GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN



VIJFHEERENLANDEN VEILIG VOORUIT OP DE FIETS

FIETSBELEIDSPLAN MET TOEKOMSTVISIE EN MAATREGELEN VOOR EEN VEILIG, DUURZAAM EN BEREIKBAAR VIJFHEERENLANDEN

movares smart urban engineering

Voorwoord wethouder

Fietsen zit in het DNA van Vijfheerenlanden.

Of je nu door de binnenstad van Vianen of Leerdam fietst of over de dijken langs Lek of Linge rijdt of van dorp naar dorp fietst door het groene landschap, de fiets brengt ons in beweging. En precies dat willen we graag zo houden en versterken.

Als wethouder mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling ben ik trots op dit fietsbeleidsplan. Het is geen lijstje met maatregelen, maar een plan voor de toekomst. Een toekomst waarin we kiezen voor gezonde, veilige en duurzame mobiliteit. Voor iedereen: jong en oud, scholieren, forenzen, recreanten en bezoekers.

We hebben dit plan niet alleen gemaakt. Honderden inwoners, organisaties zoals de Fietsersbond en andere partners hebben meegedacht. Samen hebben we gekeken naar wat goed gaat, maar ook naar wat beter kan. Denk aan veilige oversteekplaatsen, duidelijke routes tussen dorpen, goede fietsparkeerplekken en ruimte voor nieuwe vormen van fietsen, zoals de speedpedelec, fatbikes en de deelfiets.

Met dit plan kijken we vooruit naar 2040. We willen een gemeente zijn waar fietsen vanzelfsprekend is. Waar kinderen veilig naar school kunnen, ouderen mobiel blijven en bezoekers onze streek op de fiets ontdekken. Wat dit plan extra bijzonder maakt, is de samenwerking. In het bijzonder wil ik de Fietsersbond bedanken voor hun grote inzet. Dankzij hun enquête en betrokkenheid weten we goed wat er leeft onder fietsers in onze gemeente. Of je nu elke dag fietst of af en toe een rondje maakt: dit plan is er voor jou. Dus: helm op (of wind door je haren), banden opgepompt en gáán.

Samen trappen we Vijfheerenlanden veilig vooruit!



Wethouder mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

Joop van Montfoort

Inhoudsopgave

Voorwoord wethouder 1
1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Doelstelling & ambities 4
1.3 Koppeling beleidsstukken 4
Gemeentelijk beleid 5
Moties 7
Provinciaal beleid 7
Beleid Waterschap Rivierenland 8
1.4 Verantwoording en proces 8
1.5 Participatie 9
1.6 Leeswijzer 9
2. Fietsen: trends en ontwikkelingen 11
2.1 Meer infrastructuur 11
2.2 Deelfietsen 11
2.3 Toenemende diversiteit aan fietsen 12
2.4 Mobiliteitstransitie 13
3 Fietsen in Vijfheerenlanden 14
3.1 Fietsinfrastructuur 14
3.2 Bereikbaarheid 16
3.3 Verkeersveiligheid 17
3.4 Fietsparkeren in Vijfheerenlanden 19
3.5 Huidige initiatieven fietsstimulering 21
3.6 Conclusie: aangenaam fietsen, maar niet overal 22
4 Samen op weg: ambities en doelstellingen voor de fiets 23
4.1 Fietsinfrastructuur 24
4.2 Fietsstimulering 26
4.3 Fietsparkeren 27
4.4 Deelfiets 29
5 Maatregelen 30
Maatregelen fietsinfrastructuur 30
Maatregelen fietsstimulering 36
Maatregelen fietsparkeren 38

Maatregelen deelfietsen 40
Bijlagen 41
Bijlage A: Uitvoeringsprogramma fietsbeleid Vijfheerenlanden..... 42
Budget 42
Maatregelen fietsinfrastructuur..... 43
Maatregelen fietsstimulering 44
Maatregelen fietsparkeren 45
Maatregelen deelfietsen 45
Begroting uitvoeringsprogramma..... 46
Bijlage B: Utilitair fietsnetwerk Vijfheerenlanden 47
Bijlage C: Recreatief regionaal fietsnetwerk Vijfheerenlanden..... 49
Bijlage D: Bereikbaarheidsanalyses..... 50
Bijlage E: Overzicht fietstellingen 57

1. Inleiding

De fiets is van onschatbare waarde voor onze samenleving. Iedereen fietst, heeft een mening over fietsen of komt dagelijks in aanraking met fietsers. Of je nu een recreant bent, een scholier, net leert fietsen of tot op hoge leeftijd wilt blijven fietsen, de fiets is een prachtig middel om deel te nemen aan de samenleving en te genieten van onze mooie gemeente. Geen vervoersmiddel is zo flexibel, gezond en duurzaam als de fiets. Door fietsen aan te moedigen dragen we bij aan betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Vijfheerenlanden. Daarom zetten we ons actief in voor een fietsvriendelijke gemeente waar iedereen veilig en comfortabel kan fietsen!

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van fietsbeleid is essentieel voor de gemeente om de fiets een duidelijke plek te geven in de ruimtelijke ontwikkeling. Bewoners hebben steeds meer aandacht voor de veiligheid van fietsers, zoals blijkt uit een enquête van de Fietsersbond in 2025. Ook de gemeenteraad heeft afgelopen jaar meerdere moties over fietsen aangenomen. Er is een breed gedragen behoefte om meer aandacht te geven aan fietsers en dit te concretiseren in het fietsbeleid. Dit beleid is een verdieping van het mobiliteitsplan en richt zich specifiek op de fiets. Het geeft richting aan onze ambities en laat zien waar we als gemeente voor staan en waar we naartoe willen.

In dit fietsbeleidsplan richten we ons op vier pijlers: fietsinfrastructuur, inclusief een gemeentelijk fietsnetwerk, fietsparkeren, fietsstimulering en deelfietsen. Voor deze pijlers zijn al verschillende initiatieven en projecten gaande, maar er ontbreekt vaak samenhang, structuur en focus. Zo kan het op de ene plek heel aangenaam fietsen zijn, terwijl het even verderop als onveilig wordt ervaren. Door het fietsbeleid krijgen we richting en het helpt ons visionair, maar ook realistisch vooruit te kijken.

1.2 Doelstelling & ambities

Fietsen is meer dan alleen een manier om van A naar B te komen. Op de fiets vergroot je je bereik: je kunt meer werkplekken bereiken, zelfstandig naar school, ontspannen in de buitenruimte en deelnemen aan sociale activiteiten. Daarmee raakt het thema ‘fiets’ aan veel meer dan alleen mobiliteit.

Fietsbeleid heeft ook een belangrijke rol binnen andere beleidsdomeinen, zoals sport, recreatie en toerisme, maar ook binnen het sociaal domein, de economie en de volksgezondheid. Het is daarmee een verbindend thema dat dwars door verschillende beleidsvelden heen loopt.

Het doel van het fietsbeleid is om een heldere en integrale toekomstvisie te formuleren voor het fietsgebruik in onze gemeente. Deze visie geeft richting aan de keuzes die we maken en de ambities die we nastreven. Om deze ambities te realiseren, is een samenhangend maatregelenpakket opgesteld dat de visie vertaalt naar concrete acties.

1.3 Koppeling beleidsstukken

Het fietsbeleid is een verdiepende uitwerking van ons mobiliteitsplan. Het sluit aan op en vertaalt opgaven van andere beleidsstukken van Gemeente Vijfheerenlanden, Provincie Utrecht en Waterschap Rivierenland. Daarbij zijn ook dorpsvisies, moties en andere aanpalende of gekoppelde beleidsstukken meegenomen, zodat het fietsbeleid breed gedragen en goed ingebed is binnen de bestaande beleidskaders.

Gemeentelijk beleid

De **Omgevingsvisie Vijfheerenlanden** benoemt dat je heerlijk kan fietsen en wandelen in de gemeente. Bereikbaarheid met de fiets is een randvoorwaarde voor grotere uitbreidingslocaties. Het omliggende landschap in de gemeente is goed bereikbaar via fietspaden en er zijn goede verbindingen tussen woonplaatsen en het buitengebied.



Figuur 1: Omgevingsvisie

Ambitie van de **Mobiliteitsvisie Vijfheerenlanden 2040** (2020) is fiets- en openbaarvervoervoorzieningen te verbeteren. De ruimte voor fietsers en voetgangers moet in de binnensteden vergroot worden door deze autoluw in te richten. De fiets en het openbaar vervoer (ov) vormen een goed alternatief. Tegelijk moet de bereikbaarheid van de kernen voor de auto niet verslechteren. De gemeente wil het (snel)fietsroutenetwerk verbeteren tussen de kernen en als verbinding met belangrijke locaties buiten de gemeente. Specifieke nadruk ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en van schoolroutes.

Het **Mobiliteitsplan** (2020) geeft een integrale afweging van de vervoersmodaliteiten in de toen net gevormde gemeente Vijfheerenlanden. Het benoemt ontbrekende schakels, zoals Vianen-Leerdam en Vianen-Utrecht, en maatregelen om de positie voor de fietser te versterken, zoals het versterken en uitbreiden van het fietsnetwerk. Dan gaat het om verbindingen binnen kernen (zoals Broekgraaf-station Leerdam) als buiten kernen (onder andere langs het Merwedekanaal en de Lexmondsestraatweg).

Het **Strategisch plan verkeersveiligheid Vijfheerenlanden** (2023) (SPV) beschrijft de belangrijkste risicoanalyses en daaraan gekoppeld een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid met maatregelpakketten. Genoemde oplossingsrichtingen voor onveilige verkeerssituaties voor fietsers zijn waar mogelijk vrijliggende fietspaden creëren bij 50 km/u-wegen, fietsers informeren over verkeersveiligheid, fietsvoorzieningen verbeteren op drukke fietsroutes, fietssuggestiestroken verbreden en educatie (specifiek gericht op senioren en jongeren). Het SPV beschrijft maatregelen voor een aantal specifieke wegen. Het fietsbeleid haakt aan op het SPV en neemt de maatregelen fiets mee in de prioritering.

In de **Visie op hubs** staat het belang van hubs als aantrekkelijke plaats om te reizen, verblijven en ontmoeten centraal. Elke hub is veilig en toegankelijk. Daarnaast zijn goede (fiets)routes van en naar de hub onmisbaar. Per hub verschilt de invulling.

Vijfheerenlanden heeft **dorpswoonvisies, centrumvisies en gebiedsvisies** voor de verschillende deelgebieden. Deze geven richting aan ruimtelijke ontwikkelingen. Ook voor het thema 'fiets' zijn per visie ambities genoemd. Een aantal visies zijn nog in ontwikkeling en worden later vastgesteld. De visies haken aan op de gemeentelijke visie en benoemen doelen als het verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid. Daarom staan hieronder alleen de lokale ambities/maatregelen:

- De **Dorpswoonvisie Everdingen** beoogt doorgaand verkeer te verminderen. Andere maatregelen en ambities zijn dorpser ingerichte wegen, comfortabele en veilige fietsroutes en meer ruimte voor fietsers en voetgangers op de Lekdijk en Tienhovenseweg.
- De **Dorpswoonvisie Hagestein** zet in op het verbeteren van de verbindingen tussen woongebieden, het multifunctioneel centrum, Hoef en Haag, recreatieplas Everstein en het veiliger en aantrekkelijker maken van de fietsroute over de Vogelenzangseweg.

- In de **Dorpswoonvisie Hei- en Boeicop** staat het verbeteren van de Hei- en Boeicopseweg als belangrijke verkeersader voor fietsverkeer centraal, bijvoorbeeld door fietsstroken. Daarnaast beoogt de visie meer (recreatieve) wandel- en fietspaden tussen het dorp en het omliggende landschap.
- In de **Dorpswoonvisie Kedichem** komt de wens naar voren voor meer veilige fietsverbindingen in het buitengebied, met name richting Achterdijk en Leerdam. Daarnaast is er behoefte aan onderzoek naar de invoering van een 30 km/h-zone op de Lingedijk en aan snelheidsremmende maatregelen binnen de dorpskern.
- De **Dorpswoonvisie Lexmond** zet in op een veilig en bereikbaar dorp met specifiek aandacht aan comfortabele en veilige fietsroutes. Met name jongeren hebben specifiek behoefte aan een veilige fietsroutes naar Vianen. Kansen worden genoemd om ten zuiden van de Nieuwe Rijksweg de paralelweg in te richten voor wandelaars en fietsers. Ook de dijk biedt kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze wordt veel wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden. Verder benoemt de visie fietsoplaadpunten en fietsenstallingen bij ov-hubs zoals Huis Het Bosch, het knippen van wegen, snelheidsverlaging en andere snelheidsremmende maatregelen.
- Voor **Schoonrewoerd** is een veilige verbinding met de Wiel van Bassa een wens, zowel voor de fietser als de voetganger. Betere toegankelijkheid per fiets van lokale voorzieningen zoals de volkstuinen, de dagwinkel, de kerk en het gezondheidscentrum zijn lokale ambities. Fietsbereikbaarheid is een randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkeling, vooral voor ouderen.
- In de **Dorpswoonvisie Nieuwland** wordt voorgesteld de Zijlkade om te vormen tot fietsstraat, de doodlopende weg langs het spoor bij Achterdijk door te trekken en voor de lange termijn een randweg te onderzoeken om de verkeersdruk in het dorp te verlichten.
- In de **Gebiedsvisie Meerkerk** staan ambities als het inrichten van de Burggraaf als fietsstraat, de Achterkade aanpassen voor langzaam verkeer en de Parallelweg herinrichten met een vrijliggend fiets- en skeelerpad. Daarnaast is er de wens om de hub bij de A27 beter bereikbaar te maken per fiets, eventueel op een nieuwe locatie dichter bij het dorp, met een fietsenstalling en oplaadpunten. Specifiek voor de nieuwe brede school wordt aandacht gevraagd in de inrichting voor de fietsveiligheid.
- De **Gebiedsvisie Vianen** zet in op een veilig lokaal en regionaal fietsnetwerk, met langs het kanaal nieuwe wandel- en fietspaden en langs de groene stadsas (oost-westverbinding) met auto's te gast. Fietsers hebben prioriteit in de inrichting van de binnenstad. Sportparken worden toegankelijker gemaakt met fietsroutes. Daarnaast is de wens de onderdoorgang Beukenlaan een kwaliteitsimpuls te geven om een aantrekkelijke fietsverbinding tussen het Viaanse bos en de stad te creëren.



Figuur 2: Een van de gebiedsvisies (Meerkerk) met gewenste fietsnetwerk

- De **Binnenstadsvisie en gebiedsvisie Leerdam** ambieert dat bezoekers zoveel mogelijk met de fiets of lopend de binnenstad bezoeken. Ze moeten veilig de stad kunnen bereiken en vervolgens veilig hun fiets nabij winkels kunnen stallen. Dit kan in de vorm van een bewaakte stalling zijn.
- Het **Beleidskader verblijfsrecreatie Vijfheerenlanden 2025-2035** benoemt de volgende ambitie voor de fiets: 'alle wandel-, fiets- en vaarroutes zijn aantrekkelijk'.

- In de **meerjarenagenda Onbeperkt Meedoen** in Vijfheerenlanden (2022-2025) staat de ambitie om de fietsvoorzieningen in de gemeente toegankelijker te maken voor mensen met een beperking.



Figuur 3: Fietsen over de Lingedijk bij Kedichem[1]

Moties

De motie **'Verbetering fietsveiligheid in Broekgraaf'** roept op in Leerdam het fietspad 'Indragerspad' door te trekken in Broekgraaf om een veilige, directe en logische fietsroute voor scholieren te realiseren.

De motie **'Fietsverbinding Noord-Zuid'** roept op in de Fietsvisie (voorliggend fietsbeleid) en ontwikkeling van Gaasperwaard 3 te onderzoeken hoe de fietsroute langs de A2 vanuit Everdingen/Zijderveld naar het noorden door te trekken over het nieuwe bedrijventerrein.

Provinciaal beleid

De **Mobiliteitsvisie 2014-2028** van de Provincie Utrecht benadert mobiliteit als meer dan alleen verplaatsen van A naar B. Mobiliteit verbindt mensen, hun activiteiten en hun leefomgeving. De fiets is hierbij steeds belangrijker. De Provincie wil netwerken verder versterken, inzetten op nieuwe verbindingen, hoofdfietsroutes kwalitatief verbeteren en nauw samenwerken met lokale partners. In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel per fiets bereikbaar.

De provinciale **Regionale strategie fietsstimulering 2024-2029** focust op gedragsbeïnvloeding als methode om mensen meer op de fiets te krijgen. De strategie beschrijft hoe met een fietsstimuleringsapp, het programma 'Doortrappen', communicatie en marketing en andere methoden bewoners gestimuleerd worden te fietsen. Utrecht wil dé fietsregio van Europa worden. Het doel voor de provincie is dat tenminste 50% van alle ritten tot 15 kilometer met de fiets worden afgelegd.

Het **Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) Utrecht** heeft als ambitie de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor nationale opgaven als woningbouw, verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat duurzaamheid en leefbaarheid. Het beoogt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren. Voor onze gemeente staan de volgende maatregelen genoemd waar nog geen financiering voor rond is: een doorfietsroute van Vianen-Houten en Vianen-Nieuwegein, opwaarderen van de fietsroute langs het Merwedekanaal, over de Lingebrug in Leerdam en Gorinchem-Leerdam, een fietstunnel onder het spoor bij

[1] Bron foto: Arjan Freije (10 mei, 2025).
Foto's zonder bronvermelding op de volgende pagina's hebben dezelfde auteur

Broekgraaf, een vrijliggend fietspad Tienhovenseweg en de aansluiting de fietsverbinding over de Hagesteinsebrug op het omliggende netwerk, richting Hoef en Haag en verder en richting Vianen. Voor de fietsverbinding over de nieuwe Hagesteinsebrug is de financiering rond. Deze wordt met de verbetering van de A27 uitgevoerd. Het verbeteren van de fietsbrug langs de Jan Blankenbrug en het opwaarderen van de fietsroute over de Lexmondsestraatweg zijn al afgerond.

De **U10** is een samenwerkingsverband van gemeenten die gezamenlijk de ambitie hebben het fietsgebruik te laten groeien en (nieuwe) woningen, werklocaties en voorzieningen goed te ontsluiten met de fiets en hiermee bij te dragen aan een bereikbare duurzame, veilig en gezonde samenleving. De Gemeente Vijfheerenlanden is voornemens de intentieverklaring te ondertekenen. Hierdoor vergroten we de kans op het verkrijgen van provinciale subsidies voor projecten die de fietsinfrastructuur verbeteren.

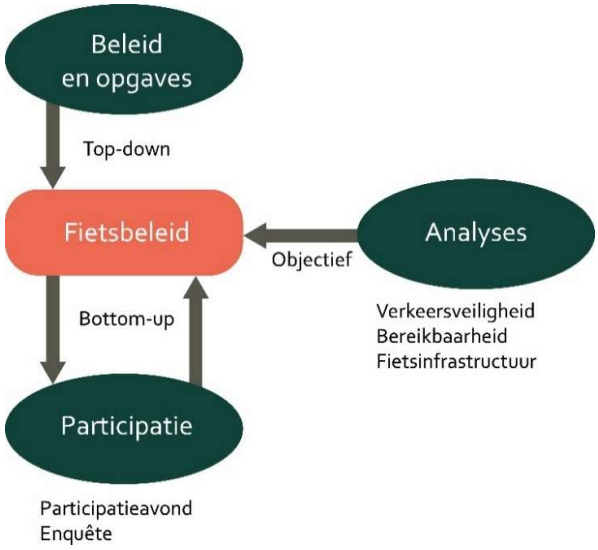
Beleid Waterschap Rivierenland

Het waterschap Rivierenland benoemt in haar **Beheerplan wegen 2023-2027** dat fietspaden prioriteit hebben. Zij wil jaarlijks minimaal één fietsvriendelijk project uitvoeren. Het waterschap zet zich op deze wijze in op fietsen in de regio.

1.4 Verantwoording en proces

Het fietsbeleid is van drie kanten tot stand gekomen: bovenliggend beleid, participatie en analyses.

