

Mobiliteitsplan Teylingen

Reactie op vragen/opmerkingen Commissie Ruimte d.d.17 januari 2023

Inspreker

Inspreker is bewoner van Warmond en pleit er voor de Herenweg in Warmond tussen het Oorlogsmonument en het Bos van het Huys te Warmond, aan te wijzen als GOW30.

Reactie: Anders dan verondersteld ligt er nog geen wettelijke basis ten grondslag aan GOW 30 wegen. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen die oproept 30 km per uur als standaard maximum snelheid binnen de bebouwde kom te hanteren. Deze motie is nog niet omgezet in wetgeving en er zijn ook geen signalen dat op korte termijn een wetsvoorstel in die richting te verwachten valt. Op dit moment is 50 dus de gangbare maximum snelheid, tenzij anders aangegeven.

Wel wordt er gewerkt aan richtlijnen voor inrichtingsvereisten waar een zogenaamde GOW30 weg aan zou moeten voldoen. De vereisten gaan over hoe om een maximum snelheid van 30 kilometer per uur op een geloofwaardige en vooral ook handhaafbare wijze in te kunnen voeren.

Terecht wijst inspreker op de noodzaak dat de inrichting aan moet sluiten op de geldende maximum snelheid en daarbij de nadelen van voorzieningen als drempels.

Wij wachten op publicatie van deze richtlijnen en zullen op basis daarvan nagaan welke huidige 50 kilometer wegen op verantwoorde wijze omgezet kunnen worden naar GOW30. Wat ons betreft kijken we daarbij zeker ook naar dit deel van de Herenweg.

Het CROW Afwegingskader 30 is er al, de CROW Inrichtingsrichtlijnen GOW30 worden pas halverwege dit jaar verwacht.

De Herenweg vanaf de Laan van Oostergeest tot aan de kruising Padoxlaan wordt momenteel al ingericht als 30 km-zone als resultaat van een uitgebreid participatieproces. De gehele inrichting van de Herenweg is uitgebreid besproken met inwoners in Warmond tijdens het uitgebreide participatieproces.

Progressief Teylingen

Inwoners en raad moeten betrokken worden bij verdere uitwerking.

Ondersteunt de oproep om de Herenweg als GOW30 aan te wijzen.
Dringt aan op regionale samenwerking.

Reactie: Zie reactie op inspreker

En afhankelijk van het onderwerp zal gericht participatie plaatsvinden voordat uitvoering plaatsvindt.

D66

Grotendeels een mooi plan

Teleurgesteld dat het langzame verkeer (fiets en voetganger, ook recreatieve wandelaar) nog niet op de eerste plaats komen. Pleiten voor het uitgangspunt dat de auto te gast is. En de voetganger niet wordt gezien als sluitpost, maar voldoende ruimte krijgt geboden in plaats van de minimummaat van 90 centimeter.

Reactie: Er lijkt hier sprake van misinterpretatie van de beantwoording van de technische vragen hierover. Uitgangspunt is juist dat het langzame verkeer een volwaardige plaats krijgt in het ontwerp en er niet langer primair uitgegaan wordt van de auto. Dit neemt niet weg dat soms de beschikbare ruimte beperkt is en er keuzes gemaakt moeten worden.

De absolute minimum breedte van 90 centimeter bij een puntversmalling is inderdaad niet ideaal, maar het komt voor dat dat er obstakels zijn die zorgen voor een breedtebeperking op een bepaald punt. Bijvoorbeeld een eveneens wenselijke lichtmast of al bestaande bomen. Of geplaatste paaltjes die juist moeten voorkomen dat autoverkeer gebruik maakt van een breed voetpad.

Dringt aan op transitie naar GOW30

Reactie: Zie reactie op inspreker

Verbaast zich over de geformuleerde passieve houding van de gemeente bij het opheffen van parkeerplaatsen daar waar een overschot is aan parkeerplaatsen. Gezien de druk op de openbare ruimte bijv. vanuit de Energietransitie en Klimaatadaptatie wordt hier een actievere houding van de gemeente verwacht.

