

Aanpak Veilig Fietsen Culemborg



Registratie nummer :1419990/14537

Versie V 1.1 februari 2017

**Gemeente Culemborg
Afdeling stadsontwikkeling**

Inhoudsopgave:

1. Inleiding	3
2. Fietsveiligheid Culemborg	4
3. Gemeentelijk fietsprofiel.....	12
4. Conclusies en aanbevelingen	16

1. Inleiding

Nederland is een fietsland, fietsen is populair onder jong en oud. Jaarlijks neemt het fietsgebruik toe en uit onderzoek blijkt dat fietsen bijdraagt aan een gezonde en duurzame samenleving. Daarbij is fietsen een snelle en goedkope wijze van vervoer.

Omdat fietsers zich onbeschermd en met een relatief groot snelheidsverschil mengen met ander verkeer, zijn fietsers kwetsbare verkeersdeelnemers. Sinds 2000 is er landelijk sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Jaarlijks raken in Nederland circa 12.000 fietsers ernstig gewond, komen circa 200 fietsers te overlijden en worden circa 67.000 fietsers behandeld op de spoedeisende hulp*.

Tussen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn afspraken gemaakt om samen het aantal fietsslachtoffers terug te dringen. Met de “Aanpak veilig fietsen Culemborg” voldoet gemeente Culemborg aan deze afspraken, maar belangrijker is de vervolgstap richting een fietsveiliger gemeente.

Deze nota mondt uit in conclusies en aanbevelingen en in een actielijst. Deze actielijst zal jaarlijks worden geactualiseerd en bij de perspectiefnota aan de raad worden aangeboden. De eventuele financiële consequenties zullen vervolgens in de perspectiefnota worden verwerkt.

De nota “Aanpak veilig fietsen Culemborg” is slechts de eerste stap om de veiligheid voor de fiets, maar vooral ook het langzaam verkeer in het algemeen op de agenda te zetten. In het najaar van 2017 wordt een start gemaakt aan uitwerken van een nieuw beleidsplan voor het langzame verkeer. Dit zal meer zijn dan een actualisatie van het beleidsplan fier op de fiets. In het beleidsplan langzaam verkeer zal naast het aspect veiligheid ook aandacht worden besteed aan aspecten als comfort, fietsparkeren en het gehele netwerk voor het langzame verkeer.

**Bron: statistische gegevens en overzichtskaarten CROW Fietsberaad, het kenniscentrum voor fietsbeleid.*

2. Fietsveiligheid Culemborg

Op het gebied van fietsveiligheid zijn er verschillende activiteiten om de veiligheid te bevorderen.

Zo werken we in Culemborg aan:

- gladheid bestrijding fietsvoorzieningen;
- fietsverlichtingsacties;
- vermindering/verwijdering onnodige fietspaaltjes;
- fietsveilig ontwerpen;
- bij de schoolomgeving voet- en fietsvoorzieningen mee ontwerpen;
- Verkeersexamen
- toepassen van fietsvriendelijke fietspalen bij het plaatsen van nieuwe palen.

Al deze activiteiten werpen hun vruchten af. Uit de analyse van de ongevallendata blijkt dat Culemborg veiliger is dan het landelijke gemiddelde.

Het aantal fietsslachtoffers per 10 miljoen fietskilometers is voor gemeente Culemborg 0,81 (bron: Fietsberaad CROW). Het landelijk gemiddelde ligt op 1,1 fietsslachtoffers per 10 miljoen fietskilometers.

Verkeersveiligheid kan worden verdeeld in twee categorieën namelijk objectieve veiligheid en subjectieve veiligheid. Inzicht in subjectieve veiligheid krijgen we door meldingen van burgers. Inzicht in de objectieve veiligheid krijgen we door de geregistreerde ongevallen te analyseren. In paragraaf 2.1 wordt verder ingegaan op de categorie objectieve veiligheid. Het onderdeel subjectieve veiligheid wordt in paragraaf 2.2 behandeld.

Bij de cijfers over objectieve veiligheid moet worden benadrukt dat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Een aantal jaren is de registratiegraad slecht te noemen. Aangezien dit een landelijk probleem is, blijft vergelijking van de cijfers tussen gemeenten onderling mogelijk. Voor het vergelijking van de cijfers is gebruik gemaakt van een door CROW fietsberaad ontwikkelde tool. De cijfers in de tool gaan over de periode 2008 tot 2012. Aangezien deze cijfers al enige jaren oud zijn is ook een overzicht (tabel 2.6) van de meer recente ongevallen opgenomen. Deze cijfers zijn niet afkomstig van fietsberaad waardoor een vergelijking met niet mogelijk is. De registratie graad van de ongevallen neemt de laatste jaren weer sterk toe. Hierdoor is ook een vergelijking met voorgaande jaren niet mogelijk.