- Het beleid en daarin beschreven opgaves bepalen van bovenaf wat in het fietsbeleid een plek moet krijgen. Beleid van gemeente, provincie en waterschap samen met de gemeentelijke moties geven invulling en bepalen de kaders waarbinnen het fietsbeleid vorm krijgt.
- Participatie beïnvloedt van onderaf het fietsbeleid en zorgt voor aansluiting bij de wensen en ervaringen van bewoners en belanghebbenden. Paragraaf 1.4 geeft een nadere toelichting op dit proces.
- Tot slot is op basis van bestaande data de huidige situatie geanalyseerd. Zo weten we waar de grootste knelpunten zitten op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De analyses laten zien waar fietsen momenteel onveilig is, waar ontbrekende verbindingen liggen en welke gebieden potentie hebben voor de inzet van deelfietsen.



Figuur 4: Totstandkoming fietsbeleid

1.5 Participatie

Om wensen en ervaringen van bewoners en organisaties goed mee te nemen, is het fietsbeleid opgesteld met brede participatie. Dit zorgt voor een beleid dat aansluit bij de praktijk en breed gedragen wordt.

Het beleid is opgesteld in overleg met de Provincie Utrecht en Waterschap Rivierenland. Het waterschap is een belangrijke partner vanwege het beheer van veel wegen in het buitengebied.

De Fietsersbond heeft een waardevolle bijdrage geleverd door in januari 2025 een enquête te houden over fietsveiligheid in Vijfheerenlanden. Bijna 1000 locaties zijn door bijna 600 bewoners aangedragen waar verbeteringen mogelijk zijn. Daarnaast zijn ruim 650 suggesties voor verbeteringen ingediend. Daarnaast zijn lokale organisaties zelf ook aan de slag gegaan. Zo heeft dorpsvereniging Hoef en Haag een enquête uitgezet om bij haar leden input te verzamelen. De resultaten en ideeën uit de enquêtes hebben een plek gekregen in het fietsbeleid.

Tot slot heeft een participatieavond plaatsgevonden met vertegenwoordiging van een grote variëteit aan organisaties in de gemeente.[2] De betrokken partijen hebben vooraf input geleverd en zijn op een later moment opnieuw betrokken bij het aanscherpen van het fietsbeleid.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 – Inleiding
Schetst de aanleiding, doelstellingen en beleidskaders van het fietsbeleid. Ook wordt het participatieproces toegelicht en hoe het beleid is opgebouwd.

[2] Organisaties: Fietsersbond, Sportservice, vertegenwoordigers wijk- en dorpsraden en bedrijvenparken

Hoofdstuk 2 – Trends en ontwikkelingen
Beschrijft landelijke en regionale ontwikkelingen zoals de opkomst van elektrische fietsen, de mobiliteitstransitie en de groei van deelfietsen.

Hoofdstuk 3 – Fietsen in Vijfheerenlanden
Analyse van de huidige situatie in de gemeente: infrastructuur, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en bestaande initiatieven fietsstimulering.

Hoofdstuk 4 – Ambities en doelstellingen
Formuleert de visie voor 2040 en de ambities per pijler: infrastructuur, fietsparkeren, fietsstimulering en deelfietsen.

Hoofdstuk 5 – Maatregelen
Bevat een overzicht van concrete acties en projecten die wij als gemeente willen uitvoeren.

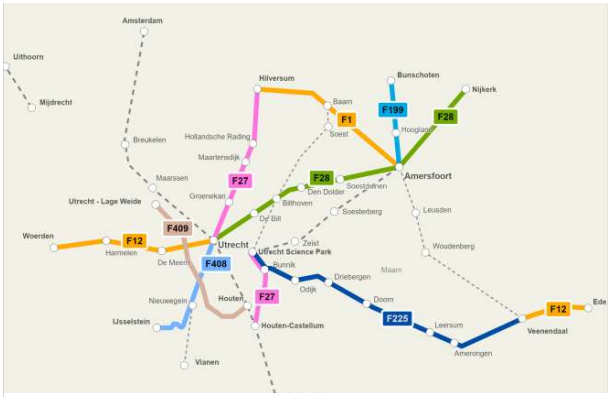
Bijlagen
Bevat verdiepende informatie zoals netwerkkaarten, bereikbaarheidsanalyses, fietstellingen en de maatregelentabel.

2. Fietsen: trends en ontwikkelingen

De wereld om ons heen is continu in verandering. Met ons beleid sluiten wij aan op (landelijke) trends en ontwikkelingen die raakvlakken hebben met de fiets. De fiets heeft afgelopen jaren een ware metamorfose ondergaan en wij spelen in op deze grote verandering. In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van deze veranderingen.

2.1 Meer infrastructuur

Om fietsen te stimuleren moet allereerst de infrastructuur op orde zijn. Landelijk zien wij toenemende investeringen in doorfietsroutes, fietsnetwerken, brede en gescheiden fietspaden, fietsstraten en andere infrastructurele maatregelen. In het hele land verschijnen steeds meer doorfietsroutes.



Figuur 5: Doorfietsroutes in de provincie Utrecht.

Dit zijn regionale fietsroutes waar je comfortabel en zonder oponthoud van A naar B kunt fietsen. De fietser krijgt hier ruim baan, de reistijd neemt af en verbindingen worden veiliger. Door de aanleg van nieuwe fietsbruggen en -tunnels worden fysieke barrières weggenomen, en gescheiden fietspaden zorgen voor een veilige fietsinfrastructuur.

Momenteel telt Nederland bijna duizend kilometer aan doorfietsroutes. Tot 2030 staat een verdubbeling van deze afstand op de planning. Onderzoek in de provincie Noord-Brabant[3] laat zien dat door de realisatie van doorfietsroutes het fietsgebruik toeneemt. Bijna 20% van de gebruikers ging voorheen met de auto of het ov en mensen fietsen ook meer, circa 35% ten opzichte van voor de aanleg van de doorfietsroute.

De Provincie Utrecht heeft een actieve rol in het uitrollen van doorfietsroutes in de regio. Figuur 5 toont zowel de bestaande als de routes die nog onderzocht worden. Voor onze gemeente wordt momenteel de mogelijkheid en potentie onderzocht naar een verbinding tussen Nieuwegein en Vianen.

2.2 Deelfietsen

Steeds vaker kom je, met name in stedelijke gebieden, deelfietsen tegen. Een deelfiets is een fiets die door meerdere mensen gebruikt kan worden en op flexibele wijze te huur is via een app of ander digitaal systeem.

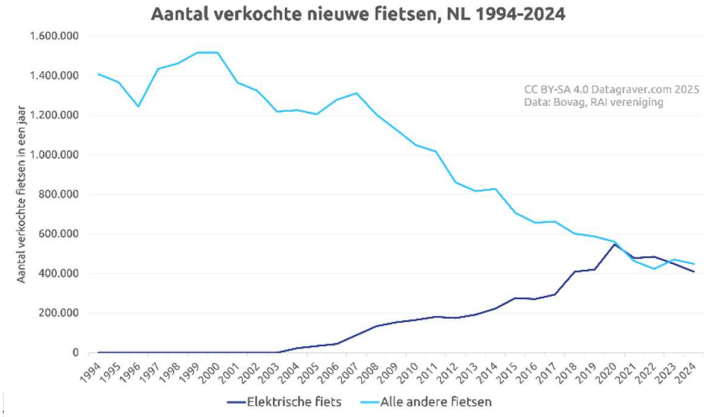
De OV-fiets van NS is het bekendste voorbeeld van een deelfiets. Het gebruik van deelfietsen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Ze zijn vooral geschikt voor korte ritten naar bestemmingen die te ver zijn om te lopen, maar lastig bereikbaar met het OV, vooral voor mensen zonder eigen fiets of auto op die locatie. Vaak worden deelfietsen gebruikt als aanvulling op een reis met het ov. Gemiddeld wordt er per rit 2,1 kilometer afgelegd, waarbij de helft van de ritten zelfs korter is dan 1,6 kilometer.[4]

[3] Meer Brabanders op de fiets door snelfietsroutes - Fietsberaad
[4] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland

Verschillende gemeenten en provincies hebben concessies voor het aanbieden van deelfietsen in de markt gezet om te zorgen dat de bereikbaarheid verbetert. In Vijfheerenlanden zijn op dit moment ov-fietsen aanwezig bij de hub Vianen Lekbrug en deelfietsen van Donkey Republic in Leerdam, gekoppeld aan de MerwedeLingelijn. Ook worden er deelfietsen door Regio Utrecht geplaatst op diverse plekken in Vianen, Hoef en Haag en Hagestein bij openbare voorzieningen, OV-punten en op werklandschappen. De concessiehouder is Lime B.V.

2.3 Toenemende diversiteit aan fietsen

Niet alleen het aantal fietsers neemt toe[5], ook zijn er steeds meer soorten fietsen met verschillende snelheden. Van speedpedelecs, tot bakfietsen, elektrische fietsen, racefietsen en ook fatbikes zien we steeds vaker. Dit aanbod was tien jaar geleden was het aanbod veel minder divers. [5] Het landelijk gebruik van elektrische fietsen neemt tussen 2024 en 2029 naar verwachting met 40% toe.[6]



Figuur 6: Aantal nieuw verkochte fietsen

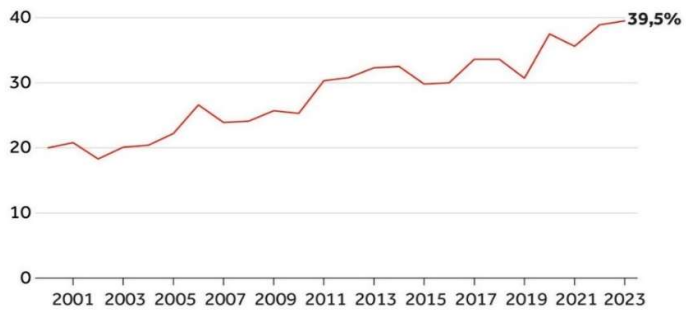
Ook mensen met een beperking maken gebruik van verschillende soorten (elektrische) fietsen, zoals driewielfietsen, handbikes, duofietsen en rolstoelfietsen. Deze fietsen zijn vaak breder, langer en zwaarder dan standaardfietsen en vragen om extra ruimte, obstakelvrije doorgangen en toegankelijke stallingen. De toename diversiteit aan type fietsen brengt nieuwe vraagstukken met zich mee. Verschillende typen fietsen hebben afwijkende afmetingen, waardoor ze niet altijd passen in bestaande fietsparkeervoorzieningen. Daarnaast zijn veel van de nieuwe elektrische fietsen duurder in aanschaf en daardoor aantrekkelijker voor fietsendieven. Fietseigenaren zijn dan eerder bereid meer te investeren in veilige stallingsmogelijkheden. Tegelijkertijd stijgen de premies voor fietsverzekeringen, wat het minder aantrekkelijk maakt om een kwalitatief goede fiets aan de schaffen . Ontwikkeling fietsongevallen in Nederland

Het aantal fietsongevallen in Nederland is de afgelopen jaren fors gestegen. Na jaren van daling is het aantal dodelijke fietsongevallen de afgelopen jaren zowel relatief als absoluut toegenomen (zie Figuur 7). In 2024 bezochten ruim 74.000 fietsslachtoffers de Spoedeisende Hulp, waarvan twee derde ernstig letsel had.[7] Vooral eenzijdige ongevallen – zoals uitglijden, stuurfouten of spaakbeknelling – zijn dominant, en vaak niet het gevolg van botsingen met andere verkeersdeelnemers. De stijging is deels te verklaren door de toename van het fietsgebruik, de vergrijzing en de opkomst van e-bikes en fatbikes. Oudere fietsers en jongeren vormen kwetsbare groepen: bij ouderen door fysieke achteruitgang, bij jongeren door risicogedrag en afleiding.

De verwachting is dat het aantal ernstig gewonde fietsers de komende jaren verder zal toenemen, tenzij gerichte maatregelen worden genomen op het gebied van infrastructuur, gedrag en wet- en regelgeving.

---

[5] Aantal verkochte nieuwe fietsen Nederland vanaf 2000 – BOVAG
[6] Gestage groei van reizigerskilometers verwacht | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
[7] Fietsongevallen – cijfers, inzichten en interventies | Veiligheid.nl



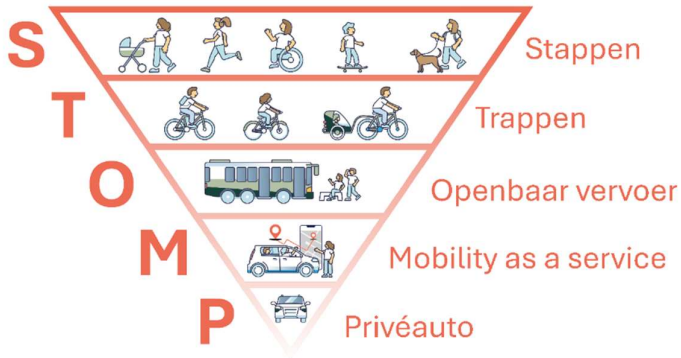
Figuur 7: Percentuele toename fietsdoden ten opzichte van het totaal aantal verkeersslachtoffers[8]

2.4 Mobiliteitstransitie

De mobiliteitstransitie is de verschuiving naar schonere, duurzamere en efficiëntere vormen van vervoer. Dit betekent minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en meer ruimte voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Het doel is om de CO_2-uitstoot te verlagen, de leefomgeving te verbeteren en daarbij mobiliteit voor iedereen toegankelijk en veilig te houden.

Nationaal groeit de aandacht voor schoon en duurzaam vervoer, waarbij de fiets een belangrijke rol speelt. Het aantal fietskilometers neemt toe: de gemiddelde Nederlander fietst inmiddels 1.065 kilometer per jaar, ruim 150 kilometer meer dan tien jaar geleden[9]. Deze trend zet naar verwachting door. Om deze groei te ondersteunen en de mobiliteitstransitie veilig en succesvol voort te zetten, is het essentieel om te blijven investeren in goede fietsinfrastructuur en zo te voldoen aan de behoeften van een groeiend aantal fietsers.

Tot slot krijgt duurzame mobiliteit steeds meer aandacht binnen gebiedsontwikkeling. Hierdoor wordt al in een vroeg stadium van het ontwerpproces nagedacht over de inrichting van de fietsinfrastructuur. Dit gebeurt volgens het STOMP-principe, waarbij mobiliteit wordt geordend op basis van duurzaamheid: eerst lopen (stappen), dan fietsen (trappen), gevolgd door openbaar vervoer, daarna deelmobiliteit (gebruik in plaats van bezit, mobility as a service) en pas als laatste volgt de privéauto. Dit is de prioriteit waarop in steeds meer gemeenten in Nederland mobiliteit wordt aangevlogen.



Figuur 8: Het STOMP-principe: stappen, trappen, ov, mobility as a service, privéauto

[8] Weer meer fietsers omgekomen, organisaties willen meer helmen zien
[9] Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2024 - 2025 | RAI Vereniging

3 Fietsen in Vijfheerenlanden

Vijfheerenlanden is een prachtige gemeente om in te fietsen. Een diversiteit aan landschappen, gezellige kernen en cultuurhistorie maken het een aantrekkelijk gebied. Echter, fietsen wordt niet overal als aangenaam ervaren. Het aandeel fietsen voor ritten van minder dan 7,5 kilometer is in onze gemeente met 28,1% een van de laagste percentages binnen de provincie Utrecht (gemiddeld in Utrecht: 36%).[10] Om een goed en compleet beeld te krijgen van de huidige situatie in Vijfheerenlanden zijn bestaande gegevens gebruikt, maar zijn ook aanvullende analyses uitgevoerd. Deze helpen om beter te begrijpen hoe het staat met onder andere de bereikbaarheid, het fietsgebruik en de verkeersveiligheid.

3.1 Fietsinfrastructuur

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur is niet overal gelijk. Tijdens de participatieavond op 6 mei 2025 gaven bewoners aan dat ze regelmatig hinder ondervinden van oneffenheden, vooral op smalle fietspaden in de polder waar boomwortels het wegdek verstoren. Veel van deze routes vallen onder het beheer van Waterschap Rivierenland, met name de verbindingen tussen de kernen. Op deze trajecten is de ruimte vaak beperkt, doordat de wegen ingeklemd liggen tussen watergangen en bebouwing. Daardoor is het lastig om bredere of vrijliggende fietspaden aan te leggen. Dit maakt het verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietscomfort op deze routes tot een blijvende uitdaging.



Figuur 9: Aangenaam vrijliggend fietspad op afstand van de Heicopperweg (tussen Hei- en Boeicop en Lexmond)

In onze gemeente is de voorrangsregeling binnen de bebouwde kom voor fietsers op rotondes niet uniform. In Vianen hebben fietsers voorrang, terwijl dat in Leerdam niet het geval is. Dit leidt tot verwarring en onveilige situaties, doordat automobilisten fietsers soms wél, maar niet altijd voorrang geven. De keuze voor geen voorrang in Leerdam is gemaakt vanwege de spoorwegveiligheid bij twee rotondes en de doorstroming van autoverkeer nabij het spoor.

[10] Onderweg in Nederland (ODiN) 2022 - Onderzoeksbeschrijving | CBS



Figuur 10: Gemeente Vijfheerenlanden met vrijliggende fietspaden in rood

Het recreatief fietsknooppuntennetwerk is recent door de Provincie Utrecht aangepast. Recreatieve fietsers geven de voorkeur aan aantrekkelijke routes, zoals over de dijken. Deze dijktrajecten zijn vaak minder veilig, omdat ze – vooral bij mooi weer – intensief worden gebruikt door zowel auto's als motoren. Dit gedeeld gebruik leidt tot spanningen en verhoogt het risico op onveilige situaties. Uit fietsdata, bijvoorbeeld van Strava, blijkt dat de dijken desondanks veel worden gebruikt door recreatieve fietsers. De gemeente Vijfheerenlanden beschikt over een relatief fijnmazig recreatief fietsroutenetwerk, waarbij veel wegen en fietspaden onderdeel uitmaken van dit netwerk.

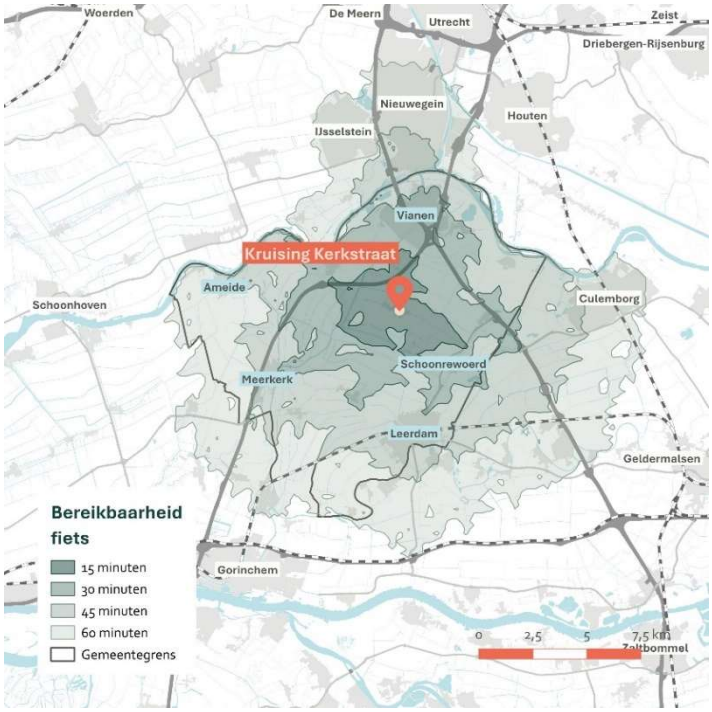
Uit teldata (Bijlage E) blijkt dat met name veel scholieren grote afstanden afleggen over wegen waar ze vaak de weg moeten delen met autoverkeer. Scholieren leggen grote afstanden af naar middelbare scholen en hebben vaak geen andere keuze dan te fietsen. Basisschoolleerlingen worden ook door ouders afgezet. Bij scholen zijn vaak Kiss & Ride-voorzieningen waar ouders onderweg naar hun werk hun kind kunnen afzetten. Bijlage E bevat een overzicht van tellingen in de gemeente. De drukste routes daar zijn vaak te herleiden naar populaire schoolroutes.

