Beeldvormingsdocument
Actieplan Fiets Teylingen

december 2019

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

Documentbeschrijving

Titel	Beeldvormingsdocument Actieplan Fiets Teylingen
Ondertitel	
Aantal pagina's	43
Pulicatienummer	1993
Datum	december 2019
Auteurs	Karen Oud, Dirk Ligtermoet
Opdrachtgever	Gemeente Teylingen
Contactpersoon	Michel van der Mierden

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

ROTTERDAM
Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
T: +31 10 303 29 98

ANTWERPEN
Quellinstraat 6
2018 Antwerpen
T: +32 3 226 77 90

info@tridee.eu
www.tridee.eu

Inhoudsopgave

1 Inleiding ... 4
1.1 Aanleiding ... 4
1.2 Stappen ... 4
2 Waarde van het fietsbeleid in Teylingen ... 5
2.1 Fietsen heeft positieve effecten voor mens en maatschappij ... 5
2.2 GVVP 2010-2020 ... 5
2.3 Evaluatie GVVP ... 6
3 Overzicht Nederlands fietsbeleid: van landelijk tot de directe omgeving van Teylingen ... 7
3.1 Ontwikkeling fietsgebruik in Nederland ... 7
3.2 Ontwikkeling fietsveiligheid in Nederland ... 8
3.3 Landelijke overheid ... 8
3.3.1 Tour de Force – 'Agenda Fiets 2027' en 'Schaalsprong Fiets' ... 8
3.3.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid ... 9
3.3.3 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ... 9
3.4 Provincie Zuid-Holland ... 9
3.5 Regio Holland Rijnland ... 10
3.6 Regionale gebiedsprogramma's ... 10
3.6.1 Bollenstreek ... 10
3.6.2 Leidse Ommelanden ... 11
3.7 Aangrenzende gemeenten ... 11
3.7.1 Leiden ... 11
3.7.2 Oegstgeest ... 12
3.7.3 Noordwijk ... 12
3.7.4 Lisse ... 12
3.7.5 Haarlemmermeer (Noord-Holland) ... 12
3.7.6 Overige buurgemeenten ... 12
4 Beeldvorming: fietsen in Teylingen ... 13
4.1 Consultatietraject ... 13
4.2 Inwoners en belanghebbenden over fietsen in Teylingen ... 13
4.2.1 Fietsnetwerk ... 14
4.2.2 Problemen op het netwerk ... 15
4.2.3 Fietsparkeren ... 16
4.2.4 Keten fiets-OV ... 16
4.2.5 Fietsstimulering ... 17
Bijlage 1: Consultatietraject ... 19
Bijlage 2: Gespreksverslagen ... 23
1. Kinderen tot 12 jaar ... 23
2. Scholieren 12-18 jaar ... 27
3. Vervoerbedrijven ... 29
4. Regio en Provincie ... 33
5. Politie ... 36
6. Maatschappelijke organisaties ... 38
7. Gemeentelijke diensten ... 41

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het Raadsprogramma 2018-2022 heeft de gemeente als doel gesteld om te zorgen voor een goed bereikbaar Teylingen. Dat geldt ook voor een vlotte, comfortabele en veilige bereikbaarheid van bestemmingen (woonwijken, scholen, dorpscentra, bedrijventerreinen, e.d.) per fiets. Om uitvoering te geven aan dit doel stellen we het Actieplan Fiets op, waarin de maatregelen voor de komende jaren zijn vastgelegd. Dit plan is van belang voor zowel het verduurzamen van mobiliteit (stimuleren gebruik van de fiets en de keten fiets-OV) als voor het (verder) verhogen van verkeersveiligheid voor fietsers.

In de motie over het Actieplan Fiets die eind 2018 is aangenomen door de raad (D66 08-11-2018), wordt het college opgeroepen om het plan op te stellen volgens de stappen van het BOB-model: Beeldvorming – Oordeelsvorming – Besluitvorming. Het college heeft de te volgen werkwijze uitgewerkt in een Plan van Aanpak. In de Kadernota 2019 is geld opgevoerd voor de uitvoering van het Actieplan Fiets.

1.2 Stappen

Beeldvorming

Na het schrijven van de Beeldvormende Notitie, d.d. 10 september behandeld in de raadscommissie, is een consultatietraject uitgevoerd.

Dit consultatietraject heeft tot doel om te inventariseren welke problemen doelgroepen ervaren met fietsen in de gemeente Teylingen en welke wensen en ideeën er zijn om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken en de keten fiets-OV te versterken. De resultaten van het consultatietraject hebben we vastgelegd in dit Beeldvormingsdocument.

Hierna volgen nog twee stappen:

Oordeelsvorming

Op basis van het Beeldvormingsdocument stellen we een Koersdocument op. In het Koersdocument geven we richting aan de acties die de gemeente Teylingen kan nemen om de situatie voor de fiets in de gemeente te verbeteren.

Besluitvorming

Na een beslissing over bovenstaande documenten in de raadscommissie in januari, werken we het verder uit in een Actieplan Fiets. Dit plan wordt in maart 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan de raad.

2 Waarde van het fietsbeleid in Teylingen

2.1 Fietsen heeft positieve effecten voor mens en maatschappij

Fietsen is per saldo gezond.

- Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven:
  - het helpt in het tegengaan van een verschillende aandoeningen, zoals diabetes, sommige vormen van kanker, hart- en vaatziekten en depressies;
  - het verhoogt de fitheid en is een goede manier om overgewicht te voorkomen.
- Fietsen is ontspannend, gemakkelijk en voordelig:
  - het brengt je van deur tot deur en biedt flexibiliteit en vrijheid;
  - het is een goedkope wijze van verplaatsen en geeft je een goed gevoel.

Fietsen levert de maatschappij ook veel baten op.

- Fietsen verbetert de bereikbaarheid. Het schept ruimte op de (snel)weg en een geparkeerde fiets kost veel minder ruimte dan een geparkeerde auto.
- Meer fietsen betekent minder geluid, minder broeikasgassen (CO_2) en een schonere lucht (minder fijnstof en stikstofoxiden).
- Fietsen bespaart de maatschappij kosten. De aanleg en onderhoud van infrastructuur voor auto's is meer dan drie keer duurder dan die voor fietsen.

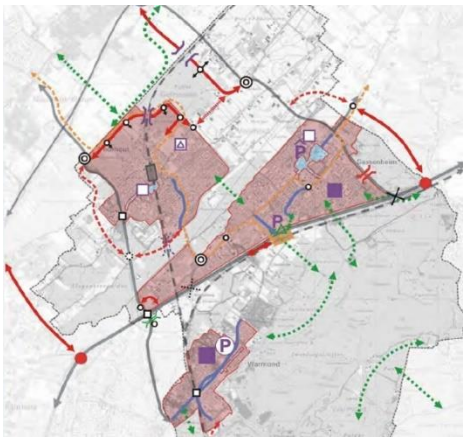
Teylingen erkent bovenstaande effecten en is daarom de afgelopen jaren en de komende jaren aan de slag met het verbeteren van de omstandigheden voor de fietser.

2.2 GVVP 2010-2020

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van Teylingen zijn voor de fiets een aantal ambities geformuleerd:

- Ambitie is om het fietsgebruik te stimuleren en doorgaand autoverkeer te weren (pag. 18 en 19).
- Ambitie is om het aandeel fiets in de verplaatsingen tot 7,5 km te doen groeien van 32% naar 40% (pag. 26): „Een optimale, snelle, comfortabele en directe bereikbaarheid per fiets tussen de kernen en binnen de regio met name op de kortere afstanden (< 7,5 km), zodat het fietsgebruik toeneemt naar minimaal 40% van alle verplaatsingen in 2020".
- Ambitie is om een fijnmazig direct netwerk te realiseren en diverse ontbrekende schakels op te heffen (pag. 26). Zie ook de Visiekaart (Figuur 1).

    - Tussen Noordwijk, Voorhout en Sassenheim.
    - Tussen Noordwijkerhout en Voorhout.
    - Tussen Sassenheim Noord en A44.
    - Naar de stations in de kernen.
    - Binnen de kernen.
    - In het buitengebied.
- Voor langzaam verkeer is in het Uitvoeringsprogramma GVVP in het onderdeel Buitenruimte jaarlijks €100.000 gereserveerd.



Figuur 1: Visiekaart GVVP 2010-2020. Groen: gesignaleerde locaties waar aanvullingen in fiets- en/of wandelroute gewenst zijn.

2.3 Evaluatie GVVP

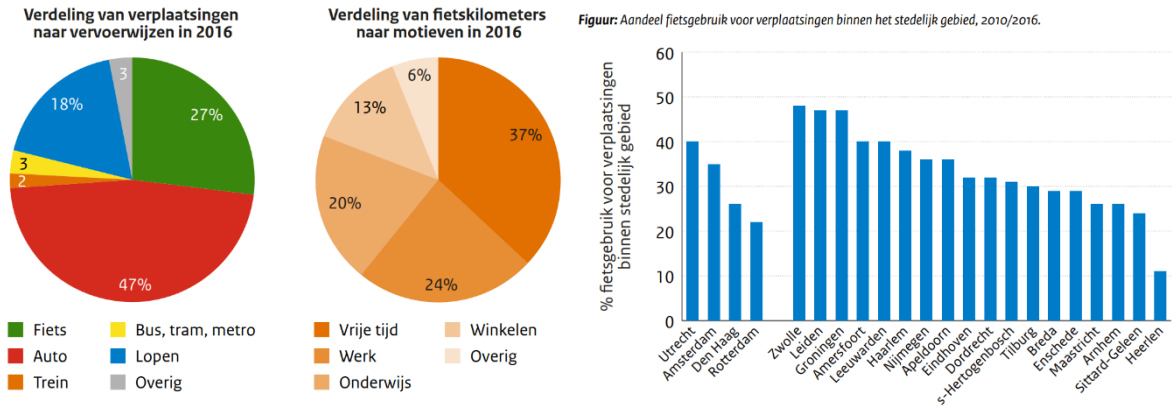
In 2017 is een enquête uitgevoerd in het kader van de evaluatie van het GVVP. De kwaliteit van de aanwezige fietsroutes scoort gemiddeld een 6,4. De aanwezigheid van fietsverbindingen naar gewenste bestemmingen scoort gemiddeld een 6,8. De overige onderwerpen scoren gemiddeld allemaal in de 5, waarbij het onderwerp verkeersveiligheid op aanwezige fietsroutes het laagst scoort. Een groot percentage van 53% vindt daarnaast dat de situatie op het gebied van verkeersveiligheid de afgelopen jaren verslechterd is. Kijkend naar het aantal fietsparkeervoorzieningen en de kwaliteit daarvan dan scoren Sassenheim en Voorhout gemiddeld in de 5. Warmond scoort hoger dan een 6.

3 Overzicht Nederlands fietsbeleid: van landelijk tot de directe omgeving van Teylingen

3.1 Ontwikkeling fietsgebruik in Nederland

27% van alle verplaatsingen die Nederlanders maken, gaat het per fiets. Dat is al vele jaren vrij stabiel. Door de bevolkingsgroei en de economische groei is het aantal verplaatsingen wel gegroeid en daarmee ook het aantal fietskilometers: ongeveer 10% meer kilometer per fiets dan 10 jaar geleden.

We fietsen vooral veel in onze vrije tijd, maar ook naar het werk en naar school. Verder wordt de fiets ook gebruikt om te winkelen.



Figuur 2: Bron: Fietsfeiten Nederland, KiM.

In stedelijk gebied ligt het fietsaandeel gemiddeld iets hoger dan in landelijk gebied. Toch zijn er aanzienlijke verschillen tussen steden.

