

Technische vragen GroenLinks – GVVP

- 1. Op pagina 2 wordt in de vierde alinea voorgesteld om ook kleinere ingrepen en flankerende maatregelen door te voeren. Hoe wordt bepaald of en waar deze worden ingezet? Wordt hiervoor een aparte uitwerking gemaakt?**

Zoals omschreven in hoofdstuk 2 is dit meteen in die alinea concreet gemaakt. Zoals omschreven kunnen dit bijvoorbeeld zijn “aanvullende beleidsregels voor het plaatsen van laadpalen, duurzamere distributie binnen de bebouwde kom en beter mobiliteitsmanagement”. Deze zijn omschreven in het hoofdstuk met de flankerende maatregelen en deze zijn ook specifiek gemaakt in het GVVP (zie hoofdstuk 10, flankerend beleid). Een aantal van deze elementen staan zoals beschreven in het GVVP in aparte deelnota’s zoals de nota parkeernormen.

- 2. Op pagina 2 wordt gerefereerd aan beleidsregels nodig voor het plaatsen van laadpalen in Culemborg. Tevens wordt de transitie naar elektrificering van het wagenpark als een belangrijke trend gesignaleerd in hoofdstuk 5. Zijn er prognoses te geven over hoe de groei van het aandeel elektrische auto’s en daarmee de vraag naar laadpalen zich de komende jaren in Culemborg gaat ontwikkelen? Verwacht het college dat hiervoor aanvullende middelen nodig zullen zijn?**

De vraag naar laadinfra gaat enorm toenemen aankomende jaren. In het regeerakkoord en het Klimaatakkoord staat dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto’s emissieloos moeten zijn, dmv batterij-elektrisch, rijden op waterstof of zonnecellen. Volgens prognoses die voortkomen uit het Klimaatakkoord is in 2030 de laadbehoefte van elektrische personenauto’s 7.100 gigawattuur. Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn landelijk naar schatting 1,7 miljoen laadpunten nodig. Ook in Culemborg zal het aantal laadpunten toenemen.

Om goed en efficiënt de aanvragen te kunnen behandelen is het nodig om een goed overzicht te hebben, waarbij zowel de gemeente als aanbieders inzichtelijk hebben op welke locaties de laadpalen staan, waar aanvragen lopen en wat de status is. Dit voorkomt dubbele aanvragen. Om deze reden werkt de gemeente aan een systeem waarin dit eenvoudig wordt bijgehouden. Naast de aanschaf en jaarlijkse onderhoudskosten voor dit systeem, verwacht de gemeente geen extra middelen nodig te hebben voor laadinfra. Wel dient rekening gehouden te worden met de ambtelijke capaciteit voor het afhandelen van aanvragen voor laadinfra. De huidige ambtelijke capaciteit hiervoor is niet ingesteld op een grote toename van het aantal aanvragen.

Bij 10.1.1 wordt aangegeven dat inwoners een laadpaal kunnen aanvragen en dat deze dan wordt geplaatst. Hoe lang zit er gemiddeld tussen een aanvraag en plaatsing van een laadpaal?

Dit is erg afhankelijk van de aanbieder. Er zijn binnen Culemborg op dit moment 3 aanbieders van laadpalen. De bewoner is vrij in hun keuze bij welke aanbieder zij de aanvraag indienen. De aanbieder vraagt bij de gemeente een vergunning en soms een verkeersbesluit aan. Er zijn dus 2 verschillende vormen:

- Als het alleen om de vergunning gaat, dan kan de laadpaal binnen enkele weken na verlenen van de vergunning (afhankelijk van de beschikbaarheid van de monteur van de netbeheerder) geplaatst zijn.
- Als het gaat om een laadpaal waarbij ook een gereserveerde parkeerplaats wordt toegewezen, dan is een verkeersbesluit met de gebruikelijke bezwaartermijn van toepassing. Voor het opstellen van het besluit inclusief publicatie en bezwaartermijn is ca. 8 weken nodig.

3. Eind oktober heeft de tweede kamer een motie aan genomen waarmee zij aandringt op het hanteren van 30 km/u als standaard snelheid binnen de bebouwde kom. In hoeverre leidt deze motie tot een intensivering/versnelling van de introductie van deze standaard in Culemborg?