3.2 Bereikbaarheid

Door de structuur van het polderlandschap en de ligging van de rivieren de Lek en de Linge zijn directe fietsverbindingen tussen kernen niet altijd mogelijk. Zo ligt Nieuwland hemelsbreed slechts twee kilometer van Achterdijk, maar bedraagt de fietsafstand circa vijf kilometer. Routes langs lintbebouwing of langs het Merwedekanaal, de Diefdijk of de N484 zijn relatief direct en efficiënt, maar tussen grotere kernen ontbreekt een directe verbinding. Ook de verbinding tussen Vianen en Nieuwegein kent uitdagingen. Veel scholieren maken nu gebruik van het Vrevia-pontje. Een nieuwe fietsverbinding langs de Hagesteinsebrug biedt mogelijkheden om de bereikbaarheid te verbeteren. Voor recreatieve fietsers is een langere route vaak geen bezwaar, maar voor dagelijkse gebruikers, zoals scholieren en forensen, is een goede bereikbaarheid en een directe route essentieel.

Voor vier geselecteerde locaties zijn drie verschillende bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd middels de Movares verbindingswijzer[11]. De bereikbaarheidsanalyses zijn uitgevoerd om inzicht te krijgen in hoe goed verschillende locaties bereikbaar zijn met de fiets en in combinatie met het openbaar vervoer. Door drie varianten te vergelijken (fiets, fiets–ov–fiets en fiets–ov–lopen), wordt duidelijk welke vervoersvormen het grootste bereik bieden en waar kansen liggen om duurzame mobiliteit te versterken. De analyses zijn bijgevoegd (Bijlage D). Op enkele analyses gaan we hieronder nader in.

De oriëntatie en bereikbaarheid van de verschillende kernen binnen de gemeente Vijfheerenlanden vertonen duidelijke verschillen. Vianen is sterk georiënteerd op Utrecht, Leerdam is meer gericht op Gorinchem. Daarnaast zijn de kleinere kernen op meerdere grotere plaatsen georiënteerd, zoals Vianen, Leerdam en Gorinchem.

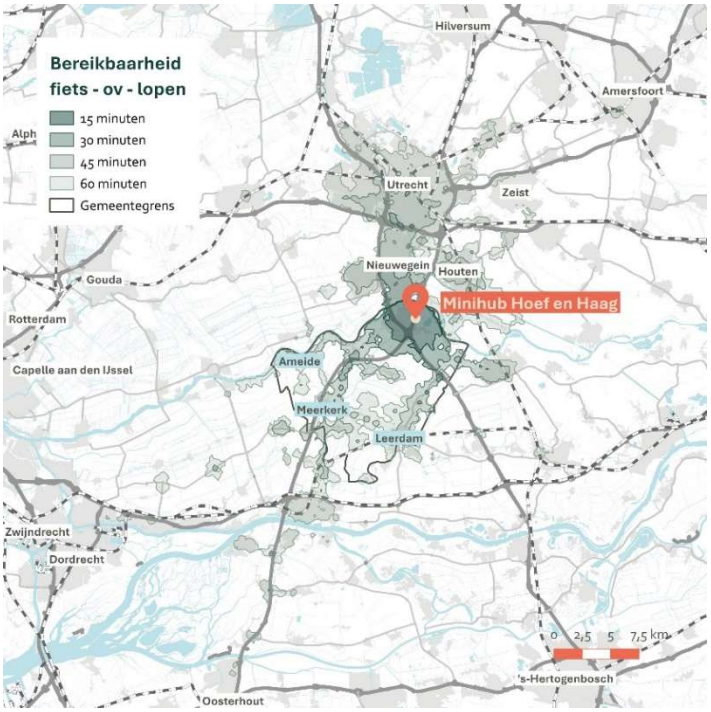


Figuur 11: Bereikbaarheid per fiets vanuit Hei- en Boeicop

Movares heeft in Figuur 11 met de Verbindingswijzer de reistijd vanaf Hei- en Boeicop in beeld gebracht. Dit geeft inzicht in de bereikbaarheid van plaatsen onderling binnen onze gemeente. Op basis van de aanwezige (fiets)infrastructuur en een gemiddelde fietssnelheid van 15 km/uur (een reguliere fiets) toont de Verbindingswijzer het gebied dat binnen een uur fietsen ligt. Zo ligt Vianen voor inwoners van Hei- en Boeicop binnen 30 minuten fietsen. Tot 5 kilometer (circa 20 minuten fietsen) is het aandeel fietsen groot. Uit onderzoek blijkt dat de auto voor 50% van het woon-werkverkeer op afstanden tussen 5 en 10 kilometer gebruikt wordt. Voor langere afstanden dan 10 kilometer neemt dat aandeel

[11] Movares verbindingswijzer

sterk toe.[12] Voor veel inwoners van Hei- en Boeicop liggen werklocaties op een afstand van ten minste 5 kilometer (meer dan 20 minuten fietsen). De auto heeft dan dus vaak de voorkeur. Een elektrische fiets maakt het mogelijk om grotere afstanden sneller en met minder moeite af te leggen. Door de groei van het bezit van elektrische fietsen verwachten we juist dat vanuit kernen als Hei- en Boeicop meer fietsritten naar Leerdam en Vianen gemaakt worden.



De combinatie van fiets met openbaar vervoer en lopen maakt het mogelijk om grotere afstanden binnen redelijke reistijd te overbruggen. Figuur 12 laat zien dat vanaf Hoef en Haag met deze vervoerscombinatie een aanzienlijk gebied binnen één uur bereikbaar is. Zowel Gorinchem als Utrecht valt binnen dit bereik. Dit illustreert het belang van multimodaal reizen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen en werklocaties buiten de directe woonomgeving. Hierbij is de fiets het belangrijke eerste onderdeel van de reis.

Figuur 12: Bereikbaarheid fiets-ov-lopen vanaf Minihub Hoef en Haag

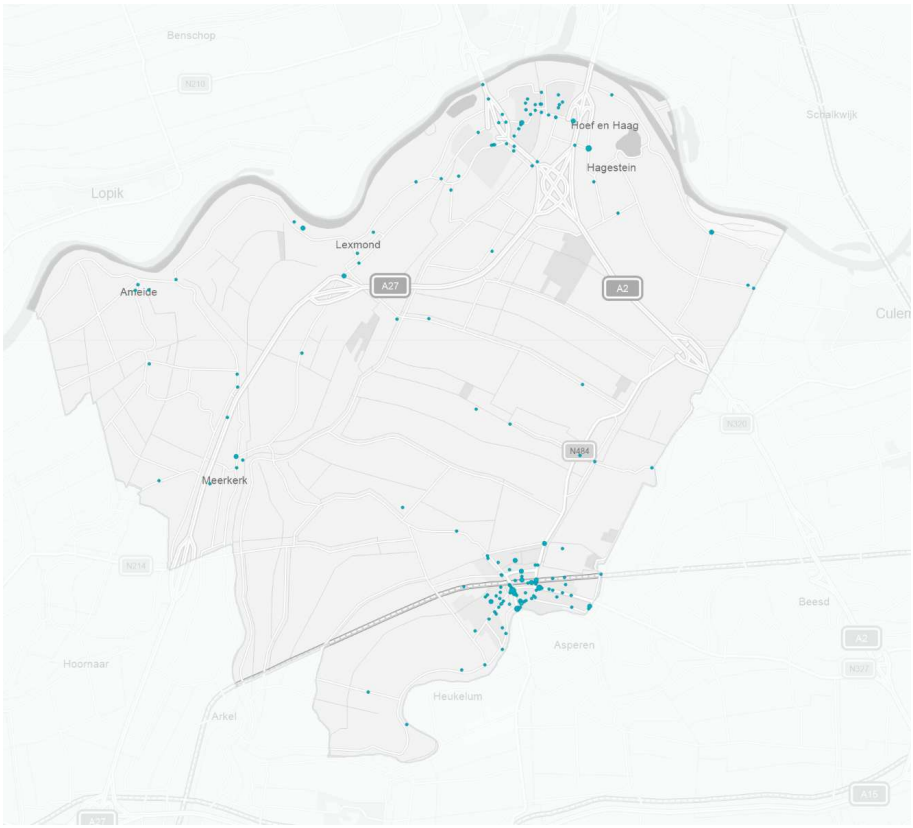
3.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtpunt binnen onze gemeente. In veel van onze gemeentelijke beleidsstukken wordt verkeersveiligheid als een van de belangrijke doelstellingen benoemd.

In de gemeente Vijfheerenlanden wordt fietsen niet overal als even veilig ervaren. Uit de enquête van de Fietsersbond blijkt dat er locaties zijn waar inwoners zich minder veilig voelen op de fiets.[13] Bijvoorbeeld de Tiendweg in Leerdam of de Lekdijk tussen Ameide en Vianen. Deze subjectieve beleving geeft waardevolle inzichten in plekken waar de verkeersveiligheid als knelpunt wordt ervaren.

Naast de ervaren (subjectieve) verkeersveiligheid is het belangrijk om ook te kijken naar de objectieve verkeersveiligheid. Hiervoor is gebruikgemaakt van de tool Viastat. Deze tool geeft inzicht in alle geregistreerde verkeersongevallen van de afgelopen tien jaar. Het is belangrijk om te benadrukken dat dit alleen de ongevallen betreft die zijn geregistreerd door politie of hulpdiensten. In werkelijkheid ligt het aantal fietsongevallen waarschijnlijk hoger, omdat incidenten met beperkte (materiële) schade vaak niet worden gemeld.

[12] Fietsen woon-werk - werkgebonden personenmobiliteit | RVO.nl
[13] Resultaat van de enquête - Fietsersbond Vijfheerenlanden



Figuur 13: Locaties fietsongevallen 2015-2025 (Viastat, 2025)

Uit Figuur 13 blijkt dat het aantal fietsongevallen in Leerdam aanzienlijk hoger is dan in Vianen, ondanks dat beide kernen een vergelijkbaar aantal inwoners hebben. In de afgelopen 10 jaar hebben drie ongevallen met een dodelijke afloop plaatsgevonden. Deze ongevallen vonden plaats in Leerdam en betroffen fietsen op een elektrische fiets. Drie dodelijke fietsongevallen is niet meer dan gemiddeld in Nederland. Tegelijk is elk ongeval er één te veel.

Daarnaast doen zich ook in het buitengebied regelmatig fietsongevallen voor, vaak op wegen met hogere snelheden en beperkte fietsvoorzieningen. In Figuur 13 is dit minder zichtbaar. Dit komt voornamelijk doordat het aantal fietsers in het buitengebied aanzienlijk lager ligt en doordat ongelukken zeer verspreid voorkomen.

De Provincie Utrecht heeft recent onderzoek gedaan naar de veiligheid van schoolroutes.[14] Ook binnen onze gemeente zijn er locaties waar scholieren de weg niet veilig kunnen oversteken. Dit speelt met name bij drukke uitvalswegen in Vianen en Leerdam, in de directe omgeving van middelbare scholen. In Leerdam worden onder andere de rotondes en de Tiendweg genoemd als knelpunt. In Vianen gaat het om de Julianabrug richting de Lekpoort.

[14] Veilige fietsroutes middelbare scholieren

3.4 Fietsparkeren in Vijfheerenlanden

Als je met je fiets aangekomen bent bij je bestemming, wil je deze veilig kunnen parkeren. Fietsparkeren is een belangrijk onderdeel om een fietsvriendelijke gemeente te zijn. In deze paragraaf zoomen we in op de huidige situatie van fietsparkeren.

Op basis van de participatie en de resultaten van de enquête van de Fietsersbond blijkt fietsparkeren vooral in Leerdam en Vianen een thema te zijn. In de andere kernen is over het algemeen voldoende plaats en relatief minder behoefte aan fietsparkeervoorzieningen. Tegelijk is hier soms wel een tijdelijk tekort, zoals bij evenementen. Ook op mooie dagen in de zomer zorgen geparkeerde fietsen bij voorzieningen (zoals café Lekzicht in Ameide) voor verminderde toegankelijkheid. Verder hebben busstations bij de kernen niet altijd voldoende stallingsplaatsen. Met name voor scholieren zijn deze bushaltes (zoals Meerkerk A27, Nieuwe Rijksweg (Lexmond), Kortgerecht (Schoonrewoerd)) belangrijke overstappunten om naar school of studie te gaan. Uit teldata blijkt dat bushalte Meerkerk A27 meer dan 100% bezettingsgraad heeft.[15] Ook busstation Vianen Lekbrug (ruim 350 plekken) heeft meer dan 100% bezettingsgraad. De capaciteit is hier recent uitgebreid, maar de verwachting is dat de groei aan fietsen zal doorzetten. Er is vrijwel geen uitbreidingsruimte meer nabij de bushalte.

In het centrum van Vianen en Leerdam zijn zowel de kwaliteit als de kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen een thema. De kwaliteit loopt sterk uiteen. Verspreid door het centrum zijn geschikte rekken met aanbindmogelijkheden voor een hangslot. Echter, soms liggen deze op enige loopafstanden van bestemmingen, zoals winkels in de binnenstad. Dan parkeren bezoekers hun fiets direct voor winkels of komen minder snel op hun (dure) fiets naar de stad. Dit zorgt niet alleen voor een rommelig straatbeeld, maar kan ook het trottoir blokkeren voor mensen in rolstoelen en scootmobiels en het hindert de doorgang voor nooddiensten. Met name bij straten die gedeeld worden met autoverkeer leidt dit tot problemen op smalle trottoirs.



Figuur 14: De linkerzijde is in gebruik voor fietsparkeren, de rechterzijde is smal en er staan andere elementen. Rolstoelrijders kunnen hier alleen over de rijbaan (Hoogenhoek in Leerdam)[16]

[15] Kaarten & data | Dashboard OV-knooppunten/hubs
[16] Bron foto: Cyclomedia

In het verkeerscirculatieplan Leerdam zijn een aantal plaatsen voor fietsparkeren aangewezen. Op normale dagen is voldoende plek, maar bij evenementen zoals de markt ontstaat er een tekort en worden aan de rand veel fietsen bij elkaar geparkeerd. Daarnaast zijn weesfietsen in het centrum en bij station Leerdam een regelmatig terugkerend probleem.

In Vianen zijn in de Voorstraat op een aantal plekken fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Tegelijk parkeren bezoekers ook buiten de fietsparkeervoorzieningen, direct voor winkels. Mensen hebben hun fiets graag in het zicht en er is vaak ruimte. Een enkele fiets veroorzaakt doorgaans geen problemen, maar op zonnige dagen kan het aantal fietsen snel toenemen. Hierdoor raken stoepen geblokkeerd en ontstaat verrommeling van de openbare ruimte.



Figuur 15: Fietsparkeren op een zomerse dag in de Voorstraat, zowel bij aanbindmogelijkheden als in losse clusters

Tot slot zien we ook bij sportaccommodaties een tekort aan goede fietsparkeervoorzieningen. De fietsenstalling bevindt zich soms buiten de hekken van het sportterrein en buiten het zicht. Sportverenigingen geven aan dat hier regelmatig diefstal plaatsvindt.

Door de toename van elektrische fietsen zal de vraag naar kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op sociaal veilige plekken verder toenemen. Juist in onze gemeente, waar voor de elektrische fiets vanuit de dorpen Leerdam en Vianen meer en meer binnen acceptabele fietsafstand komen, zal deze groei doorzetten.

Om te zorgen dat er voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken zijn, beschikt de gemeente over fietsparkeernormen. Deze normen waarborgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen altijd voldoende fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. De normen worden op korte termijn geactualiseerd in de nota parkeren.

3.5 Huidige initiatieven fietsstimulering

In onze gemeente lopen diverse initiatieven om meer inwoners te stimuleren vaker en veiliger de fiets te gebruiken. Daarbij is er aandacht voor verschillende doelgroepen en wordt er ingezet op zowel gedragsverandering als praktische ondersteuning.

Een van de actieve organisaties op dit gebied is Sportservice Vijfheerenlanden. Zij organiseren diverse activiteiten om fietsen te stimuleren, zoals fietslessen voor vrouwen, de driewielfietsontdekdag, fietspuzzeltochten, de campagne 'wees een held, kom met de fiets naar het veld' en andere initiatieven gericht op het vergroten van de toegang tot de fiets.[17]

Initiatieven voor ouderen sluiten aan bij de landelijke campagne 'Doortrappen'. Ouderen worden gestimuleerd om langer en veiliger te blijven fietsen, bijvoorbeeld door het juist afstellen van fietsen.

Fietsmaatjes vervult ook een waardevolle rol in onze gemeente. Vrijwilligers maken, samen met mensen die niet meer zelfstandig kunnen fietsen, ritten op een duofiets. Dit bevordert niet alleen de mobiliteit, maar versterkt ook sociale contacten en betrokkenheid bij de samenleving.

Daarnaast worden op scholen fietslessen georganiseerd. Niet in elke kern gebeurt dit even actief, onder andere afhankelijk van het aantal vrijwilligers.

In onze gemeente vinden verder fietsevenementen plaats, zoals de Wielerronde van Lexmond. Ook vanuit recreatie en toerisme is een diversiteit aan fietsroutes beschikbaar. Denk aan happen en trappen, cultuurhistorische routes, tussen de Lek en de Linge. Deze spelen in op verschillende doelgroepen, van ouderen tot wielrenners en gezinnen. De evenementen, routes en andere activiteiten laten zien dat de fiets al goed in beeld is op recreatief vlak. Dit stimuleert om meer te fietsen in onze gemeente.

Op basis van de participatieavond blijkt dat doelgroepen niet altijd weten wat er op het gebied van fietsstimulering voor hen beschikbaar is. Voor ouderen zijn relatief veel activiteiten en een goede opkomst, andere doelgroepen zijn nog minder bekend met de activiteiten.

[17] Team sportservice Vijfheerenlanden

3.6 Conclusie: aangenaam fietsen, maar niet overal

Onze gemeente biedt veel kwaliteit voor fietsers: een uitgebreid netwerk van fietspaden, diverse stimuleringsinitiatieven en een aantrekkelijke, groene omgeving. Tegelijkertijd zijn er ook aandachtspunten. Op sommige plekken ontbreekt het aan veilige oversteekmogelijkheden, zijn schakels in het fietsnetwerk niet goed aangesloten en de afstanden tussen de kernen zijn relatief groot. Ook is het niet overal sociaal veilig om te fietsen, bijvoorbeeld in afgelegen gebieden. Binnen korte afstanden kunnen de omstandigheden sterk verschillen: van een comfortabel, vrijliggend fietspad tot een drukke weg die lastig over te steken is. Dit beïnvloedt de aantrekkelijkheid en veiligheid van fietsroutes en vraagt om een zorgvuldige afstemming van infrastructuur en inrichting. Ook fietsparkeervoorzieningen in Leerdam en Vianen zijn, met name bij evenementen zoals de markt, vaak vol. Verder is er behoefte aan focus in fietsstimulering, welke doelgroepen gaan we ons op focussen?

In het volgende hoofdstuk komen we tot de kern van het fietsbeleid. Hoe kunnen we samen het fietsen in Vijfheerenlanden veilig vooruit helpen?



Figuur 16: Fietsen over de Diefdijk

4 Samen op weg: ambities en doelstellingen voor de fiets

Met dit hoofdstuk zetten we een belangrijke stap richting een fietsvriendelijker Vijfheerenlanden. Het vormt het vertrekpunt van ons fietsbeleid: we beschrijven welke ambities en doelstellingen we hebben en waar we ons de komende jaren op gaan richten. Zo werken we gericht aan een gemeente waarin fietsen aantrekkelijker, veiliger en toegankelijker wordt voor iedereen, ook voor mensen met een beperking.