In stedelijk gebied groeit het fietsgebruik harder dan in landelijk gebied. Het fietsgebruik groeit het hardst onder jongeren en jongvolwassenen tot 30 jaar. En onder ouderen. Dat laatste komt door de vergrijzing, doordat ouderen langer gezond blijven en door de opkomst van de elektrische fiets, waardoor ze langer blijven fietsen en ook verder fietsen dan voorheen.

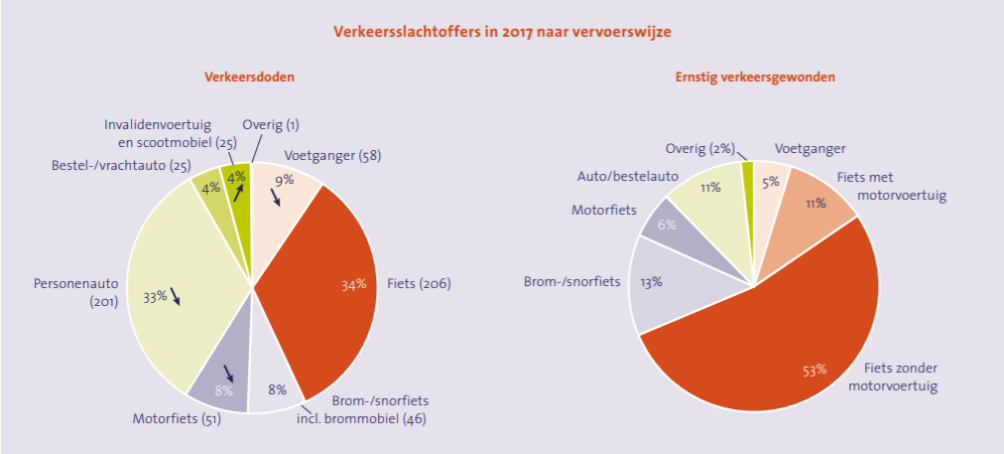
Verder is ook het fietsgebruik naar de treinstations flink gegroeid: inmiddels komt 44% van de treinreizigers met de fiets naar het station. De OV-fiets heeft er toe bijgedragen dat de fiets ook vaker wordt gebruikt in het natransport: nu 14%.

Op dit moment wordt ongeveer 10% van de fietsverplaatsingen en 13% van de fietskilometers afgelegd met de elektrische fiets. Het gebruik van de elektrische fiets groeit niet alleen bij ouderen, maar ook bij forenzen en scholieren die verder van werk of school wonen. De gemiddelde verplaatsing met een elektrische fiets is 5 kilometer, tegen 3,5 kilometer met een gewone fiets. Het gemiddelde snelheidsverschil is echter geringer dan de meesten denken: slechts 1 of 2 kilometer per uur.

3.2 Ontwikkeling fietsveiligheid in Nederland

Fietsen in Nederland is relatief veilig. Per gereden kilometer is het risico op een ongeval veel geringer dan in de meeste andere landen. Maar omdat er in Nederland veel wordt gefietst, zijn er wel relatief veel fietsongevallen ten opzichte van andere landen. In 2017 overleden er 206 fietsers in het verkeer (op een totaal van 613 dodelijke verkeersslachtoffers). Voor het eerst overleden er meer mensen op een fiets (34%) dan in een auto (33%). Nog eens ruim 9.000 fietsers raakten zo ernstig gewond, dat zij naar een ziekenhuis moesten (op een totaal van 20.800).

De groei van het aantal verkeersslachtoffers zit vooral bij ouderen. Zij fietsen steeds meer kilometers en zijn ook kwetsbaar. Bijna driekwart (72%) van de verkeersdoden onder fietsers en de helft (50%) van ernstig verkeersgewonden onder fietsers is 60 jaar of ouder. Ongeveer een kwart van de overleden fietsers fietste op een e-bike.



Figuur 3: Verkeersslachtoffers Nederland. Bron: Monitor Verkeersveiligheid 2018, SWOV.

Opvallend is ook de groei van het aantal enkelvoudige ongevallen onder fietsers: 53% van de ernstig verkeersgewonden zijn fietsers die gewond raken zonder dat er een motorvoertuig bij betrokken was. Oorzaken liggen in de kwaliteit van de infrastructuur: de weg, de berm, obstakels. En ook het op- en afstappen van de (elektrische) fiets leidt tot letsel.

Wat de aanpak van de verkeersonveiligheid lastig maakt, is dat er geen black spots zijn aan te wijzen; de ongevallen vinden namelijk erg verspreid plaats.

3.3 Landelijke overheid

3.3.1 Tour de Force – 'Agenda Fiets 2027' en 'Schaalsprong Fiets'

Tour de Force is een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid en meer fietsgebruik in Nederland.

De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Daarvoor zijn 9 doelen opgesteld die door een 'wegkapitein' worden getrokken en in werkgroepen en pilots worden uitgewerkt: 1. Nederland toonaangevend Fietsland 2. Meer ruimte voor de fiets in steden 3. Kwaliteitsimpuls op regionale fietsroutes 4. Fiets in de keten

5. Gerichte stimulering van fietsen 6. Minder fietsslachtoffers 7. Minder gestolen fietsen 8. Versterken kennisinfrastructuur 9. Fiets in de omgevingsvisies.

Er wordt gewerkt aan een 'Schaalsprong Fiets'. Dat vergt: Anders denken (meer vanuit de fiets), anders financieren (meer investeren in fiets) en anders ruimte verdelen (meer ruimte voor de fiets).

3.3.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de top-prioriteiten van het huidige Kabinet. Onlangs is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid vastgesteld. Daarin is een prominente plaats ingeruimd voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Omdat er geen black spots meer zijn, is gekozen voor een risicogestuurde aanpak. Er wordt gekeken naar de belangrijkste risicofactoren (bijvoorbeeld snelheid van autoverkeer) en daar waar de risico's het grootst zijn, ligt de prioriteit voor het treffen van maatregelen.

3.3.3 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat financiert en ondersteunt projecten en kennisontwikkeling om Nederland nog fietsvriendelijker en veiliger te maken. Bij projecten gaat het om snelfietsroutes, fietsparkeren bij stations, fietsinfrastructuur rond rijkswegen en filereducerende fietsprojecten. Daarnaast stimuleert en financiert het ministerie kennisontwikkeling en -uitwisseling, door bv. platforms, onderzoeken en pilots (mee) te financieren: CROW-Fietsberaad (.nl), Tour de Force (.nl), de fietstelweek (.nl).

3.4 Provincie Zuid-Holland

De Provincie Zuid Holland (PZH) stimuleert het fietsverkeer via het actieplan 'Samen verder fietsen' en via subsidies voor (snel)fietsroutes en fietsparkeren. De subsidies worden gecoördineerd via Holland Rijnland, zie 3.2. De kwaliteitskenmerken van het hoofd-/plusnet fiets zijn opgenomen op pag. 23 van het fietsplan.

Met de 'Toekomstagenda Snelfietsroutes' werkt de PZH actief aan snelle hoogwaardige fietsverbindingen tussen alle grotere kernen. Er kunnen subsidies worden toegekend tot 70% van de kosten voor de nodige infrastructuur. De PZH trekt verkenningen en werkgroepen om een hoogwaardige en vlotte realisatie te waarborgen.

Figuur 4. Hoofdnet en plusnet fiets Provincie Zuid-Holland.

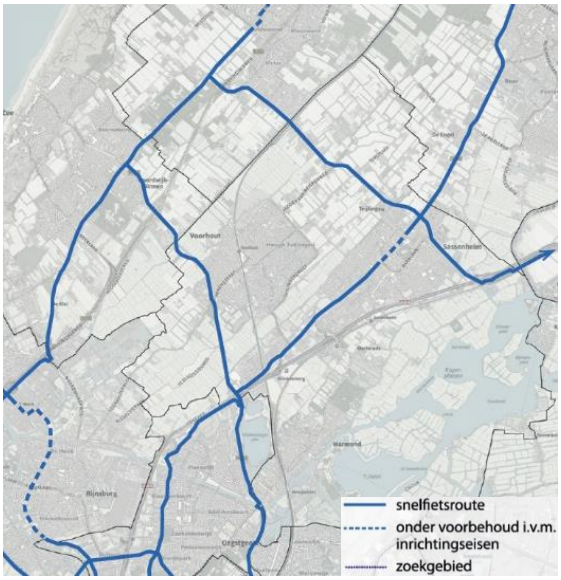
Voor Teylingen staan als kansrijke routes vermeld: Leiden-Voorhout-Noordwijk, Leiden-Sassenheim-Lisse(-Haarlem), Katwijk-Noordwijk-Lisse-Schiphol (deels via Teylingen). Verder zijn er een aantal recreatieve fiets projecten/programma's zoals Hollandse Banen, slow lanes, stad-land verbindingen.

Figuur 5. Kansrijke snelfietsroutes in Provincie Zuid-Holland.

3.5 Regio Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland (HR) heeft een regionaal fietsnetwerk vastgesteld (inclusief ontbrekende schakels), waarop provinciale subsidie kan worden aangevraagd.

Voor het regionaal snelfietsroutenetwerk zijn kwaliteitseisen voor deze fietspaden opgenomen. Deze worden in werkgroepen in 2019 verder uitgewerkt. Verder beheert HR het recreatieve knooppuntennetwerk, dat in 2017 is uitgebreid.



Figuur 6. Fietsnetwerk Regio Holland Rijnland.

3.6 Regionale gebiedsprogramma's

3.6.1 Bollenstreek

In het Gebiedsprogramma Bollenstreek 2016-2020 'B(l)oeiende Bollenstreek' zetten de gemeenten Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk en Teylingen de Duin- en Bollenstreek actief nog beter op de kaart als een streek die bloeit en blijvend boeit. Bezoekers uit de regio en van (ver) daarbuiten worden uitgenodigd om de streek beter te ontdekken. In dit programma zijn drie hoofddoelen geformuleerd: identiteit versterken, vergroten belevingsmogelijkheden en versterken natuurwaarden.

Om deze doelen te bereiken zijn subdoelen opgesteld, één van de doelen heeft betrekking op het fietsen in de regio. Subdoel 4: Meer belevingsmogelijkheden langs de routenetwerken voor verschillende gebruikersgroepen. Hiermee beoogd men het bevorderen van recreatie- , horeca- en verblijfsmogelijkheden, zicht- en rustpunten langs routes. Feitelijk gaat het om het 'upgraden' van de huidige recreatieve netwerken en het ontwikkelen van samenhang.

In het gebiedsprogramma wordt nog geen verdere uitwerking gegeven aan dit subdoel.

3.6.2 Leidse Ommelanden

Het Uitvoeringsprogramma Leidse Ommelanden 2014-2020 zet in op een duurzaam stad-land systeem bestaande uit een netwerk van routes, die beginnen en eindigen in het Singelpark van Leiden en die lopen via de stadsrand en de Leidse ommelanden. Op en aan de routes liggen aantrekkelijke plekken voor een kort of lang verblijf.

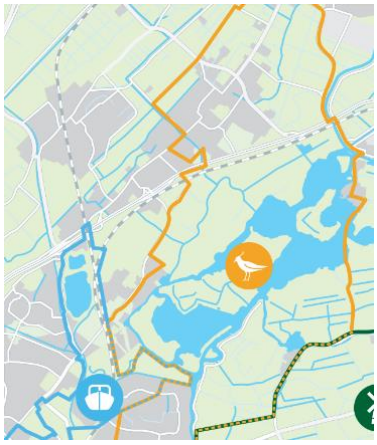
De gemeente Teylingen zet in op het vergroten en verbeteren van de toeristisch-recreatieve gebruiks- en belevingswaarde van onder andere het veenweidelandschap en het plassengebied. Eén van de punten is daarbij de inzet op de toegankelijkheid en de bereikbaarheid van het landschap.

