

## RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3232938	uninge, gerco	FYS-WGW	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
Herinrichting verkeersveilige Woolderesweg			



### AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Seahorse in de raadszitting op 19 december 2018, heeft de raad twee moties aangenomen. Eén motie tot het verkeersveiliger maken van de Woolderesweg en een tweede motie tot het bestuderen van een wijkbrede ontsluiting van de wijk Woolde. Dit voorstel gaat over de motie tot het verkeersveiliger maken van de Woolderesweg.

Bewoners van het deel vanaf de Geerdinksweg tot aan de nieuwe uitrit van het plan Seahorse, vinden de weg verkeersgevaarlijk en dan in het bijzonder voor fietsers (scholieren Twickel). De wethouder heeft toegezegd om eerst de herinrichting van de weg op te pakken en samen met bewoners en belangengroeperingen een plan voor een nieuw ontwerp te maken.

### INHOUD VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel behandelt inhoudelijk het ontwerp Woolderesweg, hoe het proces tot stand is gekomen en voorziet in een kredietaanvraag voor de uitvoering van het nieuwe verkeersveilige ontwerp.

#### Klankbordgroep

Een belangrijke voorwaarde tot het komen van een nieuw ontwerp, is dat dit samen moest gebeuren in participatie met bewoners en belanghebbenden. Daarvoor is er een klankbordgroep samengesteld bestaande uit een vertegenwoordiging van bewoners, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en adviserend de verkeerspolitie

#### Nieuw ontwerp Woolderesweg

Om een verbeterde verkeersveiligheid op de Woolderesweg te bereiken wordt het bestaande wegprofiel vanaf de Geerdinksweg tot iets voorbij de nieuw aan te leggen entree naar Seahorse, heringericht met fietspaden aan weerszijden van de weg. Aan de zijde van de woningen wordt het langsparkeren voor bewoners teruggebracht en nieuwe bomen geplant. Aan de zijde van Seahorse wordt het fietspad verhoogd aangelegd. Hier is geen parkeren. Bijlage 1 toont het nieuwe ontwerp.

#### Proces

Vanuit een eerste concept basisschets zijn 2 varianten verder doorontwikkeld. En ondanks dat er in een intensief ontwerpproces steeds gezamenlijk overleg is geweest, is het ontwerp niet in gezamenlijkheid van de klankbordgroep tot een afronding gebracht. Varianten zijn besproken geweest en het beste voorstel is uiteindelijk gekozen. Dit was niet voor iedereen het beste voorstel, maar in de belangen afweging van de verschillende aspecten, heeft verkeersveiligheid de bovenhand gekregen. Zo ligt er na een intensief ontwerpproces nu een verkeersveilig ontwerp met een vrijliggend fietspad en waarin ook suggesties van de kant van bewoners zijn opgenomen. Zo was het openbaar parkeren erg belangrijk en dat blijft behouden. Ook komen er nieuwe bomen weer terug. Ter kennisname zijn de afzonderlijke reacties van de leden samengevoegd in de bijlage.

Over het ontwerp zijn gedurende het proces een tweetal 'benen op tafel' gesprekken geweest met geïnteresseerde leden van de raad. In deze gesprekken heeft men zich laten informeren over de ontwerpkeuzes en het proces. De leden van de raad hebben zich positief uitgesproken over de keuze voor een vrijliggend fietspad op de Woolderesweg en daarmee aangegeven voor de meest verkeersveilige variant te kiezen. Verder is de raad is tussentijds geïnformeerd geweest met een tussentijdse informerende brief (zaak 2377758)

Verder is het meldingswaardig dat de provincie een subsidie bijdrage van 50% verleent op het thema verkeersveiligheid en fiets, wat aangeeft dat het gekozen ontwerp voor een verkeersveilige Woolderesweg ook door de provincie wordt gedragen.

### BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De Raad besluit:

1. Voor de realisatie van het verkeersveilig maken van de Woolderesweg een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van €311.702.
2. Dit krediet te dekken uit de in de Kadernota 2021-2024 beschikbaar gestelde middelen (€100.000) en de subsidiebijdrage van de provincie Overijssel (€155.851). Het restant wordt geactiveerd en ten laste gebracht van het subtaakveld 2.10.1 Wegen.

