

Uitvoeringsagenda

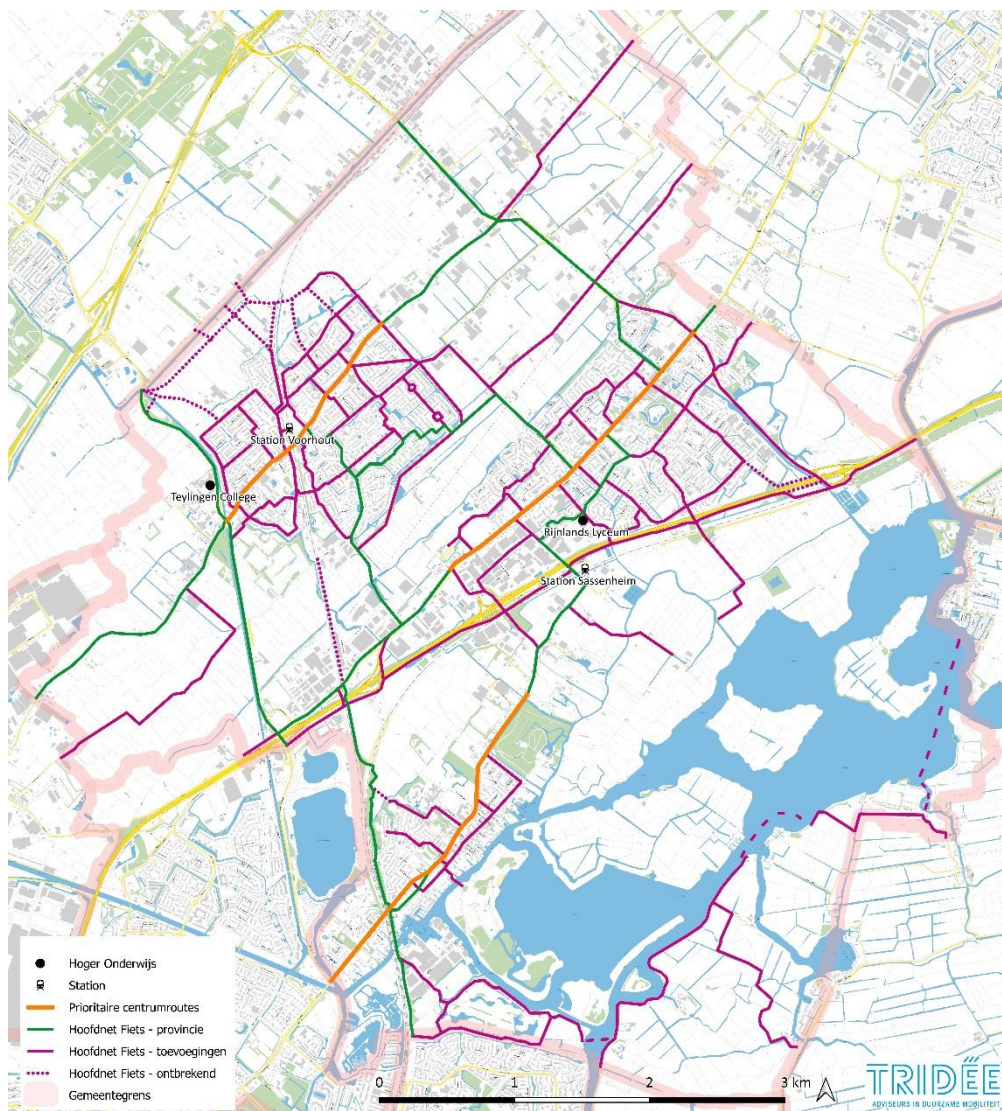
Actieplan Fiets Teylingen

Versie: Raadsvoorstel

Datum: juni 2020

1 Inleiding: werken aan het fietsnetwerk

In het Beeldvormingsdocument is een nieuw fietsnetwerk onderscheiden: het netwerk van wegen en fietspaden die samen de belangrijkste fietsroutes vormen; de routes waar binnen de gemeente Teylingen het meest wordt gefietst. Zie de kaart hieronder.



