

Documentbeschrijving

Titel	Beeldvormende Notitie Actieplan Fiets Teylingen
Ondertitel	Trends en Issues
Aantal pagina's	12
Pulicatie nummer	projectnummer 1993
Datum	juli 2019
Auteurs	Koos Louwerse, Benjamin Schaipp
Opdrachtgever	Gemeente Teylingen
Contactpersoon	Michel van der Mierden

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Actuele trends en effecten	4
2.1	Ontwikkeling fietsgebruik in Nederland	4
2.2	Ontwikkeling fietsveiligheid in Nederland	4
2.3	Fietsen heeft positieve effecten voor mens en maatschappij	5
3	Overzicht van issues en fietsplannen.....	6
3.1	Landelijke overheid	6
3.1.1	Tour de Force – ‘Agenda Fiets 2027’ en ‘Schaalsprong Fiets’	6
3.1.2	Strategisch Plan Verkeersveiligheid.....	6
3.1.3	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.....	6
3.2	Provincie Zuid-Holland	7
3.3	Regio Holland Rijnland	7
3.4	Aangrenzende gemeenten	8
3.4.1	Leiden	8
3.4.2	Oegstgeest	8
3.4.3	Noordwijk.....	8
3.4.4	Lisse	8
3.4.5	Haarlemmermeer (Noord-Holland)	9
3.4.6	Overige buurgemeenten.....	9
4	Huidige fietsbeleid Teylingen.....	10
4.1	GVVP 2010-2020	10
4.2	Evaluatie GVVP	10
5	Belangrijke thema’s Actieplan Fiets.....	11

1 Inleiding

Het college heeft zich 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 bij 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 het Plan van aanpak is als eerst stap opgenomen om een beeldvormende notitie op te stellen met:

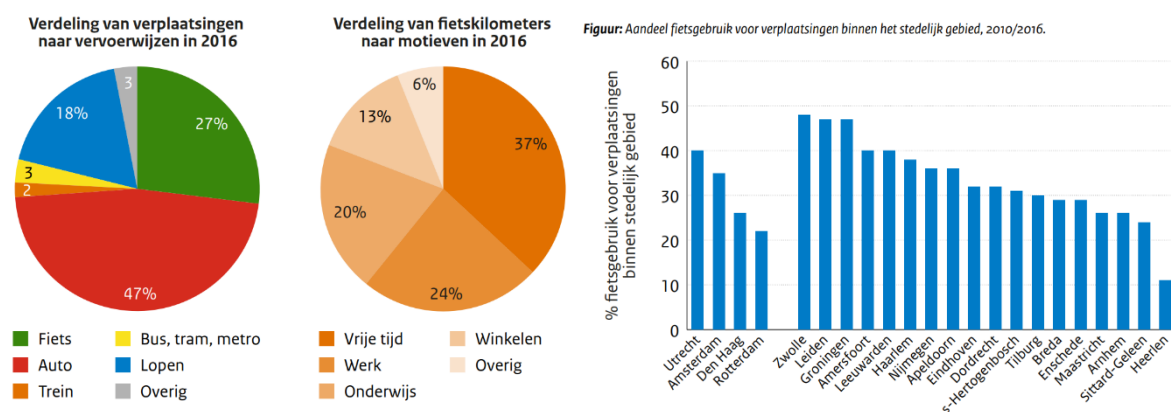
- een overzicht van **actuele trends en effecten** op het gebied van fietsen, fietsverkeer en fietsbeleid (hoofdstuk 2);
- een overzicht van de **issues en fietsplannen** van de landelijke overheid, de provincie Zuid-Holland en aangrenzende gemeenten (zie hoofdstuk 3);
- een korte beschrijving van het **huidige fietsbeleid** van onze de gemeente (zie hoofdstuk 4);
- een **eerste lijst van belangrijke thema's** voor het Actieplan Fiets (hoofdstuk 5).

2 Actuele trends en effecten

2.1 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 ook best vaak naar de winkel.



Figuur 1: Bron: Fietsfeiten Nederland, KiM.

In stedelijk gebied ligt het fietsaandeel gemiddeld iets hoger dan in landelijk gebied. Toch zijn er best aanzienlijke verschillen tussen gemeenten en 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%.