2.1 objectieve veiligheid

Voor het meten van de objectieve veiligheid beschikt de gemeente over een ongevallen registratie. Dit programma bevat alleen de geregistreerde ongevallen en geeft geen inzicht in het gevoel van (on)veiligheid zoals deze door de weggebruiker ervaren wordt.

Ten behoeve van het opstellen van de aanpak veilig fietsen Culemborg is gebruik gemaakt van de data zoals deze door CROW fietsberaad beschikbaar is gesteld met de webtool aanpak veilig fietsen. Deze webtool maakt het eenvoudig om gemeentes met elkaar te vergelijken. Aangezien fietsberaad CROW gebruik heeft gemaakt van de data over de periode 2008-2012 is voor onderstaande tabellen gebruik gemaakt van dezelfde periode.

In tabel 2.1 zijn de geregistreerde ongevallen met fietsers weergegeven over de periode 2008-2012. De tabel laat voor Culemborg een daling zien van het aantal ongevallen in de periode 2008 tot 2012. Deze daling heeft te maken met het aanpakken van een aantal onveilige locaties voor fietsers, zoals het aanpassen van de rotonde Wethouder Schoutenweg/Laan naar Parijsch, De herinrichting van de Wethouder Schoutenweg inclusief de fietsoversteken, aanpassen kruising Triosingel/Vianensestraat, de herinrichting van de fietsroute langs de Wethouder Schoutenweg. Ook is de kruising Otto van Reesweg/Vianensepoort aangepast, ondank de daling van het ernstige ongevallen blijft deze locatie een punt van aandacht.

Tabel 2.1: Ongevallen met fietsers 2008-2012

(bron: Viastat)

Jaar	totaal ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige ongevallen met gewonden	UMS* ongevallen
2008	23	0	4	11	8
2009	14	0	2	6	6
2010	10	0	4	1	5
2011	3	0	0	3	0
2012	2	0	0	1	1
Totaal	52	0	10	22	20

*Uitsluitend materiële schade

Landelijk gezien zijn enkelvoudige ongevallen de grootste oorzaak van ongevallen bij fietsers. Het gaat hierbij om circa 60% van de ongevallen. Bij enkelvoudige ongevallen moet gedacht worden aan ongevallen met paaltjes en dergelijke. Deze ongevallen komen vaker voor naarmate de leeftijd toeneemt. De leeftijdscategorieën zijn opgenomen in tabel 2.2. Opvallend is dat Culemborg in tegenstelling tot het landelijke beeld juist in de leeftijdsgroep 40 tot 59 jaar de meeste slachtoffers telt. Landelijk is dit de groep 12 tot 15 jaar en 60 jaar en ouder. Culemborg scoort ook lager dan het landelijke gemiddelde met enkelvoudige ongevallen.

Tabel 2.2: verdeling leeftijd bij fietsongevallen 2008-2012

(bron Fietsberaad CROW)

Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar leeftijd	Nederland	Culemborg
Percentage 0 tot 18 jaar	21%	19%
Percentage 18 tot 40 jaar	20%	15%
Percentage 40 tot 60 jaar	26%	37%
Percentage 60 plus	32%	30%

Culemborg scoort minder goed in 30 km/uur gebieden. Landelijk vinden 13% van de ongevallen plaats in 30 km/uur gebieden. In Culemborg is dat 26%. Afbeelding 2.1 op bladzijde 7 laat dit goed zien. De ongevallen gebeuren zelden twee keer op één locatie. Door de lage aantallen en de spreiding is het lastig een goede analyse te maken van de geregistreerde ongevallen. Er zijn wel routes te vinden waar een hogere concentratie fietsongevallen plaatsvindt. Deze

concentraties zijn voornamelijk te vinden in de omgeving van de tunnels bij het spoor. Dit is terug te leiden naar de hogere intensiteiten van voertuigen op deze locaties.

Tabel 2.3: verdeling locatie ongeval naar snelheidsregime

(bron: Fietsberaad CROW)

Verdeling ernstige fietsslachtoffers naar snelheid	Nederland	Culemborg	opmerking
Percentage 30 km/uur of langzamer	13%	26%	
Percentage 50 km/uur	62%	56%	Grootste groep Culemborg
Percentage 60 km/uur	5%	11%	
Percentage 70 km/uur	12%	n.v.t	Culemborg kent geen 70 km/uur wegen