Op het gebied van fietsen wordt hier uitvoering aan gegeven met het Rondje Kaag (een recreatieve route rond de Kagerplassen, bestaande uit een fietspad met wandelmogelijkheden) en het project Boterhuispolder. Het project Boterhuispolder is in 2019 afgerond; met dit project is een nieuw fietspad aangelegd dat de Zijldijk – door de Boterhuispolder – met de Leidseweg verbindt. De Zijldijk kan hierdoor opgenomen worden in het fietsknooppuntennetwerk. Daardoor ontstaat bijna 3 km extra fietsroute, waarvan de helft langs het water en de helft door de polder voert. In 2020 wordt hoogstwaarschijnlijk een gedeelte van het project Rondje Kaag uitgevoerd, te weten een (fiets)verbinding van het einde van de Zijldijk via een pontje over de Zijp, door de Zweilanderpolder en via het terrein van camping de Horizon naar het pontje Oud Ade – Kaag(eiland).

3.7 Aangrenzende gemeenten

3.7.1 Leiden

Leiden zet in op een gefaseerde samenwerking per corridor om hoogwaardige regionale routes te realiseren (Zie Mobiliteitsnota en nota herijking fietsroutes). In het 2019 nieuw op te stellen mobiliteits- en fietsbeleid spelen deze een grote rol. De corridor Leiden-Teylingen-Noordwijk/Schiphol zal de komende jaren uitgewerkt worden, samen met de Provincie Zuid-Holland en de buurgemeenten. Binnen het project Leidse Ommelanden worden twee recreatieve fietsroutes richting Teylingen uitgewerkt, bewegwijzerd en (kleinschalig) verbeterd: De Trekvaartroute en de Landschapsroute.



Figuur 7. Recreatieve routes vanuit Leiden richting Teylingen.

Figuur 8: Pendelstromen; fietscorridors Leiden

3.7.2 Oegstgeest

In het mobiliteitsplan 2017-2027 van Oegstgeest is een fietsnetwerkkaart opgenomen met fietsroutes over hoofdwegen en door verblijfsgebieden. Op de relevante routes tussen Teylingen en Leiden is maar één ontbrekende schakel opgenomen ter hoogte van Poelgeest (kortere route Warmond-Bio Science Park). Er is (nog) geen budget gereserveerd te zijn voor fietsverbeteringen.

Figuur 9. Fietsnetwerk Oegstgeest.

3.7.3 Noordwijk

In het dynamische uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de gemeente Noordwijk zijn de volgende fietsrelevante acties opgenomen:

- Fietsenstallen, stimuleren fiets, slimme fietspaden (periode 2021-2025).
- Onderzoek transferium (periode 2019-2025).

3.7.4 Lisse

In het Mobiliteitsplan 'Lisse gaat vooruit' wil Lisse meer focus op OV en fiets. Als eerste uitwerking zal een fietsplan worden opgesteld, waarin de gemeente aansluit op het Provinciale Fietsplan.

3.7.5 Haarlemmermeer (Noord-Holland)

De gemeente Haarlemmermeer heeft in oktober 2018 een mobiliteitsvisie opgesteld, waarin een aantal verbeterpunten voor het fietsnetwerk zijn genoemd, zoals directere fietsroutes en snelfietsroutes. Ook is op een kaart de verbinding Lisse-Nieuw Vennep-Schiphol (Provincie grens) als wens opgenomen.

Figuur 10. Fietsnetwerk Haarlemmermeer.

3.7.6 Overige buurgemeenten

Van de overige buurgemeenten - Katwijk, Leiderdorp en Kaag en Braassem - is geen actueel gemeentelijk mobiliteits- of fietsplan gevonden.

4 Beeldvorming: fietsen in Teylingen

4.1 Consultatietraject

Doelgroepen binnen de gemeente zijn op verschillende manieren geconsulteerd: via interviews, digitale enquêtes, groepsgesprekken en bijeenkomsten; zie de tabel.

Doelgroep	Vorm
Kinderen tot 12-13 jaar	Groepsgesprek met groep 8 op drie basisscholen
Scholieren 12-18 jaar	Digitale enquête op middelbare scholen
Alle inwoners > 18 jaar	Digitale enquête via Digipanel gemeente
Maatschappelijke organisaties	Stakeholderbijeenkomst
Vervoerbedrijven	Interview NS, Prorail, Arriva
Regio en Provincie	Interview
Politie	Interview
Grote bedrijven	Interview Akzo Nobel
Gemeentelijke diensten	Bijeenkomst
Raadsleden	Bespreking tijdens commissievergadering 10 september 2019

Een uitgebreid overzicht is opgenomen in Bijlage 1.

Doel van de gesprekken was het verzamelen van informatie en ervaringen over de huidige fietssituatie binnen de gemeente, en de wensen voor verbeteringen.

4.2 Inwoners en belanghebbenden over fietsen in Teylingen

De uitkomsten van de gesprekken met bewoners, belanghebbende organisaties en diensten binnen de gemeente kunnen we onderverdelen in de volgende thema's, die we hieronder verder zullen bespreken:

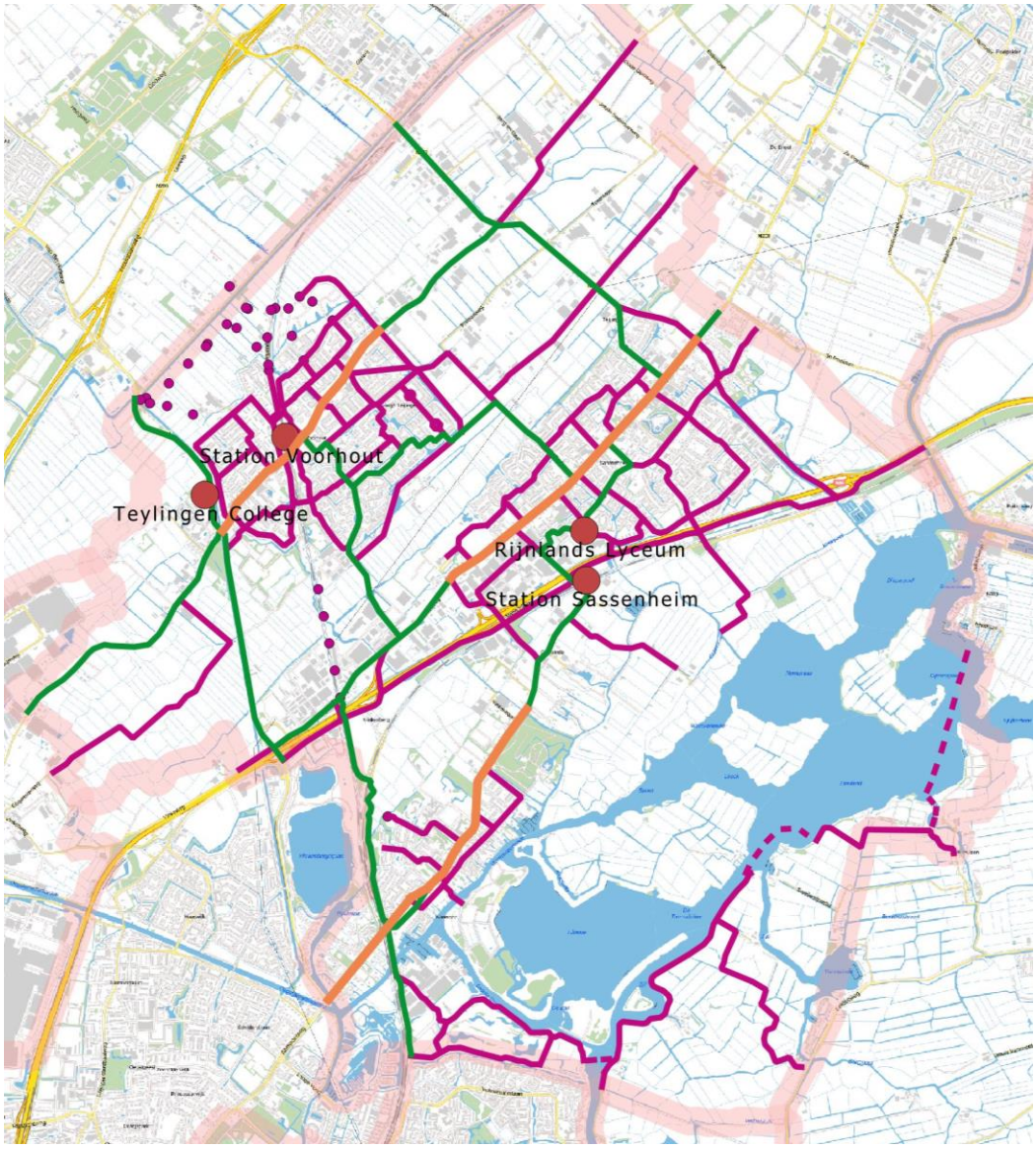
1. Fietsnetwerk
2. Problemen op het netwerk
3. Fietsparkeren
4. Keten fiets-OV
5. Fietsstimulering

Over het algemeen heerst er consensus tussen de verschillende doelgroepen. De hoeveelheid autoverkeer wordt als 'teveel' ervaren, zeker in combinatie met 'veel te weinig ruimte' voor de fiets.

4.2.1 Fietsnetwerk

We hebben met de input van de bewoners en belanghebbende organisaties, een hoofdfietsnet opgesteld, waarbij we het fietsnet uit het GVVP en uit het provinciale fietsplan als basis hebben genomen. Door samen vast te stellen wat het fietsnet is, kan er ook systematischer gewerkt worden aan het aanpakken van knelpunten op dit net van belangrijke fietsroutes en kan daar ook een hogere prioriteit aan worden toegekend.

In Figuur 11 is het voorgestelde netwerk weergegeven. Dit is zowel voor utilitair als recreatief fietsverkeer. Dit netwerk komt nadrukkelijk aan de orde in het koersdocument.



Figuur 11. Voorgesteld fietsnetwerk. Groen: door provincie (eerder al) opgenomen netwerk (wel grotendeels gemeentelijk beheerd); paars: het voorgestelde netwerk daar bovenop. Paarse stippellijnen: gewenst en/of gepland (nog niet bestaand) fietsnetwerk. Oranje: centrumroutes.

De volgende criteria zijn gebruikt bij het opstellen van het fietsnetwerk:

- We hebben gekeken naar verbindingen tussen kernen en ontsluitingen van belangrijke bestemmingen binnen kernen (m.n. dorpscentra, station, middelbare scholen). Uitgangspunt zijn de routes van het provinciale fietsnet.

- ‘Logische’ maaswijdte binnen de kom / gevoel / doorlopende lijnen op de kaart / esthetiek (mede o.b.v. al getekende groene lijnen).
- Verder is er ook gebruik gemaakt van fietstelgegevens van de Fietstelweek en van Strava (Heatmap).

4.2.2 Problemen op het netwerk

Knelpunten op het netwerk kunnen ervoor zorgen dat het fietsen minder prettig, vlot of veilig is. Knelpunten zien we vooral op het gebied van ruimte, zichtbaarheid/ duidelijkheid en comfort. Hieronder geven we aan om welke type knelpunten het dan vooral gaat. Voor een meer gedetailleerd beeld verwijzen we naar de gespreksverslagen in de bijlagen.

Ruimte

Te weinig ruimte voor de fiets bestaat vooral uit:
- Smalle fietsstroken.
- Smal (tweerichtings)fietspad.
- Geen separaat fietspad.
- Weinig ruimte tussen fietspad en rijbanen.