In groen de routes van het provinciale fietsnetwerk (wel grotendeels in gemeentelijk beheer). In oranje de prioritaire centrumroutes. In paars het aanvullende gemeentelijke fietsnetwerk. In paarse stippellijnen: nog gewenste of geplande (nog niet bestaande) fietsroutes. In het netwerk zijn ook enkele routes opgenomen die nadrukkelijk recreatief van aard zijn zoals de route aan de zuidoostkant van de Kagerplassen en de route naar het uitzichtpunt over de Kaag.

Dit **fietsnetwerk** vormt het uitgangspunt voor het fietsbeleid, met als doel er voor zorgen dat op deze routes prettig, vlot en veilig gefietst kan worden. Een tweede, direct hieraan gekoppeld, doel: zorgen voor goede, voldoende en nabije **fietsparkeervoorzieningen**. 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. Het tempo waarin een eindsituatie van 'routenetwerk en fietsparkeren op orde' wordt bereikt, is afhankelijk van de beschikbare budgetten - al zullen er natuurlijk altijd weer nieuwe verbeteringen nodig blijven, naast alle onderhoud. Niet alles kan tegelijk, en dus is een goede prioritering van belang.

2 Knelpunten: globaal beeld

In de beeldvormingsfase is al een beeld geschetst van geïnventariseerde knelpunten voor fietsers. Infrastructurele knelpunten: onveilige, onprettige, onhandige situaties 'buiten op straat'. Door verschillende geconsulteerde organisaties zijn vele knelpunten benoemd. Vervolgens heeft het adviesbureau dit fietsroutenetwerk ook zelf beoordelend gefietst. Het geheel aan geïnventariseerde knelpunten overziend, kunnen drie groepen knelpunten worden onderscheiden:

a. Centrumroutes die vragen om integrale keuzes

Veel knelpunten voor fietsers concentreren zich op de drie oude hoofdroutes door Sassenheim, Voorhout en Warmond heen; de oranje centrumfietsroutes op de netwerkkaart. De fietsvoorzieningen op of langs deze routes (vaak smalle fietsstroken en ook veel smalle fietspaden) voldoen inmiddels vaak niet meer aan de huidige - door het kenniscentrum CROW vastgelegde - breedte-eisen en worden daardoor ook als onprettig en gevaarlijk ervaren door fietsers. Dit komt ook door nabijheid van veel autoverkeer en met hogere snelheden. De 30km-zone in de Hoofdstraat van Sassenheim en met name het gedeelte waar het winkelgebied zich bevindt en waar het een woonerf is (dit is vanaf de JP Gouverneurlaan tot aan de Oude Haven) heeft een andere problematiek: onduidelijkheid over de status als fietsroute, hetgeen door fietsers als verwarrend wordt ervaren.

Ook vele kruisingen op/over deze centrumroutes worden door fietsers als knelpunten genoemd. Voorrangskruispunten met drukke autoroutes zijn snel gevaarlijk. Men doelt ook op onduidelijke situaties, bij kruispunten met verkeerslichten en op onduidelijke voorrangssituaties bij rotondes die zijn uitgevoerd met fietsers uit de voorrang.

Geconstateerd moet worden dat deze drie centrumroutes lastig op een hoog niveau van fietsvriendelijkheid zijn te krijgen. De ruimte is beperkt en er spelen belangen van vele partijen. Integrale (herinrichtings-)keuzes zijn nodig, waarin het belang van veilig fietsverkeer terdege wordt meegenomen.



b. Routes met verouderd wegdek en vervelende obstakels

Net als in veel andere gemeenten is fietsinfrastructuur soms al weer decennia oud. Vanaf de jaren zeventig en tachtig werden veel fietspaden gerealiseerd. Regulier onderhoud volstaat echter vaak niet meer, anno 2020. Het gehele wegdek zou vervangen moeten worden – en tegelijk zijn de breedtes van fietspaden en fietsstroken ook niet meer conform de huidige CROW-criteria.

