

Koersdocument fietsbeleid Teylingen

Versie: Raadsvoorstel

Datum: juni 2020

1 Inleiding: tussen beeldvorming en actie

In de fase van beeldvorming is informatie verzameld voor het opstellen van een *Actieplan Fiets*. Informatie van uiteenlopende aard: van feiten over fietsgebruik tot ervaringen van scholieren. In het beeldvormingsdocument is al deze informatie op een rij gezet en geconstateerd dat alle inzichten samengebracht kunnen worden in de onderscheiding van een beperkt aantal beleidsthema's:

1. Fietsnetwerk
2. Problemen op het netwerk
3. Fietsparkeren
4. Keten fiets-OV
5. Fietsstimulering

Voor deze thema's heeft de beeldvormingsfase ook inzicht gegeven in concrete knelpunten. Deze knelpunten vragen een aanpak die meer moet zijn dan een aantal losse concrete acties. Tussen beeldvorming en actieplan past het om vast te leggen wat de *hoofdpijnen* van het (fiets-)beleid van Teylingen worden. Hoofdpijnen die samenhang aanbrengen in te formuleren beleidsacties, die het cement vormen tussen de acties. Een visie die ervoor zorgt dat ook bij wijzigende omstandigheden duidelijk is in welke richting verder gewerkt moet worden om het fietsgebruik veiliger te maken en te stimuleren.

Hierna geven we die hoofdpijnen weer. De indeling komt niet 1-op-1 overeen met de thematische conclusie van het beeldvormingsdocument. Alle elementen van die benoemde thema's komen echter wel aan de orde in dit koersdocument.

2 Structurele kern: werken aan het netwerk

In het beeldvormingsdocument is een nieuw (concept-) fietsnetwerk onderscheiden: het netwerk van wegen en fietspaden die samen de belangrijkste fietsroutes vormen; de routes waar het meest wordt gefietst. Zie

Figuur 1. Dit fietsnetwerk vormt tegelijkertijd het uitgangspunt voor het fietsbeleid: ervoor zorgen dat op deze routes prettig, vlot en veilig gefietst kan worden.

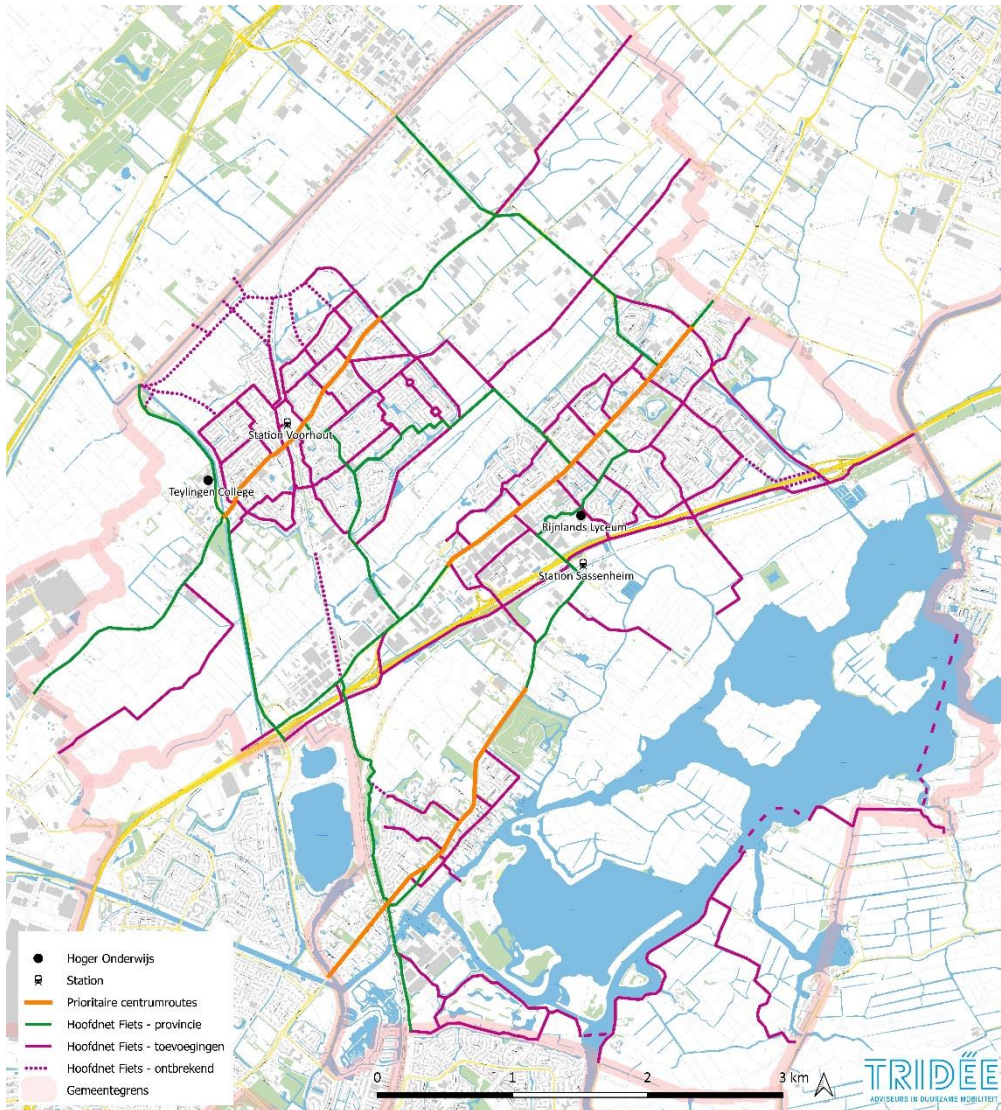
A. Prioritaire routes: De netwerkkaart geeft aan wat nu en in de toekomst de belangrijkste fietsroutes zijn in de zin van de grootste aantallen fietsers, maar ook op welke routes de gemeente die grootste aantallen graag ziet fietsen. Als nu een route veel gebruikt wordt, maar tegelijk ook onveilig is, en er een parallelle route is die na verbetering minstens zo snel kan zijn, kan het terecht zijn om alleen die alternatieve route in het netwerk op te nemen. De kaart zegt welke wegvakken en kruispunten voor het fietsbeleid prioritair zijn. Zeker, nagenoeg alle straten en straatjes in Nederlandse kernen zijn 'fietsbaar'. Maar het getekende fietsnetwerk zijn de routes die daarbinnen prioriteit hebben.