#### FINANCIËLE ASPECTEN

Raming van de kosten:

Raming van de kosten ad. €311.702,- herinrichtingskosten en aankoopkosten grond derden.  
Dit te dekken uit de reeds in de Kadernota 2021-2024 beschikbaar gestelde middelen ad €100.000,- en de subsidie van de provincie op het thema verkeersveiligheid en fiets ad €155.851,-

Het restant ad €55.851,- wordt geactiveerd, waarbij de kapitaallasten ten laste komen van het subtaakveld 2.10.1 Wegen. Ter dekking van de hogere kapitaallast wordt het budget t.b.v. derden neerwaarts bijgesteld

#### BIJLAGE (N)

1. Definitief ontwerp
2. Begrotingswijziging

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

## RAADSBESLUIT



ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
3232938	uninge, gerco	FYS-WGW	Gerard Gerrits
ONDERWERP			
3232938 - Herinrichting Woolderesweg			

### DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGELO BESLUIT:

De raad besluit:

1. Voor de realisatie van het verkeersveilig maken van de Woolderesweg een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van €311.702.
2. Dit krediet te dekken uit de in de Kadernota 2021-2024 beschikbaar gestelde middelen (€100.000) en de subsidiebijdrage van de provincie Overijssel (€155.851). Het restant wordt geactiveerd en ten laste gebracht van het subtaakveld 2.10.1 Wegen

### PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Seahorse heeft de gemeenteraad een motie aangenomen tot het verkeersveilig maken van de Woolderesweg.

Bewoners van het deel vanaf de Geerdinksweg tot aan de nieuwe uitrit van het plan Seahorse, vinden de weg verkeersgevaarlijk en dan in het bijzonder voor fietsers (scholieren Twickel). De wethouder heeft toegezegd om een verkeersveilige herinrichting van de weg op te pakken en samen met bewoners en belangengroeperingen een plan voor een nieuw ontwerp te maken

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

DATUM

De griffier

De voorzitter



Bedr ijfsk ode	Grootboek rekening	Kostensoort	Ink.-Uitg (I - U)	Structureel	Bedrag Begrotingsjaar	Bedrag jaar +1	Bedrag jaar +2	Bedrag jaar +3	Bedrag jaar +4	Omschrijving
1	76210078	320041	U	n	212088	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	310000	U	n	20000	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	110800	U	n	11063	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	750800	U	n	6563	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	320000	U	n	61988	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	320000	U	n	-100000	0	0	0	0	Categorische lasten herinr Woolderesweg
1	76210078	444000	I	n	155851	0	0	0	0	Subsidie provincie
1	79999999	900000	U	n	-38225	0	0	0	0	Mutatie boekwaarde
1	70000000	110800	U	n	-11063	0	0	0	0	Stelpost uren gem inv
1	70000000	750800	U	n	-6563	0	0	0	0	Stelpost uren gem inv
1	60500000	510002	U	j	419	838	810	782	754	Toegerekende rente treasury
1	60500000	740010	U	j	-419	-838	-810	-782	-754	Doorberekende rente treasury
1	62101010	740010	U	j	419	838	810	782	754	Kapitaallasten Wegen
1	62101010	730020	U	j	0	1862	1862	1862	1862	Kapitaallasten Wegen
1	62101020	380809	U	j	-419	-2700	-2672	-2644	-2616	Bijstellen budget Gesloten Verharding
1	2431	730020	I	j	0	1862	1862	1862	1862	Afschrijving balans
1	7700	900000	I	j	0	-1862	-1862	-1862	-1862	Saldo rekening EV

Reacties ontwerp verbeterde verkeersveiligheid Woolderesweg.

## AANLEIDING

Tijdens de raadsvergadering op 18 december 2018 is het bestemmingsplan Seahorse door de gemeenteraad vastgesteld. En daarmee ook de ontsluiting van het plan Seahorse op de Curiestraat en Woolderesweg. Daarnaast is onderstaande motie aangenomen:

### Verkeersveiligheid Seahorse

In deze motie wordt geconstateerd dat er bij verschillende bewoners zorg is over de verkeersveiligheid op de Woolderesweg. En dat deze verkeersveiligheid gewaarborgd moet zijn. En een verkeersveilige oplossing zoveel mogelijk in co-creatie met bewoners en gebruikers gerealiseerd moet worden.