De motie om binnen de bebouwde kom uit te gaan van 30 km/uur is recent aangenomen. Voor de verkeerskundige situatie is dit een goed uitgangspunt, omdat de meeste wegen binnen de bebouwde kom ook een verblijfsfunctie hebben. Dit wil zeggen dat deze wegen zijn ingericht op het verblijven en het uitwisselen van gemotoriseerd en langzaam verkeer, waarbij de verschillende verkeersdeelnemers gezamenlijk gebruik maken van dezelfde weg en er geen aparte voorzieningen (fietspaden) worden aangelegd. De motie is dan ook een bevestiging van het huidige beleid binnen Culemborg.

Echter hoort bij het verbinden van deze wegen met een verblijfsfunctie ook een weg om deze wijken (verblijfsgebieden) te verbinden met de stroomwegen (snelwegen). Dit noemen we een gebiedsontsluitingsweg die als doel heeft om het verkeer zo vlot en veilig af te wikkelen op bovenlokale verbindingen als de A2 en N320. Hier is het noodzaak om gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer van elkaar te scheiden en past ook de hogere snelheid van 50 km/uur. Deze wegen zijn beperkt nodig en zoals in het GVP wordt voorgesteld vooral in noord-zuid richting om het verkeer snel te laten afwikkelen naar de N320 om zo min mogelijk in conflict te komen met het langzaam verkeer.

Dit onderscheid in wegen is noodzakelijk. Als er geen onderscheid meer zou zijn en alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur hebben, ontstaat er veel sluipverkeer. Automobilisten, maar ook bestuurders van vrachtverkeer, maken veelal gebruik van navigatie of een in-car systeem. Dit wijst bestuurders de kortste en snelste route. Dit zal dus wijzigen van de huidige 50 km/uur wegen naar een route door de wijken heen. Vanuit oogpunt verkeerveiligheid en leefbaarheid is het ongewenst om deze verkeersstromen door de wijken te laten rijden.

Daarnaast is het scheiden van verkeer in 30 km/uur gebieden niet gewenst. Hier is juist sprake van een vermenging en alle verkeersdeelnemers maken gebruik van dezelfde weg. Er zijn dus geen fietspaden aanwezig. Als voorbeeld noemen we de Wethouder Schoutenweg als drukste weg binnen Culemborg met zo'n 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Op dit moment heeft de weg een 50 km/uur regiem en inrichting. Als wij ook deze afwaarderen van 50 naar 30 km/uur, dan komen de huidige fietspaden te vervallen en moeten fietsers gebruik gaan maken van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Om een lagere snelheid af te dwingen moet het profiel van de weg worden versmald en moeten verkeersremmers worden aangebracht. Alle verkeersborden en zoneborden moeten worden aangepast naar de nieuwe situatie en nieuwe verkeersbesluiten moeten worden genomen. De bestaande vrij-liggende fietspaden moeten worden opgeheven. In tegenstelling tot een 50 km/uur weg waarbij de voorrang geregeld wordt,

zijn kruispunten binnen een 30 km/uur zone gelijkwaardig. Het afwaarderen van alle 50 km/uur wegen naar 30 km/uur wegen houdt dus ook in dat alle kruispunten moeten worden aangepast. Dit brengt niet alleen zeer hoge kosten, maar ook veel onveiligheid met zich mee. Dit omdat er dusdanig veel gemotoriseerd verkeer gebruikt maakt van deze weg, dat mening met langzaam verkeer ook bij lagere snelheid een te hoog verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengt.

De motie die nu is aangenomen benadrukt vooral om bij die wegen waar twijfel over is, te kiezen voor een verblijfsfunctie. Dit heeft ermee te maken dat in verschillende gemeenten in Nederland nog niet alle wijken en wegen bij scholen en kinderdagverblijven zijn ingericht met een verblijfsfunctie en een maximum snelheid van 30 km/uur. Het komt daarnaast veel voor dat wegen een functie hebben in het 'grijze' gebied, ofwel tussen een verblijfsfunctie en ontsluitingsfunctie.