De vele paaltjes en andere obstakels, op allerlei punten in het fietsnetwerk geplaatst, geven evenzeer uitdrukking aan een wat verouderde infrastructuur. Paaltjes zijn immers in het algemeen noodmaatregelen: situaties aanpakken die in de loop der tijd gevaarlijk of ongewenst zijn geworden. De meeste paaltjes en hekjes lijken geplaatst om (brom)fietsers af te remmen nabij kruispunten. Andere om auto's te weren of af te remmen. En sommige om het primaat van voetgangers te accentueren. Het middel van paaltje of ander obstakels kan echter, zo is de afgelopen jaren in Nederland geleerd, erger zijn dan de kwaal. Veel *enkelvoudige fietsongevallen* hebben met dit soort obstakels te maken. Dat geldt ook voor bepaalde snelheidsremmers voor autoverkeer in woonstraten. Teylingen heeft hiervoor vaak versmallingen en/of chicanes gebruikt. Echter, voor fietsers hebben juist drempels en verhoogde/geaccentueerde kruisingsvlakken de voorkeur.

c. Onvoldoende fietsparkeerplaatsen op enkele plekken in centrumgebieden

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. Wat betreft het stimuleren van de keten fiets-OV zijn er momenteel gelukkig geen signalen dat zich problemen voordoen. Sowiezo krijgen sommige bushaltes aan de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol (die door Voorhout en Sassenheim loopt) de komende tijd verbeterde haltevoorzieningen, 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. Zie paragraaf 4.

Aan fietsparkeren in de drie centrumgebieden van Voorhout, Warmond en Sassenheim is bij de inventarisaties voor deze uitvoeringsagenda speciale aandacht gegeven. Vraag en aanbod zijn door Bureau de Groot Volker nauwkeurig in kaart gebracht, op een zaterdag met goed weer in maart 2020. Voor dit actieplan is vooral relevant waar een tekort aan fietsparkeervoorzieningen om maatregelen vraagt. Uit de meting blijkt dat er in de centra voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn, maar niet iedereen maakt er gebruik van en op sommige plekken is de vraag ernaar hoger dan het aanbod van fietsparkeervoorzieningen.:

kern	capaciteit	aantal (brom)fietsen	waarvan echt in de rekken
Voorhout	443	297	135
Warmond	184	86	35
Sassenheim	496	441	270

Natuurlijk kan niet overal waar 1 fiets op de standaard staat, een hekje geplaatst worden om het aanbod te laten sporen met de vraag. Als grenswaarde voor een 'knelpunt' is gehanteerd: minstens 10 geplaatste fietsen in een sectie¹ en minstens 10

¹ Soms is daarbij met combinatie van secties gerekend, namelijk waar De Groot Volker de beide zijden van een goed oversteekbare straat apart beschouwt.



plaatsen tekort aan capaciteit in die sectie. Slechts de volgende secties/combinaties zijn dan een knelpunt:

kern	sectie(s)	straat	capaciteit	bezetting
Voorhout	35	Herenstraat	10	22
	42/43	Herenstraat	0	11
Sassenheim	26/27	Kerklaan	11	23
	40/41	Hoofdstraat	38	49
	48/49	Hoofdstraat	9	24
Warmond	-			

Aanpak van deze vijf locaties (zie de kaarten met de secties in de bijlage) komt als een gewenste maatregel terug in paragraaf 4.

