokale fietsklimaat in Veenendaal en daarbij een aantal conclusies en aanbevelingen gedaan. Veenendaal kent een hoog fietsgebruik, desondanks worden ruim de helft van de autoritten afgelegd over een fietsbare afstand (<7,5 km). Het fietsgebruik kan hier nog flink groeien. Tevens blijkt de fietsinfrastructuur op sommige trajecten onveilig, met name de 50-km wegen zonder gescheiden fietsvoorzieningen. Dit leidt vooral voor problemen voor de minder vaardige en meer kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en allochtonen. De Fietsersbond beveelt aan om het bestaande fietsnetwerk verder te optimaliseren door Duurzaam Veilige inrichting, waar mogelijk en nodig verbreding en de inzet van fietsstraten binnen verblijfsgebieden<sup>6</sup>.

Algemene aandachtspunten zijn fietsdiefstal, sociale veiligheid op routes, de promotie van fietsgebruik (campagnes, training, voorlichting) en de integraliteit op de verschillende beleidsterreinen (bijv. verkeer, milieu, gezondheid, educatie).

## 2.2 Wat zijn de bereikte resultaten?

### Hoe gaan we onze ambitie bewerkstelligen? (= voornemen in 2012)

Aan de centrale doelstelling – het blijvend stimuleren van fietsgebruik - hebben we een aantal meetbare criteria opgehangen. De criteria geven een concrete uitwerking van de doelstelling en dragen bij aan het bereiken daarvan. In deze paragraaf worden zij één voor één uiteengezet.

5. De verschillende type paden binnen het fietsroutenetwerk uniform inrichten, afhankelijk van herkenbaarheid, comfort en gebruik. Het fietsroutenetwerk is opgedeeld in fietssnelwegen en het primaire stedelijke netwerk. Voor elk van deze type paden definiëren wij inrichtingseisen op het gebied van herkenbaarheid, comfort en gebruik. Deze inrichtingseisen zijn tot stand gekomen in samenwerking met een aantal belangengroepen.

De IVOR bevat nog steeds geen inrichtingseisen voor verschillende type paden.

7. Vervolgstep is om het netwerk naar deze maatstaven in te richten. Het toetsingskader is bijgevoegd in bijlage 7. (Bijlage 7 geeft breedtes: 2,5m en 3,5m voor één- en tweerichtingenfietspaden.)

Deze vervolgstap is overduidelijk nog steeds niet gedaan. Anders was het niet zo ondermaats gebleven.

6. In de nabijheid van belangrijke bestemmingen geen geparkeerde fietsen buiten de parkeervoorzieningen en een maximale bezetting van 90% in de stallingsvoorzieningen. Naast het aanwijzen en inrichten van een goed fietsroutenetwerk is het van even groot belang om aandacht te besteden aan goede fietsparkeervoorzieningen bij belangrijkste bestemmingen (stations, centrum, wijkcentra). Geparkeerde fietsen in de openbare ruimte leiden tot wanordelijkheden en onoverzichtelijke situaties. Zeker in de nabijheid van belangrijke bestemmingen willen we dit niet (meer). Sleutel is om op de juiste plaats de juiste voorziening te bieden. Dat betekent aansluitend op het fietsroutenetwerk en zo dicht mogelijk bij de bestemming. Overvolle stallingen nodigen niet uit om daar de fiets te parkeren. Daarom is het van belang om in de stallingen te streven naar een restcapaciteit. Door te streven naar een maximale bezetting van 90% willen we bereiken dat fietsgebruik blijvend gestimuleerd wordt, zonder dat dit tot negatieve bijeffecten leidt. Aansluitend willen we het huidige handhavingsbeleid van foutief gestalde fietsen rond de Hoofdstraat intensiveren. Een aanvullende maatregel om de stallingen ook goed benut te krijgen is het bieden van extra services: bandenplak, paraplu-uitleen, boodschappenkluisjes, etc.