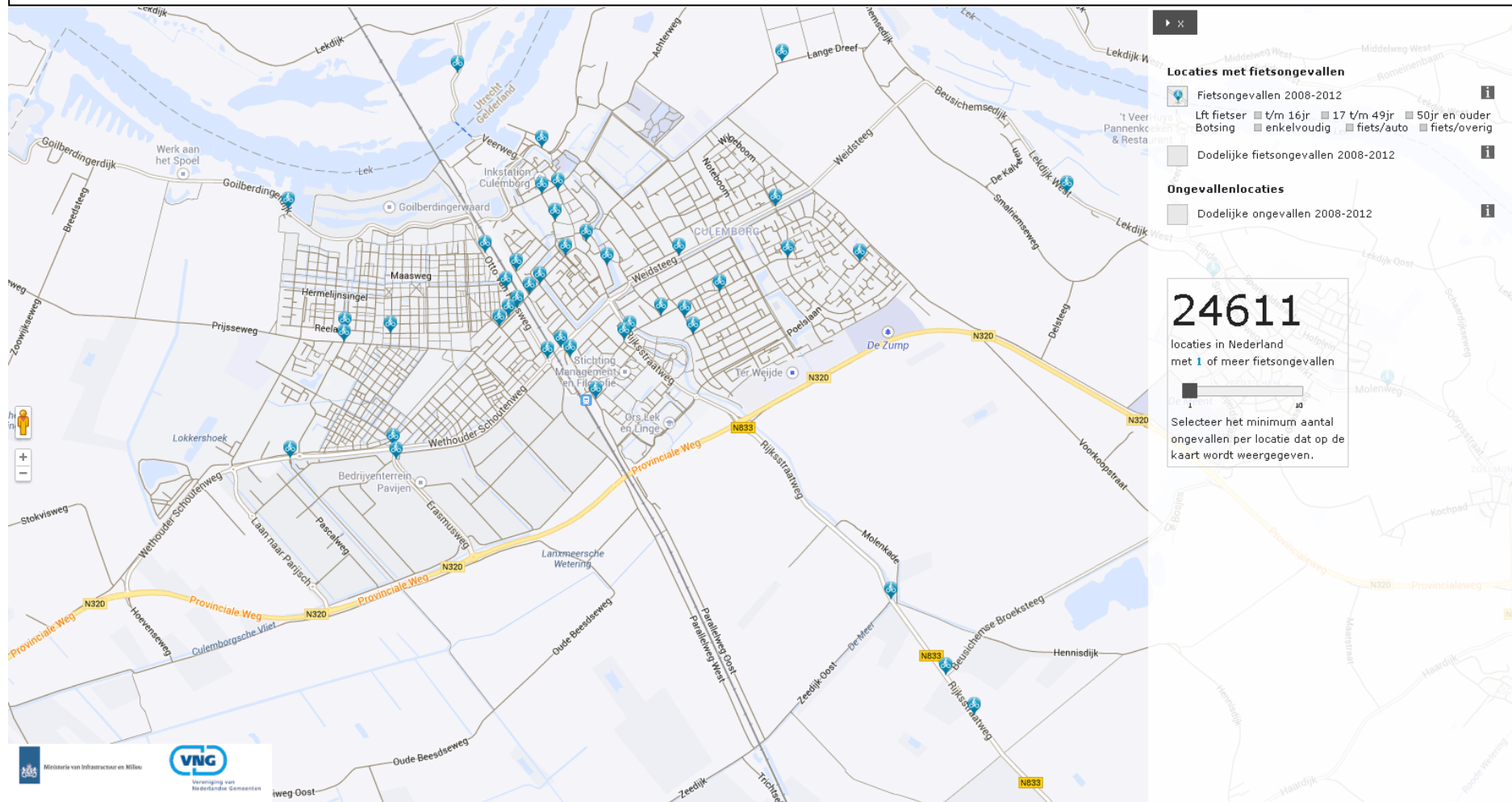
De meeste ongevallen vinden plaats tussen fietsers en personenauto's (59%). Deze ongevallen gebeuren vaak bij kruispunten. Dit zijn de plaatsen waar snelverkeer zich mengt met het langzame verkeer. Op de locaties waar in het verleden de meeste ongevallen plaatsvonden zijn ondertussen infrastructurele maatregelen genomen. Het aantal ongevallen op deze locaties zijn na de infrastructurele aanpassing stevig gedaald.

De meeste winst in het terugdringen van de ernstige ongevallen kan behaald worden op locaties waar snelverkeer en langzaam verkeer zich mengt. Hier vinden de meeste ongevallen plaats en is de kans het grootst dat de afloop van een ongeval ernstig is.

Culemborg heeft een regiofunctie op het gebied van het voortgezet onderwijs. Dit leidt tot veel fietsende scholieren op de Culemborgse wegen. Het aantal ongevallen binnen deze groep (0 tot 18 jaar) is beperkt. (19% van de ernstige fietsongevallen. Landelijk is dit 21% voor deze leeftijdsgroep). Het aantal ongevallen binnen deze leeftijdsgroep ligt verspreid over heel Culemborg. Slechts enkele ongevallen zijn geregistreerd op één van de schoolroutes, namelijk bij de rotonde bij de Tunnelweg en bij de rotonde bij de Beethovenlaan.

Afbeelding 2.1: alle fietsongevallen periode 2008-2012

Bron: CROW Fietsberaad



Afbeelding 2.2: enkelvoudige fietsongevallen periode 2008-2012

Bron: CROW Fietsberaad



2.2 subjectieve veiligheid

In tegenstelling tot de categorie objectieve veiligheid, worden er voor de categorie subjectieve veiligheid geen gegevens geregistreerd.