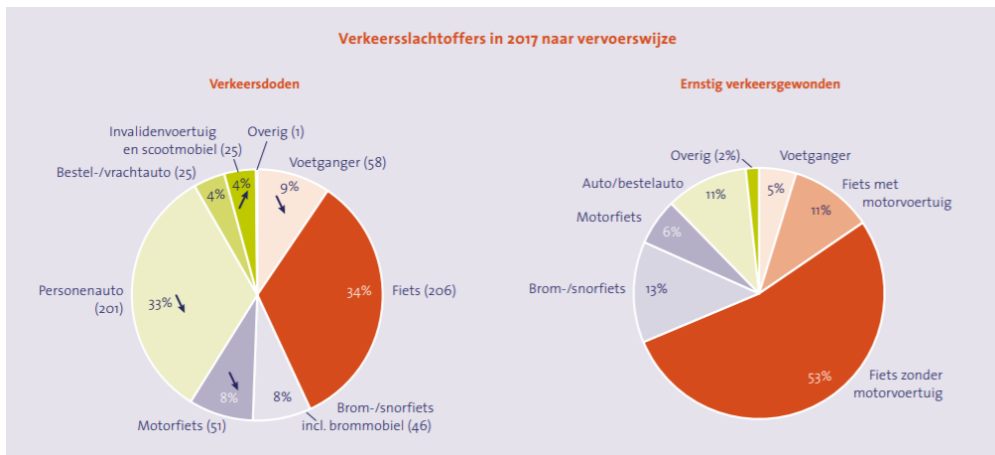
Op dit moment wordt ongeveer 10% van de fietsverplaatsingen en 13% van de fietskilometers afgelegd met de elektrische fiets. Het gebruik van de elektrische fiets groeit niet alleen bij ouderen, maar ook bij forenzen en scholieren die verder van werk of school wonen. De gemiddelde verplaatsing met een 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.

2.2 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 helaas toch best veel fietsongevallen. 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). En de trend is niet goed.

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 2: Verkeersslachtoffers Nederland. Bron: Monitor Verkeersveiligheid 2018, SWOV.

Verontrustend 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.

2.3 Fietsen heeft positieve effecten voor mens en maatschappij

Ondanks onveiligheid is fietsen per saldo gezond.

- Fietsen leidt tot een langer en gezonder leven:
 - het helpt in het tegengaan van een verscheidene 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 (CO₂) 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.

3 Overzicht van issues en fietsplannen

3.1 Landelijke overheid

3.1.1 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).

3.1.2 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.

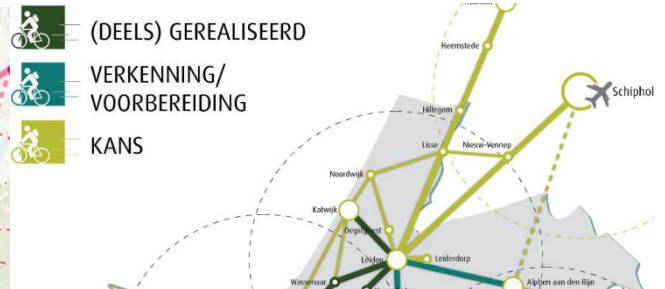
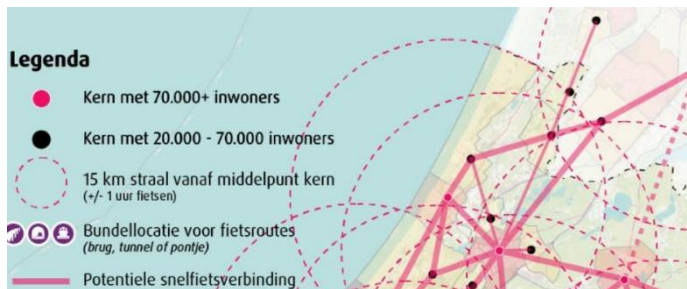
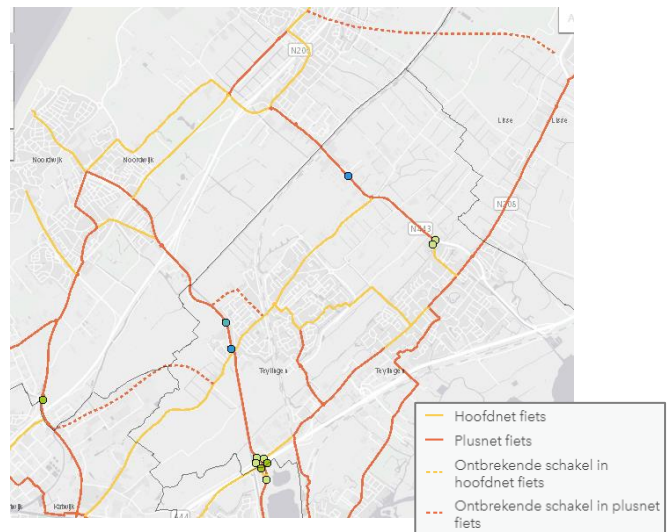
3.1.3 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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).