De wegen in Culemborg in woonwijken en rond scholen en kinderdagverblijven, die geen ontsluitingsfunctie hebben, zijn op de juiste wijze gedefinieerd als 30 km/uur. Echter is er bij het vaststellen van de netwerkkaarten wel een wijziging doorgevoerd voor de Parallelweg Oost om bovengenoemde reden. De Parallelweg Oost wordt afgewaardeerd van 50 naar 30 km/uur om dat de weg niet het karakter van een gebiedsontsluitingsweg, maar van een verblijfsgebied heeft.

Het voorgestelde GVVP sluit dan ook goed aan bij de eerder genoemde motie. Zoals u op de reeds vastgestelde netwerkkaarten kunt zien is het aantal gebiedsontsluitingswegen in Culemborg zeer beperkt.

Het GVVP maakt juist een duidelijke keuze bij bepaalde type wegen. Op wegen met een verblijfsfunctie waar relatief veel verkeer rijdt, richt het GVVP zich er juist op om daar het autoverkeer te verminderen (bijvoorbeeld langzaam verkeer-as tussen Parijsch en centrum). Echter daar waar de weg een ontsluitende functie heeft, wordt het gemotoriseerd verkeer juist gefaciliteerd en zoveel mogelijk gescheiden van het langzaam verkeer (bijvoorbeeld door fietsverkeer van de Weidsteeg te verplaatsen naar de parallel-route).

Het doel van de motie sluit volledig aan op de doelstellingen van het GVVP, een verkeersveiliger en leefbaardere weginrichting. In het GVVP worden voor die plaatsen waar nog aanvullende maatregelen nodig zijn voorstellen gedaan.

4. Op welke wijze houdt dit GVVP rekening met en draagt het bij aan de doelstelling Culemborg energieneutraal in 2040? Klopt het dat in tabel 1 op pag 39 de CO₂-emissies als onderdeel worden gezien van luchtverontreiniging (verminderen NO_x en fijnstof emissies) en niet als onderdeel van de klimaatopgave (terugdringen van energieverbruik, voorkomen van mobiliteit en keuze voor andere vervoerswijzen)?

Nee, het gaat hier over het effect van de beleidsmaatregelen op de algehele CO₂ uitstoot. Het GVVP gaat over de hoofdlijnen, waardoor ook globale effecten ingeschat kunnen worden. Doel van het GVVP is het stimuleren van fiets en voetganger op de korte afstand en het stimuleren van elektrisch vervoer. Juist het afsluiten van de Vianense Poort en het verder uitwerken van de oost-west route voor langzaam verkeer is hier een heel duidelijk concreet voorbeeld van. Hierdoor worden de routes voor het langzaamverkeer veel aantrekkelijker voor de korte afstand en zal het gebruik van het langzaam verkeer toenemen. Daarmee draagt het GVVP bij aan een energieneutraal Culemborg.

5. P. 18 voorlaatste alinea mbt aanpak veilig fietsen. Wordt hier niet de kadernota bedoelt ipv perspectiefnota?

Ja, dit klopt. Het moet inderdaad de kadernota zijn.

6. Wordt er in de verschillende bouwprojecten in Culemborg rekening gehouden met of afspraken gemaakt over berging- en stallingsmogelijkheden aan huis voor fietsen?

Ja, dit wordt gedaan. In de nota parkeernormen (2020) wordt tevens de mogelijkheid geboden om korting te krijgen op de parkeernorm voor auto's bij een goed mobiliteitsconcept waarin ook fiets-parkeren, deelauto's en andere vormen van stimuleren duurzame mobiliteit deel van uit maken.

7. Zou de Prijssestraat-Zandstraat omwille van een veilige aantrekkelijke doorlopende fietsroute en in het verlengde van de beoogde fietsroute tussen west en oost Culemborg met aansluiting op de Weidstreeg, ook autoluw(er) gemaakt kunnen worden, bijv door een inrichting als fietsstraat en of door het beperken voor bestemmingsverkeer. Is dit ook als optie onderzocht voor het GVVP?

Nee, deze route is nog niet onderzocht. Deze mogelijkheid zal worden meegenomen in de uitwerking van de oost-west route voor langzaam verkeer.

8. Is er (fysieke) ruimte om naast de fietsroute een vrij liggend voetpad langs de Prijsseweg te realiseren, en wat zou dit kosten?

Op een groot deel van de Prijsseweg is de mogelijkheid een voetpad aan te brengen. Deels is dit ook al voorzien in de plannen voor Parijsch. De kosten voor uitvoering van dit voetpad zijn nog niet in beeld gebracht.

