Postbus 149
2215 ZJ Teylingen
T 14 0252
gemeente@teylingen.nl

MOBILITEITSPLAN

Gemeente Teylingen

Bestuurlijke opdrachtgevers:	Gemeente Teylingen
Datum:	Januari 2023
Versie:	Definitief

VOORWOORD

Voor u ligt het mobiliteitsplan Teylingen. In dit plan zijn de eerder in de mobiliteitsvisie vastgestelde ambities vertaald naar meer concrete maatregelen en projecten. Maatregelen en projecten waar we de komende jaren hard mee aan de slag willen. Een plan waarmee we ervoor willen zorgen dat Teylingen nu en in de toekomst een leefbare, veilige en natuurlijk ook een bereikbare gemeente is.

Ik kijk vooral met bijzonder veel voldoening terug op de wijze waarop dit mobiliteitsplan tot stand is gekomen. Want wij hebben dit plan zeker niet alleen opgesteld. We hebben hierbij namelijk ook meerdere keren een beroep op de Teylingse samenleving kunnen doen. Dit in de vorm van enquêtes, individuele gesprekken en zogenaamde dialoogsessies. Ondanks deze lastige periode, met allerhande beperkingen die de Covid-epidemie ons helaas heeft opgelegd, heb ik telkens een bijzonder hoge mate van betrokkenheid en zeker ook deskundigheid ervaren.

Het mobiliteitsplan is zoals gezegd een verdere en meer concrete vertaling van de mobiliteitsvisie; hoe gaan we onze ambities ook daadwerkelijk verwezenlijken? Hiervoor is in het plan een breed pakket aan maatregelen opgenomen. Maatregelen voor de korte en voor de wat langere termijn. Veel maatregelen geven al wel een concrete richting aan, maar vergen nog een nadere uitwerking. Of zullen meer integraal worden opgepakt, zoals bijvoorbeeld bij de verdere uitwerking van onze centrumplannen. Ook die nadere uitwerking willen we weer graag vormgeven in samenspraak met de inwoners van Teylingen. We komen dan ook zeker weer bij u terug.

Marlies Volten
Wethouder Ruimtelijke Ordeningen, Economie en Verkeer en vervoer

INHOUD

1 INLEIDING 4

1.1 VAN MOBILITEITSVISIE NAAR MOBILITEITSPLAN 4
1.2 VAN AMBITIES NAAR MAATREGELEN 6
1.3 LEESWIJZER 7

2 VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 8

2.1 WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 8
2.2 WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 12
2.3 WELKE PROJECTEN? 18

3 INZET OP DUURZAME VERVOERSWIJZEN 19

3.1 VOETGANGER: WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 19
3.2 VOETGANGER: WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 20
3.3 FIETS: WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 23
3.4 FIETS: WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 23
3.5 OPENBAAR VERVOER: WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 26
3.6 OPENBAAR VERVOER: WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 26
3.7 WELKE PROJECTEN? 29

4 IN GOEDE BANEN LEIDEN VAN AUTOVERKEER EN VRACHTVERKEER 30

4.1 WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 30
4.2 WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 32
4.3 WELKE PROJECTEN? 46

5 PARKEREN 47

5.1 WAT KWAM ER UIT DE ANALYSE? 47
5.2 WAAR LIGGEN DE KANSEN VOOR VERBETERING? 50
5.3 WELKE PROJECTEN? 52

6 ORGANISATIE UITVOERING 53

6.1 SAMENWERKING EN TEMPO 53
6.2 FINANCIËN 53
6.3 EVALUATIE EN MONITORING 53

1 INLEIDING

1.1 Van mobiliteitsvisie naar mobiliteitsplan

Op 4 november 2021 heeft de gemeenteraad de mobiliteitsvisie vastgesteld. In dit mobiliteitsplan zijn de ambities uit de visie vertaald naar maatregelen en projecten. Met het mobiliteitsplan willen we ervoor zorgen dat Teylingen nu en ook in de toekomst een leefbare, veilige en bereikbare gemeente is waar het fijn wonen is.

Lopende projecten
Teylingen heeft de afgelopen jaren diverse beleidsstukken vastgesteld die leidend zijn voor de toekomst van Teylingen. Denk hierbij aan de centrumvisies van de drie dorpen en het Actieplan Fiets. Er wordt ondertussen ook aan een aantal concrete projecten gewerkt. In 2022 is de nieuwe Randweg Noord in Voorhout geopend die daarmee de Herenstraat zal ontlasten van verkeer. In het kader van de centrumvisie van Voorhout wordt onderzocht hoe het doorgaande verkeer op de Herenstraat verder kan worden teruggedrongen. Ook wordt er een studie gedaan naar de veiligheid van de spoorwegovergang in Voorhout.

Op verschillende plekken in Voorhout en Sassenheim worden aanpassingen aan kruispunten en wegen gedaan om een betrouwbare en veilige route voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer te realiseren.

Ten slotte is de gemeente bezig met het opstellen van een omgevingsvisie. Mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze toekomstplannen daadwerkelijk te realiseren. De mobiliteitsvisie en dit mobiliteitsplan zijn input voor de omgevingsvisie.

De ambities
In de mobiliteitsvisie hebben we drie ambities opgesteld op het gebied van mobiliteit. We laten zien met welke speerpunten we deze ambities helpen waarmaken. Dit doen we natuurlijk niet alleen als gemeente, maar net zoals bij het opstellen van deze visie is ook de uitwerking en realisatie een kwestie van samenwerken met onze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

<u>Onze mobiliteitsambities:</u>
1. Prettig wonen en bewegen voor iedereen
2. Goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen
3. Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst

Per ambitie benoemen we hier een aantal doelstellingen die we met dit mobiliteitsplan nastreven.

Ambitie 1: Prettig wonen en bewegen voor iedereen
<u>Speerpunt 1: Verkeersveiligheid</u>
Doelstelling:
Beperken van het aantal verkeersslachtoffers tot een minimum. Elke aanpassing aan de infrastructuur moet tevens als doel hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Streefwaarde:

Een afname van het aantal verkeersslachtoffers met 25% in 2027 (ten opzichte van 2020, uitgaande van een driejaarlijks gemiddelde).
Wijze van meten:
Tweejaarlijkse monitor met behulp van het ongevallenanalyse programma Viastat.

Speerpunt 2: Toegang tot mobiliteit
Doelstelling:
We zorgen daarom dat ons mobiliteitssysteem toegankelijk is, ongeacht de fysieke, mentale of economisch beperkingen.
Streefwaarde:
In 2030 zijn alle bushaltes toegankelijk ingericht.
Wijze van meten:
Bushaltes moeten voldoen aan de richtlijnen.

Speerpunt 3: Ruimte voor recreëren
Doelstelling:
Met dit mobiliteitsplan wordt recreëren in en buiten de dorpen toegankelijker en prettiger gemaakt, door de aanleg van goede fietspaden en looproutes.
Streefwaarde:
Omdat de grootste bijdrage aan een prettige ruimte om te recreëren vooral wordt beïnvloed door andere projecten, zoals de uitwerking van de centrumvisies en het Actieplan Fiets, wordt hier geen concrete streefwaarde opgenomen.

Ambitie 2: Goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen

Speerpunt 1: Goede bereikbaarheid met prioriteit voor lopen, fietsen en OV
Doelstelling:
Inwoners gaan vaker lopen en gebruiken vaker de fiets om zich te verplaatsen.
Streefwaarde:
In 2027 gebruikt 60% van de inwoners de fiets meerdere keren per week en loopt 80% van de inwoners meerdere keren per week naar hun bestemming (2020: 52% gebruikt de fiets meerdere keren per week, 73% loopt meerdere keren per week).
Wijze van meten:
Tweejaarlijkse enquête via het Digipanel.

Speerpunt 2: Parkeren als sturend middel
Uitwerking van dit speerpunt is met name onderdeel van de uitwerking van de centrumvisies.