De fiets speelt een cruciale rol om een meer aantrekkelijke, veilige en toegankelijke gemeente te worden. Dit haakt aan op de mobiliteitsvisie "Vijfheerenlanden vooruit 2020-2040". We richten ons op een goede bereikbaarheid door ons in te zetten voor fietsnetwerken tussen de kernen en snelfietspaden naar omliggende steden. In aansluiting op het ov organiseren we goede (fiets)opstappunten en een flexibele bediening van de eerste en laatste kilometer voor alle gebruikers. Daarnaast maken we binnensteden autoluwer, met als alternatief de fiets en het openbaar vervoer. Met dit fietsbeleidsplan vertalen we de ambities uit de mobiliteitsvisie naar concrete maatregelen voor de fiets. Onze hoofdambitie voor de fiets in 2040 is:

In 2040 is de fiets het vanzelfsprekende vervoermiddel in Vijfheerenlanden. Fietsen is dan veilig, comfortabel en aantrekkelijk voor iedereen – van jong tot oud. De fiets is de eerste keuze voor dagelijkse verplaatsingen naar werk, school en winkels, én voor recreatief gebruik. Alle kernen zijn onderling verbonden via hoogwaardige en toegankelijke fietsinfrastructuur, waardoor de fiets een volwaardig alternatief vormt voor de auto.

We geven richting aan ons fietsbeleid door voor vier pijlers onze ambities en uitgangspunten te formuleren:

- Fietsinfrastructuur
- Fietsparkeren
- Fietsstimulering (gedrag)
- Deelfietsen

Deze pijlers vormen de basis en helpen ons om focus aan te brengen en onze ambities te verwezenlijken. Ons doel is om in 2040 aan deze doelstellingen te voldoen en een fietsvriendelijke gemeente te zijn waar iedereen veilig en comfortabel kan fietsen.

4.1 Fietsinfrastructuur

Een goede fietsinfrastructuur is randvoorwaardelijk om de voordelen van fietsen te realiseren: de bereikbaarheid neemt toe, de fietsveiligheid verbetert en er wordt meer gefietst omdat je op meer plekken kan komen (toegankelijkheid). Een toename in fietsgebruik is het directe gevolg van een infrastructuur die uitnodigt, faciliteert en vertrouwen geeft. Om de fietsinfrastructuur te verbeteren zetten we in op vijf principes: veiligheid, comfort, directheid, aantrekkelijkheid en samenhang. Specifiek de kwaliteit van de infrastructuur moet op orde zijn. Dit valt onder comfort.

Voor fietsinfrastructuur hebben we de volgende hoofdambitie met uitgangspunten geformuleerd.

Hoofdambitie fietsinfrastructuur

"In 2040 beschikt onze gemeente over een aaneengesloten netwerk van aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsroutes die alle kernen en belangrijke voorzieningen met elkaar verbindt. Binnen de bebouwde kom ligt de nadruk op verkeersveiligheid, met extra aandacht voor overzichtelijke en veilige kruispunten waar fietsers prioriteit krijgen. Vrijliggende fietspaden zorgen voor een veilige verbinding tussen dorpen en grotere kernen en stimuleren het gebruik van de fiets voor dagelijkse verplaatsingen."

Een samenhangend fietsnetwerk

Een samenhangend fietsnetwerk is een van de pijlers van goed functionerende fietsinfrastructuur. In Vijfheerenlanden is op dit vlak nog winst te behalen: veel vrijliggende fietspaden sluiten niet goed aan op andere veilige routes. Onze ambitie is om de kernen – groot én klein – onderling te verbinden via veilige, logische en comfortabele fietsroutes. Dit geldt ook voor verbindingen binnen stedelijke gebieden, zoals tussen wijken in Leerdam en Vianen. Op trajecten waar veel fietsverkeer is of wordt verwacht, zetten we in op hoogwaardige verbindingen in de vorm van doorfietsroutes. Deze routes richten zich op utilitair fietsverkeer. Het recreatieve fietsnetwerk is eveneens veilig en samenhangend. Er zijn voldoende voorzieningen, zoals bankjes en informatiepanelen, langs de routes om ontspannen te fietsen en te pauzeren.

Inzetten op veiligheid

Om het aantal fietsongevallen te verminderen zetten wij als gemeente in op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wij willen geen dodelijke fietsongevallen meer in onze gemeente. Veilig oversteken en ontspannen fietsen is de standaard.

Tussen de kernen, in het buitengebied, focussen we met name op onveilige dijken en te smalle fietsstroken. Wij realiseren veilige fietsinfrastructuur waar deze ontbreekt. We scheiden belangrijke landbouwroutes van belangrijke fietsverbindingen en zorgen ervoor dat de basis op orde is. Dat wil zeggen goede verlichting, duidelijke markering en goed onderhoud. Ook de breedte van het fietspad moet voldoende zijn om elkaar te kunnen passeren en met buitenmodelfietsen zoals driewielersof handbikes veilig te fietsen. Daarnaast zijn obstakelvrije doorgangen, een vlakke ondergrond en flauwe hellingen van belang voor fietsers met een beperking. Juist met verder uiteenlopende snelheden en massa van de voertuigen (zoals speedpedelecs, scooters en bakfietsen) wordt het veilig kunnen inhalen alleen maar belangrijker.



Figuur 17: Entree bebouwde kom Tienhoven aan de Lek met fietsstroken

Binnen de kernen zetten we in op het veilig oversteken van knelpunten en veilige verbindingen tussen wijken. Dat betekent minder belemmeringen voor de fietser, waaronder onveilige verkeerspaaltjes. Wij geven daarvoor de fietser meer prioriteit bij het kruisen met ander verkeer. Op veel plaatsen is de automobilist dominant, maar daar willen wij verandering in brengen. De veiligheid van de voetganger en fietser moet voorop staan. Zij zijn als kwetsbaarste deelnemers te vaak slachtoffer van verkeersongevallen.

Kwaliteit van fietsinfrastructuur

Fietsen in onze gemeente wordt aangenamer door de kwaliteit te verbeteren. Zorgvuldig onderhoud is belangrijk om fietsers comfortabel te laten fietsen. Het beheer en onderhoud moet gewoon goed geregeld zijn. Zeker met een toenemende groep kwetsbare verkeersdeelnemers. Kwaliteit betekent minder oneffenheden door boomwortels, maar ook voldoende breedte, duidelijke belijning van fietspaden en -stroken en herkenbaarheid van routes. Ook de verlichting is op orde. Wij werken hierbij intensief samen met het Waterschap Rivierenland, de beheerder van de meeste fietspaden in onze gemeente.

4.2 Fietsstimulering

Het stimuleren van fietsen in Vijfheerenlanden gaat verder dan alleen het verbeteren van fietspaden en fietsparkeerplekken (4.3). Het draait ook om het creëren van een fietscultuur waarin iedereen de fiets als een vanzelfsprekend vervoermiddel ziet. Dit betekent dat we de toegang tot fietsen moeten vergemakkelijken, en de fietsvaardigheden verbeteren. Iedereen moet met plezier kunnen fietsen! Door deze maatregelen te nemen, zorgen we ervoor dat meer mensen veilig en met plezier de fiets gebruiken.

Hoofdambitie fietssimulering

"In 2040 is fietsen in Vijfheerenlanden de norm en voor iedereen toegankelijk, ongeacht leeftijd, achtergrond of inkomen. Dit willen we bereiken door sociale initiatieven en stimulerende (gedrags)maatregelen die bijdragen aan gezondheid, duurzaamheid en een sterke fietscultuur. Hierbij leggen we extra focus op de doelgroepen ***kinderen, scholieren, forenzen en nieuwe bewoners.***

Vergroten van de toegang tot de fiets

De mogelijkheid om over een fiets te beschikken geeft vrijheid. Voor de meesten is dit een normale zaak, maar niet voor iedereen. In onze gemeente willen wij dat iedereen toegang heeft tot een fiets. Dit kan enerzijds door (tweedehands- of wees) fietsen te verstrekken aan mensen met een kleine portemonnee of nieuwe inwoners zoals migranten. Daarnaast kunnen deelfietsen inspelen op de behoeften van verschillende doelgroepen, waardoor fietsen toegankelijker wordt voor iedereen.

Stimuleren (veilig) fietsgebruik door bieden van fietslessen en stimuleringscampagnes

Het stimuleren van fietsgebruik in Vijfheerenlanden omvat ook het verbeteren van fietsvaardigheden door het organiseren van fietslessen en -workshops voor alle leeftijden. Dit is vooral belangrijk voor nieuwe bewoners en kinderen. Jong geleerd is immers oud gedaan. Daarnaast zetten we in op het stimuleren van fietsgebruik onder forenzen door samen te werken met werkgevers. Initiatieven zoals "Goed op Weg" voor forenzen en "Doortrappen" voor ouderen zijn al succesvol en we willen deze aanpak uitbreiden en hen ondersteunen bij het promoten om vaker op de fiets te springen. Provincie Utrecht biedt veel mogelijkheden voor scholen en sportverenigingen

Veilig gedrag op de fiets

Tot slot is het bevorderen van veilig gedrag op de fiets een belangrijk onderdeel van fietsstimulering. Het aanpakken van ongewenst gedrag in het verkeer is essentieel om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit doen we door middel van fietslessen en fietsexamens af te nemen bij scholieren, om hen bewust te maken van de regels in het verkeer. Daarnaast richten we ons op specifieke acties als het verminderen van afleiding door appen tijdens het fietsen en, wanneer het najaar aantreedt, houden we fietsverlichtingsacties om de zichtbaarheid van de fietser te verbeteren.

4.3 Fietsparkeren

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren is het naast een aantrekkelijke fietsinfrastructuur belangrijk dat fietsers hun fiets gemakkelijk en veilig kunnen parkeren. Het aantal inwoners van Vijfheerenlanden groeit en tegelijkertijd zorgen ontwikkelingen zoals de toename aan elektrische fietsen, voor andere eisen aan fietsparkeervoorzieningen. Om fietsparkeren in onze gemeente ook in de toekomst aantrekkelijk te maken, hebben we de volgende hoofdambitie met uitgangspunten opgesteld. Deze bieden houvast bij het goed organiseren van fietsparkeren in onze gemeente.

Hoofdambitie fietsparkeren

"In 2040 is fietsparkeren in de gemeente Vijfheerenlanden veilig, toegankelijk en aantrekkelijk, met voldoende capaciteit en kwaliteit op strategische locaties zoals OV-hubs, maatschappelijke voorzieningen, schoollocaties en winkelcentra. Dit doen we door het bijplaatsen van fietsparkeervoorzieningen en handhaven op weesfietsen die onnodig de beschikbare capaciteit bezet houden. De fietsparkeervoorzieningen maken we geschikt voor alle type fietsen, inclusief bakfietsen, elektrische fietsen en fatbikes, en dragen bij aan een vermindering van de fietsdiefstallen."

Om het fietsparkeren goed te organiseren nemen we de 8B-uitgangspunten als basis (zie Figuur 18). Deze uitgangspunten vormen de bouwstenen voor een optimaal functionerend fietsparkeersysteem. Ze bieden houvast bij het ontwerpen, inrichten en verbeteren zodat deze veilig, toegankelijk en aantrekkelijk zijn voor alle gebruikers.



Figuur 18: Fietsparkeren aan de hand van de acht B's

Voldoende capaciteit voor verschillende doelgroepen

Verschillende groepen fietsers hebben uiteenlopende wensen ten aanzien van het parkeren van hun fiets. De parkeerduur en het type fiets bepalen hoe ver fietsers bereid zijn te lopen naar hun bestemming of verder te reizen met het openbaar vervoer. We zorgen voor voldoende parkeerplekken (beschikbaar) die aansluiten bij de behoeften van de verschillende doelgroepen en spelen proactief in op ontwikkelingen. We leggen de

nadruk op strategische locaties zoals ov-hubs, schoollocaties, winkelcentra en maatschappelijke voorzieningen, waaronder sportclubs.

Comfortabel en veilig fietsparkeren heeft niet alleen voordelen voor de fietsers, maar ook voor winkeliers. Door voldoende en geschikte voorzieningen zijn onze steden uitnodigend en aantrekkelijker om te bezoeken.

De diversiteit in fietsen groeit, waardoor verschillende typen voorzieningen nodig zijn om aan de uiteenlopende eisen van fietsers te voldoen. Reguliere fietsen hebben geen specifieke obstakels, maar voor bakfietsen, voertuigen voor mensen met een beperking, scootmobiels of buitenmodelfietsen zijn niet alle voorzieningen geschikt. Voor een bakfiets is bijvoorbeeld een ruim parkeervak nodig, terwijl een fiets met een grote mand alleen voldoende ruimte aan de voorkant vereist. Fietsparkeren in onze gemeente is bereikbaar voor iedereen, ook bijvoorbeeld met een fysieke beperking.

Naast het stimuleren van fietsen is het belangrijk om ook voldoende parkeervoorzieningen te bieden voor brom- en snorfietsen. Dit mag echter niet ten koste gaan van de beschikbare ruimte voor fietsparkeren. Om actieve mobiliteit te bevorderen, krijgt de fiets prioriteit in de inrichting van de openbare ruimte. Fietsparkeervoorzieningen dienen daarom voorrang te krijgen boven het parkeren van scooters en bromfietsen.

Efficiënt gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen is essentieel. Wanneer fietsparkeervoorzieningen structureel bezet worden door weesfietsen en fietswrakken, is handhaving noodzakelijk om de capaciteit te waarborgen. Het onbeperkt bijplaatsen van nieuwe parkeervoorzieningen zonder efficiënt beheer draagt niet bij aan een duurzaam en goed functionerend systeem. Het opstellen van weesfietsenbeleid is dan ook van wezenlijk belang.

Fysieke en sociale veiligheid van fietsparkeerlocaties

Fietsparkeerlocaties moeten zowel fysiek als sociaal veilig zijn (Betrouwbaar). Dit betekent dat ze goed beheerd worden, met voldoende verlichting, overzichtelijkheid en sociale controle om vandalisme en diefstal te voorkomen. Een veilige omgeving vergroot het gebruiksgemak en de bereidheid van fietsers om van de voorzieningen gebruik te maken. Regelmatige schoonmaak en onderhoud zijn daarbij essentieel om de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de stallingen te waarborgen.

Daarnaast moeten fietsparkeervoorzieningen altijd een aanbindmogelijkheid hebben voor een kettingslot. Omdat fietsendieven vaak gespecialiseerd zijn in één type slot, adviseert de politie om altijd twee sloten te gebruiken. Hierdoor wordt de kans op diefstal aanzienlijk verminderd.

Fietsparkeren waarborgen in gebiedsontwikkelingen

Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden wordt fietsparkeren vanaf het begin geïntegreerd in de plannen. Dit houdt in dat er voldoende en goed bereikbare en toegankelijke fietsparkeerplekken worden gerealiseerd die aansluiten bij de verwachte vraag. Door fietsparkeren vanaf het begin mee te nemen in de gebiedsontwikkeling, zorgen we ervoor dat de voorzieningen optimaal aansluiten bij de behoeften van de toekomstige gebruikers. De actualisatie van fietsparkeernormen wordt meegenomen in het nieuwe parkeerbeleid.

4.4 Deelfiets

Deelfietsen zijn fietsen die door meerdere gebruikers kunnen worden gedeeld en op verschillende locaties kunnen worden opgehaald en teruggebracht. Ze bieden een flexibele en duurzame oplossing en zijn een waardevolle aanvulling op het OV. Ze dragen bij aan ons beleid door de mobiliteit te verbeteren, het gebruik van de fiets te stimuleren en de afhankelijkheid van auto's te verminderen.

Hoofdambitie deelfiets

"In 2040 is de deelfiets in VHL een vanzelfsprekend, betrouwbaar en betaalbaar vervoermiddel dat voor iedereen – inwoners, forenzen én toeristen – eenvoudig beschikbaar is op centrale locaties. De deelfiets draagt bij aan bereikbaarheid, inclusiviteit, leefbaarheid en een autoluwe omgeving."

We sluiten aan op de regionale concessie van deelfietsen van de Provincie Utrecht. In Vijfheerenlanden maken we locaties beschikbaar waar de deelfietsen netjes geparkeerd kunnen worden. Om het gebruik van deelfietsen te promoten, bieden we een uitprobeeraanbod aan. We starten met het aanbieden van deelfietsen in Vianen en breiden het aanbod bij toenemende vraag en interesse uit naar de rest van de gemeente.



Figuur 19: Hub voor deelfietsen bij station Utrecht Vaartsche Rijn[18]

[18] Hub Hub Hoera! - studioSK

5 Maatregelen

Om het fietsbeleid daadwerkelijk tot uitvoering te brengen, zijn gerichte maatregelen opgesteld en geprioriteerd. In dit hoofdstuk beschrijven we deze maatregelen beknopt per pijler: fietsinfrastructuur, fietsparkeren, fietsstimulering en deelfietsen. Daarmee geven we richting aan de uitvoering van het beleid voor de komende jaren, met 2040 als stip op de horizon.

De voorgestelde maatregelen zijn tot stand gekomen op basis van meerdere bronnen. Enerzijds vloeien ze voort uit de analyse van de huidige situatie en de belangrijkste knelpunten. Anderzijds vormen ze een concretisering van het bestaande, bovenliggende beleid. Ook is waardevolle input opgehaald via participatie, waaronder de enquêtes en de participatieavond. Deze inzichten hebben geholpen om de maatregelen beter op elkaar af te stemmen en te prioriteren.

Een volledig overzicht van alle maatregelen, inclusief planning, status, kosten, koppelkansen en betrokken beleidsdomeinen, is opgenomen in Bijlage A. Dit overzicht vormt het uitvoeringsprogramma van het fietsbeleid.

Maatregelen fietsinfrastructuur

Maatregel	Omschrijving
1.	Verkenning veilige fietsverbindingen en autoluwe zones binnen de bebouwde kom in Vianen en Leerdam

Verkeersveiligheid krijgt prioriteit in dit fietsbeleid. Uit de analyse (hoofdstuk 3.3) blijkt dat de meeste fietsongevallen plaatsvinden binnen de bebouwde kom van Leerdam, gevolgd door Vianen. Met name op uitvalswegen en in de omgeving van middelbare scholen doen zich onveilige situaties voor. Tegelijkertijd groeien beide kernen, waardoor het centrum voor veel inwoners niet langer op loopafstand ligt. Dit vergroot de noodzaak van veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen tussen wijken binnen de bebouwde kom. De wens is om vanuit alle richtingen een hoogwaardigere en duidelijke fietsverbinding richting de centra te realiseren. Om het fietsgebruik binnen de bebouwde kom te stimuleren, onderzoeken we welke obstakels momenteel een belemmering vormen. Op basis daarvan bepalen we welke maatregelen nodig zijn om deze verbindingen te realiseren, zodat inwoners vaker kiezen voor de fiets bij dagelijkse verplaatsingen

We onderzoeken de mogelijkheden voor een veilige fietsroute tussen Broekgraaf en de binnenstad van Leerdam. Daarbij nemen we ook de huidige onveilige situatie op de Tiendweg mee. Volgens het SPV past de inrichting van de Tiendweg niet bij het gebruik door fietsers. Ook bij de participatieavond en uit de enquête van de Fietsersbond kwam dit knelpunt sterk naar voren. De weg heeft een verhoogd ongevalsrisico voor fietsers. We willen zowel nieuwe bewoners van Broekgraaf als inwoners van Leerdam-West een veilige verbinding met het centrum bieden. Juist de circa drieduizend nieuwe inwoners van Broekgraaf willen we gelijk een veilige fietsverbinding met het centrum garanderen.



Figuur 20: De huidige inrichting van de Tiendweg

Daarnaast kijken we naar een comfortabele en veilige fietsverbinding tussen Vianen, Hoef en Haag en Hagestein. Ten oosten van Vianen zijn veel nieuwe bewoners komen wonen. De afstand tot de voorzieningen in Vianen is ideaal om te fietsen, maar er zijn meerdere knelpunten op de route. Door de infrastructuur te verbeteren, maken we deze verbinding veiliger, aantrekkelijker en comfortabeler. Zo stimuleren we bewoners om vaker de fiets te pakken in plaats van de auto.