Reactie: Het parkeerbeleid moet geactualiseerd worden daarin kan vergroening van overbodige parkeerplaatsen worden meegenomen.

Mogelijkheden voor recreatief wandelen bekijken en niet wachten op PZH.
Pleit voor het maken van aanpak verkeersveiligheid inclusief scholen.

Reactie: Fractie kan dit meegeven als prioriteit voor het uitvoeringsplan. Dan graag ook aangeven wat minder prioriteit mag hebben.

Trilokaal Teylingen

Kan zich vinden in structurele aandacht voor verkeersveiligheid en ziet graag dat werk gemaakt wordt van de aanpak.

Ook aandacht voor kwetsbare inwoners bijv visueel gehandicapten.

Is van mening dat er sprake is geweest van goede participatie bij opstellen visie en plan.

Graag aandacht voor separate fiets- en wandelpaden in plaats van gecombineerde.

Reactie: De lijst met verkeersonveilige punten in het kader van verkeerveiligheid moet in het kader van het mobiliteitsplan worden uitgevoerd.

Gecombineerde fiets- en wandelpaden hebben doorgaans te maken met de beschikbare ruimte en andere wensen zoals bijvoorbeeld groen. Waar mogelijk willen we beiden eigen ruimte bieden.

PvdA

Kan zich grotendeels vinden in het Mobiliteitsplan. Blij met wegcategorisering.

Complimenten voor het plan met prioriteit voor voetgangers en fietsers, GOW30 en aanpak knelpunten.

En nu actie!!

GroenLinks

Kan zich grotendeels vinden in het Mobiliteitsplan. Is voorstander van een maximum snelheid van 30 kilometer per uur op meer wegen. Roept op voor aandacht slechtzienden.

Reactie: zie reactie bij inspreker

Forum voor Democratie

Is geen voorstander van het mobiliteitsplan, wel met aandacht voor OV, lopen en fietsen. Maar benadrukt dat het de keuze van inwoners zelf is.

Zien weinig in elektrificatie van het autoverkeer; accu's zijn ook zeer vervuילend.

Streven naar nul verkeersslachtoffers is niet realistisch.

Reactie: Met het bieden van ruimte voor elektrificatie geven we uitvoering aan eerder vastgesteld beleid zoals het Laadpalenbeleid en de Energietransitie, en sluiten we tevens aan op de toenemende wens van onze bewoners naar meer oplaadmogelijkheden.

We delen de opvatting dat een (landelijke) doelstelling van 0 verkeersslachtoffers uiteindelijk niet haalbaar zal zijn, al was het maar omdat we daarbij afhankelijk blijven van menselijk gedrag. Dat neemt niet weg dat het wel een streven kan en misschien zou moeten zijn. Het zou immers gek zijn om op te schrijven dat we streven naar 2 slachtoffers per jaar. Het doel is om met onze weginrichting zoveel mogelijk bij te dragen aan een verkeersveilige leefomgeving.

Is voorstander van een tunnel in plaats van de spoorwegovergang Jacoba van Beierenweg.

Ziet graag eerst beter onderhoud bestaande trottoirs.

De Oosthoutlaan is net opnieuw ingericht, daarom op 50 houden.

Tegen bevorderen deelmobiliteit. Voor inzetten op OV.

Vangrail aanbrengen NRW

Reactie: bovenstaande punten zijn wensen die besproken kunnen worden in het debat in de commissie.

Partij voor Teylingen

Ziet graag een plan voor extra wandelpaden voor 2030 in plaats van daarna. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het "Boerhaavewandelpad".

Reactie: Fractie kan dit meegeven als prioriteit voor het uitvoeringsplan. Dan graag ook aangeven wat minder prioriteit mag hebben.

Op blz. 39 wordt genoemd dat de Herenstraat eenrichtingsverkeer zou kunnen worden.

Reactie: Dit wordt als voorbeeld van een mogelijke maatregel genoemd, dit moet eerst nader onderzocht worden zoals beschreven. Naast onderzoek vraagt zo'n optie ook om een apart participatie traject.

Pag 40 autovrij centrum Sassenheim

Reactie: wordt genoemd als mogelijkheid.