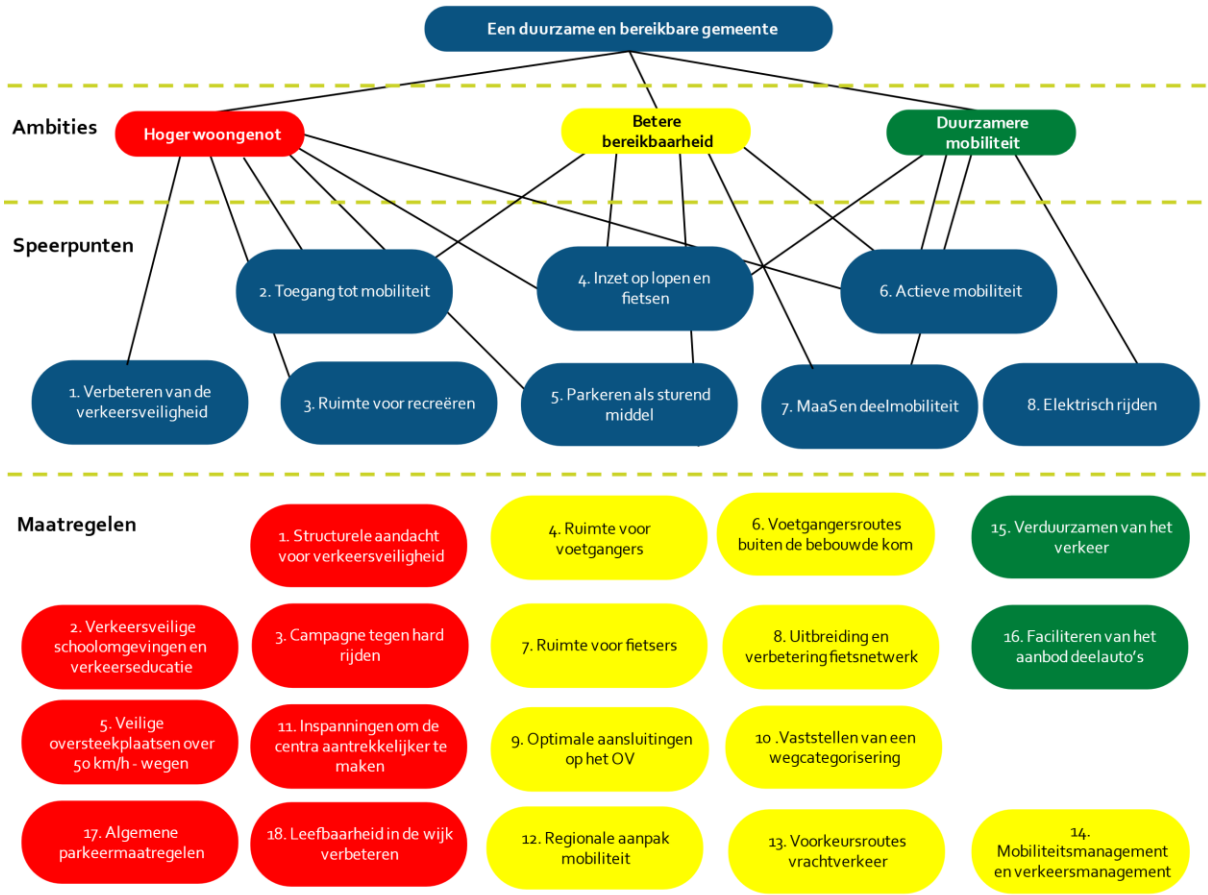
Ambitie 3: Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst

Speerpunt 1: Actieve mobiliteit
Zie ambitie 2, speerpunt 1.

Speerpunt 2: MaaS en deelmobiliteit
De gemeente gaat deelmobiliteit faciliteren en volgt daarin de markt. Daarom geen specifieke doelstelling voor dit onderdeel.

Speerpunt 3: Elektrisch rijden

Doelstelling:
Toename van het aantal inwoners dat gebruik maakt van elektrisch vervoer.
Streefwaarde:
In 2030 maakt 32% van de bevolking gebruik van elektrisch vervoer (doelstelling ontleend aan de Lokale Energie Strategie). Nu is de verwachting dat in 2030, zonder extra inzet, 25-30% van het verkeer elektrisch is (RHDHV-prognoses).
Wijze van meten:
Op basis van cijfers van de RDW.



Figuur 1: Samenhang ambities, speerpunten en maatregelen

1.2 Van ambities naar maatregelen

We kiezen voor een zorgvuldige en weloverwogen aanpak om de komende jaren stap voor stap de gemeente een kwaliteitsimpuls te geven. Niet alles kan tegelijk. Uitvoering van de maatregelen gebeurt in nauwe samenwerking met de inwoners en ondernemers. We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zeker nu er effecten te verwachten zijn als gevolg van de coronacrisis, zoals minder woon-werkverkeer. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

De ambities en bijbehorende maatregelen worden gekoppeld aan een fasering in NU (maatregelen t/m 2025), STRAKS (maatregelen tussen 2026 en 2030) en LATER (maatregelen na 2030).

1.3 Leeswijzer

Voorafgaand aan dit mobiliteitsplan is veel informatie verzameld over het verkeer en de openbare ruimte. Er zijn verschillende onderzoeken en tellingen verricht, enquêtes afgenomen en interviews gehouden. In de volgende hoofdstukken wordt per thema beschreven wat het resultaat van de analyse was, wat op basis hiervan verbeterpunten zijn en welke maatregelen genomen kunnen worden. We beginnen een hoofdstuk over het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarna volgen de hoofdstukken over de inzet op duurzame vervoerswijzen (hoofdstuk 3), het in goede banen leiden van het autoverkeer (hoofdstuk 4), een hoofdstuk over autoparkeren (hoofdstuk 5) en ten slotte een hoofdstuk over de organisatie van de uitvoering en de financiën (hoofdstuk 6).

2 VERBETEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

In 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 verschenen. Het plan heeft de overkoepelende ambitie om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Hiervoor bouwt het voort op het succesvolle landelijke Duurzaam Veilig-beleid wat in het begin vooral gericht was op een veilige inrichting van de infrastructuur. Dit is de basis van het verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast is er meer aandacht voor een risicogestuurde aanpak. Want met een veilige weginrichting kan het risico op ongevallen worden beperkt, echter niet worden voorkomen. Het gedrag van verkeersdeelnemers speelt ook een belangrijke rol. Om ongevallen te voorkomen is een brede aanpak nodig. In dit mobiliteitsplan is vooral veel aandacht voor een veilige inrichting van de infrastructuur, omdat de basis op orde moet zijn. Parallel is gezamenlijke proactieve inzet nodig om het aantal ongevallen te beperken.

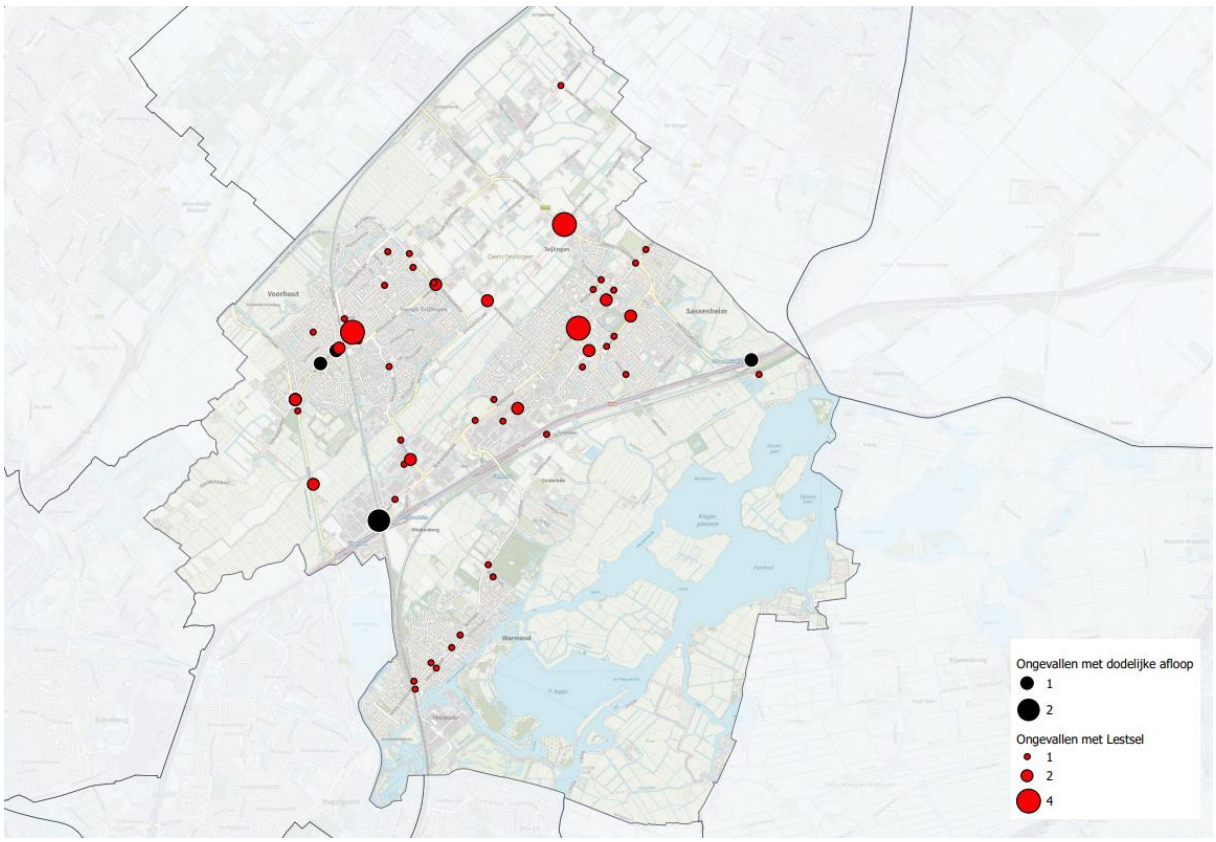
Figuur 2: Verschillende factoren zijn van invloed op de kans en ernst van ongevallen[1]