## Wegen met dubbele functie

Een aantal wegen heeft in de huidige situatie een dubbele functie: zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Dit kan leiden tot conflicten tussen de verschillende gebruikers. Het gaat daarbij vooral om de “oude linten”; de Prins Bernhardlaan, Nieuweweg, Panhuis-Davidsplein-Zandstraat en Kerkewijk. De situatie op de Prins Bernhardlaan en route Panhuis-Davidsplein-Zandstraat is daarbij het meest kritiek, omdat de verkeersfunctie op die wegen tevens samenvalt met de wens voor een fietssnelweg. Ook op enkele wegen in Veenendaal West geldt een dubbele functie, namelijk de Componistensingel, Dichterslaan, Nijhofflaan, Vondellaan en Dijkstraat West. Volgens het principe van Duurzaam Veilig moet er een keuze gemaakt worden in de functie van de grijze wegen, waarna ze ook als zodanig ingericht moeten worden.

Op de Oude Linten wordt geen éénrichtingsverkeer ingesteld. Verdere opties om de wegen conform Duurzaam Veilig in te richten zijn zeer beperkt. Andere mogelijkheden – zoals het ter discussie stellen van de aanwezigheid van fietspaden, danwel locatie van de parkeerplaatsen – zullen nog onderzocht moeten worden.

Dus wordt er nu anders dan in de Structuurvisie omgegaan met de Linten.

Welke resultaten hebben de onderzoeken opgeleverd?

Veiligheid op de weg is een randvoorwaarde voor een sociaal en economische functionerende gemeente. Op landelijk niveau krijgt verkeersveiligheid prioriteit, wat wordt onderschreven door ambitieuze doelstellingen om het aantal ernstige verkeersongevallen terug te dringen. Wij conformeren ons aan die doelstellingen en willen in 2020 geen enkel dodelijk slachtoffer meer hoeven te betreuren. Tevens stellen we onszelf ten doel om het aantal ongevallen met ziekenhuisopname terug te dringen tot maximaal 15.

Hoe staan we hier mee?

18. In 2020 geen blackspots binnen de gemeente Veenendaal

Een blackspot is een locatie waar in de afgelopen drie jaar 6 of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgehad. De ernst van het ongeval is hierbij niet van belang. Een blackspot wordt aangemerkt als een locatie met structureel risico voor de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers. Gemeente Veenendaal wil dergelijke risicolocaties binnen de gemeentegrenzen volledig uitbannen.

Hoe staan we hier mee?

## 2.3 GVVP Uitvoeringsprogramma (2012)

Deel: Langzaam Verkeer geeft de volgende informatie over de fietsinfrastructuur:

Voor het langzame verkeer is de doelstelling: Het blijvend stimuleren van fietsen en lopen.

Dit willen wij bereiken door:

5. De verschillende type paden binnen het fietsroutenetwerk uniform inrichten, afhankelijk van herkenbaarheid, comfort en gebruik
6. In de nabijheid van belangrijke bestemmingen geen geparkeerde fietsen buiten de parkeervoorzieningen en een maximale bezetting van 90% in de stallingsvoorzieningen
7. Langs primaire fietsroutes en fietssnelwegen liggen kwalitatief goede voetgangersvoorzieningen.
8. Promotie van fietsgebruik onder specifieke doelgroepen

Vanwege financiering is er een driedeling:

- a. Project reeds opgenomen in bestaande plannings: Integraal Beheer Plan (IBP) en exploitatie
- b. Project nog niet opgenomen in bestaande plannings wel uit te voeren in kader werk met werk
- c. De uitvoering van deze werkzaamheden is nergens in voorzien, te zijner tijd worden hiervoor afzonderlijk middelen aangevraagd