ChristenUnie

Mooi plan, deelt betoog D66 mbt primair inzetten op langzaam verkeer.

Onderschrijft de wens van inspreker van GOW30 op de Herenweg.

Reactie: Inzet inderdaad gericht op langzaam verkeer, wel rekening houden met gemotoriseerd verkeer omdat anders langzaam verkeer alsnog in de knel komt.

GOW 30 zie reactie op inspreker

Doet suggestie om het fietspad richting De Regenboog, het Rietpad, te verbreden

Reactie: Rietpad Beheersmaatregelen worden alsnog uitgevoerd (middenstreep, groen terugsnoeien, vegen zodat hele verhardingsbreedte weer bruikbaar wordt). En dit zou inderdaad ingebracht worden in de participatie van het Mobiliteitsplan, dat is waarschijnlijk blijven liggen. We nemen het nu alsnog mee op de lijst knelpunten verkeer: onderzoek naar optimalisatie van de breedte van dit fietspad t.b.v. de drukte in de schoolspits. Met als doel om fietsen te bevorderen.

CDA

Onderschrijft de wens van inspreker van GOW30 op de Herenweg.

Pleiten voor een proef met een voetgangerszone Hoofdstraat Sassenheim en afsluiten Hortuslaan.

In Voorhout zou de snelheid op de Oosthoutlaan verlaagd moeten worden naar 30.

Pleiten voor wandelpaden langs fietsroutes.

Bevorderen van veiligheid van Pallandtlaan.

Toegankelijke bushaltes.

Wanneer kunnen we een verkeerscirculatieplan en een parkeerbeleidsplan verwachten?

Studie spoorwegovergang welk onderzoek wordt daar bedoeld, gaat uit van plan ondernemers.

Suggestie ondernemers opvolgen mbt spoorwegovergang, Componistenlaan en JvBlaan

Is bij de NRW naast fietspad ook wandelpad mogelijk?

Opties voor deelmobiliteit op de stations?

Kan er half jaarlijks voortgang worden gerapporteerd?

Reactie: GOW30 zie reactie op inspreker; idem in relatie Oosthoutlaan. Tegelijk is de Oosthoutlaan net pas opnieuw ingericht, daarom wordt voorgesteld eerst andere GOW30 wegvakken prioriteit te geven in de planning.

Voor de centrumplannen loopt een separaat project. Hortuslaan zal middels een pilot worden afgesloten.

Aan een actualisatie van het parkeerbeleid voor de drie kernen van Teylingen wordt gewerkt, er zijn opnieuw parkeermetingen verricht.

Het is niet helemaal duidelijk wat bedoeld wordt met een verkeerscirculatieplan, er ligt nu een mobiliteitsplan voor de komende jaren. Daarnaast zal bij uitvoering van de centrumvisie de verkeersstromen in de centra opnieuw bekeken worden.

Zie blz. 39, hier wordt dus de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Centrumvisie bedoeld, in het bijzonder Sassenheim, Hoogvliet, kruising Tano. Voor Sassenheim is meer dan € 6.000.000,- beschikbaar gesteld.

Wandelpad langs NRW zal bekeken worden.

Zodra richtlijnen ten aanzien van GOW30 wegen bekend zijn zullen we hier op terug komen.

Half jaarlijks rapporteren is veel, zou het niet handiger zijn om dat jaarlijks te doen?

VVD

Ziet graag dat er werk gemaakt wordt van de aanpak van de lijst met gevaarlijke punten zodat deze van de agenda kan.

Ook wordt aandacht gevraagd voor de gebieden waar de parkeerdruk hoog is en pleit daar voor oplossingen.

Reactie: Dit maakt onderdeel uit van de actiepunten van het mobiliteitsplan. Bij de actualisatie van het parkeerbeleid zal de parkeerdruk onderdeel zijn.

VVD vroeg ook aandacht voor landelijke subsidiemogelijkheden.

Reactie: vanuit het SPV (voluit: kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid) worden voor verschillende onderwerpen van het Mobiliteitsplan subsidies verleend. We zullen hier natuurlijk naar kijken.