3.2 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.

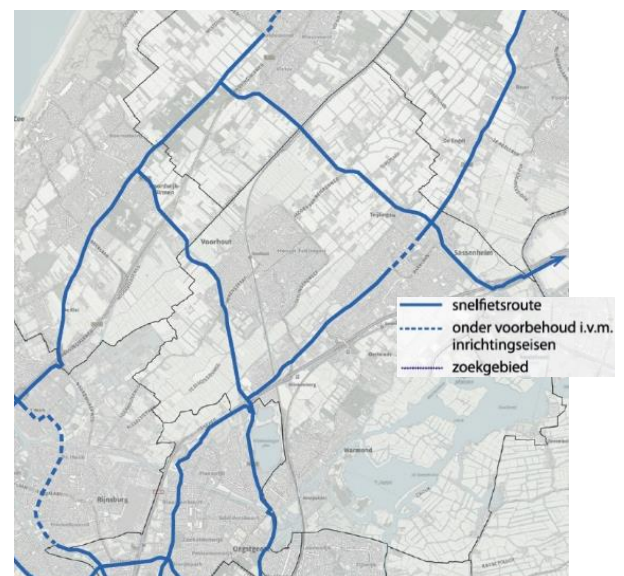


Voor Teylingen staan als kansrijke routes vermeld: Leiden-Voorhout-Noordwijk, Leiden-Sassenheim-Lisse(-Haarlem), Katwijk-Noordwijk-Lisse-Schiphol (deels via Teylingen). Verder zijn er een aantal recreatieve fiets projecten/programma's zoals Hollandse Banen, slow lanes, stad-land verbindingen.

3.3 Regio Holland Rijnland

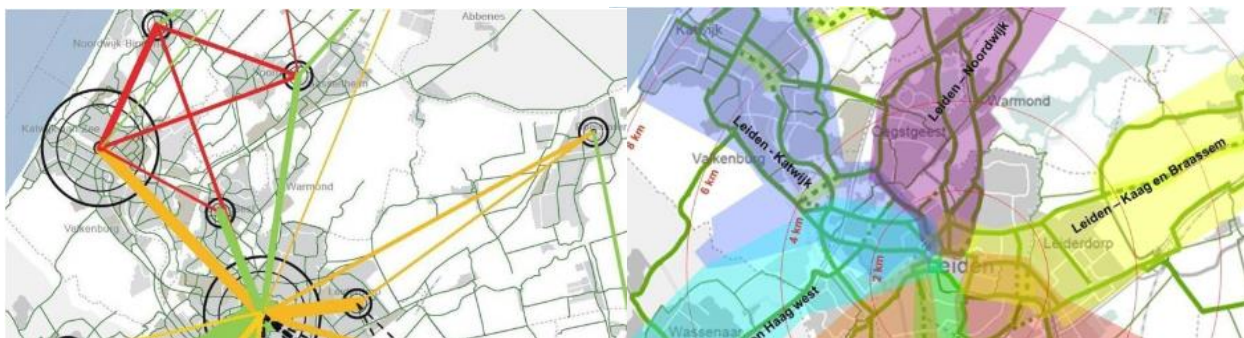
Holland Rijnland (HR) heeft een regionaal fietsnetwerk vastgesteld (incl. ontbrekende schakels), waarop provinciale subsidie kan worden aangevraagd.

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.