## ONTWERP

Een eerste aanzet tot een verbeterde verkeersveiligheid is een voorstel met alleen fietsstroken geweest. Dit voorstel had onvoldoende draagvlak en heeft geleid tot 2 meer uitgebreide varianten voor een verbeterde verkeersveiligheid op de Woolderesweg. Op maandag 20 januari 2020 is de variant met vrijliggende fietspaden op de Woolderesweg gepresenteerd aan de klankbordgroep. Op dinsdag 14 april 2020 is de klankbordgroep vervolgens een alternatieve variant met verhoogde fietsstroken toegestuurd en gevraagd schriftelijk te reageren op beide varianten. Onderstaand zijn de reacties op beide varianten weergegeven.

De klankbordgroep bestaat uit de volgende leden:

1. vertegenwoordiging van bewoners Woolderesweg
2. Veilig Verkeer Nederland, afdeling Hengelo
3. Fietsersbond, afdeling Hengelo
4. Gemeente.

Aanvullend zijn reacties gevraagd aan:

5. Politie, verkeersadviseur.
6. Bewoners Woolderesweg 105 als zijnde direct belanghebbende en niet zitting hebbende in de klankbordgroep.

## REACTIES

### Bewoners

De variant waar wij achter staan is de variant die op verzoek van bewoners en de fietsersbond is ingetekend, waarbij het voetpad aansluit op de parkeerhavens en het verhoogde fietspad aan het wegprofiel grenst, hierna Variant 2 genoemd. Er zijn meerdere opmerkingen m.b.t. de eerste variant (voetpad – fietspad – parkeerhaven – wegprofiel) te benoemen (hierna Variant 1 genoemd), waaronder:

- Het is nadelig om fietsverkeer en snorfietsen/ brommers tussen langzaam (voetganger) en stilstaand verkeer (geparkeerde auto's) te situeren: openslaande autodeuren bij uitstappende passagiers en bestuurders bij het verlaten van geparkeerde auto's. Daarbij is er een extra gevaar voor (veelal) lopende kinderen die naar hun basisschool lopen verder op in de Woolderes, doordat de ruimte voor de gehele straatindeling al (te) krap is zal de ruimte op de stoep smal zijn om met kinderen naast elkaar te lopen;
- Door fietsers tussen geparkeerde auto en voetpad te situeren wordt er meer ruimte gecreëerd voor de (jeugdige) fietsers om alsnog op de stoep/ het voetpad te gaan fietsen (dit is nu ook al een veelvoorkomend probleem!). Ze fietsen met z'n tweeën naast elkaar (in colonnes van 10 a 12 fietsers) op het fietspad en de derde fietser zal op de stoep gaan fietsen om toch naast elkaar te kunnen fietsen of om in te halen. Daarmee is het van belang om het wegprofiel zo in te richten om in het gedrag zo weinig mogelijk ruimte geven en zoveel mogelijk te sturen;
- Het voetpad wordt verder versmald en het wordt lastiger naast elkaar te lopen, of elkaar te passeren;
- Er is een harde overgang bij het einde van het fietspad (voor nr 100). Bij variant 1 hebben de automobilist en fietser elkaar niet in beeld, de fietsers wordt uit het zicht van de automobilisten gehouden door de geparkeerde auto's. Bij variant 2 hebben de fietsers en de automobilisten elkaar constant in beeld en kan men medeweggebruikers van ver zien;

- Bij variant 1 zorgt de fietsoversteek plek (voor fietstoegang naar het Seahorseterrein) tussen parkeerhaven en opritten nabij nr. 96 voor gevaarlijke onoverzichtelijke opstelplek voor de fietsers, daarbij is de opstelplaats te kort en zal met de achterkant van fiets de rest van het doorgaande fietspad blokkeren. Daarnaast wordt er extra kruisend fietsverkeer toegevoegd aan de kruising;
- Bij variant 1 moeten 15 bewoners, om bij hun opritten te komen (waarvan het merendeel met twee auto's op eigen terrein staan), meerdere keren per dag het doorgaande fietspad kruizen dat onoverzichtelijk is door de geparkeerde auto's. Dit zorgt voor een extra gevaar voor doorgaand fietsverkeer. Voor de bewoners van de Woolderesweg is het uitzicht beperkt, ten eerste: omdat wij vaak met de achterkant van de auto naar de weg toe staan (reden is dat wij in de huidige situatie bijna geen mogelijkheid krijgen achterwaarts in te parkeren zonder een verkeersopstopping te veroorzaken) is ons zicht nagenoeg beperkt totdat we voorbij de hoek van ons perceel/tuin zijn (let op: niet de hoek van de woning, niet alle woningen staan in dezelfde rooilijn). Ten tweede zijn onze voortuinen erg ondiep waardoor wij in variant 1 geen vrij zicht hebben op het wegprofiel zonder het voetpad, fietspad en parkeerhaven te blokkeren.