B. Bundeling: Het netwerk toont een zekere maaswijdte. Binnen de kernen van Teylingen is een maaswijdte van grofweg 300 à 400 m passend, conform de richtlijnen in het fietshandboek van de landelijke kennisorganisatie CROW: de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Met zo'n maaswijdte, met zo'n afstand tot elkaar, bundelen de fietsroutes het fietsverkeer optimaal. Juist deze routes veel kwaliteit geven, trekt de fietsers erheen. Tegelijk levert dat met deze maaswijdten nog geen vervelende omrij-factoren op voor het fietsverkeer.

C. Hoofd fietsroutes: Tegelijk onderscheidt de fietsnetwerkkaart ook enkele routes die een speciale status hebben. Het zijn de routes van het (interlokale) provinciale fietsnet – waar medefinanciering van verbeteringen door Zuid-Holland ook tot de mogelijkheden kan behoren. Tegelijk kunnen ze, vanuit Teylinger optiek, ook als hoofd fietsroutes worden gezien; nog wat meer prioritair dan de andere fietsroutes in het netwerk. Dit mede natuurlijk omdat Teylingen uit 3 kernen op fietsafstand bestaat, waardoor de verbindingen tussen de kernen voor Teylingen zeker zo belangrijk zijn als routes binnen de bebouwde kommen.

D. Knelpunten: In de beeldvormingsfase is veel aandacht gegeven aan het inventariseren van knelpunten voor fietsers. Infrastructurele knelpunten: onveilige, onprettige, onhandige situaties 'buiten op straat'. Het fietsnetwerk geeft een kader voor het omgaan met deze knelpunten: prioriteiten en kwaliteitseisen. Kwaliteitseisen worden ontleend aan de richtlijnen van de landelijke kennisorganisatie CROW, specifiek zoals opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Natuurlijk gaan de belangrijkste knelpunten en kwaliteitseisen over verkeersveiligheid. Knelpunten op het fietsnet aanpakken is niets anders dan structureel de verkeersveiligheid verbeteren, al vraagt een verkeersveiligheidsbeleid ook meer dan alleen infrastructuur (zie hierna onder 3).

Dit fietsnetwerk vormt dus de basis voor het fietsbeleid: ervoor zorgen dat op deze routes prettig, vlot en veilig gefietst kan worden. In de verdere uitwerking gaat het er om doeltreffende maatregelen te treffen (via de CROW-kwaliteitseisen) en daarin een heldere prioritering aan te brengen.