Door alle verschillende doelgroepen die input hebben gegeven wordt gesignaleerd dat er regelmatig te weinig ruimte voor de fietser is op belangrijke routes. Dit kan conflicten geven met andere fietsers of overig verkeer; vooral kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen lopen op dit soort locaties extra risico. Hardrijdend gemotoriseerd verkeer dat vlak langs fietsers rijdt wordt als zeer gevaarlijk ervaren.

Knelpunten:
- Herenweg, Warmond. Te weinig ruimte voor de fietser: er is op grote stukken geen vrijliggend fietspad, fietsstroken zijn smal en auto’s rijden hard en vlak langs. Oversteken (bijvoorbeeld bij basisschool) worden als gevaarlijk en te weinig zichtbaar ervaren. De Herenweg zal in de komende jaren worden heringericht volgens een in brede participatie opgesteld ontwerp.
- Herenstraat, Voorhout. Te weinig ruimte voor fietser (geen vrijliggend fietspad), veranderende fietsvoorrang op rotondes. Laad- en losverkeer op de fietsstrook zorgt dat fietsers over de stoep moeten.
- Hoofdstraat, Sassenheim. Hier worden veel problemen ervaren: te weinig ruimte, te smalle fietsstroken, veel en hardrijdende auto’s.

Zichtbaarheid en duidelijkheid

Slecht zicht of een onduidelijke situatie wordt ook regelmatig genoemd als knelpunt.
- Onduidelijkheid belijning en bebording; ook verschillen met andere gemeentes.
- Onduidelijke inrichting; (grote) kruisingen, rotondes soms onduidelijk of onlogisch in inrichting of voorrang, vooral voor kwetsbare weggebruikers.
- Slecht zicht door bijvoorbeeld bomen/struiken bij uitritten.
- Afscheiding fietspad en water.
- Gedrag gemotoriseerd verkeer: te hard rijdende auto’s, vooral in 30-zones.
- Verkeer rondom basisscholen: te druk met auto’s. Er is een wens voor eenrichtingsverkeer, een schoolstraat, verkeersdrempels.

Knelpunten:

- Kruising Hoofdstraat-Parklaan, Sassenheim, is onoverzichtelijk met meerdere smalle oversteken voor fietsers.
- Kruising Jacoba van Beierenweg-Engelselaan, Voorhout, is onoverzichtelijk. De status van de weg is onduidelijk. Er rijden veel fietsers vanwege scholen en sportverenigingen in de buurt, maar er rijdt ook veel autoverkeer.

Comfort

Comfort (of eigenlijk discomfort) in fietsen bestaat uit:

- Wegdek: tegels in tegelfietspaden zijn verzakt of hebben groeven.
- Te lange wachttijden voor fietsers bij verkeersregelinstallaties (VRI's).
- Te weinig verlichting op bepaalde locaties.

Een oncomfortabele fietservaring kan mensen ontmoedigen om vaker te fietsen.

Knelpunten

- Oosthoutlaan, Voorhout: het fietspad heeft onderhoud nodig; er zijn vele losliggende tegels met groeven ertussen. Dit is zeer gevaarlijk. De gemeente heeft in de planning om deze locatie aan te pakken.
- Zandslootkade, Sassenheim. De wachttijd voor fietsers bij de VRI wordt als te lang ervaren, waardoor fietsers ongeduldig worden en de neiging hebben door rood te rijden.

4.2.3 Fietsparkeren

Als mensen hun fiets niet goed kunnen parkeren bij bestemmingen dan zal dat mensen ontmoedigen om de fiets te pakken naar deze bestemming. In Teylingen worden echter niet heel grote problemen met fietsparkeren gesignaleerd.

In centrum

In de dorpscentra wordt wel een gebrek aan voldoende fietsparkeerplekken genoemd. Dit geldt vooral bij winkels. Dit is ook onderdeel van het project Centrumvisie Teylingen.

In wijken

Er zijn geen signalen van te weinig fietsparkeervoorzieningen in wijken.

Bij OV

Dit wordt in de volgende paragraaf besproken.

4.2.4 Keten fiets-OV

Door het aanbieden van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij stations, busknooppunten en bushaltes, en een goed aanbod van huurfietsen (OV-fietsen) op stations kan een goed alternatief worden geboden voor autoritten over langere afstanden. Een goede keten fiets-OV zorgt stimuleert dus niet alleen het fietsgebruik maar ook het OV-gebruik.

Tijdens de consultatieronden hebben we de situatie voor fietsers bij en rondom station Voorhout, station Sassenheim en bushaltes (in het algemeen) besproken. De volgende punten kwamen daar uit naar voren.

Treinstations

- Meer stallingen: Er is behoefte aan meer fietsenstallingen bij zowel stations Voorhout als Sassenheim. De gemeente is momenteel samen met Prorail en de Provincie Zuid-Holland in de afrondende fase voor uitbreiding in Sassenheim. Realisatie vind (naar huidige planning) medio 2020 plaats. Voor uitbreiding bij station Voorhout worden momenteel verkennende gesprekken gevoerd.
- Bewaakte stallingen: bij station Sassenheim wordt een bewaakte fietsenstalling gerealiseerd waar tussen 07:00 en 19:00 uur warm toezicht aanwezig is. Buiten deze uren is de stalling vrij toegankelijk en is er camerabewaking.
- OV-fiets: bij station Sassenheim is *potentie* voor 10 OV-fietsen; er zijn echter geen plannen voor.

Bushaltes

- Er worden geen grote problemen bij bushaltes gesignaleerd.
- Provincies Noord- en Zuid-Holland werken samen met gemeenten, Regio Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam (t/m 2020) aan de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol, die door Voorhout en Sassenheim loopt. Langs deze lijn worden bushaltes geüpgraded; daar worden ook betere en meer stallingen geplaatst.

Aanfietsroutes rond station en bushaltes

Over aanfietsroutes naar stations Voorhout en Sassenheim wordt veel opgemerkt. De wegen direct naar het station in beide dorpen zijn druk en kennen chaotische situaties.

- De aanfietsroute naar station Sassenheim (Wasbeekerlaan) wordt als problematisch gezien. Deze gaat over een industrieterrein, waar het druk is en waar vaak vrachtwagens aan de kant van de weg (op de fietsstrook) aan het laden en lossen zijn. Er is weinig ruimte en ook slechte verlichting. Er zijn geen vrijliggende fietspaden.
- Station Voorhout heeft de Herenstraat, Jacoba van Beierenweg en Componistenlaan als belangrijkste aanfietsroute. Deze wegen zijn zeer druk met autoverkeer en hebben weinig ruimte voor de fiets.

4.2.5 Fietsstimulering

Fietsstimulering wordt vooral gewenst in de hoek van recreatief verkeer en inclusiviteit, ofwel het stimuleren van bepaalde kwetsbare doelgroepen. Onderstaande wensen komen uit de consultatie naar voren.

Recreatief fietsverkeer

- Recreatieve routes vastleggen en bekend maken.
- Voorzieningen voor recreatieve routes: oplaadpunten, fietsverhuur.
- Controleren of Teylingen voldoende aansluit op het knooppuntennetwerk met omliggende gemeenten (TOP, etc.).
- Het promoten van fietsgebruik voor bezoekers van de Keukenhof.

Inclusiviteit

- Mensen die niet meer in staat zijn om zelf te fietsen kunnen met een duofiets van Stichting Fietsmaatjes nog wel met de fiets naar buiten. Duofietsers merken momenteel echter dat sommige fietspaden nog afgesloten zijn door paaltjes, en dat er weinig ruimte is op fietspaden voor de iets bredere duofiets.

Stimulering vanuit gemeente

Welke mogelijkheden ziet de gemeente om het fietsen te stimuleren? De volgende punten kwamen naar voren uit de consultatie:

- Intern stimuleren dat medewerkers op de fiets komen, door bijvoorbeeld een fietsvergoeding.
- Een promotiecampagne voor (recreatief) fietsen in de gemeente maken, bijvoorbeeld met een promotiefilmpje.

Ondersteuning en stimulering vanuit organisaties

Verschillende organisaties kunnen de gemeente (nog meer) ondersteunen met het verbeteren voor omstandigheden voor de fiets en stimuleren van fietsgebruik.

- De Regio Holland Rijnland ondersteunt de gemeente in kennis, coördinatie, het verkrijgen van subsidies voor (fiets)projecten. De Regio is bijvoorbeeld momenteel bezig met het opstellen voor een plan voor snelfietsroutes – ook binnen de gemeente.
- Prorail denkt mee in aanfietsroutes naar stations, het goed positioneren en onderhouden van stallingen.
- De Provincie kan de gemeente ondersteunen in kennis, financiering. In het geval van de aanleg van een (provinciale) snelfietsroute kan de Provincie ondersteunen d.m.v. een werkgeversaanpak (campagne).
- De politie ondersteunt de gemeente d.m.v. kennis en ervaring op het signaleren van knelpunten. Daarnaast kan en wil de politie handhaven op knelpunten, maar daarbij wordt wel gezegd dat inrichting van locaties eerst door de gemeente moet worden aangepakt.
- Stichting Warmond Promotie wil een vorm van fietsverhuur maken binnen de gemeente.
- Stichting Fietsmaatjes wil fietsroutes voor duofietsen uitzetten.

Bijlage 1: Consultatietraject

Overzicht geplande acties consultatietraject en uitvoering.

DOELGROEP: **Kinderen tot 12 jaar.**

MIDDEL: Groepsgesprek met groep 8 van basisschool De Kinderburg in Sassenheim, basisschool Emmaüs in Voorhout en basisschool De Buitenplaats in Warmond.

AANPAK: We nemen contact op met drie basisscholen: een in Sassenheim, een in Voorhout en een in Warmond. We bespreken met de schoolleiding hoe we een keer een gesprek kunnen hebben met de kinderen van groep 8. Met de leerkracht van groep 8 bespreken wat de beste lesvorm is om concrete input te krijgen over de knelpunten die kinderen ervaren met fietsen in hun dorp en de wensen en ideeën die zij hebben om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken. De 'oogst' leggen we vast in een korte notitie. Deze notitie vormt een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd.

DOELGROEP: **Scholieren 12-18 jaar.**

MIDDEL: Digitale vragenlijst voorleggen aan scholieren Teylingen College en Rijnlands Lyceum. Het is namelijk lastig om serieus klassikaal in gesprek te gaan met scholieren tussen 12-18 jaar.

AANPAK: We nemen contact op met de schoolleiding van KTC en Rijnlands Lyceum en bespreken hoe we de scholieren het beste een digitale vragenlijst kunnen voorleggen met vragen over welke knelpunten scholieren ervaren met fietsen in Teylingen en welke wensen en ideeën zij hebben om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken. De uitkomsten van de digitale enquête leggen we vast in een korte notitie die daarna een bijlage vormt bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd bij Rijnlands Lyceum. Geen mogelijkheid tot uitvoeren bij Teylingen College vanwege het lesrooster.

DOELGROEP: **Alle inwoners > 18 jaar.**

MIDDEL: Digitale vragenlijst voorleggen via Digipanel.

AANPAK: De gemeente Teylingen beschikt over een Digipanel "TeamTeylingen". Dit is een representatief panel voor de gemeente Teylingen. Via een digitale vragenlijst gaan we het panel vragen stellen over de knelpunten die zij ervaren met fietsen in Teylingen, welke wensen en ideeën zij hebben om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken en hoe we doelgroepen in Teylingen gericht kunnen stimuleren om vaker de fiets te pakken, ook in combinatie met het openbaar vervoer. De 'oogst' leggen we vast in een kort rapport dat daarna een bijlage vormt bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Loopt. Het Digipanel is in oktober uitgezet.