9. Zijn er (eenvoudige) mogelijkheden om de Zijderupsvlinderlaan (erftoegangsweg) te ontlasten van gemotoriseerd verkeer door gebruik van de Laan naar Parijsch (gebiedsontsluitingsweg) te stimuleren?

De Zijderupsvlinderlaan heeft een ontsluitingsfunctie voor het winkelcentrum, sporthal, scholen en alle omliggende voorzieningen. Gelet op hoge aantallen kwetsbare deelnemers (voetgangers en fietsers) rondom het winkelcentrum en omgeving is besloten om het deel van Zijdrupsvlinderlaan van de Distelvlinderlaan tot aan de Prijsseweg in te richten als erftoegangsweg met een 30 km/uur regiem.

Het deel van de Zijderupsvlinderlaan tussen de Wethouder Schoutenweg en Distelvlinderlaan is ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur en is daarmee gelijkwaardig aan de Laan naar Parijsch.

Zoals bij u bekend is de Laan naar Parijsch later ingericht als de Zijderupsvlinderlaan. Hierdoor is de route via de Zijderupsvlinderlaan voor veel mensen een logische route geworden. Nu de Laan naar Parijsch volledig is aangelegd, zien wij het gebruik hiervan toenemen. Na opening van een bepaalde route duurt het altijd even voor mensen

hieraan gewend zijn. De verwachting is dat binnen enkele jaren een verschuiving van verkeer gaat plaatsvinden naar de Laan naar Parijsch.

10. Is er een planning te geven over verschillende in het GVVP genoemde projecten?

Wanneer denkt het college een plan te kunnen voorleggen aan de raad m.b.t. gebiedsontwikkeling incl. verkeersverbeteringen voor:

- a. Dr. Hockesingel-Oostersingel-Weidsteeg;**
- b. Spoorzone;**
- c. Ovonde en rotonde Tunnelweg-Stationssingel en**
- d. Rijksstraatweg-Meerlaan-Beethovenlaan?**

Op dit moment kunnen wij u hier nog geen inzicht in geven. Per jaar leggen wij u als raad in de kadernota een voorstel voor met benodigde budgetten voor de aanpak van één of meerdere van deze knelpunten. Doel van het GVVP is om in de voorliggende maatregelen een duidelijke keuze te maken welke eerst uitgewerkt gaan worden.

11. Wandelroute station-binnenstad: in de begroting hebben we gelezen dat er geld gereserveerd is voor aanpak Triosingel als onderdeel van deze wandelroute. Is er ook een totaalaanpak incl. budget voor ogen en gereserveerd in dit GVVP? Zo nee, wat is hiervoor nodig? Is er ook gekeken naar een logische, veilige oversteek op de Parallelweg Oost richting Anna Blamanweg? (belangrijke looproute richting KWC en binnenstad)

De wandelroute naar het centrum vormt onderdeel van de plannen van voor de binnenstad. Door het realiseren van een goede wandelroute op de Triosingel naar de binnenstad, wordt een groot deel van de wandelroute reeds aangelegd. Langs de Parallelweg Oost ligt aan weerszijden van de straat op dit moment al een breed trottoir. Hoewel er dus een route ligt tussen het station naar de binnenstad zijn hier wel verbeteringen mogelijk.

In het GVVP staat de Parallelweg Oost als specifieke maatregel benoemd. Eerder heeft u ingestemd om de Parallelweg Oost af te waarderen van 50 naar 30 km/uur. Hierbij hoort een volledig andere inrichting van de weg met daarbij vanzelfsprekend ook voldoende aandacht voor langzaam verkeer en dus een goede oversteek.

In afwachting van de plannen rondom de stationsomgeving is het verstandig de Parallelweg Oost pas op de juiste wijze in te richten als hier meer duidelijkheid over is.

Het is mogelijk om vooruitlopend op de plannen rondom het station de oversteek vast te realiseren, mits daarvoor voldoende middelen beschikbaar komen. Echter past de aanpassing mogelijk niet in de toekomstige herinrichting van de weg.