- Om ruimte te maken voor de geplande aanpassingen aan de Woolderesweg zal de groene entree en lanenstructuur van bomen geheel moeten verdwijnen. Verkeersveiligheid is een belangrijk goed maar wij zien heel graag groen weer terug keren in dit gedeelte van de Woolderesweg. Daarnaast ligt er een uitspraak van de Raad van State waarin vermeld staat dat de gemeente Hengelo een inspanningsverplichting heeft om (groen) oplossingen aan te dragen met betrekking tot de lichthinder voor de woningen tegenover de geplande ontsluitingsweg, respectievelijk Woolderesweg 96/98. In beide varianten is dit nog niet meegenomen.

Tijdens de bijeenkomst begin 2020 werd er door de gemeente een vergelijk gemaakt met de Mr. P.J. Troelstrastraat en de Deurningersstraat. Deze zijn niet met de Woolderesweg te vergelijken: Vergelijk met mr. P.J. Troelstrastraat:

- Wegprofiel van de auto's is breder;
- Breder parkeerprofiel met schrikstrook/ ruime uitstapstrook aanwezig. Troelstrastraat 290/315cm ten opzichte van voorstel 200cm Woolderesweg.
- Trottoir van 190cm bij Troelstrastraat aan beide zijden, Woolderesweg 1 zijde 120cm en ander kant 150cm;
- Afstand voorgevel tot begin trottoir aan Troelstrastraat 7,5 meter, aan Woolderesweg variërend van 2 meter (op de kruising met Seahorse) tot 5 meter voor een enkele woning.
- Fietspad is aan de Troelstrastraat 190cm en aan de Woolderesweg voorstel 200cm, dus vergelijkbaar.

Zoals te zien is, is de opzet van de Troelstrastraat veel malen ruimer opgezet waarbij vooral een groot verschil is in breedte van de parkeervakken, zodat makkelijk in- en uitgestapt kan worden. Daarnaast is er een veel beter overzicht bij het verlaten van een inrit aan de Troelstrastraat vanwege de afstand van voorgevel tot trottoir.

Vergelijk met Deurningerstraat:

- Wegprofiel/ Weginrichting breder;
- Huizen aan Deurningerstraat hebben nagenoeg geen opritten en/of parkeerplaatsen op eigen terrein.

De Mr. P.J. Troelstrastraat en Deurningersstraat zijn beiden geen erftoegangswegen maar gebiedsontsluitingswegen. De Woolderesweg is een erftoegangsweg waar een andere gradatie en inrichting bij horen. De inrichtingen van de Deurningerstraat en Mr. P.J. Troelstrastraat hebben recent, het afgelopen jaar en verder terug in de tijd ook blij gegeven dat zij niet veiliger zijn door meerdere ongelukken waarbij automobilisten met fietsers betrokken waren.

In uw begeleidende mail spreekt u in dit stadium reeds uit waar uw voorkeur ligt en dat variant 2 enkel is uitgewerkt als toezegging voor bewoners. Ons voorstel zou zijn om zo open mogelijk te blijven in het opstellen en onderzoeken van varianten om het overleg en het proces zo constructief mogelijk te houden.

Er zijn meer voordelen bij variant 2 dan alleen het grenzen van parkeren aan het trottoir, zoals u noemt in uw mail. De benoemde nadelen die u schets met betrekking tot het inparkeren van auto's zijn in werkelijkheid anders. Bij het inparkeren in Variant 2 is stilstaan op de fietsstrook eigenlijk niet nodig, men hoeft niet achterwaarts in te parkeren om de parkeerhaven te bereiken. Dit kan vanuit voorwaarts inrijden vanaf het wegprofiel omdat er voor veel parkeerhavens inritten gesitueerd zijn die altijd vrij te gebruiken zijn als inrij/manoeuvrerruimte. De fietsers worden hierbij niet gehinderd en hoeven niet van het vrij liggende en verhoogde fietspad te wijken.