Figuur 1. Voorgesteld gemeentelijk fietsnetwerk in paars. In groen het al eerder door de provincie in hun kaarten opgenomen netwerk (wel grotendeels in gemeentelijk beheer). Paarse stippellijnen: gewenst of gepland (nog niet bestaand) fietsnetwerk. Oranje: centrumroutes.

3 Prioriteit: centrumroutes

Het fietsbeleid van Teylingen kan kortweg gezegd bestaan uit het werken aan het fietsnetwerk. Dat is de *koers*: eraan werken dat zoveel mogelijk elementen van dit fietsnetwerk een ruime voldoende gaan scoren. Het tempo waarin een eindsituatie van 'netwerk op orde' wordt bereikt is afhankelijk van de beschikbare budgetten (al zullen er natuurlijk altijd weer nieuwe verbeteringen nodig blijven, naast alle onderhoud).

Belangrijkste problemen: drie radiale routes

Kijkend naar de resultaten van de beeldvormingsfase is duidelijk dat binnen het fietsnetwerk duidelijke prioriteiten aan te wijzen zijn. De drie oude hoofdroutes door Warmond, Sassenheim en Voorhout heen (ook wel centrumroutes):

- Voorhout: Herenstraat (inclusief 30km-zone) en vervolg in J. van Beierenweg.
- Warmond: Herenweg, inclusief het deel met smal tweerichtingenfietspad. (Herinrichting is al vastgelegd.)
- Hoofdstraat Sassenheim, wellicht exclusief het winkel-deel met eenrichtingsverkeer voor auto's.

Het grootste deel van alle genoemde problemen is aan deze drie routes gerelateerd:

- Fietsen *door* deze straten, vaak over erg smalle fietsstroken en soms even smalle tweerichtingsfietspaden, te krap naast autoverkeer in grote aantallen en met te hoge snelheden. Dat is althans hoe het ervaren wordt.
- En ook wel deze straten *kruisen/oversteken*. Daarbij wordt niet alleen geklaagd over voorrangskruisingen. Maar ook over kruispunten met verkeerslichten (onhandige, smalle opstelruimte o.a.) en zeker ook over rotondes. Rotondes zonder fietsvoorrang, hoewel binnen de kom, rotondes met fietsstroken (bijv. rotonde J. van Beierenweg, Voorhout), fietsoversteken uit de voorrang direct naast een rotonde. Dergelijke verschillende inrichtingen dragen niet bij aan de veiligheid voor fietsers.

Gewenste aanpak

De oude radiale routes zijn nog steeds de grootste obstakels voor fietsers. Ook al is er in de afgelopen decennia iets verbeterd (fietspaden, eenrichtingsverkeer, 30km-herinrichting etc); de situatie is nog steeds niet fietsvriendelijk genoeg – wellicht ook omdat tegelijkertijd de (auto-)drukke toe bleef nemen.

De drie routes zijn lastig op een hoog niveau van fietsvriendelijkheid te krijgen. De ruimte is beperkt en er spelen belangen van vele partijen. Keuzes over de fiets zijn direct ook keuzes over de auto: parkeren en circulatie. Toch is het precies dit wat op alle drie routes nodig is: integrale (herinrichtings-)keuzes waarin het belang van veilig fietsverkeer een grote rol speelt.



4 Aanvullende accenten

Het fietsnetwerk staat centraal; concrete acties in fietsbeleid gaan over prioritair aan te pakken knelpunten in dit fietsnetwerk. Naast de algemene en structurele lijn van (geleidelijke) verbetering van dit fietsnetwerk, is er in Teylingen een sterke logica om ook vier accenten te leggen; deze kwamen tijdens de beeldvormingsfase naar voren uit de gevoerde gesprekken.

Accent 1: Schoolomgevingen

In de beeldvormingsfase is op verschillende manieren aandacht gevraagd voor onveilige situaties in de omgeving van scholen (zowel basis als middelbaar onderwijs). Vaak gaat het over veel maar ook te hard rijdende auto's, ook in 30km-zones. Problematische schoolomgevingen vragen om verbetering – aan te duiden op de netwerkkaart. Wellicht passen daar dan ook op ouders en jongeren gerichte gedragsmaatregelen bij.