12. In de regionale visie staat verhoging sprinterfrequentie Geldermalsen-Culemborg-Utrecht naar 6x per uur (nu 4x). Wat doen de gemeenten eraan om dit voor elkaar te krijgen? Maakt dit onderdeel uit van OV Toekomstbeeld 2040 of MIRT-afspraken? En of wordt hier in het kader van de gesprekken tussen het ministerie en MIRT regio Oost voor gelobbyd?

Dit maakt onderdeel uit van het Toekomstbeeld OV 2020. Zowel vanuit de regio als vanuit Provincie Gelderland worden hierover gesprekken gevoerd.

13. Welke lobby-activiteiten en of gesprekken gericht op een fietsbrug over de Lek vinden er komend jaar plaats?

Vanuit zowel de gemeente als regio vinden er gesprekken plaats met gemeente Houten en provincies Utrecht en Gelderland. Om dit project verder op te gaan pakken, dient er een onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden voor een dergelijke brug en de consequenties hiervan.

14. Fietsparkeren Oostzijde station: vaak rommelig en te vol: zijn er niet te weinig fietsparkeerplaatsen? Maakt dit onderdeel uit van de Spoorzone-ontwikkeling? Is de gemeente hiervoor verantwoordelijk?

De fietsenstalling aan de oostzijde van in openbaar gebied is van de gemeente. Het is correct dat deze stalling vaak vol is en fietsen op ongewenste locaties worden neergezet.

De inpandige fietsenstalling aan de oostzijde is in beheer en eigendom van NS. Uit cijfers blijkt dat van de inpandige fietsenstalling nog steeds onvoldoende gebruik gemaakt wordt, ondanks dat iedere eerste 24 uur gratis parkeren geldt. De fietsenstalling beschikt dus over voldoende capaciteit.

De gemeente voert hierover gesprekken met NS om te zien hoe het gebruik van de inpandige fietsenstalling gestimuleerd kan worden.

15. Zijn er mogelijkheden om de deelfietsen (van NS) bij het station aantrekkelijker en zichtbaarder te maken?

Hiervoor is NS en niet de gemeente verantwoordelijk. Wel zullen we deze wens in eerstvolgend bestuurlijk overleg met NS neerleggen.

16. Hoezo is het afwaarderen van Parallelweg Oost van 50 naar 30 km/u afhankelijk van Spoorzone-ontwikkeling? Zijn er nu al (no regret) maatregelen denkbaar, en wat zou dit kosten?

Vanzelfsprekend is het mogelijk om nu al het verkeersbesluit te nemen om de snelheid te verlagen en de minimale inrichting toe te passen (verkeersborden, markering). Echter is het profiel van de weg veel te breed voor een 30 km/uur zone waardoor we een situatie creëren die niet past bij de inrichting van een 30 km/uur zone. Dit levert extra onveiligheid op, omdat veel wegbestuurders zich niet aan de 30 km/uur zullen confirmeren.

17. Elke gelijkvloerse kruising is voor Prorail een potentieel knelpunt en kost geld. Is de mogelijkheid onderzocht om de spoorwegovergang Zeedijk af te sluiten en in te zetten op een nieuwe doorgang voor langzaam verkeer bij het station? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst?

Op dit moment worden zowel de spoorwegovergang Zeedijk als het melkbruggetje door fietsers gebruikt. Beide locaties zijn niet ideaal en kennen problemen voor de veiligheid van fietsers.

Vanuit zowel Provincie Gelderland als Prorail is de spoorwegovergang niet gewenst. Provincie Gelderland heeft de voorkeur om de Zeedijk voor alle verkeer af te sluiten. Dit heeft echter consequenties voor met name fietsers en landbouwverkeer.

Een nieuwe langzaam verkeertunnel is opgenomen in de plannen van de spoorzone en levert een goede veilige fietsverbinding op. Echter biedt dit geen oplossing voor het landbouwverkeer. Om die reden staat de maatregel "onderzoek voor draagvlak landbouwsluit op de Zeedijk" als maatregel vermeld in het GVVP.

18. Proef afsluiting Vianense Poort: blijft het in geval van nood mogelijk voor alle (vrijwillige) hulpdiensten om gebruik te maken van de Vianense Poort, hoe wordt dit geregeld?