2.1 Wat kwam er uit de analyse?

Binnen de periode januari 2014 tot december 2020[2] hebben er vijf ongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop. Hierbij zijn zes mensen overleden. De ongevallen vonden plaats op de volgende locaties:

- Rijksstraatweg (twee ongevallen)
- Spoorwegovergang Voorhout centrum
- Kruispunt Herenstraat - Beatrixstraat
- Kruispunt Herenstraat – Leidsevaart (N444)

[1] Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2015
[2] De ongevallenregistratie voor 2021 is nog niet verwerkt in de ongevallenregistratie van VIA. Helaas hebben ook in 2021 dodelijke ongevallen plaatsgevonden.



Figuur 3: Kruispuntongevallen met letsel in de periode 2014 t/m 2020[3]

Figuur 4: Spoorwegovergang in Voorhout

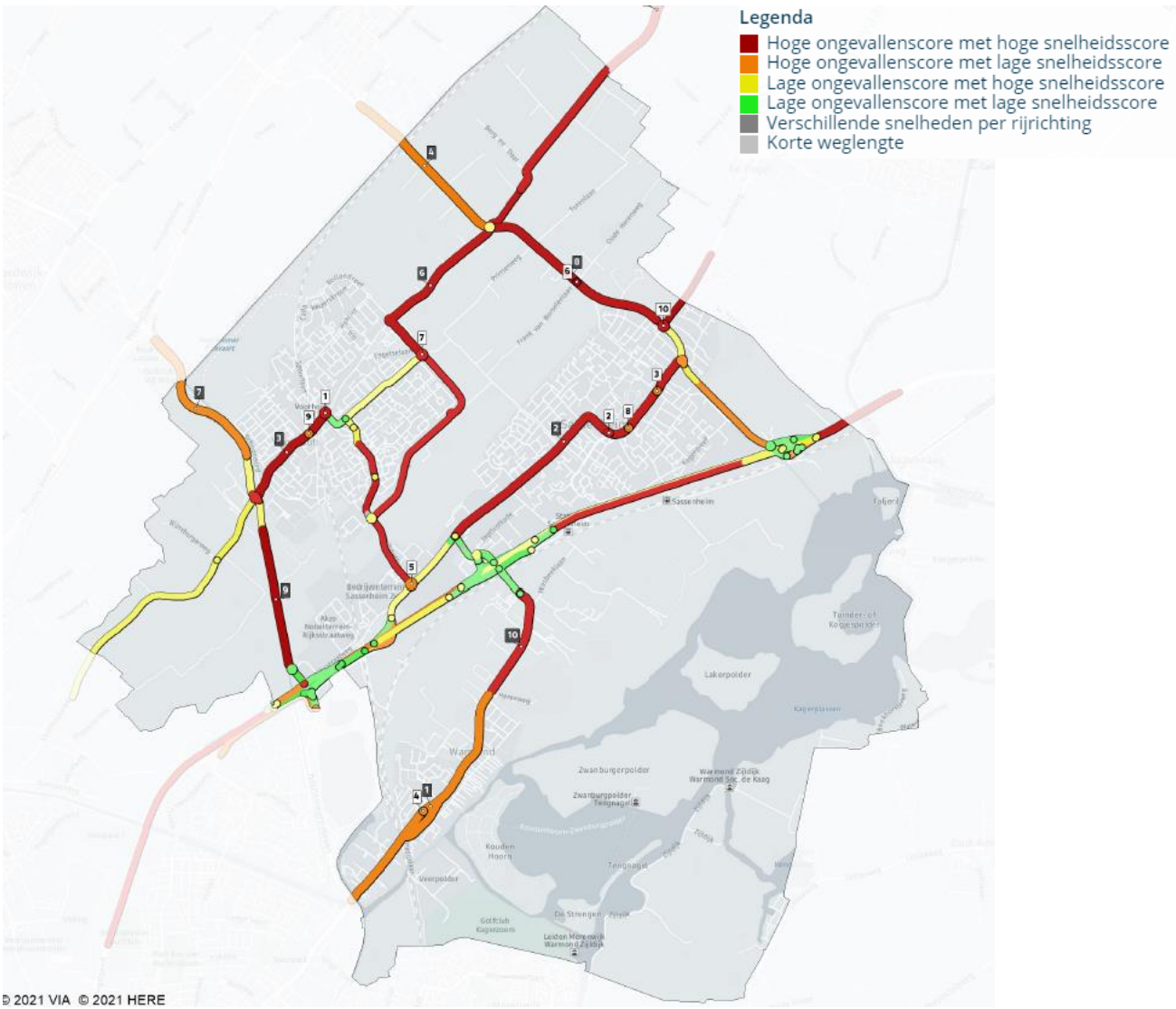
[3] Bron: Viastat online

In lijn met het risicogestuurd werken volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is er in de Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020[4] met de CROSS-methode gewerkt. CROSS combineert de ongevallenscore met een verklarende variabele, zoals de snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit, mede door een hogere waarde aan de recente ongevallenjaren toe te kennen. De Top 10 van onveilige kruispunten ziet er als volgt uit[5]:

1. Componistenlaan - Jacoba van Beierenweg - Schoutenlaan (V[6])
2. Narcissenlaan - Parklaan (S)
3. Kerklaan - Parklaan (S)
4. Herenweg – Lockhorstlaan – Van Duvenvoordestraat (W)
5. Oosthoutlaan - Rijksstraatweg (S)
6. Frank van Borselenlaan - N443 - Oude Herenweg (V)
7. Engelselaan - Schoutenlaan - Teylingerdreef (V)
8. Menneweg – Parklaan (S)
9. Beukenrode – Herenstraat / Spoorwegovergang (V)
10. Hoofdstraat - N208 – N443 (S)

De locaties waar mensen zich onveilig voelen vormen samen met de locaties met geregistreerde ongevallen de aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid 2021 (zie tabel 1).