De kosten voor de uitvoering van deze plannen zullen aanzienlijk hoger zijn dan die van het onderzoek. Op basis van de onderzoeksresultaten bepalen we welke maatregelen nodig zijn en zoeken we naar passende financiering.

Maatregel	Omschrijving
2.	Onderzoek naar kansrijke doorfietsroute Vianen-Nieuwegein, Vianen-Houten en Gorinchem-Leerdam

Doorfietsroutes zijn directe, comfortabele en veilige fietsroutes die fietsers ruim baan geven. Zoals in hoofdstuk 2.2 is benoemd liggen er kansen voor ontwikkeling en financiering voor de volgende trajecten:

- Vianen – Nieuwegein (verbetering van de bestaande verbinding)
- Vianen – Houten
- Leerdam – Gorinchem
- Leerdam – Culemborg

Deze routes sluiten deels aan op de potentiële doorfietsroutes uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets van de Provincie Utrecht. We trekken hierin gezamenlijk op met de Provincies Utrecht en de aangrenzende Provincies Zuid-Holland en Gelderland om tot realisatie te komen. In het onderzoek dient de haalbaarheid en het nut en de noodzaak van de routes goed onderzocht te worden.

Een mogelijke doorfietsroute tussen Leerdam en Vianen lijkt op dit moment minder kansrijk. De oriëntatie van beide steden ligt vooral in andere richtingen: Leerdam richt zich meer op Gorinchem, terwijl Vianen sterk verbonden is met Nieuwegein en Utrecht. Daarnaast is de afstand tussen Leerdam en Vianen voor veel fietsers relatief groot. Dit is terug te zien in de bereikbaarheidsanalyses (Bijlage D). De fietsafstand beperkt de kansrijkheid van een doorfietsroute tussen beide steden. Waar kansen zich voordoen onderdelen te verbeteren, zoals de verbinding door Gaasperwaard III, grijpen we die wel aan.

De verbinding tussen Vianen, Hoef en Haag, en Nieuwegein en Houten koppelen we aan de verbreding van de A27. Bij de Hagesteinsebrug zal een fietsbrug gerealiseerd worden.[19] Hierdoor neemt de fietsafstand voor veel routes aanzienlijk af. De aansluiting hierop vanuit Vianen is nog niet volledig uitgewerkt. Onderdeel van deze maatregel is om geld vrij te maken om het zuidelijke deel van de doorfietsroute van Vianen naar Houten te kunnen realiseren (het noordelijke deel ligt buiten onze gemeentegrenzen, maar is even belangrijk voor het succes van de route). Daarbij realiseren we een directe aansluiting op bedrijventerrein Gaasperwaard en een aansluiting op Hoef en Haag.

Maatregel	Omschrijving
3.	Fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom

Om de verkeersveiligheid en voorspelbaarheid voor fietsers te verbeteren, wordt ingezet op het standaardiseren van voorrangssituaties op kruispunten binnen de bebouwde kom. In de meeste gemeenten in Nederland, waaronder Vianen, hebben fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang.

In Leerdam wijkt dit echter af, wat leidt tot onduidelijke en onveilige situaties. Veel automobilisten geven fietsers wel voorrang, maar niet consequent, waardoor het voor fietsers lastig is in te schatten wanneer zij veilig kunnen oversteken. De rotondes vormen een centrale schakel in het fietsnetwerk en zijn essentieel voor veilige en vlotte fietsverplaatsingen door Leerdam. Conform het STOMP-principe geven we hierbij prioriteit aan de fiets boven de auto. Door ook in Leerdam fietsers structureel voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom, wordt de situatie eenduidiger en veiliger. Uit eerder onderzoek van Haskoning blijkt dat het autoverkeer op rotondes nabij spoorwegovergangen voorrang heeft, met als doel de veiligheid op de overweg te waarborgen. Wanneer fietsers voorrang krijgen, kan dit leiden tot stagnatie van het autoverkeer, waardoor voertuigen op de spoorwegovergang blijven staan. Dit vormt een risico voor de verkeersveiligheid. Om de doorstroming voor fietsers te verbeteren zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, gaan we het gesprek aan met ProRail om aanvullende maatregelen te verkennen. Aansluitend worden koppelkansen onderzocht om ook op andere locaties fietsers structureel in de voorrang te brengen, mits dit verenigbaar is met de verkeersveiligheid en doorstroming. Om dat te bereiken kunnen extra maatregelen nodig zijn. Uiteindelijk zal in de hele gemeente consistent de fietser in de voorrang zijn bij rotondes.

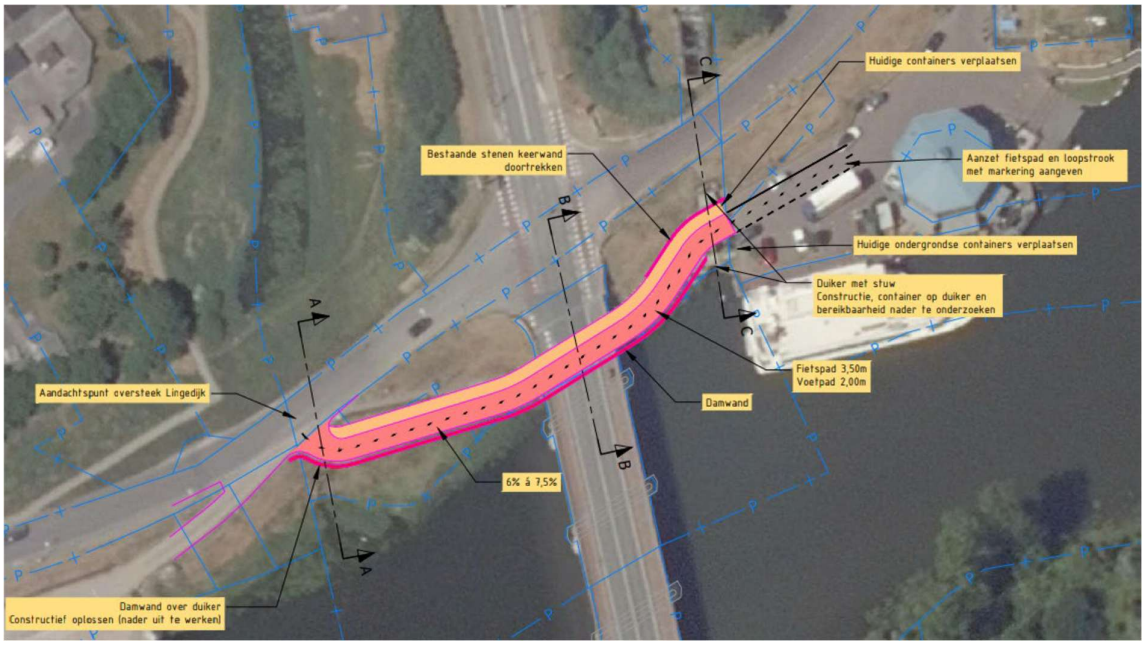


Figuur 21 Rotonde Leerdam op de parallelweg en de Schaikseweg

[19] Regionaal Toekomstbeeld Fiets Utrecht

Maatregel	Omschrijving
4.	Kruispunt Lingedijk – Kerkstraat onderdoorgang Lingebrug

4a.Wij stellen voor de onderdoorgang voor langzaam verkeer nu te realiseren zodat deze in de toekomst gekoppeld kan worden aan de vervanging van de Lingebrug.



Schets van een onderdoorgang Lingebrug Leerdam

4b.In het kader van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) en de samenwerking binnen U10 wordt ingezet op het verbeteren van de fietsveiligheid bij het kruispunt Lingedijk-Lingebrug (b.v. aanleg van een rotonde) en de breedte van het fietspad op de Lingebrug in Leerdam. Deze locatie vormt een belangrijke schakel in de regionale fietsverbindingen, waaronder mogelijk de beoogde doorfietsroute Gorinchem–Leerdam. De maatregel richt zich op het vergroten van de zichtbaarheid en voorrang voor fietsers, met als doel een veilige en comfortabele oversteek.



Optie Lingebrug Leerdam

Maatregel	Omschrijving
5.	Fietsverbinding Gaasperwaard

In aansluiting op de gebiedsvisie Vianen, de toekomstige ontwikkeling van Gaasperwaard 3, en de aangenomen motie *Fietsverbinding Noord/Zuid,* wordt ingezet op het doorontwikkelen van een snelle en directe fietsverbinding van zuid naar noord. Het bestaande fietspad vanaf afrit Everdingen/Zijderveld langs de A2 vormt hierbij de basis. Door dit pad door te trekken over Gaasperwaard 3 ontstaat een hoogwaardige route met minimale hindernissen voor snelfietsers richting Utrecht en, via Leerdam, op termijn richting 's-Hertogenbosch.

Maatregel	Omschrijving
6.	Ontwikkelen gemeentelijk fietsnetwerk

In het Mobiliteitsplan (2020) heeft Gemeente Vijfheerenlanden een wensnetwerk voor de fiets vastgesteld. Dit brengen we nu een stap verder door het opstellen van een gemeentelijk fietsnetwerk, bestaande uit een utilitair en een recreatief netwerk. De eerste stappen hiervoor zijn gezet. Dit netwerk brengt focus aan: het maakt inzichtelijk welke verbindingen prioriteit krijgen en waar toekomstige verbetermaatregelen op gericht moeten zijn.

Het utilitair fietsnetwerk is opgenomen in *Bijlage B*. Hierin wordt toegelicht hoe het netwerk tot stand is gekomen en welke verbindingen van belang zijn voor dagelijkse fietsverplaatsingen, zoals woon-werkverkeer en schoolroutes. Daarnaast is het recreatief regionaal fietsnetwerk opgenomen in *Bijlage C*. Langs deze routes worden voorzieningen ontwikkeld die gericht zijn op recreatieve fietsers, zoals bankjes en informatiepanelen. Wij werken hierbij samen met het Routebureau Utrecht. Zij beheren het fietsknooppuntennetwerk en hebben veel kennis van de recreatieve fietser.

Door het vaststellen van beide netwerken als onderdeel van het fietsbeleid ontstaat samenhang in de toekomstige ontwikkeling van de fietsinfrastructuur en kunnen hiaten in het netwerk aangepakt worden. Zo werken we gericht aan een veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk voor alle typen fietsers.

Maatregel	Omschrijving
7.	Fietsveilige herinrichting Julianabrug

De Julianabrug is een belangrijke oost-westverbinding in Vianen en vormt de oostelijke entree van het centrumgebied. Uit onderzoek van de Provincie Utrecht blijkt dat de fietsstroken aan beide zijden van de brug smal en onveilig zijn. Hoewel de brug recent groot onderhoud heeft ondergaan en naar verwachting de komende tien jaar geen ingrijpende werkzaamheden nodig zijn, nemen we op korte termijn ruimte voor kleine maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren.

Op de lange termijn wordt bij de toekomstige vervangingsopgave van de brug ingezet op het realiseren van een volwaardige en veilige fietsverbinding. Daarmee wordt de Julianabrug niet alleen een belangrijke schakel voor autoverkeer, maar ook een veilige en comfortabele route voor fietsers.

Maatregel	Omschrijving
8.	Veilige doorgang voor fietsers bij werkzaamheden

Fietspaden kunnen tijdelijk niet toegankelijk zijn door werkzaamheden, zoals groenbeheer, onderhoud aan kabels en leidingen of wegwerkzaamheden. Bij het beheer en onderhoud van infrastructuur hanteren we het STOMP-principe. Dit betekent dat we bij tijdelijke situaties altijd eerst kijken naar de positie van de Stapper (voetganger) en de Trapper (fietser).
Voor fietsers hanteren we de volgende uitgangspunten:

- We zorgen altijd voor een veilige en duidelijke omleidingsroute;
- Fietsers worden niet automatisch over de rijbaan geleid, tenzij dit aantoonbaar veilig en verantwoord is;
- De tijdelijke situatie moet minstens zo veilig zijn als de reguliere situatie.

Op deze manier zorgen we ervoor dat fietsers ook tijdens werkzaamheden veilig, comfortabel en met zo min mogelijk hinder hun weg kunnen vervolgen.

Maatregel	Omschrijving
9.	Veilige fietsverbinding Lexmond-Vianen

Fietsers tussen Lexmond en Vianen moeten parallel aan de Oude Rijksweg de weg delen met autoverkeer. De Kortenhoevenseweg wordt deel van het gemeentelijk fietsnetwerk. Deze weg sluit goed aan op vrijliggende fietspaden in Vianen en op de kern van Lexmond. Het SPV benoemt een grote overschrijding (van 15 km/uur) van de maximumsnelheid op deze weg.

De Kortenhoevenseweg wordt geen deel van een regionale doorfietsroute, maar wel fietsveilig ingericht. De fietsverbinding tussen Lexmond en Vianen kan hier relatief eenvoudig veel veiliger worden. Drie doorgaande autowegen tussen Lexmond en Vianen zijn niet in lijn met het STOMP-principe. Doorgaand autoverkeer zal in de toekomst niet meer op de Kortenhoevenseweg (langs de oude Rijksweg) worden toegestaan.

Maatregel	Omschrijving
10.	Verankeren STOMP in gebiedsontwikkeling

Mobiliteit vroegtijdig meenemen in het ontwikkelproces is essentieel om duurzame keuzes mogelijk te maken. Volgens het STOMP-principe krijgt de meest duurzame vorm van vervoer voorrang. Door hier in een vroeg stadium op te sturen, kunnen ruimtelijke plannen zó worden ingericht dat lopen, fietsen en openbaar vervoer vanzelfsprekend en aantrekkelijk worden — en de auto niet de standaard is.

Een goed voorbeeld waar dit (al) wordt toegepast is de gebiedsontwikkeling Lexmond-West, waar circa 300 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Hier wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de aanleg van een nieuwe randweg aan de westzijde van Lexmond. Deze randweg moet bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum, door het autoverkeer op de Lekdijk en in de dorpskern aanzienlijk te verminderen.

Binnen het gebiedsplan worden groene inprikkers opgenomen: routes die specifiek bedoeld zijn voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Deze sluiten aan op de bestaande infrastructuur in de kern van Lexmond en zorgen voor een directe en aantrekkelijke verbinding tussen Lexmond-West en de voorzieningen in het centrum (zie

figuur 20). Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt omgeleid via de randweg, waardoor de dorpskern rustiger en veiliger wordt.

De gebiedsontwikkeling biedt daarnaast kansen om de fietsinfrastructuur direct goed in te richten. In het project wordt daarom onderzocht of een vrijliggend fietspad parallel aan de nieuwe randweg kan worden aangelegd. Dit verhoogt de verkeersveiligheid voor fietsers in het centrum van Lexmond en verkort de route tussen Ameide en Lexmond, doordat fietsers minder lang de weg hoeven te delen met gemotoriseerd verkeer op de Lekdijk.



Figuur 22: Gebiedsplan Lexmond-West en tracévarianten voor de randweg

Maatregel	Omschrijving
11.	Fietsveiligheid op dijken verbeteren

Uit de enquête van de Fietsersbond en tijdens de participatieavond is de lage fietsveiligheid van dijken sterk naar voren gekomen. Hier wordt veel gefietst, soms is het de enige verbindingen tussen kernen (bijvoorbeeld Ameide-Lexmond). Het gaat zowel om dijken langs rivieren als de Diefdijk en andere dijken. Wij willen de veiligheid verbeteren. Vrijwel alle dijken zijn in beheer van het Waterschap Rivierenland. Wij zullen met hen in gesprek gaan en onderzoeken wat nodig is om de dijken veiliger in te richten.

Maatregelen fietsstimulering

Maatregel	Omschrijving
12.	Stimuleren van fietsvaardigheid op basisscholen

Op basisscholen in Vijfheerenlanden vinden momenteel onregelmatig fietslessen en verkeersexamens plaats. In sommige kernen is voldoende inzet van vrijwilligers en maken scholen hier tijd voor, terwijl dit in andere kernen achterblijft. Als gemeente vinden wij het belangrijk dat alle kinderen veilig leren fietsen, om zo het risico op ongevallen te verkleinen en het fietsgebruik op jonge leeftijd te stimuleren.

Daarom nemen wij als gemeente een actieve rol in het bevorderen van fietslessen en verkeersexamens op basisscholen. We onderzoeken hoe we dit onderwijs kunnen versterken, bijvoorbeeld door het bieden van een vrijwilligersvergoeding, het financieren van lesmateriaal of andere ondersteunende maatregelen. Zo zorgen we ervoor dat fietsvaardigheid voor álle kinderen in onze gemeente toegankelijk en vanzelfsprekend wordt. Daarnaast verkennen we ook de mogelijkheden om fietsen onder peuters te stimuleren middels loopfietsen.

Maatregel	Omschrijving
13.	Campagne 'Samen op de fiets naar school' en beweegvriendelijke schoolomgeving en campagne fietsstimulering naar sportparken

Rondom scholen ontstaan regelmatig onveilige situaties door conflicten tussen fietsers en automobilisten. Een belangrijke oorzaak is het autoverkeer van ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen. Dit leidt tot meer drukte en vergroot het risico op ongevallen, waardoor andere ouders ook sneller voor de auto kiezen — een negatieve spiraal die we willen doorbreken.

Met een gerichte campagne richten we ons op ouders en hun invloed op de verkeersveiligheid rondom scholen. We maken hen bewust van de risico's van autoverkeer bij schoollocaties en benadrukken de voordelen van samen fietsen: het is gezond, gezellig en vermindert de verkeersdrukte. Ook stimuleren we het fietsen naar sportlocaties.

We gaan in gesprek met basisscholen om te onderzoeken hoe we dit samen kunnen organiseren en versterken. Denk hierbij aan communicatie richting ouders, het plannen van fietsacties of het verbeteren van stallingsmogelijkheden. In landelijke gebieden, waar fietsen niet altijd vanzelfsprekend is, willen we ouders ondersteunen in het maken van bewuste keuzes.

Een campagne alleen is mogelijk niet voldoende. Daarom onderzoeken we aanvullende maatregelen, zoals het tijdelijk afsluiten van autoverkeer in straten waar basisscholen aan liggen rondom de start en het einde van schooltijden.

Maatregel	Omschrijving
14.	Doorzetten ontheffing speedpedelec op het fietspad

Vijfheerenlanden heeft meegedaan aan de provinciale proef om het fietspad voor speedpedelecs toegankelijk te maken. Speedpedelecs zijn een goed alternatief voor de auto voor woon-werkverkeer op de lange afstand.[20] Speedpedelec-gebruikers voelen zich vaak kwetsbaar op de rijbaan, maar op het fietspad hebben zij een aanzienlijk snelheidsverschil met de reguliere fietser. Dit wordt soms als onveilig ervaren door andere fietsers. De resultaten waren succesvol. Er kan een ontheffing aangevraagd worden om toch op het fietspad te mogen fietsen mits zij zich als gast gedragen en hun snelheid aanpassen. Medegebruikers van het fietspad hebben weinig last van speedpedelecs.[21]

[20] 250068 - Advies pilot Ontheffingsregeling Speedpedelec
[21] Ontheffing speedpedelec voor het fietspad | provincie Utrecht

Maatregel	Omschrijving
15.	Aansluiten op de provinciale en nationale fietsstimuleringscampagne 'Da's zo gefietst'

In de provincie Utrecht is juni 2025 de landelijke fietsstimuleringscampagne 'Da's zo gefietst'[22] met een fietsstimuleringsapp gelanceerd[23]. Wij sluiten als gemeente aan bij de deze campagne. Wij attenderen bedrijven en organisaties in onze gemeente erop dat ze kunnen deelnemen. Wij werken hierbij samen met Goedopweg, zij helpen organisaties om hun reisgedrag te verduurzamen en hebben veel ervaring in het opzetten van fietsstimuleringsmaatregelen en financiële regelingen. Ook zetten we met hen een werkgeversaanpak op. Via de app zijn punten te verdienen om bij lokale ondernemers in te wisselen voor korting of beloningen.