DOELGROEP: **Maatschappelijke organisaties:**

- Ondernemersverenigingen: Business Platform Teylingen, Vrije Ondernemers Teylingen, Stichting Warmond Promotie, Stichting Citymanagement.
- Fietsersverenigingen: Fietsersbond, Ren- en Tourvereniging De Bollenstreek, Stichting Fietsmaatjes Teylingen.
- Seniorenvereniging Teylingen.
- Veilig Verkeer Nederland.

MIDDEL: Stakeholdermeeting.

AANPAK: We organiseren een meeting voor vertegenwoordigers namens een aantal stakeholder-organisaties die actief zijn in de gemeenten Teylingen en die willen meedenken over hoe we samen het fietsen in Teylingen aantrekkelijker en veiliger kunnen maken. Enerzijds vragen we hen aan te geven welke knelpunten en kansen zij zien. Anderzijds naar welke rol hun eigen organisatie zou kunnen spelen om meer mensen vaker de fiets te laten nemen in Teylingen, naar school, werk, winkel en openbaar vervoer en voor zomaar een recreatief of sportief fietsritje. Over de vorm van de meeting denken we nog na. De 'oogst' leggen we vast in een korte notitie die we voor mogelijke verbeteringen en aanvullingen zullen voorleggen aan de deelnemers. Deze notitie vormt een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd. Na herhaalde malen contact zoeken is geen reactie of input ontvangen van: Business Platform Teylingen, Vrije Ondernemers Teylingen, Ren- en Tourvereniging De Bollenstreek, Seniorenvereniging Teylingen, Veilig Verkeer Nederland.

DOELGROEP: **Vervoerbedrijven: NS, Arriva, Prorail.**

MIDDEL: Telefonische bevraging.

AANPAK: We bellen met de contactpersonen van NS en Arriva; indien wenselijk maken we een afspraak voor een gesprek. We bevragen hen over de knelpunten en wensen om de keten fiets-OV te verbeteren. Welke plannen hebben zij zelf om de voorzieningen voor fietsers bij station en bushaltes te verbeteren? Wat voor kansen zien ze voor verdere verbeteringen? Wat verwachten ze van de gemeente en andere organisaties om mensen te stimuleren vaker de fiets te nemen in combinatie met het openbaar vervoer? De 'oogst' van deze gesprekken leggen we vast in een korte notitie die we nog een keer voor mogelijke verbeteringen en aanvullingen aan hen voorleggen. Deze notitie vormt daarna een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd.

DOELGROEP: **Regio Holland Rijnland en Provincie.**

MIDDEL: Telefonische bevraging.

AANPAK: We bellen met de contactpersonen van regio en provincie; indien wenselijk maken we een afspraak voor een gesprek. We bevragen hen over de knelpunten en wensen om meer mensen vaker en veiliger op de fiets te krijgen. Welke plannen hebben zij zelf om fietsroutes te verbeteren? Wat voor kansen zien ze voor verdere verbeteringen in Teylingen? Wat verwachten ze van de gemeente en andere organisaties om mensen te stimuleren vaker de fiets te nemen in combinatie met het openbaar vervoer? Welke rol kunnen en willen zij zelf vervullen? De 'oogst' van deze gesprekken leggen we vast in een korte notitie die we nog een keer voor mogelijke

verbeteringen en aanvullingen aan hen voorleggen. Deze notitie vormt daarna een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd.

DOELGROEP: **Politie.**

MIDDEL: Telefonische bevraging.

AANPAK: We bellen met de contactpersoon van de politie; indien wenselijk maken we een afspraak voor een gesprek. We vragen de politie naar de onveilige punten die er zijn voor fietsers in de gemeente Teylingen. En naar de locaties waar fietsers vaak overtredingen maken. Wat verwacht de politie op deze punten van de gemeente? Welke aanbevelingen heeft zij? En welke rol kan en wil de politie zelf vervullen om het fietsen in Teylingen veiliger te maken? De 'oogst' van dit gesprek leggen we vast in een korte notitie die we nog een keer voor mogelijke verbeteringen en aanvullingen voorleggen aan onze gesprekspartner. Deze notitie vormt daarna een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Uitgevoerd.

DOELGROEP: **Grote bedrijven.**

MIDDEL: Telefonische bevraging.

AANPAK: We bellen met een werknemer van Akzo Nobel in Sassenheim. We vragen naar de fietsroutes richting en rondom het kantoor, en naar wensen tot verbetering van de fietssituatie. Welke rol kan het bedrijf vervullen in het stimuleren van fietsen van medewerkers? De 'oogst' van dit gesprek leggen we vast in een korte notitie die we nog een keer voor mogelijke verbeteringen en aanvullingen voorleggen aan onze gesprekspartner. Deze notitie vormt daarna een bijlage bij het Beeldvormingsdocument.

UITKOMST: Een gesprek is nog niet tot stand gekomen.

DOELGROEP: **Gemeentelijke diensten:**
- buitendienst, buitenruimte, wegbeheer;
- buurtregisseurs;
- centrumvisie, EZ, duurzaamheid, verkeer.

MIDDEL: Bijeenkomst.

AANPAK: We organiseren een gesprek met ambtenaren van enkele gemeentelijke diensten die enerzijds een rol spelen in het signaleren en oplossen van knelpunten voor fietsers op straat en anderzijds in het ontwikkelen van beleid dat bijdraagt aan een verdere groei van het fietsgebruik. We nemen hun input mee in het opstellen van het Beeldvormingsdocument en leggen dit aan hen voor.

De precieze vorm van het gesprek werken we nog uit, maar we hebben het volgende concept in gedachten. In het eerste deel van het gesprek willen we met een plattegrond van de gemeente op tafel samen de grotere knelpunten en andere aandachtspunten voor fietsers inventariseren. In het tweede deel kijken we vervolgens naar oplossingen en mogelijkheden voor toekomstig beleid om fietsgebruik te stimuleren.

UITKOMST:	Uitgevoerd. Na herhaalde pogingen tot contact geen reactie ontvangen van buurtregisseurs.

DOELGROEP:	**Raadsleden.**
MIDDEL:	Bespreking tijdens commissievergadering 10 september.
AANPAK:	Dit Plan van Aanpak wordt toegezonden aan de Raadscommissie. We bespreken het plan op 10 september tijdens een commissievergadering met de raadsleden. Tijdens deze vergadering kunnen ze op het plan reageren, aanvullingen doen en aangeven of en (zo ja) hoe zij ook nog op een later tijdstip, gedurende het consultatietraject, zelf (mondeling of schriftelijk) input willen aanleveren voor het op te stellen Actieplan Fiets. Alle verkregen input, tijdens de vergadering of op een later moment, wordt meegenomen in de aanpak en het Beeldvormingsdocument.
UITKOMST:	Uitgevoerd.

Bijlage 2: Gespreksverslagen

1. Kinderen tot 12 jaar

Basisschool De Buitenplaats, Warmond

Vorm: vraaggesprek met groep 8a en groep 8b

Datum: 17 september 2019

Medewerker: Laura Bik, Ilja Knoester, leerkrachten

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is dus geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Alle kinderen (40) hebben een fiets en de meesten komen altijd op de fiets naar school. Ze worden niet door ouders begeleid. Sommige kinderen worden soms met de auto gebracht. Allen gaan ook naar andere bestemmingen op de fiets, zoals sport, vrienden, familie, winkels.

Wat zijn redenen om niet met de fiets te gaan (naar school of andere bestemmingen):

- Lui zijn, geen zin hebben om te fietsen
- Slecht weer (regen, sneeuw)
- Bestemming is te ver weg
- Te laat zijn
- Er moeten veel spullen vervoerd worden (sportspullen)
- Fiets kapot
- Er is een gevaarlijke, onveilige situatie op de weg

Vind je wel eens iets eng of gevaarlijk op de fiets in het dorp?

- Weinig ruimte voor de fiets: smalle fietsstrook, auto's/brommers/vrachtauto's die vlak langs komen.
- Gedrag auto's: te hard rijden, door rood rijden, niet stoppen voor zebrapad.
- Onduidelijke verkeerssituaties.
- Te lange wachttijden bij verkeerslichten

Voorbeelden

  - Herenweg, Warmond. Smal, druk.
  - Warmond: kruispunt bij de spoorwegovergang is onduidelijk.

Wat zou je willen verbeteren aan het fietsen in het dorp?

- Duidelijkere markering op fietspaden: kleuren, licht; dat stimuleert mensen om te fietsen en maakt het duidelijker waar mensen wel en niet mogen rijden
- Duidelijkere zebrapaden, en dan vooral bij schoolomgevingen
- Meer ruimte voor de fiets: bredere fietsstroken/-paden
- Meer ruimte tussen fietspad en rijbaan (voorbeeld: weg vlak voor spoor, Warmond)

- Minder brommers op het fietspad
- Verkeerslichten voor fietsers langer op groen
- Meer rotondes maken i.p.v. kruisingen
- Meer verkeersdrempels
- Bruggen niet open in de spits
- Geen scherpe bochten bij water
- Hekken langs het water
- Elektrische voertuigen geluid geven

Concreet:

- Herenweg moet een 30km-zone worden
- Heg van Herenweg naar SV Warmunda moet weg: geen zicht
- Bushalte Lommerlustlaan, Herenweg Warmond: fietspad niet er omheen (fietsers snijden altijd af).
- Padoxlaan: meer ruimte tussen fietspad en rijbaan
- Grint bij het Monument weg, en strooien in de winter

Basisschool De Kinderburg, Sassenheim

Vorm: vraaggesprek met groep 8a en groep 8b

Datum: 24 september 2019

Medewerker: Marjolein Weyers en Kevin van Aalst, leerkrachten

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is dus geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Alle kinderen (40) hebben een fiets en de meesten komen altijd op de fiets naar school. Een paar lopen naar school, en een paar kinderen worden altijd met de auto gebracht (8). Ze worden niet door ouders begeleid op de fiets. Sommige kinderen worden soms met de auto gebracht. Allen gaan ook naar andere bestemmingen op de fiets.

Wat zijn redenen om niet met de fiets te gaan (naar school of andere bestemmingen):

- Bestemming is dichtbij
- Bestemming is ver weg
- Slecht weer (regen, sneeuw)
- Lui zijn
- Er zijn te weinig fietsenstallingen bij de bestemming (school)
- De auto is sneller
- Als (een deel van) de weg is afgesloten voor fietsers

Vind je wel eens iets eng of gevaarlijk op de fiets in het dorp?

- Te weinig ruimte voor de fiets: smalle fietsstrook of fietspad
- Veel (en groot) verkeer: auto's/brommers/vrachtauto's die vlak langs komen.
- Gedrag automobilisten: te hard rijden of niet opletten op fietsers

- Onduidelijke verkeerssituaties, vooral op grote kruispunten.
- Te lange wachttijden bij verkeerslichten

Wat zou je willen verbeteren aan het fietsen in het dorp?

- Langzamer verkeer in het dorp
- Geen blokkerende vrachtauto's meer (laden en lossen) op fietspad/fietsstrook
- Geen auto's meer in het dorp (centrum)
- Afzetten van kinderen met de auto alleen verder van de school af
- Verkeersdrempels in de straat rondom de school
- Eenrichtingsverkeer rondom school
- Meer fietsparkeerplekken bij school

Basisschool Emmaüs, Voorhout

Vorm: vraaggesprek met groep 8

Datum: 25 september 2019

Medewerker: Lidy Nieuwenburg, leerkracht

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is dus geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Alle kinderen (25) hebben een fiets en de meesten komen altijd op de fiets naar school. Een paar (2) kinderen lopen naar school. Ze worden niet door ouders begeleid op de fiets naar school. Alle kinderen gaan ook naar andere bestemmingen op de fiets.