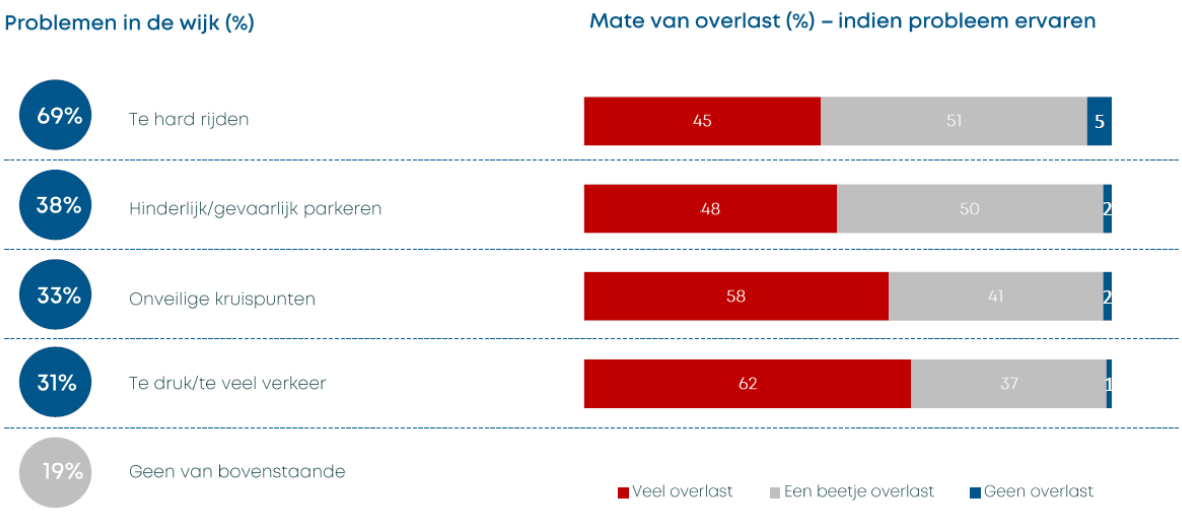
[4] Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).
[5] Kruispunten op basis van snelheid (juni 2021) en ongevallen (Q3 2016 t/m Q2 2021), VIA 2021,
[6] Voorhout (V), Sassenheim (S) of Warmond (W)



Figuur 5: Een beeld van de letselongevallen in de periode 2016 t/m 2020 gecombineerd met gegevens over de snelheden van het verkeer[7].

[7] Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).

Uit de enquête[8] blijkt dat hard rijden in de wijk wordt gezien als het grootste probleem in Teylingen.



Figuur 6: Antwoord op de vraag: Welke van de volgende problemen ervaart u in uw wijk?

Via de geografische enquête[9] hebben bewoners aangegeven wat zij een knelpunt vinden. Een paar locaties springen daaruit. Het gaat om de volgende locaties:

1. Parklaan – Hoofdstraat (Sassenheim)
2. Spoorwegovergang centrum Voorhout
3. Hoofdstraat – Hortuslaan (Sassenheim)
4. Hoofdstraat – Wilhelminalaan (Sassenheim)
5. N443 (Sassenheim)

2.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

Nieuwe wegen en kruispunten worden volgens de landelijke richtlijnen van CROW ingericht. Hierdoor worden vooral voetgangers en fietsers beter in bescherming genomen. Het is echter geen garantie voor een afname van het aantal ongevallen. Gedrag laat zich moeilijk voorspellen, mogelijk pakt een aanpassing anders uit dat verwacht. Het is raadzaam om ook na aanleg van nieuwe kruispunten en/of wegen te monitoren of de verkeersveiligheid is verbeterd.

Maatregel 1: Structurele aandacht voor verkeersveiligheid

Bij wegreconstructies en onderhoud wordt altijd aandacht besteed aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Om bovenop deze reguliere verbeteringen het aantal ongevallen te verminderen gaat de gemeente actiever sturen op het verminderen van het aantal ongevallen. Dat begint met het bijhouden van de ontwikkeling van het aantal ongevallen en het systematisch aanpakken van de knelpunten.

---

[8] Onderzoek mobiliteit, Direct research, 2020
[9] Onderzoeksrapport mobiliteitsplan gemeente Teylingen (2020), Kragten

a) Ongevallenrapportage
Met een tweejaarlijkse ongevallenrapportage kan de ontwikkeling van de verkeersveiligheid worden bijgehouden. Het vormt ook de basis voor nader onderzoek naar de gevaarlijkste locaties en kan aanleiding zijn om het verkeersveiligheidsbeleid te richten op bepaalde doelgroepen.

b) Analyse en aanpak van de locaties met de meeste slachtofferongevallen
Om tot een structurele verlaging van het aantal ongevallen op de verschillende locaties te komen is het van belang om via een standaard werkwijze aan de slag te gaan. De komende jaren worden de locaties als volgt onderzocht en indien nodig aangepast:

- *Opstellen 'aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid'*

Elke twee jaar wordt een lijst opgesteld met locaties waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden of waar veel mensen zich onveilig voelen: de aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid (zie tabel 1).

- *Vaststellen werkprogramma*

Deze lijst wordt teruggebracht tot een shortlist van onderzoeklocaties voor het komende jaar, ook wel het werkprogramma genoemd. Het werkprogramma is afhankelijk van de urgentie (aantal en ernst van de ongevallen) en de inschatting of er mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren.

- *Onderzoek en programmering*

Er wordt een ongevallenanalyse uitgevoerd naar het type ongevallen, gemeenschappelijke kenmerken en mogelijke oorzaken. Een verkeersveiligheidsauditor, de wegbeheerder en eventueel belanghebbende partijen voeren op de locatie een schouw uit om het gedrag van de verkeerdeelnemers te observeren.

- *Plan- en ontwerpfase en uitvoering*

Bij de keuze voor de gewenste aanpak zijn meerdere opties mogelijk. In sommige gevallen kan de verkeersveiligheid op het kruispunt niet (meer) verbeterd worden of liggen niet-infrastructurele maatregelen voor de hand, zoals gedragsbeïnvloeding, handhaving of verkeerscirculatie. Bij infrastructurele maatregelen kan onderscheid gemaakt worden tussen maatregelen op korte en lange termijn. Maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden zijn bijvoorbeeld ruimte maken voor voetgangers, afstellen van verkeerslichten, verduidelijken van de voorrang, aanpassen van markering en snelheidsremmende maatregelen. In sommige gevallen kan de verkeersveiligheid alleen worden verbeterd door een complete reconstructie van het kruispunt.

- *Evaluatie*

Er wordt een evaluatie uitgevoerd op de locaties waar de maatregelen uitgevoerd zijn.

Tabel 1: Aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid 2021

	Kruispunt	Opmerkingen bewoners	Observatie	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
1.	Componistenlaan - Jacoba van Beierenweg - Schoutenlaan (V)	n.v.t.	Oude vormgeving rotonde, geen voorrang voetgangers, wel voor fietsers. Geen afscherming fietsers. Rotonde met fietsstroken wordt bij voorkeur niet toegepast.	Rotonde aanpassen aan de huidige richtlijnen of rotonde omzetten in een (voorrangs) kruispunt.
2.	Narcissenlaan - Parklaan (S)	n.v.t.	Narcissenlaan is 30 km/h, maar niet zo ingericht. Geen uitritconstructie. Kruispunt is groot en onoverzichtelijk.	Onderzoek herinrichting Kruispunt. Eventueel verkleinen kruispunt. Ruimte voor fietsers kan dan mogelijk worden vergroot.
3.	Kerklaan - Parklaan (S)	Veel verkeer rijdt door rood. Er wordt te hard gereden.	Geen uitritconstructies Kerklaan, Rood asfalt voor fietsers is niet doorgetrokken over kruispunt, Geen steunpunten voor voetgangers.	Onderzoek reconstructie kruispunt met duidelijke voorrangsregeling van de Parklaan op de Kerklaan.
4.	Herenweg - Lockhorstlaan - Van Duvenvoordestraat (W)	n.v.t.	Kruispunt nader beschouwen. Drempel lijkt een beperkt remmende werking te hebben.	Is onderdeel van reconstructie Herenweg. (Gereed Q1 2023)
5.	Oosthoutlaan - Rijksstraatweg (S)	n.v.t.	Fietsers en voetgangers delen dezelfde ruimte. Fietsers moeten voorrang verlenen. Er is een extra aansluiting voor het tankstation, hetgeen niet bijdraagt aan het overzicht. Hoge snelheden spelen mogelijk een rol. Voorrangsituatie tussen fietsers en auto's bij tankstation afwijkend van de rest van de rotonde en onduidelijk.	Deze rotonde wordt in het kader van de HOV-lijn Noordwijk – Schiphol aangepast naar een kruising met verkeerslichten.
6.	Frank van Borselenlaan - N443 - Oude Herenweg (V)	n.v.t.	Hoge snelheden en weinig ruimte fietspad	Onderzoek inrichting kruispunt. (Vergelijkbaar met kruising Bergamolaan.) Dit betreft een provinciale weg.
7.	Engelselaan - Schoutenlaan - Teylingerdreef (V)	n.v.t.	Geen uitritconstructies Engelselaan. Fietsers en voetgangers hebben geen voorrang. Aansluiting Engelselaan dicht bij rotonde.	Op termijn andere inrichting rotonde onderzoeken
8.	Menneweg - Parklaan (S)	n.v.t.	Onoverzichtelijk kruispunt met aansluiting voor tankstation. Niet direct een voor de hand liggende oplossing zichtbaar.	Nadere ongevalsanalyse.