### *Uitvoeringsprogramma*

Maatregelen	Type	Extern betrokken partijen	Fasering	Budget
Toegankelijk maken bushaltes - aanpassingen Veenendaal-West en Oost	Lopend	Provincie Utrecht	vanaf zomer 2012	Exploitatie
Reconstructie kruispunt Castor / Kleine Beer / Vijgendam naar rotonde	Lopend		Najaar 2012	IBP
Markeren centrum als knooppunt in bestaand knooppuntensysteem	Lopend	Provincie Utrecht	2013	Exploitatie
Reconstructie aansluiting Brinkersteeg / Cuneraweg inclusief aanleggen ontbrekende fietsschakel Mispel-Cuneraweg (zie ook hoofdstuk 2)	Lopend	Provincie Utrecht, gemeente Rhenen	2013	MIP
Inventarisatie inrichting fiets- en voetgangersnetwerk volgens maatstaven	Onderzoek		2013	Exploitatie
Onderzoek naar mogelijkheden aanleg van ontbrekende schakels primair stedelijk en regionaal fietsnetwerk c.q. verbeteren van verbinding 1. Sportlaan-Panhuis 2. Nijverkamp Oost-Dragonderweg 3. route vanaf Smalle Zijde-Rondweg oost naar Grebbeweg-van Essenlaan-Dragonderweg 4. Linnaeuslaan 5. Weverij-Duivenwal-Raadhuisstraat 6. Veenendaal-oost – De Klomp 7. Boompjesgoed-Ambachtsstraat-Boslaan-Solkuillaan 8. Spoorwegovergang Parallelweg/Groeneveldselaan/ Verlengde Spoorlaan	Onderzoek		2013	Exploitatie, Regio FoodValley
Actieplan Signing (fiets + voetganger)	Realisatie	diversen	2014	Afzonderlijk voorstel

Maatregelen	Type	Extern betrokken partijen	Fasering	Budget
Reconstructie fietsroute Panhuis (Rondweg-west) -De Wiekslag inclusief brug Panhuis	Realisatie		2014	IBP
Reconstructie Valleistraat - geschikt maken als fietssnelweg	Realisatie		2015	IBP
Monitoren fietsstraten	Onderzoek		2016	Exploitatie
Reconstructie fietsroute De Wiekslag-Ruisseveen (Slaperdijk)	Realisatie		Na 2016	Werk met werk
Aanleg ontbrekende schakel stedelijke fietsrouten netwerk <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sirius-Zuiderkruis thv Grote Beer</li> <li>- 2-richtingen fietspaden oostzijde Rondweg-west tussen Grote Beer - Munnikenweg en tussen Panhuis - Rembrandtpark inclusief aanpassen 4 vri's</li> </ul>	Realisatie		ntb	afzonderlijk voorstel
Optimalisatie fietsroute door Groenpoort - geschikt maken als fietssnelweg (inclusief Balkon noord)	Realisatie	gemeente Ede, OVO	ntb	Plankosten Groenpoort , afzonderlijk voorstel
Duidelijker accentueren en beveiligen van voetgangersoversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen	Realisatie		continue	Exploitatie
Fietsbeleid is integraal onderdeel van het gemeentelijke parkeerbeleid	Lopend			Exploitatie
Gerichte campagnes voor promotie fietsen/fietspromotie in combinatie met beleidsvelden gezondheid en educatie	Promotie	diversen		Exploitatie

En ook relevant zijn:

Onderzoek naar mogelijkheden voor verbeterde veiligheidssituatie door snelheidsreductie op wegvakken Buurtlaan oost / Groeneveldselaan / Grote Beer / Industrielaan / Kerkewijk / Rondweg west / Wageningseelaan / De Smalle Zijde	Onderzoek		2013	Exploitatie
Onderzoek naar mogelijkheden voor opheffen van parkeerruimte langs oude linten Prins Bernhardlaan en Panhuis-Zandstraat en Nieuweweg	Onderzoek		2014	Exploitatie
Reconstructie Prins Bernhardlaan-Stationsstraat binnen de centrumring	Realisatie		2016	IBP

Reconstructie Prins Bernhardlaan-Stationsstraat vanaf Grote Beer tot centrum - geschikt maken als fietssnelweg en OV-route.	Realisatie		ntb	Werk met werk
Reconstructie Zandstraat-Panhuis - geschikt maken als fietssnelweg en volwaardig GOW	Realisatie		ntb	Werk met werk

Wat hebben de diverse onderzoeken opgeleverd? Waar zijn de rapporten te vinden?