Wat zijn redenen om niet met de fiets te gaan (naar school of andere bestemmingen):

- Bestemming is te dichtbij
- Bestemming is te ver weg
- Donker (en slechte straatverlichting)
- Slecht weer (regen, sneeuw)
- Lui zijn
- De weg ergens naartoe heeft veel gevaarlijke verkeerssituaties
- Fiets stuk

Vind je wel eens iets eng of gevaarlijk op de fiets in het dorp?

- Herenstraat (Voorhout) heeft geen fietspaden
- Rijnsburgerweg is een 30km-zone, maar veel auto's rijden er te hard
- Te weinig zebrapaden
- Veranderende fietsvoorrang op rotondes Herenstraat – onduidelijk
- Fietstunnels onder het spoor zijn smal
- Fietstunnel onder het spoor heeft een hoge stoeprand

Wat zou je willen verbeteren aan het fietsen in het dorp?

- Vrijliggend fietspad in de Herenstraat

- Snelheidslimieten duidelijker aangeven (borden)
- Uitritten zijstraten Herenstraat duidelijker en overzichtelijker maken
- Spiegels op bepaalde punten met slecht zicht
- Het centrum dicht voor auto's
- Meer ruimte voor fietsers
- Paaltjes op het fietspad Klaprooshof smaller: er kunnen auto's doorheen

2. Scholieren 12-18 jaar

Rijnlands Lyceum

Vorm: digitale enquête

Datum: 24 t/m 27 september 2019

Medewerker: Willem Visser, conrector

Alles in dit verslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Leerlingen van het Rijnlands Lyceum in Sassenheim is gevraagd een digitale vragenlijst invullen. In totaal hebben liefst 383 middelbare scholieren dit gedaan. Vooral leerlingen uit klas 1, 2 en 3 (samen 67% van de respondenten). Ze gebruiken, niet onverwacht natuurlijk, voor de rit naar school vooral de fiets:

Tabel 1: Mate van fietsgebruik naar school afgezet tegen afstand tussen woning en school

	Altijd	vaak	soms	nooit	totaal
0-5 km	223 (88%)	21 (8%)	4	5	253 (100%)
5-10 km	84 (74%)	27 (24%)	2	0	113 (100%)
10-15 km	6	8	0	0	14
meer dan 15 km	2	0	1	0	3
totaal	315 (82%)	56 (15%)	7	5	383 (100%)

Van de scholieren neemt 82% altijd en 15% vaak de fiets naar school. Dat is zo bij de scholieren die erg dicht bij de school wonen (tot 5 km) en ook wel bij de scholieren die op 5-10 km van de school wonen. Samen zijn dat ook bijna alle scholieren; slechts 17 van de 383 (4%) woont niet binnen 10 km van de school.

Gevraagd naar redenen om niet te fietsen, komen er antwoorden die niet helemaal sporen met dit hoge fietsgebruik. Want zo'n 220 jongeren geven iets van slecht weer (met alle varianten: storm, glad, sneeuw, hagel) als reden om niet te fietsen op. Ze fietsen dus niet letterlijk elke schooldag. 'Altijd' en 'vaak' zullen als antwoordcategorieën dicht bij elkaar liggen. Naast weersomstandigheden wordt ook vaak genoemd: de afstand is te ver (bijna 20 keer), kapotte fiets (ca 15 keer) en minder vaak 'direct na school door naar andere activiteit' en 'arm of been gebroken of gekneusd'. Soms is de reden dat de scholier loopt of per scooter gaat (allebei minder dan 5 keer genoemd).

Voel je je wel eens onveilig of onprettig, terwijl je naar school fietst? Op deze vraag antwoordt 5% met *vaak* en 52% met *soms* (43% *nooit*). Meer dan de helft van de scholieren vindt de route soms onveilig/onprettig! Dat is ons inziens geen mooie score. Des te relevanter is het om te kijken naar de situaties die de scholieren onveilig/onprettig vinden. De jongeren mochten meerdere categorieën aankruisen, zie de tabel hieronder.

Tabel 2: Redenen om fietsroute onveilig/onprettig te vinden		
		aantal keren genoemd
in vragenlijst geformuleerde antwoord-mogelijkheden	Er is weinig ruimte om te fietsen (op sommige stukken)	93
	Er is geen fietspad (op sommige stukken)	31
	Er rijden veel auto's vlak langs (op sommige stukken)	138
	Het wegdek is slecht (op sommige stukken)	49
	Er zijn (te) veel verkeerslichten op mijn route of de wachttijd bij verkeerslichten is (te) lang	77
	Er zijn (te veel) onoverzichtelijke punten op mijn route	41
meest genoemd in vrije ruimte	Auto's rijden te hard	11
	Gevaarlijke rotondes	6
	Hekjes in fietsroute zijn gevaarlijk	6

De antwoordcategorieën 'Te weinig ruimte' (door 93 van de 383 scholieren genoemd: 24%) en 'Auto's rijden vlak langs fietsers' (138 keer genoemd: 36% van de scholieren) worden het meest genoemd en kunnen ook op min of meer dezelfde situaties wijzen: fietsers in een straat met 'gemengd verkeer', al of niet met fietsstroken of suggestiestroken. Ook kruispunten worden opvallend vaak genoemd – zelfs of juist als er verkeerslichten staan (77 keer).

Veel scholieren gaven ook concreet aan welke locatie zij als onveilig/onprettig ervaren. Nu zijn zulke aanduidingen lang niet altijd nauwkeurig ("waar je het dorp binnenkomt") en is niet snel duidelijk of een specifiek wegvak of een specifiek kruispunt wordt bedoeld, maar grofweg kunnen de volgende locaties als meest genoemd worden gezien:[1]

- de Hoofdstraat in Sassenheim; de wegvakken met suggestiestroken vanaf de Koetsiersweg - en ook de kruising zelf met de Koetsiersweg/Zuiderstraat: 38 keer genoemd (vooral vanwege de vele en te snel rijdende auto's)
- de Zandslootkade in Sassenheim (autoverkeer erbij op een smalle weg) en het kruispunt met de Hoofdstraat: zeker 29 keer genoemd
- kruising Alkemadelaan en Kwekersweg in Sassenheim, naast het Rijnlands Lyceum (en inclusief de irritante gele hekjes): 8 keer genoemd
- kruising Wasbeeklaan en Oosteinde in Warmond: 7 keer genoemd
- Herenweg in Warmond, met suggestiestroken en smal fietspad: 4 keer
- Herenstraat in Voorhout: ook 4 keer
- en opvallend genoeg ook 12 keer verschillende rotondes (Jacoba van Beierenweg/Teylingerdreef in Voorhout en N208/Hoofdstraat in Sassenheim meerdere keren genoemd).

[1] De scholieren is bij deze concrete problemen ook naar oplossingen gevraagd: *Wat heb je voor ideeën of wensen om het fietsen naar school, of in Teylingen in het algemeen, beter, veiliger en aantrekkelijker te maken?* De antwoorden op deze vraag zijn echter niet zo bruikbaar. Meestal is het in de orde van 'fietspad verbreden' als oplossing na 'fietspad is te smal' als probleemformulering.

3. Vervoerbedrijven

NS

Vorm: telefonisch interview

Datum: 12 september 2019

Medewerker: Guido Ebbink, Planontwikkeling NS Stations

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Wat zijn uw ervaringen met het gebruik van de keten fiets-OV binnen de gemeente?

Goed. Prorail gaat over voldoende fietsparkeerplekken bij stations. Prorail heeft een prognose tot 2040, er gaat uitbreiding van het aantal stallingen komen. Prorail informeert NS goed. Uitbreiden gaat vooral plaatsvinden in de vorm van klemmen. Bewaakte kluizen zullen er niet meer komen.

Sassenheim heeft nu geen OV-fietsen, Voorhout heeft er 4. Er is – zeker in Sassenheim - potentie voor 10 OV-fietsen. Er zal een slim slot op de fietsen moeten komen, daar is NS mee bezig. NS is terughoudend in het uitbreiden van OV-fietsen in kluizen.

Welke knelpunten ziet u voor de fiets, en de keten fiets-OV binnen de gemeente?

NS ziet geen knelpunten, ze is blij met de gemeente Teylingen (op Sassenheim), ze pakken goed door. Beide partijen zijn goed in gesprek.

Zijn er naar uw inzicht momenteel genoeg voorzieningen voor de combinatie fiets-OV bij stations?

Er is een goede blik op de toekomst, er wordt uitgebreid.

Wat doet NS zelf om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein te stimuleren binnen de gemeente?

De landelijke deur-tot-deur campagnes (of dit nu is in bijvoorbeeld een reclameblok of in het blad Spoor): er is altijd een combinatie tussen de ketenmobiliteit oftewel vaak de combi tussen de treinreis en de OV-fiets optie opgenomen. Of er specifiek binnen de gemeente iets wordt gedaan aan promotie is niet bekend.

Wat verwacht NS van de gemeente en andere organisaties om mensen te stimuleren vaker de fiets te nemen in combinatie met het OV?

Het is altijd een samenwerking tussen de verschillende partijen. De eerste afstemming gebeurt altijd tussen de gemeente en de stationsmanager, en dat gaat nu goed.

Arriva

Vorm: telefonisch interview

Datum: 9 september 2019

Medewerker: Wout Terra, Vervoerontwikkelaar

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Wat zijn uw ervaringen met het gebruik van de keten fiets-OV binnen de gemeente?

Arriva ziet dat goed gebruik wordt gemaakt van fietsenstallingen bij bushaltes. Als er geen stalling is dan staan fietsen ook wel eens tegen bijvoorbeeld een abri.

Er zijn geen grote knooppunten in Teylingen. Bepaalde combi's fiets-bus komen wel wat voor, maar het is veel meer fiets-trein.

Zijn er naar uw idee momenteel genoeg voorzieningen voor de combinatie fiets-OV bij stations/bushaltes?

Arriva heeft geen beeld van te weinig stallingen in de gemeente.

Welke knelpunten ziet u voor de fiets, en de keten fiets-OV binnen de gemeente?

geen

Wat doet Arriva zelf om het gebruik van de fiets in combinatie met de bus te stimuleren binnen de gemeente?

Nee, geen ervaring mee. De Provincie Zuid-Holland is redelijk actief om HOV-verbinding te maken waarbij haltes een upgrade krijgen en goede stallingen te maken. Daar wordt combi fiets-bus beter gebruikt. Voorbeeld is Qliner 385-361 in Teylingen.

Wat zijn uw wensen/ideeën om de keten fiets-OV binnen de gemeente te verbeteren?

-

Wat zijn de plannen van Arriva om de voorzieningen voor fietsers bij station en bushaltes te verbeteren?

Geen.

Wat verwacht Arriva van de gemeente en andere organisaties om mensen te stimuleren vaker de fiets te nemen in combinatie met het OV?

Er zijn niet echt verwachtingen wat dit betreft richting de gemeente. Arriva wil graag zo veel mogelijk fiets-bus-gebruik. Huidige lijnen ontsluiten het gebied goed.

Prorail

Vorm: telefonisch interview

Datum: 18 september 2019

Medewerker: Marco Hoogendijk, bouwmanager

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Algemeen

Uitbreiding of nieuwbouw van fietsenstallingen wordt 40% vanuit Rijk bekostigd en 60% vanuit decentrale overheden (vooral Provincies en Stadsregio's vooral, gemeentes hebben vaak weinig geld). In heel Nederland is Prorail met 25-30 stallingen bezig.

Wat zijn uw ervaringen met het gebruik van de keten fiets-OV binnen de gemeente?