	Kruispunt	Opmerkingen bewoners	Observatie	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
9.	Beukenrode - Herenstraat / Spoorwegovergang (V)	Druk, onoverzichtelijk, onlogische voorrangssituaties met zijstraten van de Herenstraat.	Gelijkwaardig kruispunt kort na spoorwegovergang. Dat is hier ongelukkig als er een stroom auto's aankomt vanaf de Herenstraat.	Rondom kruispunt voorrang Herenstraat regelen om kruispunt met spoor vrij te houden. NB: er loopt momenteel een onderzoek van Movares naar verbeteringen.
10.	Hoofdstraat - N208 - N443 (S)	Auto's rijden te hard. Moeilijk oversteekbaar.	Fietsers en voetgangers uit de voorrang. Geen 30 km/h-inrichting Hoofdstraat, geen inritconstructie.	Maakt onderdeel uit van regionale bereikbaarheid. Meenemen bij uitwerking maatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek
11.	Parklaan - Hoofdstraat (S)	Moeilijk oversteken voor fietsers. Onoverzichtelijk. Hoge snelheden.	Slechte fietsvoorzieningen Hoofdstraat Zuid. Hoofdstraat midden is niet ingericht als 30 km/h, geen inritconstructie. Rood asfalt fietspad loopt niet door over kruispunt. Groot kruispunt.	Hoofdstraat midden inrichten als 30 km/h. Rood asfalt fietsers parallel aan Parklaan doortrekken. Onderzoeken of een rotonde inpasbaar is. Overwegen om deel van Parklaan en Hoofdstraat Zuid in te richten als GOW 30 km/h.
12.	Hoofdstraat – Hortuslaan (S)	Onduidelijke voorrangssituatie, zou autoluw moeten zijn.	Onoverzichtelijk plein, met veel verschillende functies: laden en lossen, winkels, parkeren, doorgaand verkeer.	Overzicht op het plein creëren. Minder verkeer en minder parkeren. Doorgaand verkeer onmogelijk maken. Onderdeel centrumvisie
13.	Hoofdstraat - Wilhelminalaan (S)	Onduidelijke voorrangssituatie. Hoge snelheden van het verkeer op de Hoofdstraat.	Onduidelijke voorrangssituatie. Zebra suggereert voorrang van de Hoofdstraat, maar het is een 30 km/h zone waar voorrang in principe niet geregeld is. Hoofdstraat is niet ingericht als een 30 km/h straat.	Hoofdstraat inrichten als 30 km/h en kruispunt daarop aanpassen.

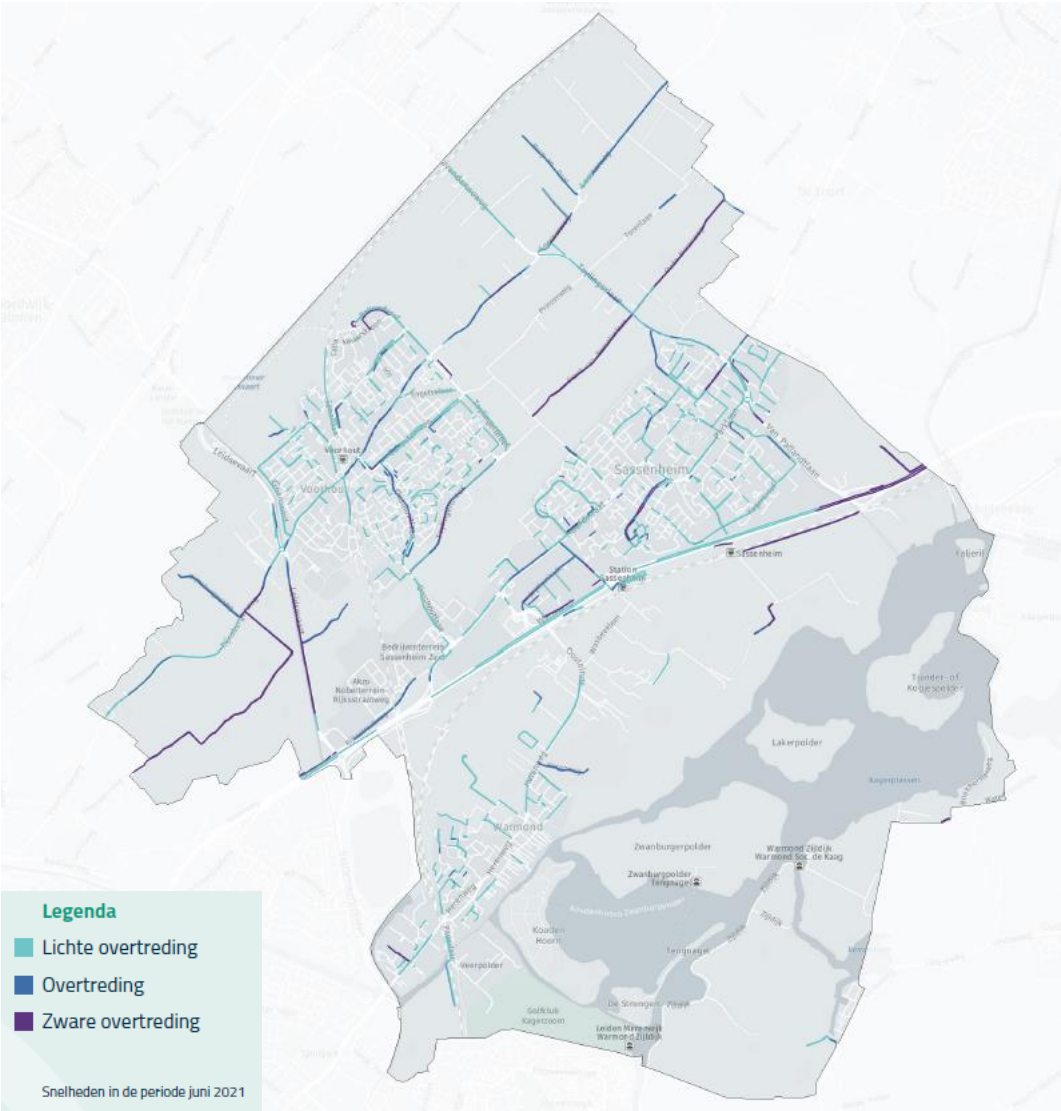
Figuur 7: rotonde bij de Schoutenlaan

Maatregel 2: Veilige schoolomgevingen en verkeerseducatie
Bijna alle scholen in Teylingen doen mee aan School op Seef. Dit verkeerseducatieprogramma is gratis voor scholen in de provincie Zuid-Holland. Het bevat lesmaterialen voor theorie in de klas en praktijkles op het schoolplein. School op Seef helpt leerlingen van basisscholen om zich veilig en verantwoord te gedragen in het verkeer. Het programma bevat allerlei soorten lessen: van leerzame filmpjes tot uitdagende verkeersplaten, en van uitleg in de klas tot speelse oefeningen in de praktijk. Het geeft de (verkeers)leerkracht hulpmiddelen om met verkeersveiligheid aan de slag te gaan.

Scholen kunnen een School op Seef-verkeerveiligheidslabel verdienen. Dit krijgt de school uitgereikt als aangetoond kan worden dat de school op verschillende manieren werk maakt van verkeersveiligheid. De gemeente werkt graag mee aan dit programma door mee te praten over de verkeerssituatie rondom de scholen en waar nodig aanpassingen te doen. Ook stimuleren we scholen om het verkeersveiligheidslabel te behalen. Basisscholen De Avonturier, Andreas en De Regenboog zijn reeds in het bezit van zo’n label.