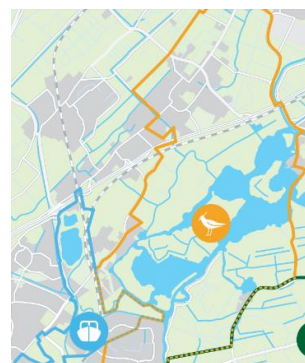
3.4 Aangrenzende gemeenten

3.4.1 Leiden



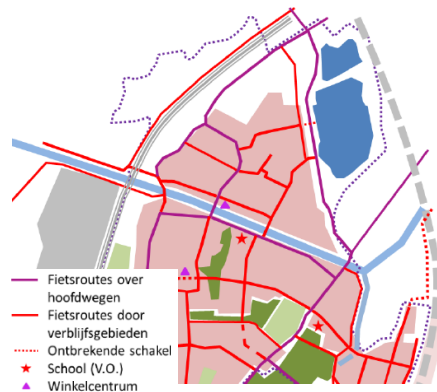
Figuur 3: Pendelstromen; fietscorridors Leiden

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 Landschaproute.



3.4.2 Oegstgeest

In het mobiliteitsplan 2017-2027 van Oegstgeest is een fietsnetwerkaart 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 Waarmond-Bio Science Park). Er blijkt (nog) geen budget gereserveerd te zijn voor fietsverbeteringen.



3.4.3 Noordwijk

De nieuwe gemeente Noordwijk (sinds 2019 fusie met Noordwijkerhout) heeft nog geen mobiliteits- of fietsplan. In het dynamische uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn de volgende fietsrelevante acties opgenomen:

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

3.4.4 Lisse

In het Mobiliteitsplan 'Lisse gaat vooruit' wil Lisse meer focus op OV en fiets. Als eerste uitwerking zal een fietsplan worden opgesteld. Tot nu is er in de programmabegroting 2019-2022 jaarlijks €50.000 gereserveerd voor fietsinfrastructuur.

3.4.5 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.



3.4.6 Overige buurgemeenten

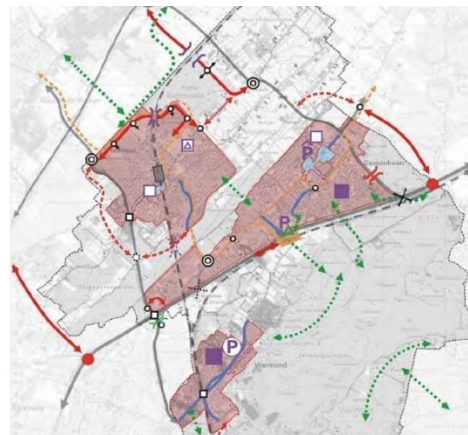
Van de overige buurgemeenten - Katwijk, Leiderdorp en Kaag en Braassem - is geen actueel gemeentelijk mobiliteits- of fietsplan gevonden.

4 Huidige fietsbeleid Teylingen

4.1 GVVP 2010-2020

In het 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).
 - 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.
- Er ontbreekt een kaart met het fietsnetwerk.
- Voor langzaam verkeer is in het Uitvoeringsprogramma GVVP in het onderdeel Buitenruimte jaarlijks €100.000 gereserveerd.



*Figuur 4: Visiekaart GVVP 2010-2020.
Groen: fiets- en/of wandelroute.*

4.2 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.

Al met al geen hoge scores voor de aanwezige fietsvoorzieningen en een te lage score voor verkeersveiligheid.

5 Belangrijke thema's Actieplan Fiets

Op basis van de voorgaande beschrijving van trends, effecten, issues en plannen kunnen we enkele belangrijke thema's benoemen die zeker aandacht verdienen in een Actieplan Fiets:

- **Fietsnetwerk:** in kaart brengen van de belangrijkste fietsroutes en deze screenen op knelpunten en kansen: ontbrekende schakels, verkeersveiligheid, kwaliteit, comfort, aantrekkelijkheid, kansrijke snelfietsroutes, e.d.
- **Ongevallen en risico's:** in kaart brengen ongevallen en risicovolle wegvakken en kruispunten.
- **Fietsparkeren:** in kaart brengen fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingen (winkelcentra, openbare gebouwen, e.d.) en deze screenen op knelpunten: voldoende aanbod, kwaliteit voorzieningen, e.d.
- **Keten fiets en OV:** in kaart brengen fietsparkeervoorzieningen bij station en bushaltes en deze screenen op knelpunten: voldoende aanbod, kwaliteit voorzieningen, e.d.
- **Fietsstimulering:** inventariseren mogelijkheden om doelgroepen te stimuleren om (vaker) te fietsen en gebruik te maken van de keten fiets-OV.