De stallingen worden goed gebruikt. In het verleden heeft Prorail in de gemeente Teylingen al veel gedaan aan stallingen bij station Sassenheim en Voorhout. Sinds 7 jaar geleden is Prorail al twee keer langsgeweest in Sassenheim om stallingen bij te bouwen. De komende tijd wordt de stalling echt fors uitgebreid: er komen dubbellaagse en semi-bewaakte stallingen.

In Voorhout zijn in het recente verleden ook al uitbreidingen gedaan. Het gebruik van kluizen loopt terug; die worden gewisseld voor klemmen. Dat komt waarschijnlijk deels door de crisistijd (kosten).

Wat doet Prorail zelf om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein te stimuleren binnen de gemeente?

Prorail is gebonden aan NS (ze werken samen mbt de OV-fiets): er is ruimte in stallingen nodig voor de OV-fiets. Prorail zorgt daarin dus alleen voor plekken.

Prorail schrijft ook beleid voor de fiets, o.a. in de vorm van een ontwerpvoorschrift.

Zijn er naar uw inzicht momenteel genoeg voorzieningen voor de combinatie fiets-OV bij stations?

Nee, maar er staan uitbreidingen op de planning.

Wat zijn uw wensen/ideeën om de keten fiets-OV binnen de gemeente te verbeteren?

Prorail denkt mee in aanfietsroutes naar het station, in samenspraak met de gemeente. In Sassenheim en Voorhout zien de aanfietsroutes er goed uit. In het goed positioneren van stallingen en ze netjes onderhouden kan Prorail iets betekenen. Daar wordt nu aan gewerkt.

Vindt u dat de gemeente genoeg doet om het gebruik van de fiets in combinatie met OV te stimuleren?

De gemeente stimuleert niet of nauwelijks. Prorail geeft wel altijd mee dat er gehandhaafd moet worden (wrakken verwijderen, weesfietsen), maar dat is in veel gemeentes lastig.

Qua handhaving zou er dus meer mogen gebeuren. Als er in Sassenheim een (deels) bewaakte stalling komt (tijdens werktijden) dan gaat dat wel goed komen. In Voorhout is alleen een openbare stalling.

4. Regio en Provincie

Regio Holland Rijnland

Vorm: telefonisch interview

Datum: 12 september 2019

Medewerker: Iris de Bruyne, strategisch adviseur

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Wat zijn uw ervaringen met het gebruik van de fiets binnen de gemeente?

Tellingen liggen bij de gemeente. Er is steeds meer aandacht voor de fiets binnen de regio/gemeente, er zijn steeds meer voorzieningen gewenst: paden, snelfietspaden, stallingen. Recent is de regio begonnen met plan voor snelfietsroutes binnen de gemeente. De regio coördineert, probeert subsidies te krijgen, en probeert gemeente te pushen.

Welke knelpunten ziet u voor de fiets, en de keten fiets-OV binnen de gemeente?

Stallingsmogelijkheden zijn nog wel eens knelpunten. Niet overal zijn er prettige fietspaden rondom bushaltes. De regio is nu ook bezig met het voorbereiden van de nieuwe concessie ZH-noord, een vraag daarbij is of de fietsroutes naar haltes toe voldoende zijn. Dat is echter nu nog niet duidelijk.

Welke wensen en plannen heeft de Regio om mensen vaker en veiliger op de fiets te krijgen?

De regio speelt een actieve rol in de combinatie verkeersveiligheid en fiets. Vooral bijvoorbeeld voor ouderen en scholen. Wel denkt de regio eerder mee en ondersteunt, dan dat ze zelf projecten initieert.

Welke wensen en plannen heeft de Regio om fietsroutes in de gemeente te verbeteren?

Het verbeteren van fietsroutes en snelfietsroutes ligt vooral bij de gemeente. De regio biedt een ondersteunende rol.

Provincie Zuid-Holland

Vorm: telefonisch Interview

Datum: 10 september 2019

Medewerker: Allard Pannekoek

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Wat speelt er momenteel binnen de Provincie m.b.t. (het gebruik van) de fiets binnen de gemeente?

In verleden heeft de Provincie wel wat projecten gefinancierd binnen de gemeente vanuit het programma fiets. Vooral in Sassenheim.

Fietsnetwerk in de Provincie Zuid-Holland is vastgesteld in 2014. Daar zitten ook nog ontbrekende schakels en knelpunten in. – Het is aan de gemeente om daar mee aan de slag te gaan.

Beleid t.o.v. fiets in de Provincie is o.a. in Fietsplan 2016-2025 en Toekomstagenda Snelfietsroutes vastgelegd.

Op verschillende plekken in de provincie is de Provincie aan de slag met de aanpak van tegelfietspaden. – weet even niet of dit in gemeente Teylingen ook speelt.

Recent is ook nog wel een project niet doorgegaan. Een fietspad zou gerealiseerd worden maar is door problemen met grondverwerving niet doorgegaan.

In de uitvoeringsagenda vindt de provincie het heel belangrijk het fietsnetwerk te verbeteren. Fiets in de keten is ook belangrijk. In parkeren bij het station heeft de provincie een aanjaagrol en zorgt voor (deel van) financiering. Voor P+fiets ook aanjaagrol en rol in financiering.

Welke rol heeft de Provincie in het verbeteren van de situatie voor de fiets?

De provincie heeft vooral de rol van meefinancieren in geval van bepaalde knelpunten.

Vanuit rol van wegbeheerder kan de provincie echter ook betrokken zijn in de gemeente.

Wat zijn uw ervaringen met het gebruik van de keten fiets-OV binnen de gemeente?

Niet bekend

Welke knelpunten ziet u voor de fiets, en de keten fiets-OV binnen de gemeente?

Er zijn er nog wel een paar, maar het ligt vooral bij de gemeente om deze aan te pakken.

Welke wensen en plannen heeft de Provincie om mensen vaker en veiliger op de fiets te krijgen?

De Provincie is daar niet erg mee bezig. Wel deels in het geval van (nieuwe) snelfietsroutes – een werkgeversaanpak (campagne) kan onderdeel daarvan zijn.

ROV – fietsveiligheid; doet gedragscampagnes, voor basis- en middelbare scholen en senioren. Daarbij heeft de Provincie wel wat met het programma Doortrappen gedaan.

De Provincie heeft vooral een aanjagende rol, maar initiatief in campagnes moet ook komen vanuit gemeente.

Welke wensen en plannen heeft de Provincie om fietsroutes in de gemeente te verbeteren?

Vooral op het gebied van snelfietsroutes heeft de Provincie wensen binnen de provincie.

Wat zijn de wensen en plannen van de Provincie om de voorzieningen voor fietsers in de gemeente (o.a. bij station en bushaltes) te verbeteren?

Momenteel is de Provincie o.a. bezig met de aanpak voor het vergoten stalling van het station, samen met de gemeente en Prorail. De gemeente heeft het project voortvarend opgepakt. Provincie heeft er weinig inhoudelijk mee te maken. De Provincie heeft de rol om het project op gang te brengen en houden, en te zorgen dat Prorail aan het werk gaat. Plus zorgen voor groot stuk financiering (met medefinanciering van het Rijk).

Parkeren bij bushaltes zit bij programma R-Net. Zij knappen ineens een hele corridor op.

5. Politie

Vorm: telefonisch interview

Datum: 12 september 2019

Medewerker: Dirk Meinders, wijkagent en adviseur verkeerszaken

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Wat zijn onveilige punten voor fietsers binnen de gemeente Teylingen?

Lijstje locaties per mail:

Sassenheim

- *Zandslootkade/Hoofdstraat en Hoofdstraat/Zuiderstraat voor fietsverkeer van Rijnlands Lyceum. Geldt voor zowel 's morgens als 's middag. Gewoonweg geen ruimte voor de hoeveelheid fietsers;*
- *kruising Hoofdstraat/Wilhelminalaan omdat de inrichting erg onduidelijk is;*
- *fietsoversteek station Sassenheim en de fietsroute van en naar het station over de Wasbeekerlaan*
- *fietsoversteek bij rotonde Parklaan/Van Pallandtlaan en rotonde Hoofdstraat/Van Pallandtlaan/C. Clusiuslaan*

Warmond

- *Tweerichting fietspad langs Oosteinde (is veel te smal mede door overhangend groen).*
- *Herenweg oversteek ter hoogte van de Laan van Oostergeest (gevaarlijk)*
- *Herenweg tussen Bijleveldlaan en van Wassenaarstraat (is erg smal)*
- *Orange Nassaulaan ter hoogte van Warmonderhek. Hier steken fietsers komend vanaf de spoorbrug vaak vroegtijdig over om de verkeerslichten te mijden.*

Voorhout

- *fietsonderdoorgang Leidsevaart nabij Herenstraat: wordt als ingewikkeld ervaren*
- *fietsverkeer centrum Voorhout: er is weinig ruimte*

Voorbeelden uit het gesprek:

- *Narcissenlaan: daarover komen veel klachten van bewoners, er wordt veel te hard gereden. Het is een 30km-zone, maar de inrichting is zo dat er makkelijk hard gereden wordt. Er zouden vrijliggende fietspaden moeten komen, maar dat ligt al heel lang bij de gemeente.*
- *Station Sassenheim: het is een prachtig station, maar het gaat ten onder aan het eigen succes. De fietsenstalling is zeer zwaar bezet en veel fietsers moeten op een druk punt oversteken om deze te bereiken. De route er naartoe over Wasbeekerlaan is een bedrijventerrein. Daar staan ook veel vrachtwagens, laden en lossen zorgt voor gevaarlijke situaties met fietsers. De weg is pas heringericht, maar er zijn geen vrijliggende fietspaden gekomen, en er is slechts aan een kant van de straat verlichting.*

Wat zijn locaties binnen de gemeente Teylingen waar fietsers vaak overtredingen maken? Wat voor overtredingen zijn dat?

Overtredingen komen deels door de mentaliteit van fietsers. Wat je daar tegen zou kunnen doen is meer voorlichting/campagne. Feitelijke verkeerskennis bijspijkeren. Niet alleen bij jeugd maar ook bij ouderen, die fietsen steeds meer en sneller op elektrische fietsen.

Overtredingen/verkeerd gedrag komt ook door onduidelijke inrichting. De politie vind dat de gemeente lange tijd niet gekozen geeft voor een veilige inrichting. Er is een slechte inrichting van fietspaden, een slechte inrichting van 30km-zones; inrichting is ook niet eenduidig. Mensen weten dus niet wat er van ze verwacht wordt, dit vertaalt zich vanzelf in gevaarlijke situaties.

Voorbeelden:

- *Zandslootkade – daarover fietsen veel leerlingen naar school. Oversteken is problematisch en onduidelijk, veel leerlingen weten niet hoe en waar en vinden hun eigen weg. Politie heeft er gehandhaafd maar dat veroorzaakte in 2min een verkeersinfarct. – Er moet een veilige route gemaakt worden.*
- *Mensen van buitenlandse komaf die werken in bollenstreek zijn niet gewend aan fietsen en fietspaden. Die vullen hun eigen verkeerswet in. – Handhaving is lastig want er is veel te weinig capaciteit. Er is één auto op 70.000 inwoners. De gemeente zelf heeft ook weinig boa's.*

Welke aanbevelingen heeft de politie voor de gemeente om het fietsen in de gemeente veiliger te maken?

Inrichting verbeteren, veiliger maken voor fietsers, duidelijker maken en meer eenduidig in belijning, bebording.

Wat is de in de afgelopen jaren al verbeterd voor de fietser in de gemeente?

Eigenlijk niets. De gemeente heeft niet gekozen voor verkeersveiligheid. Het totaal van inrichting, bebording, belijning klopt niet. Handhaven wordt dan heel lastig. De gemeente is nu wel bezig met o.a. de centrumvisie, en de rondweg Voorhout, maar dan ben je al paar jaar verder.