Vier accenten hierin verwerkt

Groep a en groep b hebben onderling raakvlakken. Tegelijk zijn ze ook gerelateerd aan de vier accenten in fietsbeleid die in het Koersdocument zijn benoemd:

1. Schoolomgevingen: deze liggen vaak op geringe afstand van de drie centrumroutes; veel scholieren maken gebruik van deze drie routes om naar school te fietsen of ze moeten deze routes kruisen. Ook veel paaltjes in fietsroutes zijn juist nabij scholen en in schoolfietsroutes geplaatst.
2. Recreatieve fietsroutes: dit heeft geleid tot de opname van recreatieve fietsroutes in het netwerk.
3. Duofiets-routes: dit komt als een maatregel aan de orde in paragraaf 4.
4. Fietsparkeren in centra en bij OV: dit het onderwerp in de vorige alinea behandeld en de gewenste maatregelen komen ook aan de orde in paragraaf 4.

3 Factoren in prioritering knelpunt-maatregelen

Op verschillende manieren zijn meldingen van knelpunten voor fietsers binnen gekomen. Het adviesbureau heeft ook alle routes van het netwerk gefietst. Eerdere beleidsdocumenten van Teylingen bevatten ook maatregelwensen. Dit alles leidt ertoe dat we komen tot tientallen knelpunten en mogelijke maatregelen ter oplossing daarvan. Dat vraagt om prioritering: Wat kan best het eerst worden opgepakt en wat kan, gezien begrensde budgetten en personele capaciteit, op een later moment opgepakt worden? In de prioritering worden drie factoren gehanteerd:

a. Ernst: Hoe groot, hoe ernstig is het knelpunt voor fietsers? Hoezeer verbetert de situatie voor fietsers als het knelpunt wordt opgelost? Het probleem kan in verschillende aspecten zitten: veiligheidsrisico, directheid/omrijafstand, hinder van wegdek etc. Veiligheid weegt zwaar; locaties met 50km-wegen of 80km-wegen wegen zwaarder dan locaties in woonstraten. Als niet voldaan wordt aan belangrijke ontwerpeisen van CROW, vooral m.b.t. aanwezigheid en breedte van fietsvoorzieningen, telt dat zwaar. De ernst voor fietsers wordt per knelpunt in drie klassen gewaardeerd: groot/middel/kleiner.



b. Relevantie: Hoe meer fietsers het raakt, hoe belangrijker een knelpunt is. Om deze relevantie voor fietsers te benaderen, wordt het fietsrouten netwerk uit paragraaf 1 gebruikt, met drie 'lagen':

- locatie geen onderdeel van het fietsrouten netwerk;
- locatie is deel van het netwerk (paars);
- locatie betreft prioritaire routes (groen en oranje): provinciale hoofdroutes en centrumroutes

c. Kosten: De maatregelen die kunnen dienen om knelpunten op te lossen, kunnen sterk verschillen. Het is lastig om vroegtijdig goede kostenramingen te maken. Op dit moment volstaat een globale driedeling:

- tot € 25.000
- € 25.000,-- tot € 100.000
- meer dan € 100.000

De scores van knelpunten/maatregelen op deze drie prioriteringsfactoren worden op een simpele wijze opgeteld, waarbij ernst en kosten zwaarder wegen dan relevantie:

	Ernst voor fietsers	Relevantie voor fietsers	Kosten
aanduiding in tabel	kleiner middel groot	buiten netwerk netwerk prioritaire hoofdroutes	tot € 25.000 € 25-100.000 > € 100.000
omzetting naar cijfer	1 / 3 / 5	1 / 2 / 3	0 / -2 / -4

In paragraaf 4 wordt voor alle 46 onderscheiden knelpunt deze prioriteringssom gemaakt – soms met een *twijfelscore*, zoals een 4 bij ernst of een -3 bij kosten. Deze knelpunt-som wordt ook gemaakt wanneer prioritering niet echt meer nodig is, omdat de aanpak van een knelpunt al ingepland staat. Naast dit **reeds gepland** is er een tweede bijzondere categorie, die de prioriteringsscore wellicht overruled: Knelpunten die best aangepakt kunnen worden in een breder project dat reeds **in studie** is of dat in een toekomstig **Mobiliteitsplan** opgepakt moet worden.