Maatregel 3: Gedragsbeïnvloeding: campagne tegen hard rijden in combinatie met handhaving op snelheidsovertredingen
Op een aantal wegen wordt met enige regelmaat harder gereden dan de toegestane maximum snelheid. Het gaat onder andere om de Narcissenlaan, de Hoofdstraat (zuid), de Jacoba van Beierenweg, de Oosthoutlaan, de Leidsevaart en de Frank van Borselenlaan. Deze hoge snelheden

zijn vooral gevaarlijk als er veel kruisend verkeer is of als langzaam en snelverkeer niet gescheiden van elkaar zijn. Hard rijdend verkeer is bovendien een grote ergernis van inwoners van Teylingen. Door 69% van de inwoners wordt het genoemd als een probleem[10]. Omdat hard rijden het risico op ernstige verkeersongevallen aanzienlijk verhoogd, gaan we een campagne starten tegen hard rijden. We blijven met de politie en het Openbaar Ministerie bespreken hoe en waar extra gehandhaafd kan worden.



Figuur 8: Snelheidsovertredingenkaart naar klassenindeling Politie

[10] Onderzoek Mobiliteit, Direct Research, 2020

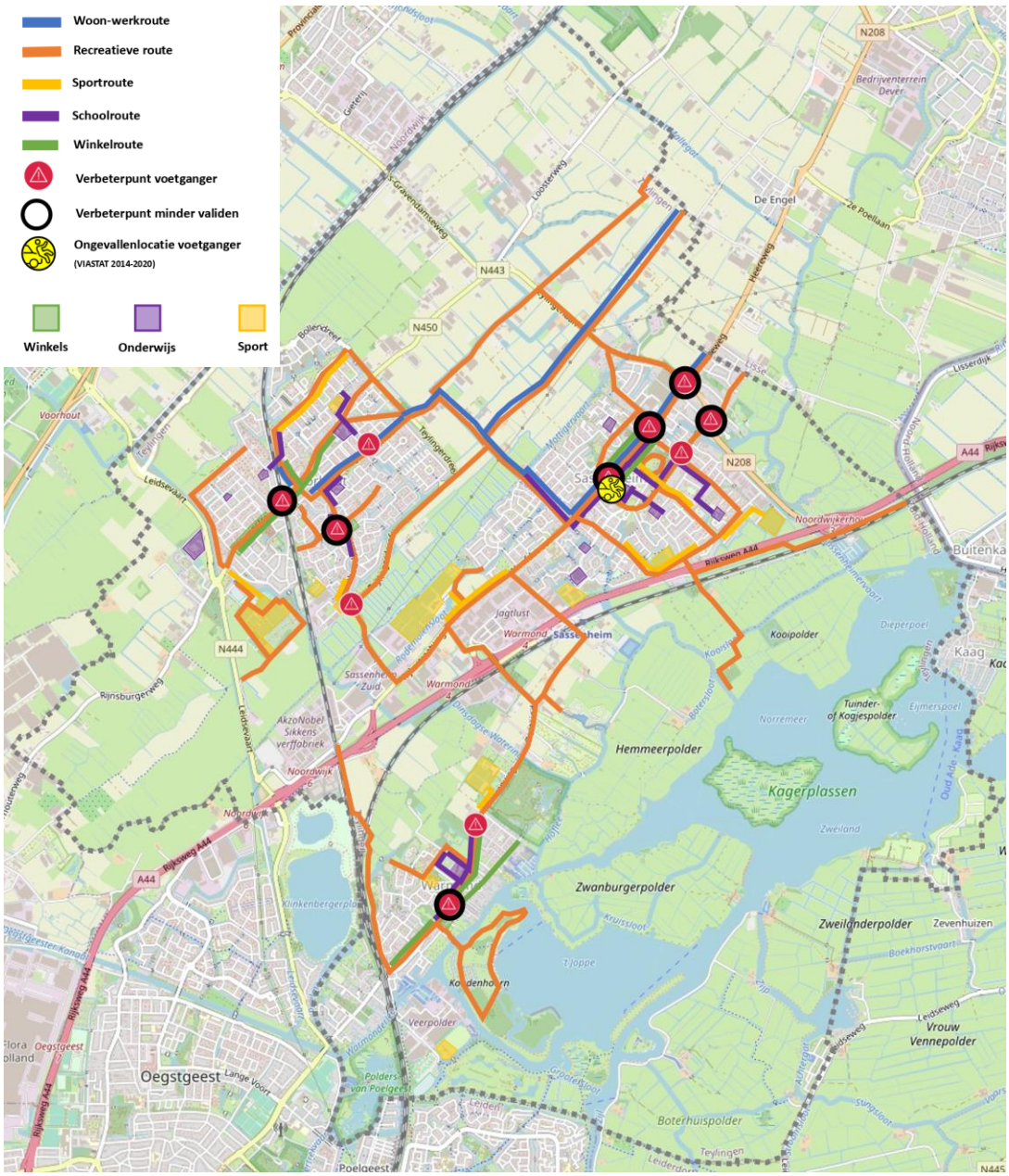
2.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid				
Nr.	**Maatregelen**	**Projecten Nu (t/m 2025)**	**Projecten Straks (2026 t/m 2030)**	**Projecten Later (na 2030)**
1.	Structurele aandacht voor verkeersveiligheid	- 2- jaarlijkse ongevallenrapportage - Onderzoek naar de locaties met veel slachtofferongevallen. - Infrastructurele aanpassingen aan de volgende kruispunten: o Kruispunt Componistenlaan-Jacoba van Beijerenweg-Schoutenlaan (V) o Kruispunt Narcissenlaan-Parklaan (S) o Kruispunt Kerklaan-Parklaan (S) o Kruispunt Engelselaan-Schoutenlaan-Teylingerdreef (V) o Kruispunt Parklaan-Hoofdstraat (S) o Kruispunt Hoofdstraat-Wilhelminalaan (S) - In het kader van de centrumplannen en de regionale plannen worden ook nog een aantal kruispunten aangepakt/onderzocht, zoals de spoorwegovergang in Voorhout en de kruispunten op de N443.	- Infrastructurele aanpassingen aan het volgende kruispunt: o Kruispunt Menneweg-Parklaan (S) - Onderzoek naar mogelijk nieuwe knelpunten.	- Herhaling van het onderzoek.
2.	Verkeersveilige schoolomgevingen en verkeerseducatie	- Gemeente werkt mee aan het programma SCHOOL op SEEF. - Verkeersveiligheidschouwen met ouders en schooldirecties. - Eventuele aanpassingen aan infrastructuur en afspraken met school en ouders over haal- en breng gedrag.	- nntb	- nntb
3.	Gedragsbeïnvloeding: campagne tegen hard rijden in combinatie met handhaving op snelheidsovertredingen	- Campagne tegen hard rijden. - Overleg met politie en OM over mogelijkheden om de handhaving op hard rijden te intensiveren.	- herhaling	- herhaling

3 INZET OP DUURZAME VERVOERSWIJZEN

3.1 Voetganger: Wat kwam er uit de analyse?

Aan de hand van een enquête hebben we in beeld gebracht wat de belangrijkste routes zijn voor voetgangers. Daarnaast hebben zij ook verschillende knelpunten aangegeven. Met deze gegevens gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om de verkeerssituatie voor voetgangers te verbeteren. Figuur 9 is een weergave van de resultaten uit de enquête.