Toch zijn er diverse meldingen bekend van burgers. Over de categorie subjectieve veiligheid wordt via onderstaande media informatie ontvangen:

- Telefonisch
- E-mail
- Aan de balie
- Meldlijn
- Meldpunt Fietzersbond

2.2.1 meldingen bij onveilige situaties

De via bovenstaande media ontvangen meldingen zijn beperkt. Het gaat voornamelijk om meldingen over ervaren ongemak en als gevaarlijk ervaren situaties. Om ten behoeve van de fietsveiligheid een beter inzicht te krijgen over de subjectieve veiligheid (zoals deze door fietsers in Culemborg wordt ervaren) is in de periode april tot en met september 2015 gebruik gemaakt van het fietsmeldpunt van CROW/Fietsberaad. Deze website maakt het voor gebruikers heel eenvoudig om een melding te plaatsen. De ingebruikname van de website is uitgebreid aangekondigd in de Culemborgse media en onder de aandacht gebracht van specifieke doelgroepen zoals scholen en de Fietzersbond afdeling Culemborg.

De website heeft ruim 300 meldingen opgeleverd en kan daarmee een succes genoemd worden. Tabel 4 laat een overzicht van de meldingen zien. Meldingen die over kapot wegdek en/of het ontbreken van borden en markeringen gaan en gevaarlijke situaties kunnen opleveren zijn meteen voor reparatie aangemeld. De overige meldingen worden gebruikt om mede de prioriteitenlijst te bepalen. Niet minder belangrijk is het inzicht dat wordt verkregen in de verkeersveiligheid en vooral de beleving van de fietsers over het wegennet van Culemborg.

Fietsmeldpunt.nl
Maak fietsen veiliger



Tabel 2.4: meldingen overzicht

Categorie	Aantal meldingen
Slecht wegdek	52
Paaltjes of obstakels	20
Ontbreken belijning en/of bebording	13
Gladheid	3
Problemen met bermen en trottoirbanden	5
Straatverlichting	2
Ontbreken fietspaden	47
Onduidelijke of gevaarlijke situatie	167
Overige meldingen	18

Tabel 2.5 de 3 meest genoemde locaties

Locatie	Aantal meldingen
Kruising Oostersingel/dr. Hockesingel	18
Prijsseweg binnen de bebouwde kom	18
Vianensepoort	17

Voor het vergelijken van de ongeval gegevens wordt gebruik gemaakt van de door fietsberaad ontwikkelde tool voor het opstellen van de nota lokale aanpak fietsveiligheid. Deze cijfers gaan over de periode 2008 tot 2012. Recentere gegevens zijn beschikbaar maar door de sterk verschillende registratie over de afgelopen jaren is vergelijking met de cijfers uit de tool van CROW Fietsberaad niet mogelijk. Aangezien de registratiegraad weer aan het toenemen is, is ook vergelijking met voorgaande jaren nog niet mogelijk. In hoofdstuk 2.2.2 wordt hier verder op ingegaan. Tabel 2.6 laat de geregistreerde fietsongevallen over de periode 2013-2016 zien.

Tabel 2.6: ongevallen registratie 2013-2016

	totaal		afloop			verdeling afloop gewonden	
jaar			slachtoffers	UMS		ziekenhuis opname	overige
2013	1		1	0		1	0
2014	5		0	5		0	0
2015	8		3	5		0	3
2016	10		5	5		nrb	1

*Uitsluitend materiële schade

2.2.2 ongevallen registratie

Ongeval gegevens worden verzameld door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De gegevens worden aangeleverd door politie en verzekeraars. Voor de nota “Aanpak Veilig Fietsen Culemborg” is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de gegevens van het Fietsberaad CROW. Door deze gegevens als basis te gebruiken is vergelijking met andere gemeenten mogelijk. Voor een verdere analyse van de data is gebruik gemaakt van een applicatie van Viastat. De registratie van ongevallen is laag. De kans op registratie is afhankelijk van de ernst van een ongeval. Bij ongevallen zonder schade is zelden sprake van registratie. Bij ongevallen met uitsluitend materiële schade is de kans op registratie het laagst. Bij ongevallen met letsel wordt ongeveer 40% opgenomen in de ongevallen database. Alleen bij ongevallen met een dodelijk afloop is de registratiegraad goed. Dit houdt in dat de ongevallenregistratie gelezen moet worden als een indexcijfer en niet als exacte notatie van het aantallen ongevallen.

Met Star (smart traffic accident reporting) wordt gewerkt aan het verbeteren van de ongevallen registratie. Star is een initiatief van de politie, bond van verzekeraars en Via. Vanaf april 2016 wordt er door Star een “App” gelanceerd zodat schade eenvoudig via de smartphone gemeld kan worden. Er hoeft dan niet altijd een beroep op de verzekeraar te worden gedaan. Doel van de app is het verhogen van de registratiegraad van ongevallen en ongevallen met fietsers in het bijzonder.