4 Projectenoverzicht: maatregelen geprioriteerd

	Kern	Locatie	Beschrijving	Ernst voor fietsers	Relevantie voor fietsers	Kosten	Prioriteerings-getal	ingepland (jaar), of in studie of kwestie voor Mobiliteitsplan
1	Sassenheim	rotonde Parklaan – N208	Gevaarlijk met tweerichtingspaden, uit de voorrang, bij hoge snelheden. Studie naar mogelijke maatregelen op deze rotonde.	5	2	-2	5	in studie (HOV-corridor Noordwijk - Schiphol)
2	Sassenheim	v.Alkemadelaan - Kwekersweg	Moeilijke oversteek in bocht naar Rijnlands Lyceum. Geen opstelruimte. Kruispunt-herinrichting nodig.	4	3	-2	5	
3	Sassenheim	Spoorwegovergang Rijksstraatweg	Oneigenlijk maar logisch gebruik van fietspad in tegenrichting, omdat het alleen op de overgang géén tweerichtingenpad is. Logica is tweerichtingen doortrekken.	5	3	-3	5	in studie (project Spoorweg-overgangen Teylingen)
4	Sassenheim en Voorhout	HOV-haltes Voorhout Oosthoutlaan, Sassenheim Uiver en Sassenheim Raadhuis	Voldoende fietsenstallingen bij de haltes.	2	3	0	5	2020/21
5	Sassenheim	Hoofdstraat van Koetsiersweg tot Parklaan	Fietsers op suggestiestroken, met veel en hardrijdende auto's er vlak langs. Herinrichting nodig en/of circulatiemaatregelen.	5	3	-4	4	Mobiliteitsplan
6	Sassenheim	kruising Hoofdstr - Zandslootkade	Ondanks VRI minder helder. Opstelruimte voor fietsers recent verbeterd (2019). Wellicht nog betere routing mogelijk.	1	3	0	4	
7	Sassenheim	Stationsplein	Stalling wordt uitgebreid en heringericht, zodat rekken direct aan Stationsplein als weg voor auto's en bussen, verdwijnen. Moeilijke oversteek vanuit tunnel blijft wel een knelpunt.	3	3	-2	4	
8	Sassenheim	kruising Teijlingerslaan - Hoofdstraat	Onoverzichtelijk punt, het winkelgebied in.	3	3	-2	4	in studie (Centrumvisie)
9	Voorhout	rotonde Teylingerdreef - JvBeierenweg	Meerdere tweerichtingspaden en die zijn relatief onveilig. Snelheden van autoverkeer bij de oversteken beperken: attendering en plateaus.	3	3	-2	4	
10	Voorhout	Rijnsburgerweg	Smalle en drukke weg, deels een 30km-zone (formeel buiten de bebouwde kom) en deels 60km-weg. Klachten over snelheid. Snelheidsremmers, maar vooral een inrichting als fietsstraat lijkt passend.	4	3	-3	4	
11	Voorhout en Sassenheim	diverse locaties	Op 2 (Voorhout) en 3 (Sassenheim) locaties de fiets-parkeercapaciteit verruimen; zie paragraaf 2.	1	3	0	4	
12	Warmond	Oranje Nassaulaan bij bushalte Lommerlustlaan	Fetsstrook loopt om de halte heen (fietspad daar) met haakse bocht terug; fietsers steken af via haltekom en over de straat. Herinrichting mogelijk.	2	3	-1	4	
13	Warmond	Herenweg en Sweilandstraat, zuidwest van Bijleveldlaan	De eenrichtingsverkeer-straten zijn erg krap voor de combinatie van auto- en fietsverkeer. Worden heringericht als 30km-straten met fietsstraatprofiel (en voorrang).	5	3	-4	4	2021
14	Warmond	kruising Oosteinde - Wasbeeklaan	Tweeërchtigenoversteek goede oplossing maar meer opstelruimte, vooral op het fietspad langs Oosteinde, en remming van de snelheid van het autoverkeer.	3	3	-2	4	herinrichting 2020/21