### 3 Omgevingsvisie (2020) Samen maken we de stad.

#### Wat waren de ambities?

Hoofdthema's uit Omgevingsvisie zijn gezondheid, duurzaamheid, veiligheid.

Voor deze evaluatie hebben we gezocht naar inrichtingsaspecten en fietsinfrastructuur.

Doelstellingen t.a.v. het fietsen (uit Mobiliteit H7):

1. De fietser krijgen bij de inrichting van de openbare ruimte meer aandacht
2. We verbinden fietspaden binnen de stad met aantrekkelijke groene gebieden
3. De snelfietspaden als aantrekkelijk, gezond, duurzaam en veilig alternatief voor autoverkeer.

Deze doelstellingen in de Omgevingsvisie zijn matig en ruim geformuleerd. Het is weinig concreet wat er nu daadwerkelijk gedaan zal worden, gerealiseerd zal worden. Dit is on-SMART.

Herkenbaar realiseerbaar is er ook te vinden, wat en hoe is helderder:

4. korte wachttijden bij verkeerslichten op hoofdfietsroutes
5. een aantrekkelijke groene aankleding van de fietsverbindingen
6. aantrekkelijkheid routes door het verbieden van brandstofmotoren

Wel wat concreter geformuleerd, maar is dit wel Fietsinfra? Eigenlijk gaat het over de omgeving van de fietsinfra.

Wat is ervan geworden? Zijn de locaties aanwijsbaar?

7. We realiseren missende schakels in fietsroutes,
8. We slechten barrières voor fietsen
9. We zorgen voor meer comfort, zoals ongelijkvloerse kruisingen met doorgaande wegen.

Dit is echt over de fietsinfra. Wat is ervan terechtgekomen blijft echter wel een vraag. Zo zijn we dus sinds 2009 bezig met 'missende schakels'. Waar, welke blijft ook hier onbenoemd.

Dit verwacht je dus terug te vinden in de OPOR met een verdere uitwerking/ detaillering. Een programma maakt namelijk concreter wat in een visie is bepaald.

---

## 4 Het Raadsakkoord: Samen werken in vertrouwen. (2022)

### Wat waren de ambities?

Een betrouwbare overheid motiveert haar besluiten goed, handelt zorgvuldig en correct, houdt zich aan de afspraken en zorgt dat inwoners weten waar ze aan toe zijn.

Hier wil je graag samen mee werken als Fietsersbond.

De veiligheid is specifiek geformuleerd. Overige aspecten zijn ruim geformuleerd.

1. Minder verkeersslachtoffers: in 2030 minimaal 50% minder ten opzichte van 2022.
2. Aandacht voor het vergroten van de aantrekkelijkheid van lopen en fietsen in de totale mobiliteit.
3. Fietsbeleid is 'Fietsstad 2020'-proof.

De eerste lijkt op een Omgevingswaarde. Welke ongevallendata en telmethodiek gekozen is erg belangrijk, dat kan veel uitmaken, wel een factor 5 tot 7. De tweede en derde zijn helaas weer on-SMART.

Hoe staat het ervoor met de aantallen verkeersslachtoffers?

## 5 Omgevingsprogramma Openbare Ruimte (OPOR, 2022)

### 5.1 Wat waren de ambities?

OPOR is het meest concrete hoofddocument. De Programma's dienen als monitoringsinstrument voor de Omgevingsvisie. Dus zijn ze van belang voor de evaluatie van de Omgevingsvisie.

Mobiliteit heeft geen eigen hoofdstuk zoals in Omgevingsvisie en Raadsakkoord, maar het fietsen is verdeeld over BOSS, Klimaat en Energieneutraal.