2.3 Conclusie fietsveiligheid Culemborg

Culemborg scoort in vergelijking met de landelijke cijfers goed op het gebied van fietsveiligheid. Er zijn geen specifieke doelgroepen die bovengemiddeld bij ongevallen betrokken zijn. Het aantal ongevallen in 30 km/uur gebieden is hoger dan het landelijke gemiddelde. Deze ongevallen zijn niet aan één of enkele locaties toe te schrijven maar zijn verdeeld over veel verschillende locaties. De registratie van enkelvoudige ongevallen is bijzonder laag. Dit sluit aan op de meldingen over paaltjes en obstakels via het fietsmeldpunt. Uit de meldingen van het fietsmeldpunt blijkt dat fietsers zich het minst veilig voelen op de kruising Oostersingel/Dr. Hockesingel, op de voet gevolgd door meldingen over het ontbreken van fietsvoorzieningen langs de Prijsseweg en onder de Vianensepoort.

3. Gemeentelijk fietsprofiel

3.1 Fietsgebruik

Met de in hoofdstuk 2 beschreven webtool van het fietsberaad zijn naast gegevens over ongevallen ook gegevens beschikbaar over het fietsgebruik van gemeenten. Uit de webtool blijkt dat Culemborg een fietsgebruik heeft van 3,4 km per persoon per dag. Landelijk is dit 2,9 km per persoon per dag. Het fietsgebruik is hiermee in Culemborg hoger (0,5) dan het landelijke gemiddelde. De inschatting van het fietsberaad is dat het aantal ouderen tot het jaar 2033 zal toenemen. De verwachting is dat door de stijging van het aantal ouderen ook het aantal ongevallen zal toenemen. Vooral maatregelen met betrekking tot paaltjes en obstakels kunnen bijdragen in het tegengaan van ongevallen met ouderen.

3.2 Ruimtelijke kenmerken

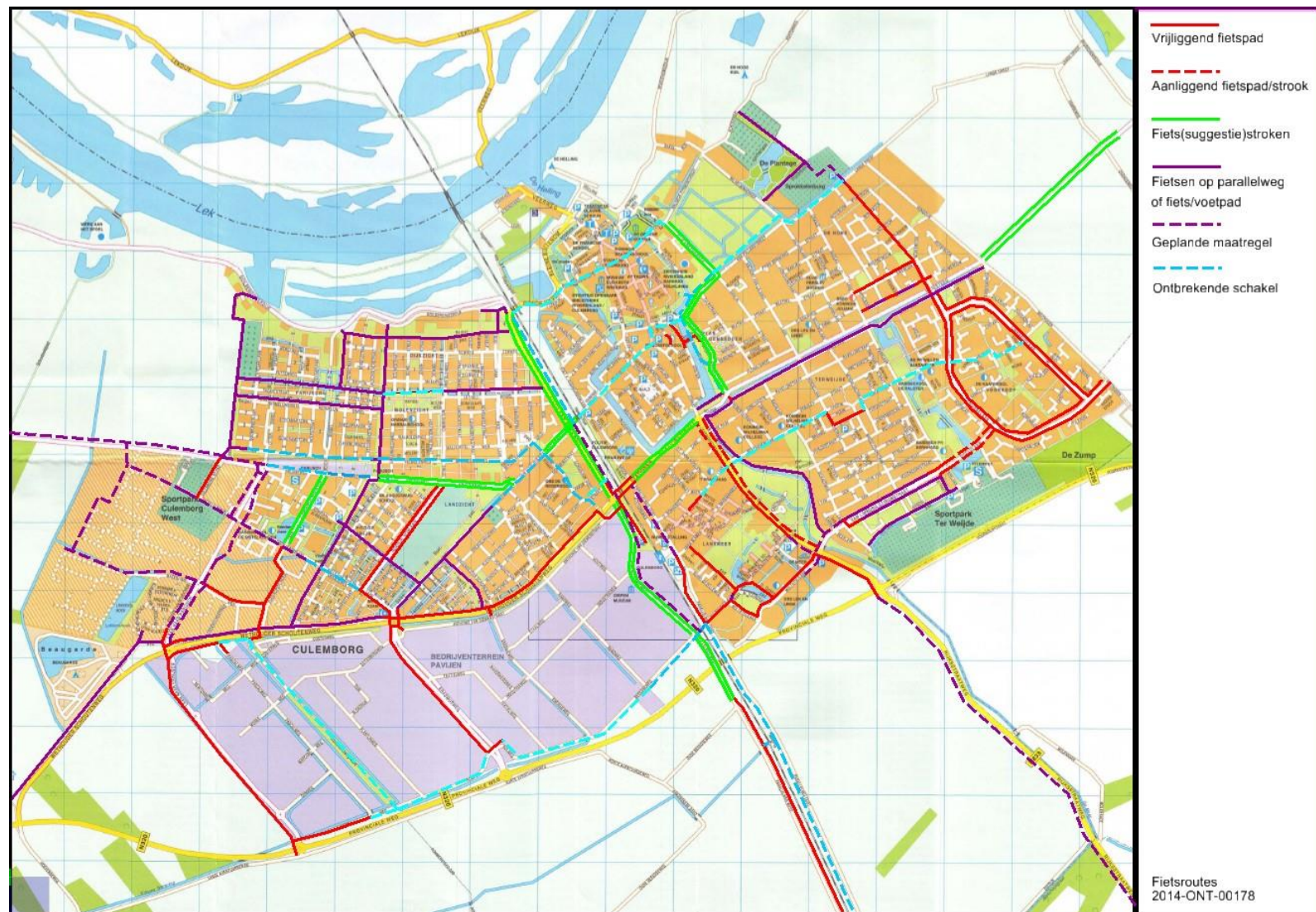
Culemborg is een overwegend stedelijke gemeente. De gemeente sluit aan op een groot landelijk gebied dat Culemborg verbindt met de omliggende dorpen en steden. De fietsroutes door dit gebied zijn belangrijk voor forenzen en de vele scholieren die op het voortgezet onderwijs in Culemborg zitten. Het voortgezet onderwijs in Culemborg heeft een regionale functie. Dit zorgt mede ervoor dat het landelijk gebied veel gebruikt wordt door jonge fietsers.