Welke rol kan en wil de politie zelf vervullen om fietsen binnen de gemeente veiliger te maken?

Op bepaalde punten kan en wil de politie wel handhaven, maar eerst zal ook de inrichting moeten verbeteren. Anders is het dweilen met de kraan open.

6. Maatschappelijke organisaties

Vorm: stakeholdermeeting en input via mail

Datum: 19 september 2019

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Aanwezig

Gemeente Teylingen	Michel van der Mierden (beleidsmedewerker verkeer), Frank Platen (junior beleids-medewerker verkeer)
Stichting Fietsmaatjes	Thekla Zwinkels (voorzitter), Petra Duinhoven (secretaris en coordinator Warmond), Paul Verbeek (penningmeester)
Stichting Warmond aan de Kaag	Arjan Heijl
Accountmanager bedrijven HLTSamen	John van der Tol

Input via mail

Fietsersbond

Uitgenodigd, geen reactie of input per mail

Seniorenvereniging Teylingen

Business Platform Teylingen

Vrije Ondernemers Teylingen

Ren- en Toervereniging de Bollenstreek

VVN

Netwerk

- Maak het netwerk duofiets-proof. Geef aan of routes geschikt zijn voor duofietsen.
- Verharding fietspaden: fietspaden met betonplaten worden als prettig ervaren, fietspaden met tegels niet.
- Kijk of de duofiets in sommige wandelgebieden kan worden toegelaten, mits ze stapvoets rijden.

Knelpunten

Warmond

- Fietspad van Ooijevaarsnest naar Korenmolenbrug is te smal. Er is een voorstel om het voetpad te verplaatsen naar de overkant; dit kan synchroon lopen met herinrichting.
- Korenmolenbrug zelf: er is geen zicht op tegemoetkomend verkeer; er is een grote heg.

- Oversteek Beatrixlaan naar Herenweg: onoverzichtelijk door bomen.
- Lokhorstlaan – Van Duvenvoordestraat is gevaarlijk. Geparkeerde auto's ontnemen het zicht. Spiegel plaatsen?
- Kruising de Naald (monument). Oversteek is gevaarlijk en fietsonvriendelijk.
- Herenweg vanaf Lokhorstlaan tot viaduct is gevaarlijk.
- Wasbeekerlaan voor viaduct: gevaarlijke fietsoversteek.
- Oversteek/doorsteek industrieterrein: vanaf brug ga je als fietser met behoorlijke snelheid naar beneden toe, in combinatie met de rare slinger in het fietspad is dat gevaarlijk.
- Dorpsstraat moet opnieuw bestraat worden als herstel van bestrating nadat hij open is geweest vanwege kabels.
- Viaduct uit Warmond richting Oegstgeest: je moet raar draaien om weer de Herenweg op te draaien.
- Oosteinde: de haag naast het water is alleen visueel veilig.
- Oosthoutlaan: betonplaten zijn comfortabel maar fietspad is te smal: er ontstaan vaak conflicten met tegenliggers.

Voorhout
- Rijnsburgerweg, rotonde: scherpe draai om te maken. Mensen steken rotonde door.
- Fietspad langs N444/Leidsevaart is te smal.
- Herenstraat: alle kruisingen en uitritten zijn heel gevaarlijk. Ook de spoorwegovergang is gevaarlijk. Er is eigenlijk geen plek voor bevoorrading van winkeliers.
- Rotonde Jacoba van Beierenweg is gevaarlijk: geen voorrang en weinig ruimte voor fietsers.
- Oosterhoutlaan; fietspad heeft onderhoud nodig: groeven tussen tegels. Oversteken is gevaarlijk, mag meer aandacht krijgen met verlichting.
- Kruising Jacoba van Beierenweg-Engelselaan is heel onoverzichtelijk. Er komen veel scholen en sportverenigingen op uit. Snelheid zou eruit moeten. bord bij kruising is helemaal overgroeid. Status van de weg is niet goed.

Sassenheim:
- De Oude Herenweg is in zomer heel druk en heel smal. Veel toeristen (touringcars).
- Teylingenlaan: smal, er komen vrachtauto's die er niet mogen komen.
- Kruising Teylingerlaan en Hoofdstraat, waar je het winkelgebied in gaat, is een onoverzichtelijk, gevaarlijk punt.
- Kruising Hoofdstraat – Hortusplein onoverzichtelijk, gevaarlijk punt.
- Zandslootkade: stoplichten duren lang voor fietsers, mensen worden ongeduldig.
- Rotonde N208-N443-Hoofdstraat is een gevaarlijke/moeilijke kruising.
- Het Soldaatje: vanuit Voorhout is ruimte tussen fietspad en voorste auto is beperkt.

Algemeen:
- Fietssluizen/zigzaghekjes binnen de gemeente; met kinderen achterop, fietstassen aan de fiets, of met de duofiets kun je er slecht of niet doorheen. Zijn ze wel nodig? Kunnen ze niet verbreed worden, of kan er duidelijk aangegeven worden aan het begin van een pad dat er een fietssluis aankomt?
- Verbetering van wegdek fietspaden: veel tegelpaden liggen tegels scheef.

- In veel wandelgebieden wordt heel snel gefietst. Voorstel om daar stapvoets te fietsen. In park.
- Er zouden meer fietsparkeerplekken bij supermarkten moeten komen, deze zijn op drukke tijden overvol. Eventueel zouden deze in de plaats van autoparkeerplaatsen moeten komen. Betaald parkeren voor auto's zou ook goed zijn.
- Straten rond scholen of sportclubs zouden autovrij moeten worden. Dat maakt het veiliger en uitnodigender om met de fiets te komen.

Voorzieningen:
- Meer fietsenstallingen in dorpsstraat Warmond
- Meer oplaadpunten elektrische fietsen
- Parkeerplaatsen/verzamelplaatsen voor fietsen in Sassenheim; ook bewaakt.
- Fietsoplaadpunten in Voorhout en Sassenheim worden nooit gebruikt maar zijn ook nauwelijks zichtbaar; moeten meer zichtbaar gemaakt worden! App maken? Ook met andere voorzieningen erin?
- Aantal oversteken beter verlichten: bijvoorbeeld bij scholen.
- Sluit Teylingen voldoende aan op andere gemeentes met knooppunten?
- Kunnen duofietsen overal goed fietsen?
- Meer breedte in fietspaden.

Stimulering
- Meer parkeerplekken bij station Sassenheim.
- Warmond promotie: wil een vorm van fietsverhuur maken, locaties bij o.a. station. Aantal punten in Teylingen maken waar je ze kunt stallen. Gemeente zou in infrastructuur moeten faciliteren.
- Richting Keukenhof zou het ook goed zijn om mensen op de fiets te krijgen.
- Mensen welkom heten als ze de gemeentegrenzen binnenkomen met de fiets. Misschien regionaal oppakken?
- Routes maken die leuk zijn om te fietsen (vooral voor duofietsen)? Stichting Fietsmaatjes zou dit zelf kunnen doen, maar ze moeten wel zeker weten dat ze overal kunnen doorfietsen. Bij omliggende plaatsen is Teylingen heel aantrekkelijk om naartoe te fietsen.
- Banners/campagne maken, "blij dat ik fiets": vanuit gemeente. Bijvoorbeeld ook een promotiefilmpje te maken om de fietspaden in Teylingen onder de aandacht te krijgen. Met mix van jong oud en ertussen. Fietsmaatjes heeft een promotiefilmpje gemaakt – zou zo op de website kunnen.

7. Gemeentelijke diensten

Vorm: meeting en input via mail
Datum: 26 september 2019

Alles in dit gespreksverslag is een letterlijke weergave van wat genoemd is door de geïnterviewde(n). Er is geen interpretatie, conclusie of prioritering vanuit TRIDÉE aan toegevoegd.

Aanwezig

EZ en Recreatie	Fred Wulp
Buitenruimte	Arjen Visser
Wegbeheer	Paul Zierikzee
Verkeer	Michel van der Mierden

Input via mail

Recreatie	Isabelle Salman, Jacoline Hoogenboom

Uitgenodigd, geen reactie of input per mail

Duurzaamheid	Rob de Mooij
Buurtregisseur	Loes Massaro
Buitendienst	Leon van den Ouden

Er zijn al verbeteringen geweest of gepland voor de fietser:
- Jacoba van Beijerenweg in Voorhout geknipt; fietsluw geworden.
- Engelselaan-Prinseweg: autoluw geworden
- Oversteek Van Borsselenlaan – Oude Herenweg: middeneiland gekomen.
- Bergamolaan en kruising fietspad N443 wordt verbeterd.
- Warmonderdam: er komen fietstrappen, goed voor recreatief fietsverkeer
- Er komen op verschillende fietspaden betonplaten (easy path), bijvoorbeeld in de Oosthoutlaan.
- De geplande randweg gaat een deel van het verkeer wegnemen uit de Herenstraat.

Knelpunten
- Fietssuggestiestroken moeten eenduidige maatvoering en vorm krijgen (ook met Hillegom en Lisse). En nieuwe richtlijnen moeten gevolgd worden.
- Hoeveelheid autoverkeer is te groot in de gemeente.

Warmond
- Herenweg-Oosteinde: heel smal fietspad beide richtingen, maar twee meter breed. Aan andere kant ook fietspad maken? Bewoners willen voetpad behouden.

Sassenheim

- Hoofdstraat: vanaf Bernardus tot Parklaan moet de fietser naar de rijbaan.
- Hoofdstraat, kruising met Parklaan is een gevaarlijk punt.
- Kruising Hoofdstraat–Teylingerlaan: onveilige kruising. Plus bloembakken die hoog zijn en dicht op fietspad zijn.
- Rotonde einde Hoofdstraat (N208); moet er een fietstunnel komen?
- Baanbrekersweg op brug: fietshekje is voor helft weg en andere helft staat er nog.
- Breedte spoorweg bij Akzo. (is al onderzocht)

Voorhout

- Oosthoutlaan: heel slecht wegdek;
- Herenstraat: versmallen heeft averechts effect?
- Spoorwegovergangen Herenstraat en Akzo: gevaarlijk door drukte.
- Herenstraat: de stoep wordt regelmatig fietspad vanwege laden en lossen.
- Herenstraat: voorrangssituatie (op rotondes) is niet overal hetzelfde.
- Rotonde Herenstraat-Jacoba van Beierenweg: als fietser moet je de weg op
- Afslag naar Schoutenlaan vanuit dorp: als fietser eindig je op de rijweg
- Rotonde bij Soldaatje is aan het einde van de capaciteit

<u>Voorzieningen</u>

- Stallingen in centra (aandachtspunt in centrumvisie)
- Bij stations, meer stallingen
- Bij sommige abri's meer fietsvoorzieningen.
- Watertappunten op bepaalde routes.
- Toiletvoorzieningen in centrum? Vooral in Sassenheim nodig.
- Bewegwijzering checken, zoals de ANWB bordjes. Pontje Warmond staat niet goed aangegeven.

<u>Fietsstimulering</u>

- Centra autovrij maken.
- Binnen de eigen organisatie: kilometervergoeding auto beneden 20km afschaffen. Het goede voorbeeld geven. Daarnaast goede kleedkamers en douches binnen gebouwen van de gemeente.
- Goede fietspaden: asfalt en easypath.
- Parkeren meer betaald maken, minder parkeerplekken.
- Combinatie met campagnes/promotie vanuit gemeente.

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

ROTTERDAM
Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
T: +31 10 303 29 98

ANTWERPEN
Quellinstraat 6
2018 Antwerpen
T: +32 3 226 77 90

info@tridee.eu
www.tridee.eu