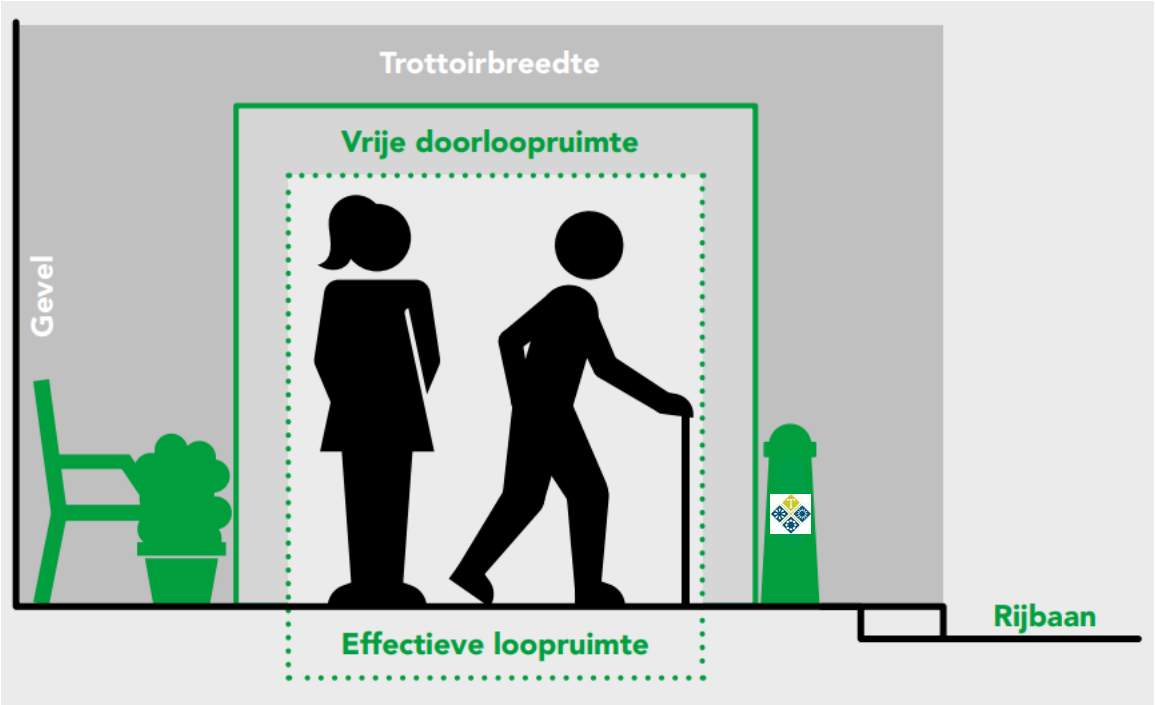


Figuur 9: Overzicht van de belangrijkste routes en knelpunten voor voetgangers

3.2 Voetganger: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 4: Structureel aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers
Binnen Teylingen verplaatst men zich vooral lopend. Er is echter geen beleid specifiek gericht op de voetganger. De gemeente wil dat iedereen prettig en veilig kan wandelen. De ruimte voor voetgangers mag geen sluitpost zijn in projecten.

Vrije doorloopruimte van 2,10 m
In tegenstelling tot de verkeersruimte voor andere modaliteiten (fietspad, weg, busbaan), wordt de ruimte voor voetgangers voor meerdere functies gebruikt. Denk aan fietsparkeren, terrassen en afvalcontainers. Dat betekent dat de voetgangersruimte continu onder druk staat. We streven naar voldoende vrije doorloopruimte (2,10 m) bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt toegepast bij alle nieuwe aanpassingen in de inrichting of de maatvoering van trottoirs. Bijvoorbeeld bij het herinrichten van straten, maar ook bij het plaatsen van extra fietsenrekken, afvalcontainers, of de aanleg van nieuwe geveltuinen. Dit betekent dat bestaande inrichtingen niet vanaf heden direct aangepast worden. De gemeente streeft overal naar een vrije doorloopruimte van 2,10 m, maar behoudt de vrijheid daar gemotiveerd van af te wijken.

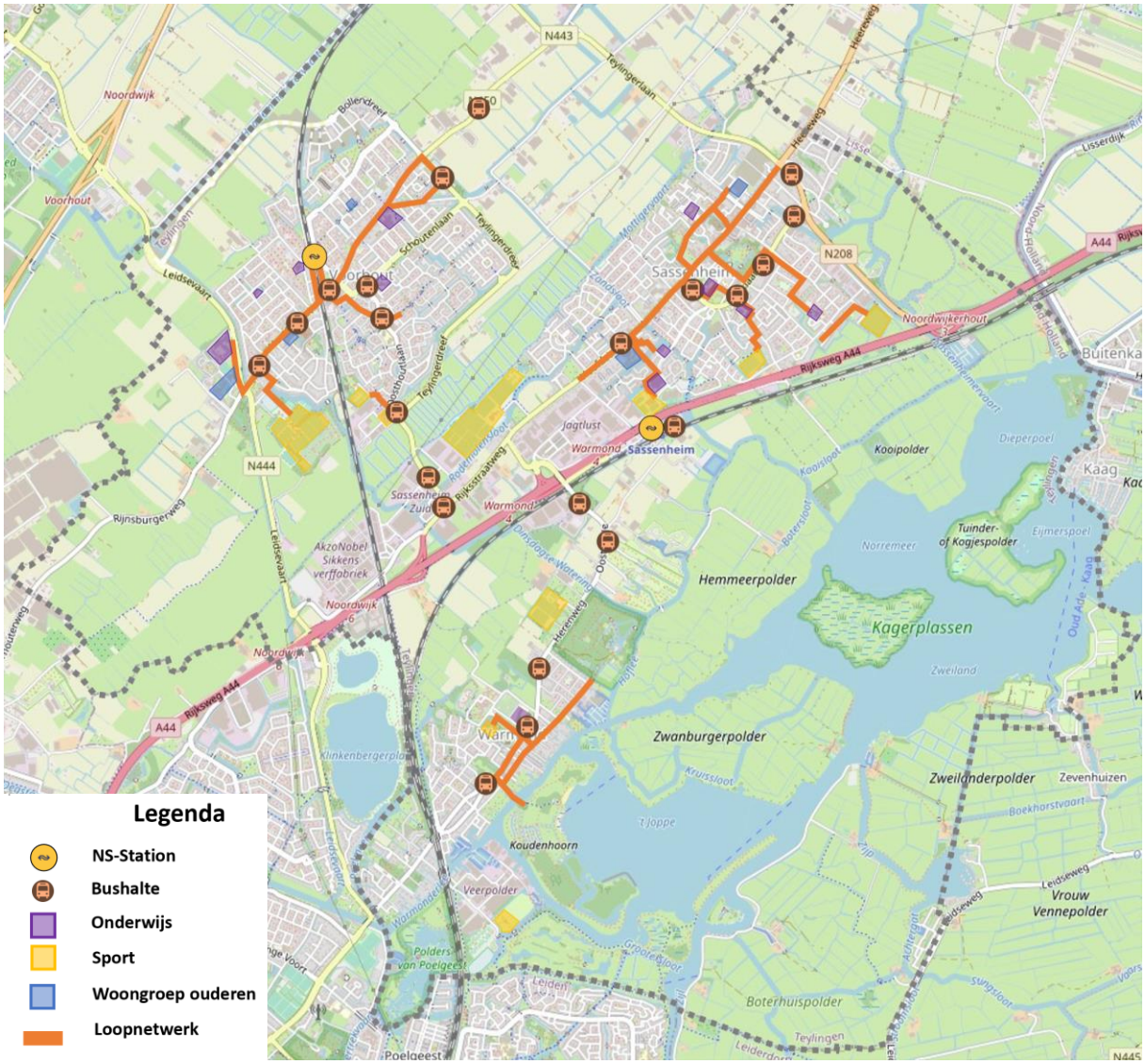


Figuur 10: vrije doorloopruimte voor voetgangers[11]

[11] Ruimte voor de voetganger, gemeente Amsterdam 2020

Extra investeren in het loopnetwerk
De meeste verbeteringen aan de ruimte voor voetgangers zullen plaatsvinden op het moment dat er werk met werk gemaakt kan worden. Als bijvoorbeeld een straat toe is aan groot onderhoud, kan er gelijktijdig gewerkt worden aan de voetgangersruimte. De belangrijkste looproutes verdienen echter wat meer aandacht. Hier is het soms omwille van de drukte, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de staat van het wegdek aan te raden om al vooruitlopend op regulier onderhoud te investeren.

Om te kunnen prioriteren leggen we met deze mobiliteitsnota een Loopnetwerk vast. Het Loopnetwerk is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten. Het gaat bijvoorbeeld om looproutes tussen het centrum en nabijgelegen bushaltes.