15	Warmond	kruising Herenweg-Laan vOostergeest	Slechte overgang van suggestiestroken naar tweerichtingenpad.	2	3	-1	4	herinrichting 2020/21
16	alle	vele locaties	Een beleidskader voor paaltjes, hekjes en andere obstakels in fietsroutes formuleren: simpele regels over wanneer wel en niet. Deze regels toepassen en uitvoeren.	3	3	-2	4	
17	Sassenheim	Oude Herenweg (Voorhout)	Alleen bestemmingsverkeer toegestaan en deels 30km. Maar toch: smal en druk in de zomer (toeristen, touringcars). Afspraken met ondernemers wellicht nodig.	1	2	0	3	
18	Sassenheim	Verlengde Vinkenweg	Gevaarlijke situatie met fietsers op de snelweg-oprit. Een tweerichtingenpad moet doorgetrokken worden, al is dat lastig.	5	2	-4	3	
19	Voorhout	Herenstraat-zijde van spoorwegovergang	Gevaarlijke oversteek vanwege veel auto's en weinig ruimte voor fiets. Verbeteringen met meer fietsdomein mogelijk.	3	3	-3	3	in studie (project Spoorweg-overgangen Teylingen)
20	Voorhout	rotonde N443/N450	Gevaarlijk. Ruimte tussen voorste wachtende auto en fietser is beperkt.	3	3	-3	3	in studie (Provincie Zuid-Holland)
21	Voorhout	aansluiting spoortunnel op Componistenlaan	Beperkt zicht is al veel aan gedaan (rood kruisingsvlak en veel attentering); opstelruimte te krap ivm fietspad.	1	2	0	3	
22	Voorhout	kruising J van Beierenweg - Engelselaan	Onoverzichtelijke en vooral onduidelijke situatie. Status Engelselaan onduidelijk. Onoverzichtelijk betekent zeker niet altijd onveilig, maar hier zou een heldere fiets-routering een verbetering zijn.	1	2	0	3	
23	Warmond	Beatrixlaan - Herenweg	T-kruising naar tweerichtingenpad zonder passende voorzieningen als middengeleider en snelheidsremming.	3	2	-2	3	2021
24	alle	deel van fietsnetwerk	In overleg met Fietsmaatjes een samenhangend deel van het fietsroutenetwerk met brede fietspaden aanwijzen als duofietsroutes.	1	2	0	3	
25	Sassenheim	Teijlingerlaan	Erg smal en druk, met onveilig smalle suggestiestroken en fietsonvriendelijke obstakels. Circulatiemaatregelen voorstelbaar en herinrichting als fietsstraat denkbaar.	3	3	-4	2	
26	Sassenheim	kruising Hoofdstr - Koetsiersweg	Ondanks VRI minder helder. Duidelijker routering nodig.	1	1	0	2	
27	Sassenheim	Hoofdstraat zuidwets van Koetsiersweg	Fietsers op te smalle en aanliggende fietspaden. Oplossing vraagt enige herverdeling van ruimte.	3	3	-4	2	
28	Sassenheim	kruising Hoofdstr - Wilhelminalaan	Inrichting/routering onduidelijk.	1	3	-2	2	in studie (Centrumvisie)
29	Sassenheim	Narcissenlaan	Te hard rijdende auto's. Inrichting past ook niet bij 30km-zone. Herinrichting bijv brede rode stroken en gelijkwaardige kruisingen.	3	3	-4	2	staat in projectenlijst
30	Sassenheim	Zandslootkade	Smalle zone naast geparkeerde auto's, voor groot aantal fietsers en (in 1 richting) auto's, wordt onveilig gevonden. Een fietsstraat-vormgeving kan mogelijk soelaas bieden.	3	3	-4	2	
31	Voorhout	Herenstraat	Centrumzone, 30-km gebied zonder fietsvoorzieningen: passende keuzes maar onveilig door erg hoge auto-intensiteiten (bij evenzeer hoge aantallen fietsers). Herinrichting als fietsstraat lijkt zinvol.	3	3	-4	2	in studie (Centrumvisie)
32	Voorhout	Oosthoutlaan	Smalle fietspaden geven snel conflicten.	2	3	-3	2	
33	Voorhout	Oosthoutlaan	Groeven en losliggende tegels. Oversteken is gevaarlijk. Verlichting is slecht. Wegdek wordt hernieuwd en	3	3	-4	2	Q2 2020