Binnen de gemeente zijn de afstanden kort. De afstand van binnen het stedelijke gebied is maximaal 5 km. Hierdoor is de fiets het meest voor de hand liggende vervoersmiddel. Ongeacht de herkomst of bestemming is alles binnen de bebouwde kom op fietsafstand. Dit is terug te zien in het hoge fietsgebruik dat Culemborg kent.

De spoordijk vormt een duidelijke barrière tussen oost en west. Dit zorgt voor een hogere concentratie van fietsers bij de beschikbare tunnels. Dit is ook in de ongeval gegevens terug te zien aan de hogere concentratie van geregistreerde ongevallen in de buurt van deze tunnels.

Afbeelding 3.1 geeft een overzicht van alle fietsvoorzieningen. Op de overige wegen zijn geen specifieke fietsvoorzieningen aanwezig aangezien er sprake is van gemengd verkeer.

afbeelding 3.1 overzicht fietsvoorzieningen



Voor zover mogelijk zijn op de ontsluitingswegen de fietsvoorzieningen gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Dit kan via aanliggende fietsstroken, maar de voorkeur gaat uit naar vrijliggende fietspaden of via een parallelweg met een lage snelheid en lage intensiteit aan motorvoertuigen. Op de erf toegangswegen gebruiken de fietsers dezelfde ruimte als het overige verkeer. Hiermee sluiten we aan op de principes van duurzaam veilig. De laatste jaren zijn op veel ontsluitingswegen de fietsvoorzieningen aangepast. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de genomen maatregelen voor de fiets bij of langs de ontsluitingsstructuur.

Tabel 3.1:

Straat	maatregel	bijzonderheden
Wethouder Schoutenweg	Fietsen over de parallelstructuur tot aan de Erasmusweg. Vanaf de Erasmusweg ligt een vrij liggend fietspad	Uitgevoerd
Laan naar Parijsch (Pavijen)	Vrij liggende fietspaden	gerealiseerd
Laan naar Parijsch (Parijsch zuid)	Deels vrij liggende fietspaden verder fietsen over de parallelstructuur	Gereed 2018
Waterliniepad	Vrij liggende voet/fietsvoorziening	gerealiseerd
Zijderupsvlinderlaan	Vrij liggende voet/fietsvoorziening tot aan de Distelvlinderlaan	Gepland (tijdelijk fietspad aanwezig)
Roosje Voslaan	Vrij liggende fietspaden	gerealiseerd
Otto van Reesweg	Fiets suggestie stroken (toekomstbeeld is vrij liggende fietsvoorziening)	Planvorming stationsomgeving
Erasmusweg	Vrij liggende fietspaden	gerealiseerd
Parallelweg west	Vrij liggende fietspaden (bubeko ^{*1}) fietsstroken (bibeko ^{*2})	gerealiseerd
Parallelweg west	fietsstroken (bibeko ^{*2}) (toekomstbeeld is vrij liggende fietsvoorziening)	Planvorming stationsomgeving
Parallelweg Oost	Vrij liggende fietsvoorziening (bibeko ^{*2})	Planvorming stationsomgeving
Stationssingel	Fiets suggestie stroken	gerealiseerd
Stationsweg	Fiets suggestie stroken	gerealiseerd
Rijksstraatweg	Deels vrij liggend fietspad deel (verhoogde) fietsstroken. Vrij liggende voorziening over de Meerkade	gerealiseerd
Rijksstraatweg	Vrij liggend fietspad westzijde doorstrekken tot Multatulilaan	gerealiseerd
Weidsteeg	Fietsen over de parallelstructuur (kleine Weidsteeg)	-
Oostersingel	Fiets suggestie stroken	gerealiseerd
Elisabethdreef	Fiets suggestie stroken	gerealiseerd