Maatregel	Omschrijving
16.	Ontwikkelen pumptrackbaan Leerdam

Op jonge leeftijd ontwikkelen kinderen fietsplezier. Zo zullen zij op latere leeftijd meer fietsen. Een pumptrackbaan zorgt ervoor dat kinderen al jong kennis maken met fietsen en zet het fietsplezier centraal. Op een pumptrackbaan kunnen kinderen, maar ook volwassenen, op een BMX fysiek hun grenzen opzoeken. Daarnaast leren kinderen motorische vaardigheden en blijven ze meer in beweging.[24] De groei van Leerdam Broekgraaf is een kans om een pumptrackbaan te realiseren voor jong en oud.



Figuur 23: Voorbeeld van een pumptrackbaan[24]

Maatregelen fietsparkeren

Maatregel	Omschrijving
17.	Efficiënter gebruik (Weesfietsen) en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten

Bij OV-knooppunten zoals stations en HOV-haltes Vianen Lekbrug en Meerkerk is voldoende en goed georganiseerde fietsparkeercapaciteit essentieel. We zien dat op sommige locaties de bezetting hoog is, terwijl op andere plekken ruimte onbenut blijft. Om het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer te stimuleren, zetten we in op het efficiënter benutten van bestaande voorzieningen én het uitbreiden waar nodig. Dit doen we door:

- Het uitbreiden van de capaciteit op drukke locaties als de ruimte dat toe laat;
- Het verbeteren van de vindbaarheid en toegankelijkheid van de fietsparkeervoorzieningen;
- Structureel handhaven op weesfiets, fietswrakken en fout geparkeerde fietsen.
- Realiseren van fietskluizen inclusief beveiligingssysteem bij de OV-knooppunten Vianen, Meerkerk en Hoef en Haag.

Naast voldoende en toegankelijke fietsparkeerplekken onderzoeken we ook de behoefte aan aanvullende voorzieningen, zoals watertappunten, ruimte voor buitenmodelfietsen,

[22] Home | Daszogefietst
[23] Nieuwe landelijke fiets-app 'Da's zo gefietst!' stimuleert fietsritten | provincie Utrecht
[24] Pumptrack Harderwijk - Pumptrackinfo.nl

zoals scootmobiels, driewielers en handbikes. Door in te spelen op verschillende gebruikersbehoeften zorgen we ervoor dat er voor iedereen een veilige en aantrekkelijke plek is om de fiets te stallen. Zo versterken we de combinatie van fiets en openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto.

Maatregel	Omschrijving
18.	Parkeernormen bij overige voorzieningen

We werken momenteel aan een nieuw gemeentelijk parkeerbeleid. Hierin krijgen fietsparkeernormen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen een duidelijke plek. Bij nieuwe projecten moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor kwalitatief goede en toegankelijke fietsparkeerplekken. We toetsen plannen op zowel het aantal als de kwaliteit van de voorzieningen. Het doel is dit beleid in 2026 vast te stellen.

Ook bij de (her)ontwikkeling van scholen en sportvoorzieningen gelden deze eisen. Zowel de capaciteit als de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen moeten op orde zijn. Wij werken hierbij nauw samen als afdelingen ruimtelijke ontwikkeling, sport, onderwijs en mobiliteit, zodat fietsparkeren vanaf het begin goed wordt meegenomen in de planvorming, evaluatie, onderhoud en aanpassingen.

Maatregel	Omschrijving
19.	Monitoring fietsparkeerdruk

We monitoren jaarlijks het aantal gestalde fietsen op drukbezochte locaties, zoals de centra van Vianen en Leerdam en bij OV-knooppunten zoals bushaltes Vianen Lekbrug, Meerkerk A27, Hoef en Haag-Noord en station Leerdam. Op basis van deze tellingen beoordelen we of het aantal beschikbare fietsparkeerplekken toereikend is. Bij een tekort werken we gerichte maatregelen uit om de capaciteit uit te breiden.

Naast kwantiteit nemen we ook kwalitatieve aspecten mee in de monitoring, zoals de staat en bruikbaarheid van de voorzieningen. Op basis van deze inzichten onderzoeken we de behoefte aan aanvullende kwalitatieve voorzieningen, zoals afsluitbare fietsparkeermogelijkheden

Maatregel	Omschrijving
20.	Verduidelijken fietsparkeren in het centrum van Vianen en Leerdam

In de centra van Vianen en Leerdam maken we duidelijk waar fietsparkeren gewenst en toegestaan is. Dit doen we door het toepassen van duidelijke bewegwijzering en belijning op straat. Zo ontstaat een overzichtelijk straatbeeld en wordt hinderlijk parkeren voorkomen. Wij richten ons met name op piekdrukte, zoals tijdens de markt.

Voor buitenmodelfietsen — zoals driewielfietsen, bakfietsen en scooters — richten we specifieke parkeerplekken in. Deze voertuigen nemen relatief veel ruimte in en kunnen de doorgang op stoepen belemmeren. Door aparte stallingsplekken aan te wijzen, houden we de openbare ruimte toegankelijk voor voetgangers én maken we zichtbaar dat ook gebruikers van buitenmodelfietsen welkom zijn in het centrum.

Afhankelijk van de ontwikkeling van het fietsparkeren in de komende jaren, werken we dit verder uit in een gerichte fietsparkeerstrategie voor de binnensteden van Vianen en Leerdam.

Maatregel	Omschrijving
21.	Experimenteren met tijdelijke fietsvlonder

In Lexmond starten we een proef met fietsvlonders. Dit zijn verplaatsbare platforms met fietsbeugels voor acht tot tien fietsen, die één autoparkeerplaats innemen. Ze bieden uitkomst op plekken waar de parkeerdruk hoog is en smalle stoepen zorgen voor hinderlijk gestalde fietsen.

Buurtbewoners kunnen later zelf een aanvraag doen voor tijdelijke plaatsing. De proef duurt 3 tot 6 maanden, waarna we samen met de buurt evalueren of het parkeervak een permanente fietsparkeerbestemming krijgt ("verstoepen") of wordt teruggegeven aan de auto. In andere gemeenten zijn fietsvlonders inmiddels een gewaardeerde en veelgevraagde voorziening in drukke woonstraten.



Figuur 24: Een fietsvlonder in Rotterdam[25]

Maatregelen deelfietsen

Maatregel	Omschrijving
22.	Faciliteren van deelfietsen

Vanaf 2026 start een provinciebreed systeem voor elektrische deelfietsen. In onze gemeente zullen in Vianen, Hoef en Haag en Hagestein op minimaal 18 locaties deelfietshubs komen.[26] Hier kunnen gebruikers eenvoudig een elektrische fiets huren of weer inleveren. Deze locaties liggen voornamelijk bij ov-knooppunten en op bedrijventerreinen en zijn indicatief weergegeven in Figuur 26. Gemeente Vijfheerenlanden draagt financieel bij aan de opzet van dit systeem. De Provincie Utrecht stimuleert het gebruik van de deelfiets en neemt het grootste deel van de kosten op zich. De looptijd is van 2026 tot 2029 met mogelijkheid tot verlenging. Na evaluatie van dit systeem volgen mogelijk aanvullende maatregelen om het gebruik van deelfietsen verder te stimuleren.

[25] Rotterdam wint innovatieprijs voor fietsvlonder
[26] Programma van Eisen. Regionale elektrische deelfietsen. Gemeente Utrecht, 7 april 2025



Figuur 25: Indicatieve mogelijke locaties van hubs voor deelfietsen[27]

Bijlagen

De volgende bijlagen zijn toegevoegd:

- Bijlage A: Maatregelentabel fietsbeleid Vijfheerenlanden
- Bijlage B: Utilitair fietsnetwerk Vijfheerenlanden
- Bijlage C: Recreatief regionaal fietsnetwerk Vijfheerenlanden
- Bijlage D: Bereikbaarheidsanalyses Leerdam, Hoef en Haag, Ameide en Hei- en Boeicop
- Bijlage E: Overzicht fietstellingen

[27] Concessie Regionale Deelfietsen 2026 - 2028

Bijlage A: Uitvoeringsprogramma fietsbeleid Vijfheerenlanden

In deze bijlage worden alle maatregelen beknopt toegelicht. Bij elke maatregel is de prioriteit, de verwachte doorlooptijd, de kosten, koppelkansen en de betrokken partijen toegevoegd.

De **prioriteit** van de maatregelen wordt beoordeeld op basis van de doorlooptijd, benodigde middelen (kosten) en complexiteit Op basis hiervan zijn de maatregelen onderverdeel in vier categorieën van urgentie namelijk:

1. **Quick wins** – Nu doen, actie is direct uitvoerbaar zijn met beperkte middelen en een korte doorlooptijd (binnen 1 jaar). Deze maatregelen hebben een laag risico en vereisen geen langdurige besluitvorming of complexe samenwerkingen.
2. **(nader) Onderzoek** - Maatregelen die veelbelovend zijn, maar nog niet direct kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen vereisen eerst nader onderzoek, haalbaarheidsstudies, of pilots om onzekerheden weg te nemen en de effectiviteit te beoordelen. Vooronderzoek vormt een belangrijke basis voor toekomstige implementatie.
3. **Ambitieus en langere termijn -** Maatregelen die fysieke aanpassingen of uitbreidingen van infrastructuur vereisen. Deze projecten hebben een langere doorlooptijd vanwege het ontwerp, de financiering, vergunningsprocedures en uitvoeringsfase. Ze zijn vaak essentieel voor structurele verbeteringen in de mobiliteit. De maatregelen zijn belangrijk maar niet urgent.
4. **Wenselijk –** Maatregelen die een positieve bijdrage leveren, maar minder urgent zijn of geen directe prioriteit hebben in de uitvoeringsagenda (nice to have). Deze maatregelen zijn optioneel en worden uitgevoerd afhankelijk van beschikbare middelen, politieke steun of aanvullende financiering.

Budget

Voor de uitvoering van het fietsbeleid binnen gemeente Vijfheerenlanden dient een meerjarig budget gereserveerd te worden dat aansluit bij het uitvoeren van de maatregelen. De beschikbare middelen worden doelgericht ingezet om de ambities uit het uitvoeringsprogramma te realiseren.

Voor de verwachte financiële kosten is onderstaande categorisering aangehouden. Voor investeringen met een geraamde waarde van meer dan €50.000 zal actief moeten worden gezocht naar aanvullende financieringsmogelijkheden via subsidieregelingen van de provincie en/of de rijksoverheid.

Maatregelen fietsinfrastructuur

Nr	Maatregel	Prio	Doorlooptijd	Kosten	E/I(1)	Koppelkansen
1	Verkenning veilige fietsverbindingen binnen de bouwde kom in Vianen en Leerdam	2	<1 jaar	Lopend budget	E	Bijdrage Ontwikkeling Broekgraaf €25.000 Ontwikkeling Hoef en Haag €25.000 bestaande middelen
2	Onderzoek naar kansrijke doorfietsroute Vianen-Nieuwegein, Vianen-Houten, Gorinchem-Leerdam en Vianen-Culemborg	3	3-5 jaar	€50.000	E	Verbetering A27 Ontwikkeling Broekgraaf Ontwikkeling doorfietsroutes
3	Fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom Leerdam	3	2-3 jaar	€100.000	I	
4a	Kruispunt Lingedijk – Kerkstraat onderdoorgang Lingebrug voorbereidingskrediet	2	1-3 jaar	/	E	In de Gebiedsvisie Leerdam worden deze middelen aangevraagd
5	Fietsverbinding Gaasperwaard	3	2-3 jaar	/		Ontwikkeling Gaasperwaard
6	Ontwikkelen gemeentelijk fietsnetwerk	2	Lopend	Lopend budget		Ontwikkeling fietsnetwerk Provincie Utrecht, Waterschap Rivierenland, omliggende gemeenten
7	Fietsveilige herinrichting Julianabrug	3	5-10 jaar	Provincie Utrecht		
8	Veilige doorgang voor fietsers bij werkzaamheden	1	<1 jaar	Lopend budget		
9	Veilige fietsverbinding Lexmond-Vianen	2	3-5 jaar	€20.000,-	I	
10	Verankeren STOMP in gebiedsontwikkeling	1	3-5 jaar	/		
11	Fietsveiligheid op dijken verbeteren	3	3-5 jaar	/		Hoogwaterbeschermingsprogramma's

(1) E = Exploitatiebudget. I = Investering.

Maatregelen fietsstimulering

Nr	Omschrijving	Prio	Doorlooptijd	Kosten	E/I(1)	Koppelkansen
12	Fietsonderwijs op scholen stimuleren	1	Jaarlijks	€80.000	E	
13	Campagne 'Samen op de fiets naar school' en campagne fietsstimulering naar sportparken	1	Jaarlijks	Lopend budget	E	Campagne 'De scholen zijn weer begonnen'
14	Doorzetten ontheffing speedpedelecs	1	1-5 jaar	/	E	Inmiddels afgerond
15	Aansluiten op de provinciale en nationale fietsstimuleringscampagne 'Da's zo gefietst'	1	1-3 jaar	Lopend budget	E	
16	Ontwikkelen pumptrackbaan Leerdam	4	3-5 jaar	/	I	Gebiedsvisie MFC Leerdam worden deze middelen aangevraagd

(1) E = Exploitatiebudget. I = Investering.

Maatregelen fietsparkeren

Nr	Omschrijving	Prio	Doorlooptijd	Kosten	E/I(1)	Koppelkansen
17	Efficiënter gebruik (Weesfietsen) en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten	1	1-3 jaar	€250.000	E	Duurzaamheid
18	Inhaalslag voldoende fietsparkeren met kwaliteit bij Sport en (basis) School voorzieningen	1	1-3 jaar	€350.000	I	Parkeerbeleid
19	Monitoring fietsparkeerdruk	1	2- Jaarlijks	€15.000	E	
20	Verduidelijken fietsparkeren in het centrum van Vianen en Leerdam	2	1-3 jaar	€25.000	I	Binnenstadsvisie Leerdam, gebiedsvisie Vianen
21	Experimenteren met tijdelijke fietsvlonder	1	<1 jaar	Lopend budget	I	Parkeerbeleid

(1) E = Exploitatiebudget. I = Investering.

Maatregelen deelfietsen

Nr	Omschrijving	Prio	Doorlooptijd	Kosten	E/I(1)	Koppelkansen
22	Uitrol deelfietsen in Vianen, Hoef en Haag en Hagestein	1	Jaarlijks	€15.000	E	Provinciale uitrol deelfietsen

(1) E = Exploitatiebudget. I = Investering.

Begroting uitvoeringsprogramma

Uitvoering fietsinfrastructuur €170.000,-

- 1) Verkenning veilige fietsverbindingen binnen de bouwde kom in Vianen en Leerdam onderzoek 2026 uit eigen middelen.
- 2) Onderzoek naar kansrijke doorfietsroute Vianen-Nieuwegein, Vianen-Houten, Gorinchem-Leerdam en Vianen-Culemborg 2028 – 20232 €50.000,-
- 3) Fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom Leerdam 2027 – 2028 €100.000,-
- 4a) Kruispunt Lingedijk – Kerkstraat onderdoorgang Lingebrug voorbereidingskrediet 2026-2027 middelen Gebiedsvisie Leerdam
- 9) Onderzoek Veilige fietsverbinding Lexmond-Vianen 2028-2032 €20.000,-

Uitvoering fietsstimulering €80.000,-

- 12) Fietsonderwijs op scholen stimuleren (jaarlijks) €80.000
- 16) Ontwikkelen pumptrackbaan Leerdam 2028 – 2032 Gebiedsvisie Leerdam

Uitvoering fietsparkeren €640.000,-

- 17) Efficiënter gebruik (Weesfietsen) en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten 2026-2028 €250.000,-
- 18) Inhaalslag voldoende fietsparkeren met kwaliteit bij Sport en (basis) School voorzieningen 2026-2028 €350.000,-
- 19) Monitoring fietsparkeerdruk (om het jaar) €15.000,-
- 20) Verduidelijken fietsparkeren in het centrum van Vianen en Leerdam 2026-2028 €25.000,-

Uitvoering deelfietsen €15.000,-

- 22) Uitrol deelfietsen in Vianen, Hoef en Haag en Hagestein jaarlijks €15.000,-

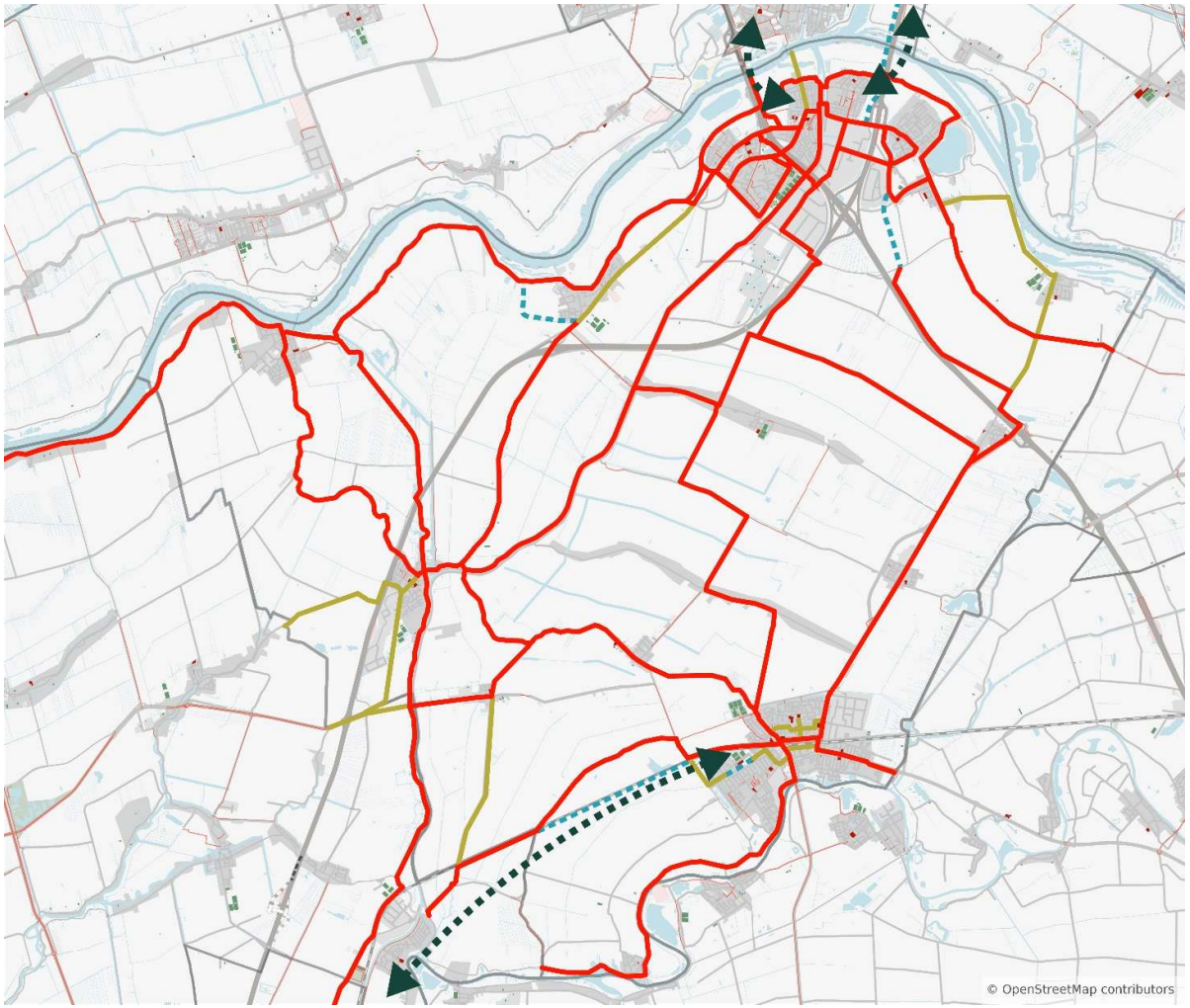
Bijlage B: Utilitair fietsnetwerk Vijfheerenlanden

Het utilitair fietsnetwerk is tot stand gekomen op basis van:

- Aangedragen (nieuwe) belangrijke verbindingen op de participatieavond en uit de enquête van de Fietsersbond;
- Het gemeentelijk wensnetwerk uit het Mobiliteitsplan (2020);
- Gemeentelijke moties met betrekking tot fietsinfrastructuur;
- Het Utrechts Regionaal Fietsnetwerk (inclusief potentiële doorfietsroutes).