De Vianense Poort wordt afgesloten middels een kentekenherkenning camerasysteem en dus niet middels fysieke maatregelen. Alleen voertuigen met ontheffing en hulpdiensten kunnen gebruik maken van de Vianense Poort. Voertuigen die gebruik maken van de Vianense Poort zonder toestemming, ontvangen een boete.

Voordeel van dit systeem is dat er altijd een mogelijkheid is om in geval van grote calamiteiten (bijv. een ernstig ongeval op de Tunnelweg) de Vianense Poort tijdens de calamiteit in te zetten als omleidingsroute.

19. Wat is de verwachte toename van gemotoriseerd verkeer en daarmee fijnstof (zowel anno 2020 als in bijv. 2030 met meer elektrisch vervoer) op de Stationssingel als gevolg van afsluiting Vianense Poort voor gemotoriseerd verkeer, en welke toename van fietsverkeer wordt er verwacht bij de Vianense poort?

De verwachting is dat een deel van het verkeer dat nu via de Vianense Poort rijdt de route kiest over de Stationssingel. Via de Vianense Poort rijden +/- 3000 motovoertuigen per etmaal (zie bijlage 3 van het GVVP), uitgaande van de cijfers van 2018. Uit de laatste metingen in 2019 lag het aantal motorvoertuigen onder de 2000 per etmaal. Voor de Stationssingel zal dit geen probleem opleveren ten aanzien van fijnstof.

Belangrijkste reden voor het autovrij maken van de Vianense Poort is dat de oost-west route tussen Parijsch en het centrum veel aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler wordt voor de fiets (en voetganger). Hierdoor zal een deel van de verplaatsingen met de fiets in plaats van de auto plaatsvinden. Hoe groot deze verschuiving in de modal-split zal

zijn is vooraf lastig in te schatten, dit hangt sterk af van de veiligheidsbeleving van de inwoners zelf.

20. Welke (snelheidsremmende) maatregelen, tegen beperkte kosten, zijn er mogelijk en denkbaar voor het autoluw maken van de Goilberdingerdijk en Beusichemsdijk?

Op de dijk hebben we te maken met een diversiteit aan verkeersdeelnemers. Om de snelheid op de dijken te verlagen zijn fysieke maatregelen (bijvoorbeeld drempels, versmallingen etc.) nodig (met behoud van het karakter van de dijkweg) in combinatie met gedragsbeïnvloeding. Dit vraagt naast een investering om een zorgvuldig proces met vertegenwoordiging van alle betrokken partijen. Omdat er ook veel meldingen over motoren komen, is er contact gelegd met de afdeling Beleid van de MAG (motorrijdersactiegroep). Zij staan positief tegenover het actief meedenken in oplossingen.

21. Is, met behoud van de bomenrij, een vrijliggend fietspad langs (een deel van) de Otto van Reesweg ruimtelijk mogelijk (gezien grondeigendommen) en wat zou dit kosten?

Om dit met zekerheid te kunnen zeggen is verder locatieonderzoek en ontwerp nodig. Een eerste inschatting geeft echter voldoende aanleiding dat het mogelijk is om goede fietsvoorzieningen langs de Otto van Reesweg aan te leggen.

22. In het GVVP wordt niets gezegd over fietsparkeren en fietsenstallingen. Op welke manier wordt er geborgd dat er voldoende (gratis en beveiligde) fietsparkeerplaatsen zijn in Culemborg en dan met name in de binnenstad, bij het station en de wijkwinkelcentra. Wordt hierbij ook ingespeeld op de behoeften die samenhangen met de toename van elektrische fietsen?

Hoewel fietsparkeren niet specifiek wordt benoemd in het GVVP is hier vanuit de gemeente zeker aandacht voor.

23. In hoofdstuk 5 wordt terecht geconstateerd dat de groei van e-bikes etc. ook gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en dat dit mogelijk vraagt om extra ruimte voor fietsers. Wordt met deze ontwikkeling en met de vergrijzing en de noodzaak die uit beide voortvloeit voor ruime inrichting bij de voorgestelde maatregelen al rekening gehouden?

Ja, hiermee wordt rekening gehouden. We hanteren hierbij altijd de meest recente voorschriften voor de aanleg van fietsvoorzieningen. De grootste uitdaging hierin ligt in reeds bestaande straten, waar de openbare ruimte beperkt is en er dus soms noodgedwongen afgeweken moet worden van de voorschriften.