Van Limburg Stirumstraat noord	Deels vrij liggend fietspad, deel via de parallelstructuur	gerealiseerd
Van Limburg Stirumstraat zuid	Deels vrij liggend fietspad, deel via de parallelstructuur	gerealiseerd
Poelslaan	(verhoogde) fietsstroken	gerealiseerd
Thijsselaan	Vrij liggende fietspaden	gerealiseerd
Linnaeuslaan	Vrij liggende fietspaden	gerealiseerd
Prijsseweg (bubeko ^{*1})	Vrij liggend fietspad Diefdijk tot aan de Laan naar Parijsch	Planning start project 2016 (gereed eind 2018)

*1 buiten de bebouwdekom

*2 binnen de bebouwdekom

Trends en ontwikkelingen binnen gemeente

Culemborg west (Parijsch) groeit. Dit biedt mogelijkheden voor het realiseren van voorzieningen voor de fiets. In Culemborg oost is de groei minder. Het gaat daar om individuele kleine projecten. Hier is geen sprake van aanleg van infrastructuur maar van inpassing in de bestaande situatie. De mogelijkheden zijn hier beperkt.

3.3 Conclusie gemeentelijk fietsprofiel

Culemborg heeft een uitgebreide infrastructuur die veel te bieden heeft voor de fietsers. Dit blijkt ook uit het hoge fietsgebruik en het lage ongeval risico voor de fietsers. De afstanden zijn kort en langs de meeste ontsluitingswegen zijn al fietsvoorzieningen aangebracht of gepland.

Het fietsnetwerk is niet overal even goed herkenbaar. Dit wordt benadrukt door het ontbreken van enkele schakels tussen belangrijke fietsroutes in. De komende jaren zal onderzocht worden op welke wijze en uit welke budgetten ontbrekende schakels gerealiseerd kunnen worden.

4. Conclusies en aanbevelingen

Uit analyse van de beschikbare gegevens blijkt dat Culemborg een aangename en veilige fietsstad is. Verbeterpunten zijn er ook. Zo zijn er nog te veel obstakels op de fietspaden. Het gaat dan voornamelijk om auto werende maatregelen. Daarnaast is het netwerk niet overal sluitend en herkenbaar. Met een sluitend netwerk kunnen duidelijke en juiste keuzes gemaakt worden in de inrichting. Het gebruik van deze routes kan toenemen waarmee de veiligheid verbeterd wordt.

Belangrijkste aandachtspunten:

- Er staan nog te veel obstakels zoals paaltjes en lantaarnpalen op fietsroutes
- De spoorlijn zorgt voor een barrière. De concentratie verkeer die hierdoor ontstaat verhoogd het aantal ongevallen in dit gebied.
- Fietsnetwerk is niet sluitend, hierdoor wordt het gebruik beperkt en ontstaat er een versnippering van maatregelen.

Aanbevelingen:

- Prioriteit moet liggen bij het oplossen van conflictpunten tussen snel en langzaam verkeer;
- Het aantal paaltjes (in fietspaden) zo beperkt mogelijk houden en waar mogelijk verwijderen;
- Het fietsnetwerk moet herkenbaarder en fijnmaziger worden;
- Geef onderstaande prioriteit aan knelpunten

prioriteit		
1	Inventarisatie obstakels en indien mogelijk verwijderen hiervan	
2	Herkenbaar maken van (gewenste) fietsroutes /netwerk	
3	Opheffen ontbrekende schakels in het netwerk	
4	Fietsparkeercapaciteit	
5	comfort	

Bovenstaande aanbevelingen worden vertaald in een actielijst van uit te voeren werkzaamheden. De actielijst is te vinden in bijlage 1