De programma's worden tweejaarlijks op basis van de monitoring van doel- en effectbereik herzien.

Als Fietsersbond zijn we geïnteresseerd in de resultaten van deze monitoring door de gemeente.

Doelstellingen zoals geformuleerd in de OPOR:

1. De fietsontwikkelingen (elektrisch fietsen, speedpedelecs, driewiel fietsen, bakfietsen) vragen om bredere fietspaden die gescheiden zijn van het autoverkeer.
2. Verder wordt bij een hoofdfietsroute, indien mogelijk ruimte gecreëerd voor groen en water en wordt openbaar parkeren en verplaatsing per auto beperkt.
3. Het doel is snelle veilige fietsverbindingen binnen Veenendaal en naar de regio.

Concreet wordt het echter pas in Bijlage 4 Uitvoeringsplan.

1. Fietskruising Groeneveldselaan-spoorlijn
2. Fietspad Duivenwal realiseren
3. Fietsverbinding Grebbeweg -Wageningselaan
4. Maximale wachttijd voor fietsers bij VRI's op fietsroutes beperken
5. Kerkewijk deel Raadhuisstraat-Lampegiet

(Exclusief lange termijn en fietsparkeren)

Maar het Uitvoeringsplan klinkt weinig ambitieus vindt de Fietsersbond. Weinig herkenning t.o.v. Omgevingsvisie.

1. We realiseren missende schakels in fietsroutes: Duivenwal en fietsverbinding Grebbeweg-Wageningselaan
2. We slechten barrières voor fietsen
3. We zorgen voor meer comfort, zoals ongelijkvloerse kruisingen met doorgaande wegen

### 5.2 Wat zijn de bereikte resultaten?

De stand realisatie van eind 2024:

1. Fietskruising Groeneveldselaan-spoorlijn: nog bezig, als deel van gehele aanpassing.
2. Fietspad Duivenwal: nieuwe fietspaden gerealiseerd i.c.m. vervanging van bestaande fietspaden aan de Weverij. Standaard fietspad, geen doorfietsroute-kwaliteit.

3. Fietsverbinding Grebbeweg -Wageningselaan: **helaas onveranderd** want er is geen toestemming van Provincie.
4. Maximale wachttijd voor fietsers bij VRI's op fietsroutes beperken: aanpassingen lopen, is voortgaande activiteit over periode van circa 5 jaar zo is ons verteld.
5. Kerkewijk deel Raadhuisstraat-Lampegiet: wijziging is beperkt tot verplaatsing paal in het wegdek dus helaas **geen verbetering** voor fietsverkeer.
6. We slechten barrières voor fietsen: **onzichtbaar**
7. We zorgen voor meer comfort, zoals ongelijkvloerse kruisingen met doorgaande wegen: **onzichtbaar**

De resultaten van de monitoring van doel- en effectbereik door de gemeente zijn de Fietsersbond niet bekend. Waar zijn de resultaten te vinden?

---

## 6 Overweging

Helaas is weinig van de ambities gerealiseerd, van de Omgevingsvisie en van de OPOR.

Bijdrages aan de doelen gezondheid, aan duurzaamheid of aan veiligheid: zeer gering effecten t/m 2024.

Waar zijn ze gebleven:

1 We realiseren missende schakels in fietsroutes: fietsverbinding Grebbeweg-Wageningselaan is niet gerealiseerd. Andere missende schakels: zijn die intussen in beeld gebracht door de wegbeheerder?

2 We slechten barrières voor fietsen: onzichtbaar. Welke voorstellen t.a.v. barrières zijn intussen in beeld gebracht door de gemeente?

3 We zorgen voor meer comfort, zoals ongelijkvloerse kruisingen met doorgaande wegen: onzichtbaar. De eerste aanzet tot onderzoek naar potentiële ongelijkvloerse kruisingen moeten we nog zien.

Het spreekt voor zich dat de Fietsersbond het resultaat volstrekt onvoldoende vindt. Zowel in kwantiteit als in kwaliteit.