			oversteken Rietpad en Elzenhorst krijgen middeneiland.					
34	Voorhout en Sassenheim	fietsroute langs spoor	ontbrekende schakel tussen Rijksstraatweg Sassenheim en (spoortunneltje) Rietpad in Voorhout	3	3	-4	2	
35	Warmond	Herenweg noord-oost van Laan van Oostergeest en verder Oosteinde	Smal tweerichtingenpad. Wegdeel tussen Laan van Oostergeest en Beatrixlaan wordt 30 km/u met behoud van fietspad.	3	3	-4	2	
36	Warmond	Herenweg van Bijleveldlaan tot Laan vOostergeest	Smalle weg, druk, met smalle rode suggestiestroken. Wordt heringericht als 30km-straten met fietsstraatprofiel (en voorrang).	3	3	-4	2	2021
37	Warmond	Padoxlaan	Aanliggend tweerichtingenpad is gevaarlijk: tegemoetkomende auto is nabij. Herinrichting nodig en (tot de brug) mogelijk, zeker met wijziging van parkeren.	3	3	-4	2	
38	Warmond	Warmonderhebrug in OranjeNassaulaan	Krappe fietspaden en lastige fietskruisingen en opstelruimte. Brug wordt vervangen met meer ruimte voor fietsverkeer.	3	3	-4	2	start september 2020
39	Warmond	kruising Herenweg, Sweilandstr, vWassenaarstr	Vijf takken met onduidelijke fietsrouting en voorrang. Meer opstelruimte in de Padoxlaan staat gepland maar verbetert de situatie niet volledig.	3	3	-4	2	deels 2021
40	Sassenheim	Hoofdstraat - rotonde N208	Wordt als onprettig ervaren, ingewikkeld. Is onderwerp van de studie naar mogelijke maatregelen op deze rotonde.	1	3	-3	1	in studie (HOV-corridor Noordwijk - Schiphol)
41	Sassenheim	Wasbeekerlaan	Recent heringericht en sterk verbeterd voor fietsers. Desondanks nog: Smalle suggestiestroken in 30km-gebied met laden/lossen erop. Fietsonvriendelijke snelheidsremmers. Moeilijk te verbeteren.	2	3	-4	1	
42	Sassenheim	fietsroute Kagertuinen-A44	Ontbrekende schakel, 850 m lang, met onderdoorgang A44.	3	2	-4	1	
43	Voorhout	fietsroutes tussen N444 en wijk Hoogkamer	Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk: langs de Noordelijke Randweg komt een fietsverbinding.	3	2	-4	1	2022
44	Sassenheim	kruising Hoofdstr - Hortuslaan	Onoverzichtelijke zone. Maar voor fietsers is dat niet direct heel problematisch, als autoverkeer zich hier ook aangepast gedraagt.	1	3	-4	0	in studie (ook Centrumvisie)
45	Sassenheim	Hoofdstraat-winkelgebied	Voor fietsers steeds toegankelijk maar primaat op sommige delen bij voetgangers (o.a. formeel woonerf). Wellicht soms verwarrend en lichte conflicten gevend, maar tegelijk vooral passend.	1	3	-4	0	in studie (waarschijnlijk Centrumvisie)
46	Warmond	Dorpsstraat	Slechte bestrating: vervelend voor fietsers en andere weggebruikers.	1	2	-4	-1	