Om tot een samenhangend netwerk te komen zijn een aantal wegen hiertoe aangewezen. Deze keuzes zijn op basis van verschillende overwegingen gemaakt. Deze lichten we hieronder toe:

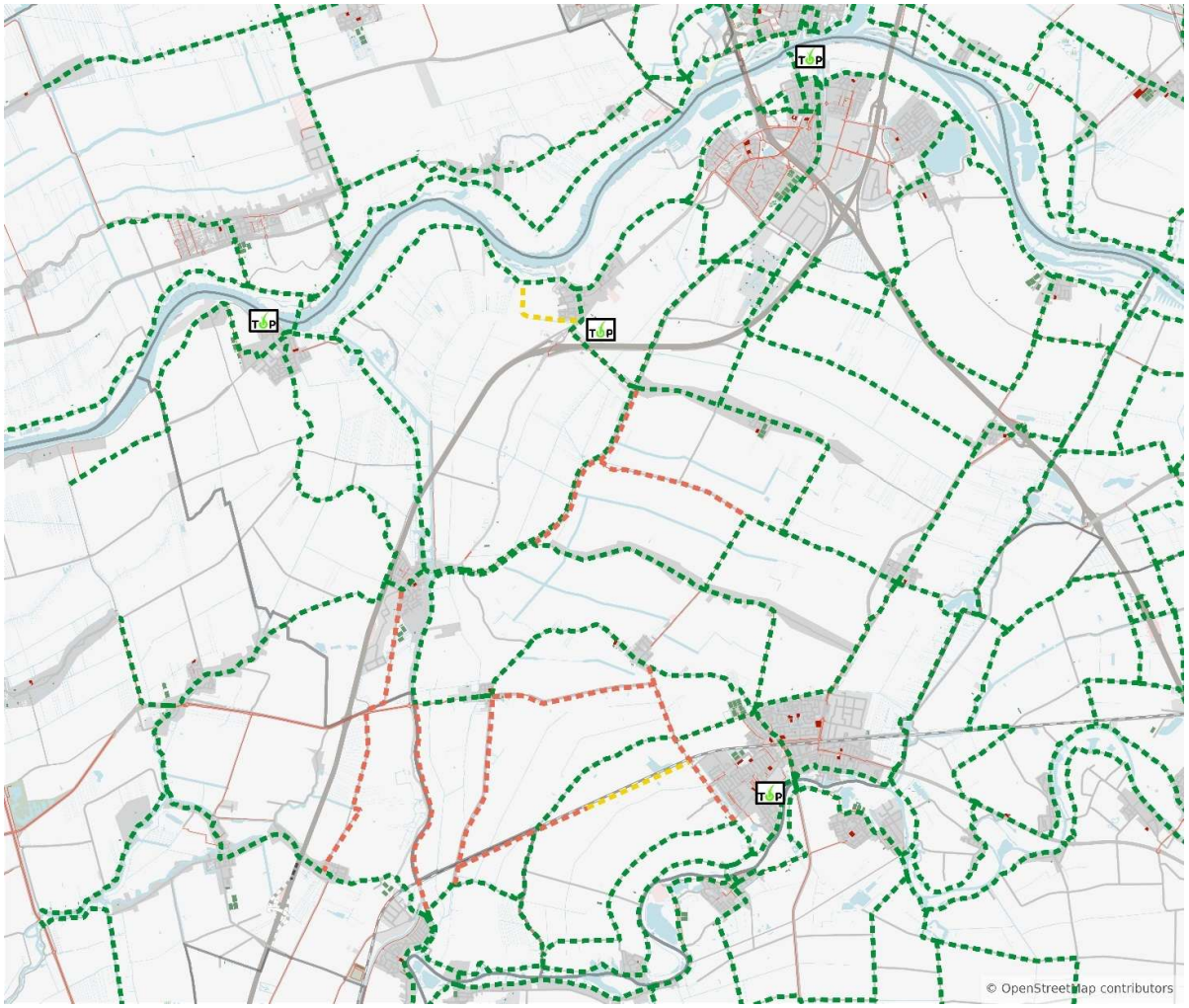
- Meer interwijkverbindingen ontwikkelen, met name in Leerdam;
- Het netwerk uitbreiden ten opzichte van het gemeentelijk wensnetwerk;
- Belangrijke schoolroutes deel van het netwerk maken. De drukste hiervan in het buitengebied zijn Leerdam-Gorinchem en Meerkerk-Gorinchem (zie tellingen in Bijlage E). Binnen de bebouwde kom zijn ook belangrijke schoolroutes, met name nabij de (middelbare) schoollocaties. Deze sluiten aan op het fietsnetwerk;
- Het meenemen van de moties in het netwerk:
    - Een nieuwe fietsverbinding over bedrijventerrein Gaasperwaard III, ten noorden van de A2
    - Het doortrekken van het Indragerspad, deel van de verbinding met Broekgraaf
- Potentierijke doorfietsroutes meenemen in het netwerk. De ligging hiervan staat nog niet vast, maar indicatief nemen we deze al mee in het netwerk. Potentiële doorfietsroutes zijn:
    - Vianen-Nieuwegein
    - Vianen-Houten
    - Leerdam-Gorinchem
        - Inclusief een mogelijke toekomstige verbinding langs de MerwedeLingelijn ter hoogte van Achterdijk;
- Sportterreinen en scholen verbonden aan het fietsnetwerk. Deze voorzieningen zijn belangrijk om goed op de fiets te bereiken. Ze zijn op de achtergrond zichtbaar in de netwerkkaart;
- Een enkele kleine aanpassing, zoals verplaatsing van het netwerk van de Breezijde naar de Smalzijde, ten zuiden van Nieuwland. De Smalzijde zou op termijn fietsvriendelijker ingericht kunnen worden, terwijl de Breezijde juist meer op de auto gericht blijft. Nu zijn beide kades relatief smal en niet fietsvriendelijk ingericht.
- De Oude Rijksweg tussen Lexmond en Vianen bevat nu drie wegen voor automobilisten. De Kortenhoevenseweg wordt deel van het fietsnetwerk.



Legenda

- Gemeentelijk wensnetwerk
- Aanvullingen gemeentelijk wensnetwerk, over bestaande infrastructuur
- Aanvullingen gemeentelijk netwerk, nieuwe fietspaden
- Potentierijke doorfietsroutes
- Fietspaden
- Gemeentegrenzen
- Sportterreinen
- Scholen

Bijlage C: Recreatief regionaal fietsnetwerk Vijfheerenlanden



Toelichting

Het recreatief regionaal fietsnetwerk sluit aan op het provinciaal fietsknooppuntennetwerk (beheerd door het Routebureau Utrecht). Om het bereik van het netwerk te vergroten zijn enkele verbindingen hieraan toegevoegd. Uitgangspunt is dat het rustige, aantrekkelijke verbindingen zijn die aansluiten op de Toeristische Overstappunten en vanuit elke kern is de omgeving te verkennen. Twee nieuwe, mogelijke toekomstige verbindingen vullen het netwerk aan:

- Het fietspad langs de randweg Lexmond;
- Een mogelijke doortrekking van het fietspad langs de MerwedeLingelijn bij Achterdijk.

Deze uitbreidingen dragen bij aan een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk.

Legenda

- Provinciaal recreatief fietsknooppuntennetwerk
- Aanvullingen gemeentelijk recreatief netwerk, over bestaande infrastructuur
- Aanvullingen gemeentelijk recreatief netwerk, over nieuwe fietspaden
- Fietspaden
- Gemeentegrenzen
- Toeristisch Overstappunt

Bijlage D: Bereikbaarheidsanalyses

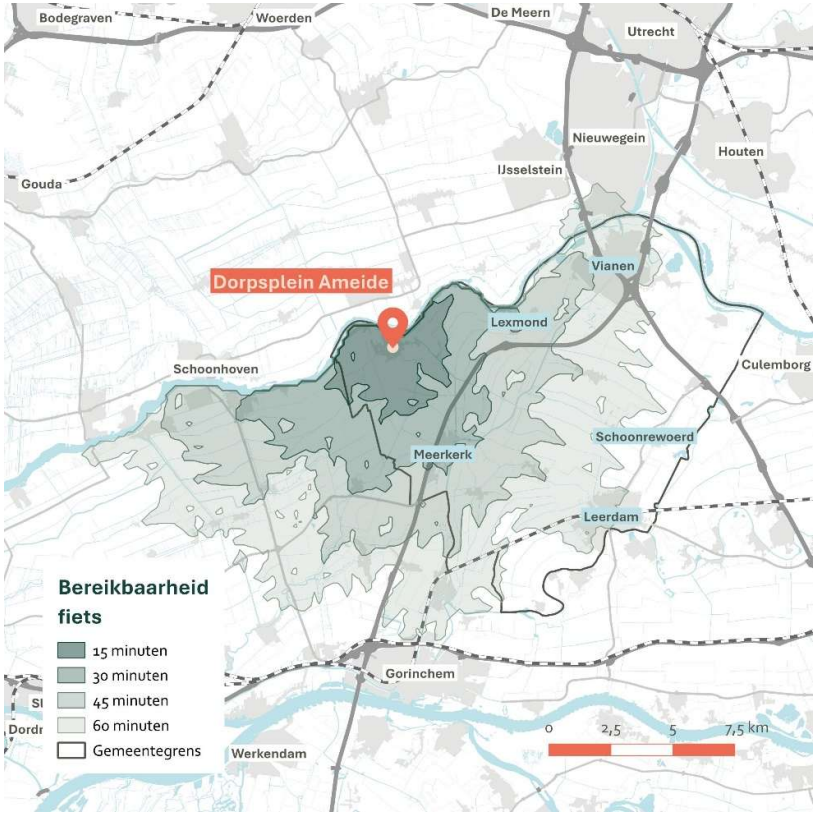
Deze bijlage bevat de bereikbaarheidsanalyses van Ameide, Hei- en Boeicop, Hoef en Haag en Leerdam. De analyses zijn uitgevoerd met behulp van de Movares Verbindingswijzer.

Per kaartje is het gebied wat binnen 60 minuten te bereiken is te zien. Dit is gedaan voor:

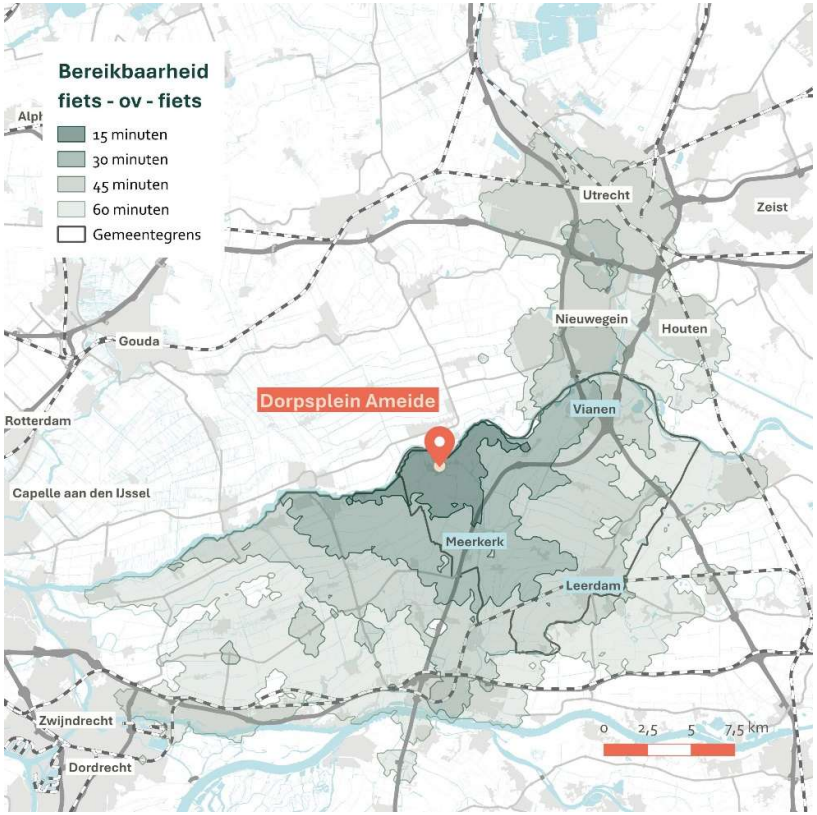
- Ritten van 60 minuten fietsen;
- Voor de combinatie van op de fiets naar een ov-halte, het ov en op de fiets naar de bestemming. Reizen van in totaal 60 minuten;
- Voor de combinatie van op de fiets naar een ov-halte, het ov en lopend naar de bestemming. Reizen van in totaal 60 minuten.

De analyses hebben als beginpunt de volgende locaties:

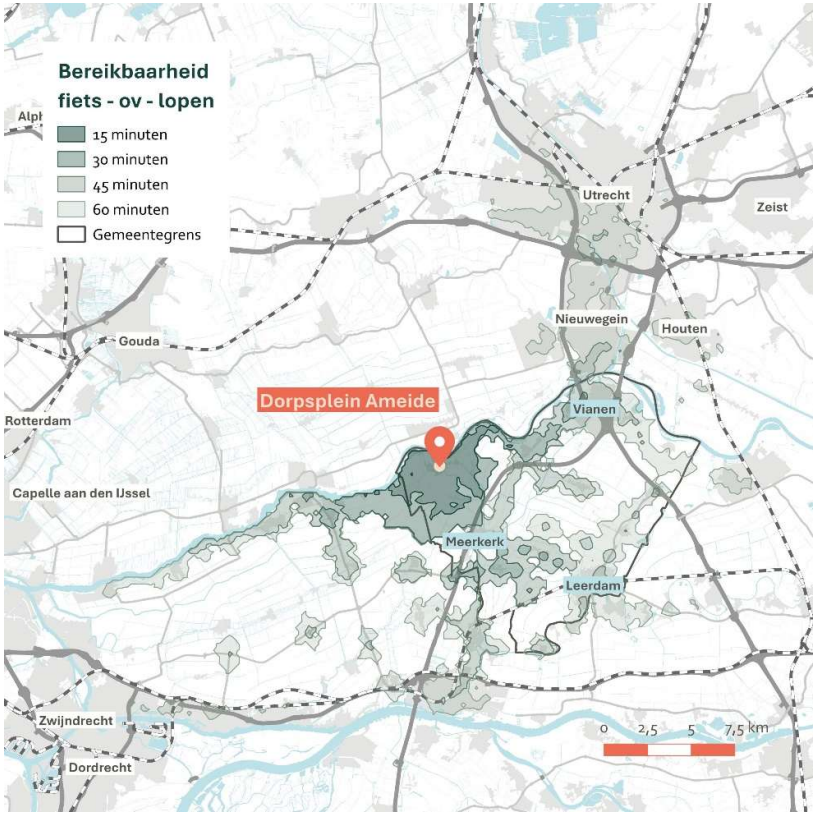
- Ameide, Burgermeester Wesselsplein
- Hei- en Boeicop, dorpskerk
- Hoef en Haag, minihub (bushalte)
- Leerdam, stationsplein



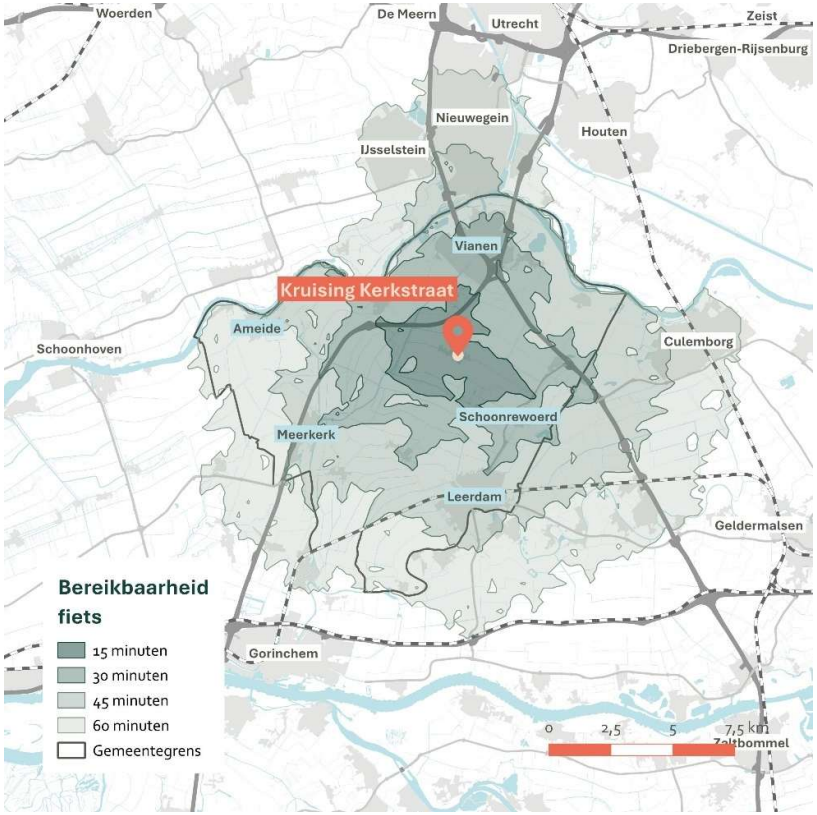
Figuur 26: Bereikbaarheid fiets Ameide



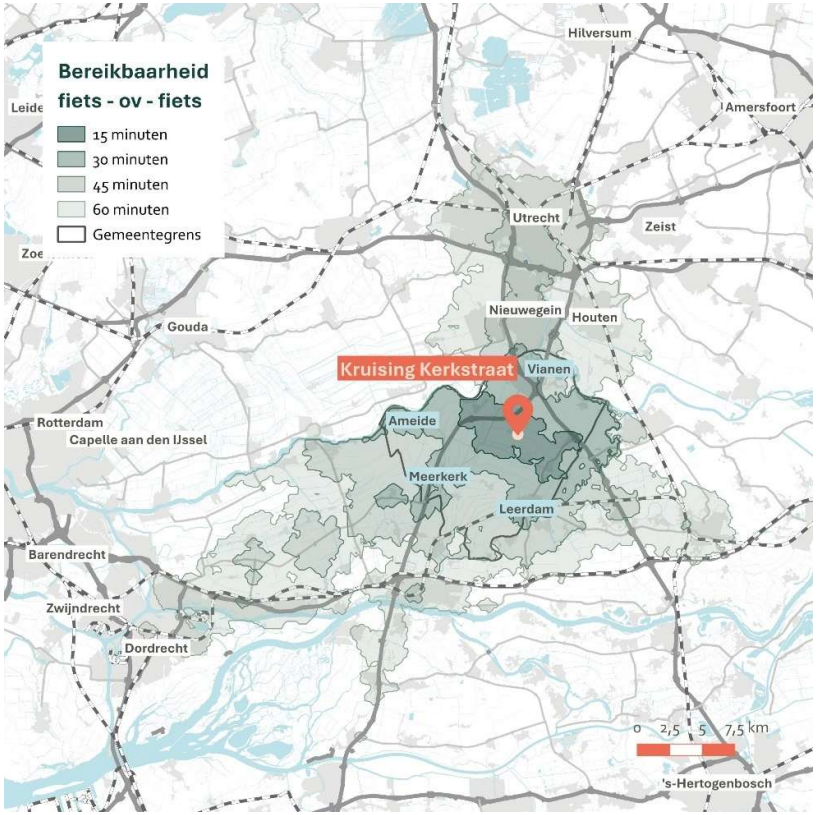
Figuur 27: Bereikbaarheid fiets-ov-fiets Ameide