Bijlage 1: Actielijst

	categorie	Locatie	knelpunt	Mogelijke oplossing	planning
1	veiligheid	Nader te bepalen	Obstakels zoals afzetpalen in of direct naast de rijbaan.	Al enige jaren is het een doorlopende ontwerp opdracht om obstakels in of direct naast de rijbaan zoveel mogelijk te voorkomen. Bestaande situatie uit het verleden zijn echter blijven bestaan. In het voorjaar 2017 worden deze gezamenlijk met de fietsersbond geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd.	Voorjaar 2017.
2	Veiligheid Netwerk	Spooronderdoorgangen, waaronder de Vianensepoort, Otto van Reesweg en de Paralleweg West	De spoordijk vormt een barrière tussen oost en west Culemborg. Vooral voor de fietser zorgt dit voor lange rijtijden. Aangezien de bestaande onderdoorgangen in veel gevallen smal zijn en gedeeld moeten worden met gemotoriseerd verkeer ontstaat hier een herkenbaar risico voor vooral de fietsers.	Onderzoek uitvoeren naar mogelijk oplossingen voor de onderdoorgangen inclusief de aanliggende fietsinfrastructuur Advies uitbrengen aan het college en de raad.	Opstarten onderzoek in 2017 na vaststelling lokale aanpak fietsveiligheid
3	Veiligheid Netwerk	Prijsseweg (buiten de bebouwde kom)	Drukke school en recreatieve fietsroute. Op dit wegvak zijn geen vrij-liggende fietsvoorzieningen. De combinatie van zwaar landbouwverkeer, snel autoverkeer en jonge fietsers zorgt voor een hoog risico.	Fietspad realiseren in het buitengebied tot aan de Laan naar Parijsch.	Realisatie najaar 2018

4	Netwerk Veiligheid	Kruising Oostersingel/Weidsteeg	Onduidelijk situatie voor fietsers blijkt uit de enquête onder de inwoners. Dit kruispunt geeft een onveilig gevoel en zeer veel bijna ongevallen.	Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden zoals een aanpak in combinatie met het gebied rondom de Zandstraat, Dr. Hockesingel en Weidsteeg (Zanddam), fietsen via parallelstructuur of naastgelegen fietspad. Inzicht krijgen in de mogelijke kosten en advies uitbrengen aan het college en de raad.	Opstarten onderzoek na afronden onderzoek weidsteeg
5	Veiligheid Netwerk	Weidsteeg /kleine Weidsteeg	Op deze route is geen duidelijke fietsstructuur aanwezig, terwijl het wel en ontsluitingsweg met een 50 km/uur regiem betreft	Onderzoek uitvoeren naar mogelijk oplossingen. Hierbij kan gedacht worden aan een fietsroute in de vorm van een fietsstraat over de kleine Weidsteeg. Alternatieven moeten ook worden onderzocht. Advies uitbrengen aan het college en de raad	Opstarten onderzoek na afronden onderzoek spooronderdoorgangen
6	Veiligheid Netwerk	Verbinding Landzichtweg via Aletta Jacobsweg/Willem Dreespad naar WC Parijsch	Verbinding bij winkelcentrum ontbreekt waardoor fietsers via de dezelfde moeten rijden als het gemotoriseerde verkeer.	Realiseren verbinding tussen het WWF pad en de Admiraalvlinderlaan (gepland). Mogelijkheden onderzoeken voor het gebruiksvriendelijker maken van het Willem Dreespad	Verbinding met het winkelcentrum staat in de planning voor 2017.
7	Veiligheid Netwerk	Rommersteeg	Staat noordelijk deel onvoldoende als fietsvoorziening zuidelijk deel geen fietsvoorziening.	Gehele Rommersteeg reserveren voor fiets en voetgangers. Waar mogelijk opnieuw inrichten. Gemotoriseerd verkeer via Laan naar Parijsch, Erasmusweg en Costerweg.	Onderdeel van het onderzoek naar de loopverbindingen op Pavijen.
8	Comfort	Binnenstad	Veel straten in de binnenstad hebben een slecht fietscomfort. Dit komt het fietsgebruik niet ten goede. Vooral Prijssestraat, 't Jach, Hof, Everwijnstraat, Herenstraat, Goilberdingerstraat,	Herinrichting van de straten volgens de planning van wegenonderhoud. Een comfortabele vlakke rijbaan kan valpartijen voorkomen. Ook een hoger fietsgebruik kan het gevolg zijn van een beter comfort. Een hoger fietsgebruik	Aantal van deze straten staan op de planning voor renovatie. Comfort wordt hierin mee genomen.

			Kattenstraat, Achterstraat.	betekent een veiligere stad.	
9	Parkeren	Station	De betaalde rijwielstalling bij het station is voor een groot deel niet bezet. De gratis rijwielstallingen aan beide zijden van het station hebben onvoldoende capaciteit. Daardoor staat de openbare ruimte aan beide zijden van het station vol fietsen, die de toegang tot station en de openbare stallingen hinderen.	Onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor uitbreiding van de parkeer capaciteit. Hiermee kan het fietsgebruik verbeterd worden. Een hoger fietsgebruik betekent een veiligere stad.	Opstarten onderzoek na afronden onderzoek kruising Oostersingel/Weidsteeg
10	Veiligheid Netwerk	't Jach/ 't Hof	De vormgeving op 't Jach is onduidelijk, hinderlijk en onvriendelijk voor fietsers. Fietsers worden gedwongen af te wijken van de logische route vanwege een schuine vaak gladde weginrichting rond een molensteen	Meer aandacht voor een goede comfortabele inrichting voor fietsers	Meenemen in de reguliere planning voor het onderhoud aan de wegen