Accent 2: Recreatieve fietsroutes, vooral bij de Kagerplassen

Op de kaart van het fietsnetwerk Teylingen zijn bewust ook enkele routes opgenomen die nadrukkelijk recreatief van aard zijn. Zie de route aan de zuidoost kant van de Kagerplassen en de route naar het uitzichtpunt over de Kaag. Ook breder is stimulering van recreatief fietsen rond de Kaag een item, in samenwerking met VVV Warmond aan de Kaag.

Accent 3: Duofiets-routes

Teylingen kent een actieve vrijwilligersgroep *Fietsmaatjes* die op een (elektrische) duofiets mensen met een beperking mee nemen op fietstochten. De brede duofietsen vragen brede fietsvoorzieningen. De wens is te komen tot een netwerk met (voldoende) routes van voldoende breedte.

Accent 4: Fietsparkeren in centra en bij openbaar vervoer (keten fiets-OV)

Fietsers moeten, bij huis en bij hun bestemming, hun fiets goed kwijt kunnen. Het gaat dan vooral om goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen op de juiste plek, in de dorpscentra en bij OV-locaties.

Fietsparkeren in de centra is ook onderwerp in de Centrumvisie; daar moet worden gezocht naar voldoende fietsparkeervoorzieningen op de juiste plaats.

Wat betreft het stimuleren van de keten fiets-OV zijn er momenteel gelukkig geen signalen dat zich problemen voordoen. Sowieso krijgen de bushaltes aan de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol (die door Voorhout en Sassenheim loopt) de komende tijd verbeterde haltesvoorzieningen, inclusief fietsparkeerplaatsen. Bij de NS-stations Voorhout en Sassenheim zijn meer fietsparkeerplaatsen nodig. Daar wordt al aan gewerkt, door de Provincie Zuid-Holland, Prorail en de gemeente. Uitbreiding bij station Sassenheim wordt – waarschijnlijk – medio 2020 gerealiseerd. Voor uitbreiding bij station Voorhout worden verkennende gesprekken gevoerd.



Stimulering van fietsgebruik?

Goed gemeentelijk fietsbeleid is doorgaans vooral infastructureel van aard: verkeersvoorzieningen realiseren die het fietsen veilig, snel, prettig maken. Maar burgers moeten dan wel in technische zin de kunde hebben om te fietsen, moeten over een fiets beschikken en moeten weten hoe fietsen in Nederland is geregeld en werkt in de praktijk. Soms proberen gemeenten op deze punten een stimulerend beleid te voeren: fietsen beschikbaar stellen, fietslessen geven en zeker ook promotie-campagnes. Voor Teylingen ligt het accent op de promotie van veilig fietsen richting scholieren (zie accent 1), de promotie van recreatieve fietsroutes (accent 2) en het stimuleren van het gebruik van de duo-fiets (accent 3).

Gerelateerd: schoolomgevingen en fietsparkeren

Twee van de vier accenten in het netwerk-plus passen eigenlijk naadloos bij deze prioriteit voor een integrale aanpak van de drie centrumroutes:

- accent 1, verkeersveiligheid in schoolomgevingen: deze liggen vaak op geringe afstand van de drie centrumroutes; veel scholieren maken gebruik van deze 3 routes om naar school te fietsen of ze moeten deze routes kruisen;
- accent 4, fietsparkeren, als het gaat om extra ruimte die in de centra nodig is; fietsparkeerplaatsen in centra zijn juist nodig langs of nabij deze centrumroutes.

5 Naar een Actieplan

We hebben een goed beeld van de belangrijkste fietsroutes en van veel voorkomende (typen) knelpunten op deze fietsroutes. In het actieplan gaan we de knelpunten en kansen op deze fietsroutes systematischer en preciezer in kaart brengen en daarvoor oplossingsrichtingen aandragen. Soms al heel concreet maar soms ook nog meer algemeen, omdat het meer integrale keuzes vergt (ook in relatie tot de afwikkeling van het autoverkeer en autoparkeren). Die oplossingsrichtingen moeten dan verder worden uitgewerkt in het kader van een nieuw GVVP (voorzien in 2020).

Naast het werken aan verbeteringen op fietsroutes zijn er vier aanvullende accenten: extra aandacht voor schoolomgevingen, recreatieve fietsroutes, duo-fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen in centra en bij OV-haltes. In het actieplan gaan we ook op deze vier terreinen de knelpunten en kansen systematisch en exact in kaart brengen en oplossingen aandragen.