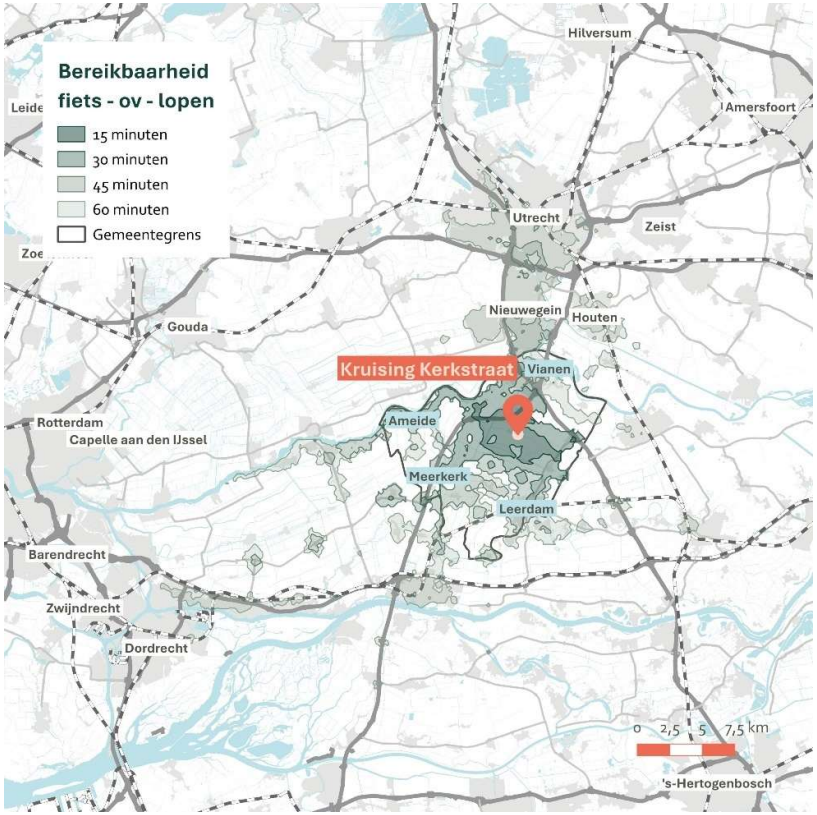
Figuur 28: Bereikbaarheid fiets-ov-lopen Ameide



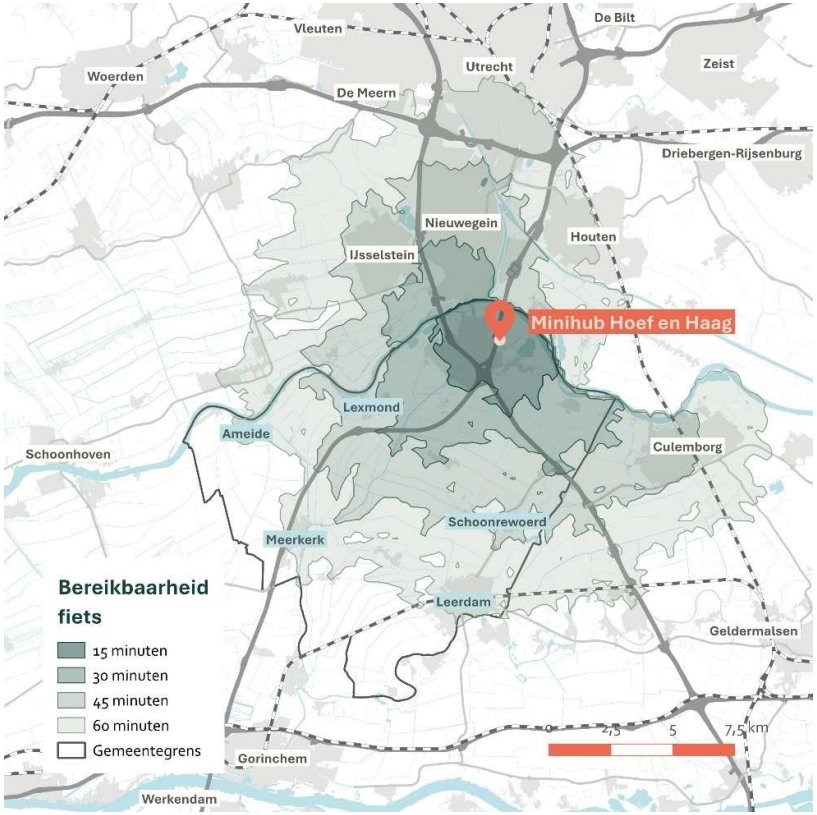
Figuur 29: Bereikbaarheid fiets Hei- en Boeicop



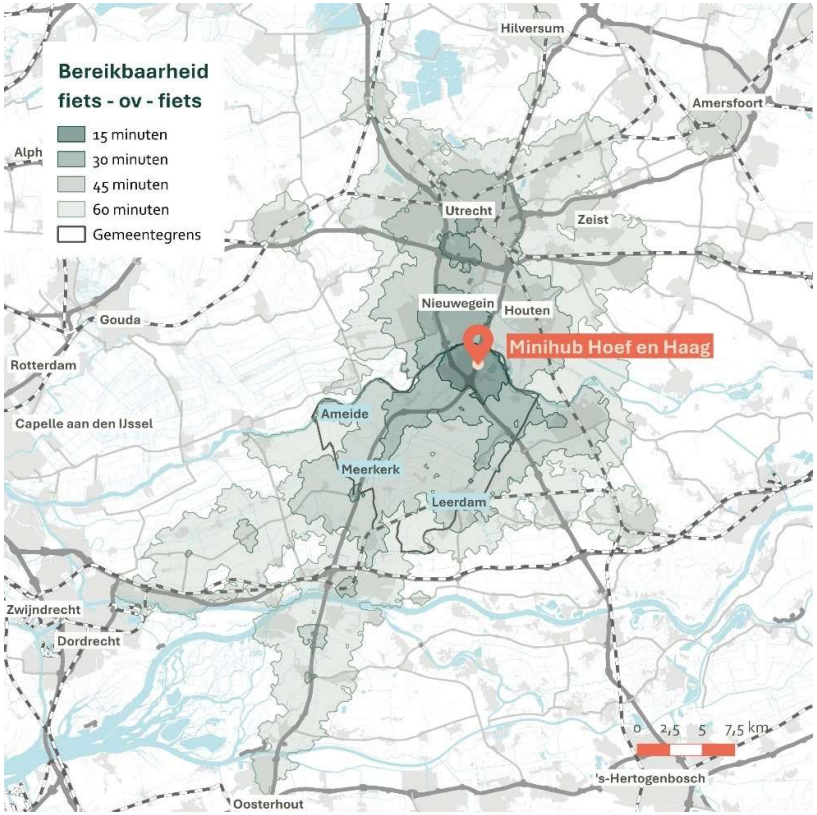
Figuur 30: Bereikbaarheid fiets-ov-fietsen Hei- en Boeicop



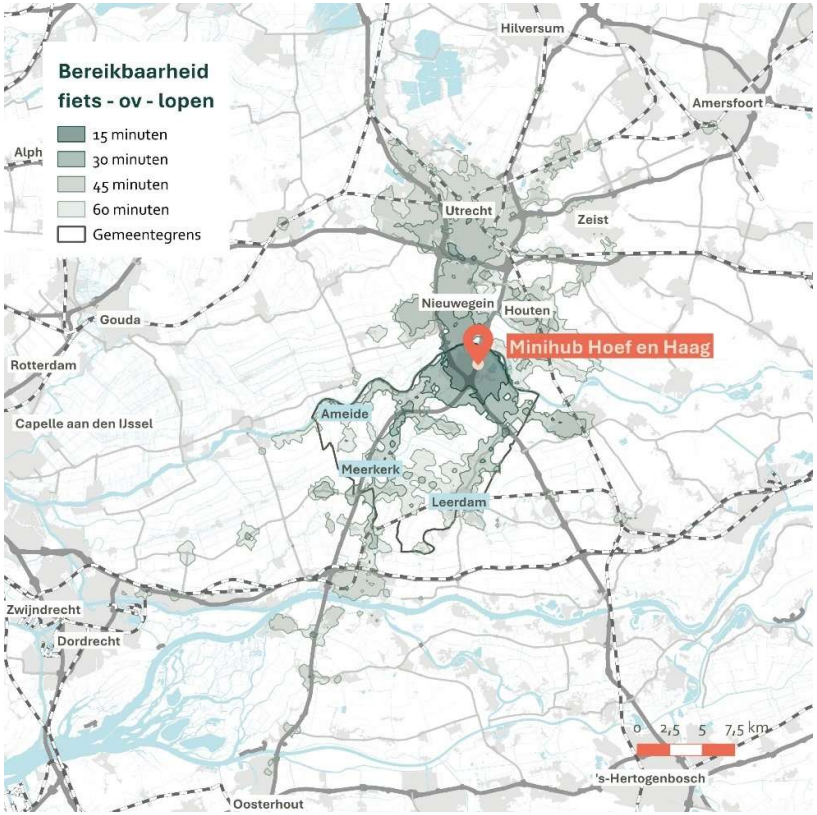
Figuur 31: Bereikbaarheid fiets-ov-lopen Hei- en Boeicop



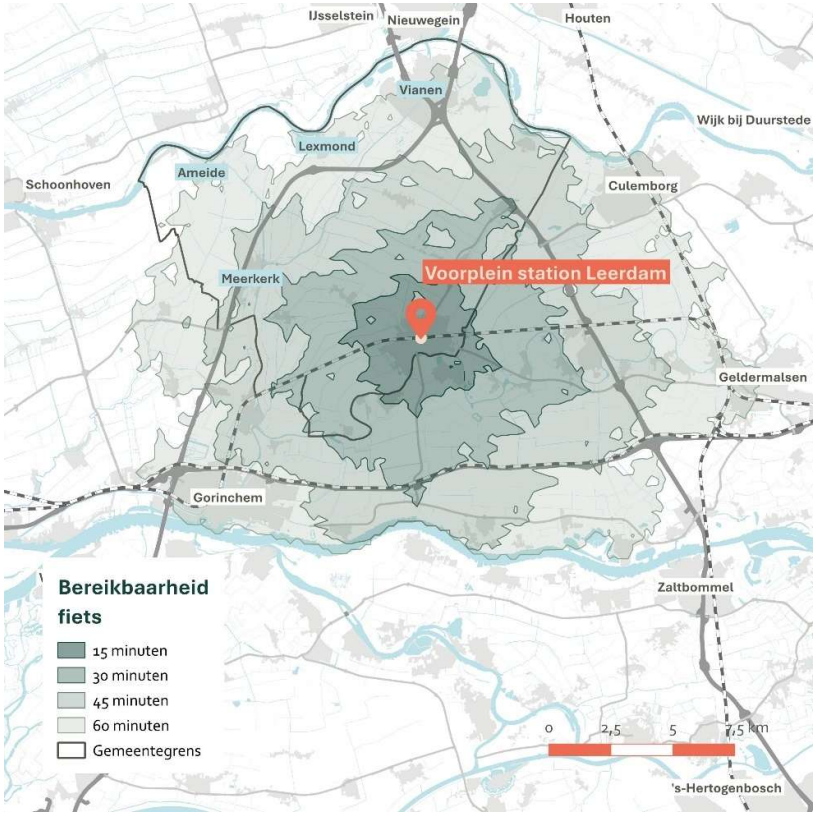
Figuur 32: Bereikbaarheid fiets Hoef en Haag



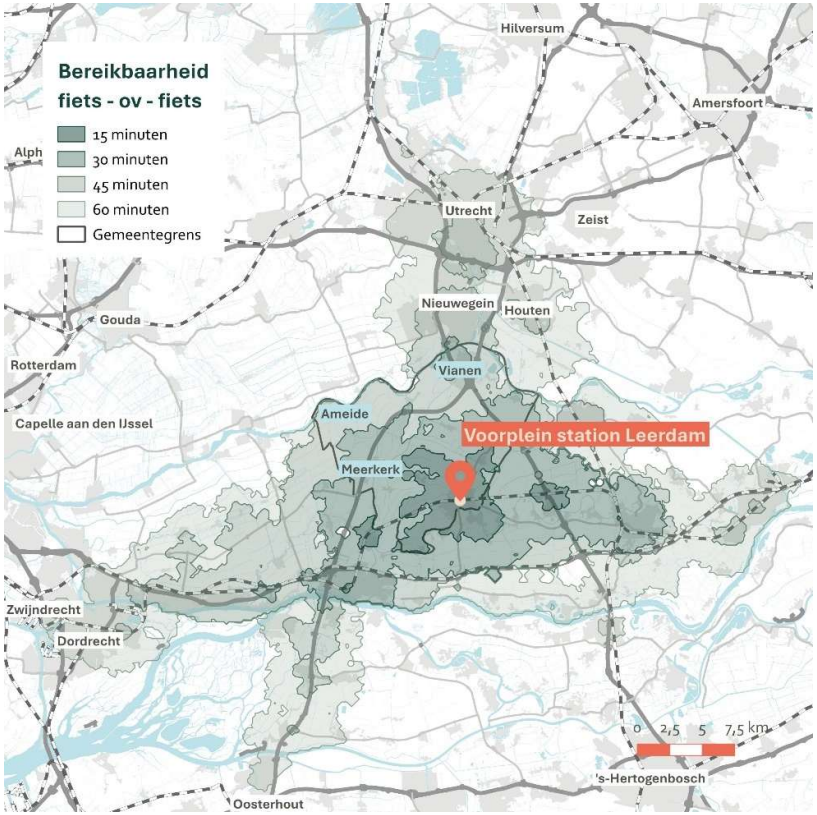
Figuur 33: Bereikbaarheid fiets-ov-fiets Hoef en Haag



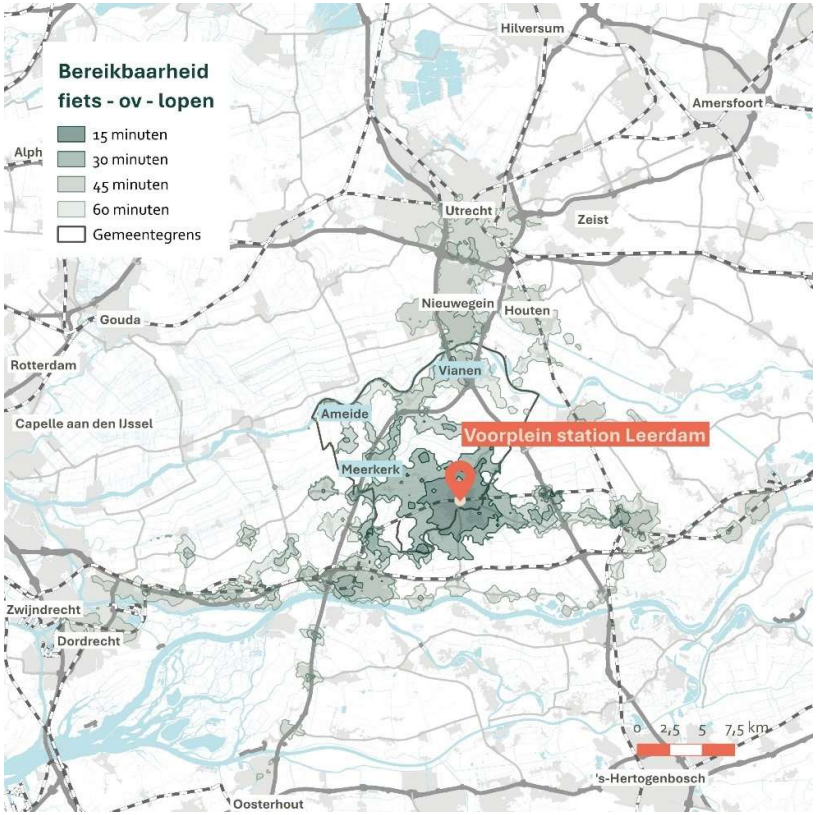
Figuur 34: Bereikbaarheid fiets-ov-lopen Hoef en Haag



Figuur 35: Bereikbaarheid fiets Leerdam

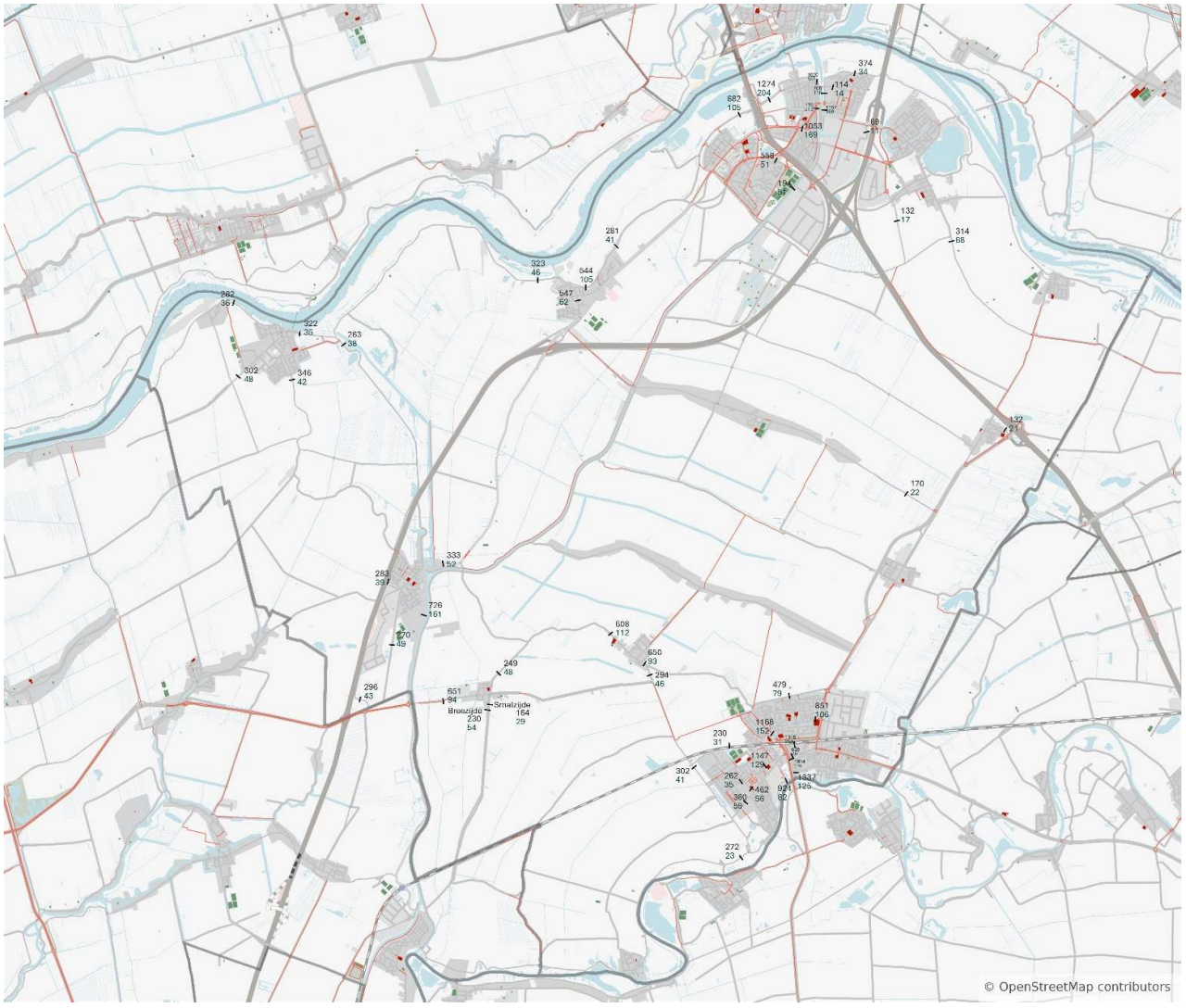


Figuur 36: Bereikbaarheid fiets-ov-fiets Leerdam



Figuur 37: Bereikbaarheid fiets-ov-lopen Leerdam

Bijlage E: Overzicht fietstellingen



Toelichting

De teldata, niet publiek toegankelijk via Basec 2.0, geeft een impressie van de wegen met de meeste fietsers.

De tellocaties zijn links zichtbaar.

- Het bovenste getal geeft het totaal aantal dagelijkse fietsers aan op het telpunt (twee richtingen bij elkaar opgeteld).
- Het groene getal eronder geeft het aantal fietsers in de ochtendspits aan (7-9 uur).

De tellingen hebben plaatsgevonden in september-oktober 2023.