#### Bewoners Woolderesweg 105

Een fietspad dat vrij ligt van het gemotoriseerde verkeer is naar onze mening veiliger dan een strook direct aan het gemotoriseerde verkeer. Wij gaan voor optimale veiligheid en derhalve kiezen wij voor het ontwerp variant 2 met vrijliggende fietspaden.



## Veilig Verkeer Nederland

Opnieuw hebben wij ons met enkele VVNers gebogen over de situatie van de Woolderesweg en de verschillende mogelijkheden aldaar gewogen.

De centrale vraagstelling komt voort uit de massale beweging van fietsers van en naar de schoolgebouwen in de Woolderes, nu met de complicaties erbij vanwege de entree van/naar het Seahorse-terrein (toeneming autoverkeer, afslaande verkeersbewegingen).

1. Beginnen wij met een centraal gegeven: de totale breedte van de Woolderesweg, hoe ook ingericht en gedetailleerd, is niet groot.

Een naar onze mening optimale verkeersafwikkeling verlangt direct vanaf de Weideweg een 30 km-snelheid. Nu die snelheidsbeperking al geldt voor het gedeelte van de Woolderesweg bij de inrit van het Seahorse-terrein, is die snelheidsbeperking voor het gehele stuk vanaf de Weideweg een logische beperking van snelheid voor alle gemotoriseerde verkeer van/naar de gehele wijk Woolderes. Deze wijk kent verder geen doorgaand verkeer, een rustige verkeersbeweging hoort daarbij.

2. Vervolgens is er de vraagstelling omtrent de ligging van het fietspad aan de noordzijde van de Woolderesweg; direct naast de rijbaan (in de tekst van de bewoners: VARIANT 2) of aansluitend aan het voetgangerstrottoir (bewoners noemen dat VARIANT 1).

Op voorhand moge het duidelijk zijn dat er geen variant bestaat met alleen voordelen of juist alleen nadelen. In onze afwegingen betrekken wij ook het beeld na reconstructie van de heringerichte Troelstrastraat. Sinds 2007/2008 leeft die straat een ander profiel gekregen.

De Troelstrastraat vormt een opvallende parallel. Voorafgaand aan de reconstructie is daar met de bewoners uitvoerig overleg gevoerd over de ligging van het fietspad: direct naast de rijbaan of aansluitend aan de voetgangersruimte. De meerderheid van bewoners zag toen meer heil in de ligging van dat fietspad naast de rijbaan. Om allerlei redenen is dat standpunt niet gevolgd en kwam het fietspad toch te liggen tussen een parkeerstrook aan de rijbaan en het trottoir.

Een van onze bestuursleden woont al vele jaren aan die Troelstrastraat en hij kan ervan getuigen, dat de doorstroming op die gereconstrueerde straat goed loopt en er zich geen ongevallen tussen fietsers en voetgangers hebben voorgedaan.

De ervaring 'sedertdien' (er zijn vele woorden geplengd over de alternatieven voor de Troelstrastraat) leert dus, dat de optelsom van doorstroming, parkeren en de fietsbewegingen er redelijk harmonieus uitziet, zonder conflicten en ongevallen.

Daarbij geldt de kanttekening, dat de Troelstraat een grotere profielbreedte heeft dan de Woolderesweg en dat de concentratie in tijd van het aantal fietsende scholieren op de Woolderesweg vooral in de ochtend groot is.

Oftewel; geen enkele vergelijking gaat helemaal op, zoals ook enkele bewoners in hun reactie van 14 mei aangaven.

3. Het parkeren van auto's heeft als 'gevaarmomenten' het (moeten) kruisen van ander verkeer en het opendoen van de portieren met botsingskans.

Het moeten kruisen van ander verkeer doet zich niet, althans minder, voor bij parkeren direct langs de rijbaan: geen doorkruising van het fietsende verkeer. De ongevalskans door het ontijdig openen van het (meerijders-) portier achten wij gering. Voor de autorijder die van/naar huis vanwege zijn auto het fietspad zal kruisen, achten wij de ongevalskans eveneens gering.

4. De ongevalskans voor fietsers met het autoverkeer betreft de botsing met het langsrijdende verkeer op de Woolderesweg en botsing vanwege parkeerbewegingen van aanwonenden. De ligging van een fietspad direct langs de rijbaan vergroot de kans op ongevallen met het langsrijdende verkeer, waarvan naar onze mening de gevolgen groter zullen zijn dan de (geringe) kans op botsing tussen fietsers en parkerende bewoners. Bij dit laatste mogen wij immers uitgaan van een geringere snelheid dan die van het langsrijdende verkeer.

Een verhoogde ligging aan de rijbaan staan wij vanwege de grotere kans op botsingen en dan met mogelijk ernstiger gevolgen niet voor. Een extra factor is, dat in winterse omstandigheden de rand van het verhoogde fietspad een gevarenkans met het langsrijdende verkeer toevoegt.

Nogmaals; de gehele Woolderesweg verlangt passen en meten. Een direct langs de rijbaan gelegen fietspad lijkt ons iets gevaarlijker dan een fietspad direct naast de trottoirruimte. En daarbij



tekenen wij aan, dat de gevarenkans tussen fietsers en voetgangers gering blijkt, zie de Troelstrastraat.

5. Wij voegen nog een overweging toe.

In Hengelo doet zich bij reconstructies van wegen een patroon voor waar het gaat om de ligging van fietspaden. Langs de Oldenzaalsestraat, de Deurningerstraat, de Enschedesestraat, ook de genoemde Troelstrastraat en nu bij de onder handen Deldenerstraat liggen de fietspaden op afstand van de ruimte voor het doorgaande verkeer. Wij trekken daaruit de conclusie, dat met dit patroon de kans op conflict tussen auto's en fietsers relatief gering is.

Met begrip voor de standpunten van twee bewoners –want de voor- en nadelen hebben geen absolute waarde- denken wij, dat de verkeersveiligheid aan de Woolderesweg voor alle verkeersdeelnemers het meest gediend is met een vrijliggend fietspad. De overgang van het fietspad van de vrije ligging naar de gewone weg verdient extra aandacht.

6. Wij leggen nog de vraag voor of zowel voor fietsers als voor auto's de linksaf-beweging vanuit de Woolderesweg naar het Seahorse-gebied nog een extra voorziening vergt om de overzichtelijkheid van die T-kruising te maximaliseren.

### Fietsersbond

We blijven van mening dat het een gemiste kans is om de fouten die in het verleden gemaakt zijn bij de ontsluiting van de Woolderes nu voor een deel te herstellen. Ook vinden we nog steeds dat de ontsluiting van het Seahorseterrein beter had gekund via de Curiestraat en niet op de huidige wijze.

Dit gezegd hebbende vinden we dat het nu gepresenteerde ontwerp, met fietsstrook, een betere veiligheid biedt dan de vorige versie zoals gepresenteerd in januari (met fietspad noordzijde).

1. Onze voorkeur gaat uit naar de variant die lijkt op de Deurningerstraat. (De variant met een verhoogd fietspad). Daarmee zijn fietsers volledig in beeld en dat komt de veiligheid ten goede;
2. Wel stellen we voor om vóór de straat die naar het Seahorseterrein leidt, de maximale snelheid van 30 km te hanteren. Daarmee verhoog je de veiligheid van de fietser die komend vanaf richting binnenstad linksaf wil slaan.
3. Enige versmalling van het wegvak voor gemotoriseerd verkeer ten gunste van de fietsstrook lijkt ons ook niet verkeerd;
4. Ook stellen we voor om bij verder vervolg van de herinrichting van de Woolderesweg, de fietsstroken voort te zetten.

### Politie

Bij vrij liggende fietspaden is het fietspad aan de noordzijde achter de parkeerhavens gesitueerd. Dit heeft de voorkeur omdat over het algemeen een bestuurder aan de zijde van de rijbaan uit zal stappen.

Bij een fietsstrook zal deze zijde dan ook door fietsers gebruikt worden en is de kans op een aanrijding met een portier groter.

Een fietsstrook of fietspad aan de zuidzijde ziet er nagenoeg hetzelfde uit.

Dus op basis van het eerste genoemde heeft variant 1 (met fietspad) de voorkeur.