Figuur 11: Loopnetwerk

Doel van het Loopnetwerk is het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte in de drukste delen. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

- Toegankelijk, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- Oversteekbaar, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer;
- Logisch verbonden, met aansluitende looproutes;
- Sociaal veilig, zowel subjectief als objectief;
- Goed onderhouden;
- Met goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.

Maatregel 5: Veilige voetgangersoversteekplaatsen
In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030[12] is een veilige weginrichting voor kwetsbare verkeersdeelnemers één van de speerpunten. Door het wegontwerp en de inrichting van de omgeving af te stemmen op de meest kwetsbare verkeersdeelnemer, worden risico's voor alle verkeersdeelnemers geminimaliseerd. Het seniorproof maken van de omgeving heeft daarom in principe voordelen voor alle mensen. Denk hierbij aan maatregelen als:

- Contrastrijke belijning;
- Middeneilanden bij oversteken;
- Verwijderen van obstakels;
- Verbeteren van verlichting;
- Beter zichtbare zebrapaden;
- Versimpelen van complexe omgevingen;
- Ribbelranden op stoepen voor blinden en slechtzienden.

Voor 50 km/h-wegen geldt in principe dat er alleen voetgangersoversteken worden gerealiseerd op kruispunten of ongelijkvloers (tunnel of brug)[13]. Als toch gekozen wordt een oversteekvoorziening te realiseren, dan kan de veiligheid verbeterd worden door:

- Het verkleinen van de oversteeklengte;
- Het aanbrengen van tussensteunpunten;
- Het verlagen van de snelheid door het autoverkeer.

We starten een verkenning naar de oversteekplaatsen bij de 50 km/h wegen en passen de plekken waar nodig aan. Bij komende reconstructies wordt rekening gehouden met deze uitgangspunten.

Maatregel 6: Veilige en leuke voetgangersroutes buiten de bebouwde kom
Uit de gesprekken met de inwoners kwam naar voren dat er behoefte is aan veilige en leuke voetgangersroutes buiten de bebouwde kom. Dit is een begrijpelijke wens. Het buitengebied van Teylingen heeft veel moois te bieden. Er zijn echter weinig paden waar voetgangers ontspannen kunnen lopen. Ofwel het is langs wegen met veel verkeer, ofwel over de landelijke wegen, zoals de Zandslootkade. Hier moeten voetgangers de ruimte delen met al het andere verkeer. We gaan verkennen of er nieuwe routes mogelijk zijn waar voetgangers ontspannen en veilig kunnen lopen. Daarbij kijken we specifiek naar de routes tussen de verschillende kernen.

---

[12] Veilig van deur tot deur, SPV 2030, gezamenlijke uitgave van het Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag - 2018
[13] ASVV 2021, CROW

3.3 Fiets: Wat kwam er uit de analyse?

De fiets wordt door de inwoners wel gebruikt, maar de auto is het favoriete vervoermiddel. 66% van de inwoners geeft aan tenminste één keer per week te fietsen en 75% gebruikt de auto wekelijks. De inwoners zijn over het algemeen wel redelijk tevreden over de bereikbaarheid met de fiets. Echter over de verkeersveiligheid voor fietsers is men over het algemeen minder tevreden, 33% van de inwoners geeft aan (zeer) tevreden te zijn en 37% is (zeer) ontevreden.

Figuur 12: Vraag: hoe tevreden bent u over de bereikbaarheid met de fiets?

Om het fietsen te stimuleren wil de gemeente een herkenbaar en veilig fietsnetwerk aanbieden. Aan de hand van een geografische enquête hebben we in beeld gebracht wat de belangrijkste routes zijn. Met deze gegevens gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om de verkeerssituatie voor fietsers te verbeteren. Figuur 12 is een weergave van de resultaten uit de enquête.

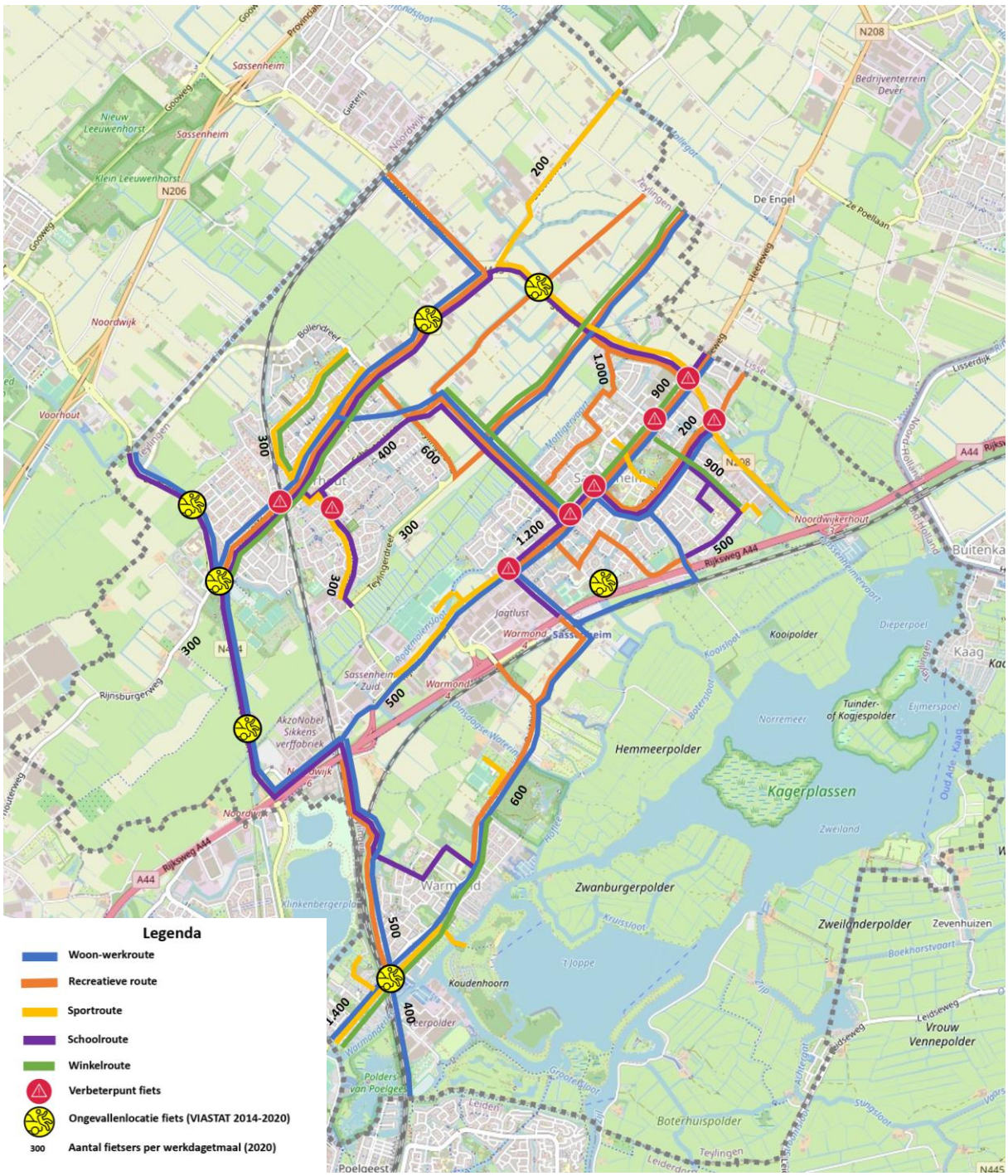
3.4 Fiets: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 7: Structureel aandacht voor voldoende ruimte voor fietsers
De meeste verbeteringen aan de ruimte voor fietsers zullen plaatsvinden op het moment dat er werk met werk gemaakt kan worden. Als bijvoorbeeld een straat toe is aan groot onderhoud, kan er gelijktijdig gewerkt worden aan de ruimte voor fietsers. De belangrijkste fietsroutes verdienen echter wat meer aandacht. Hier is het soms omwille van de drukte, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de staat van het wegdek aan te raden om al vooruitlopend op regulier onderhoud te investeren. In het Actieplan Fiets is het Hoofdnet Fiets vastgelegd (zie figuur 13).

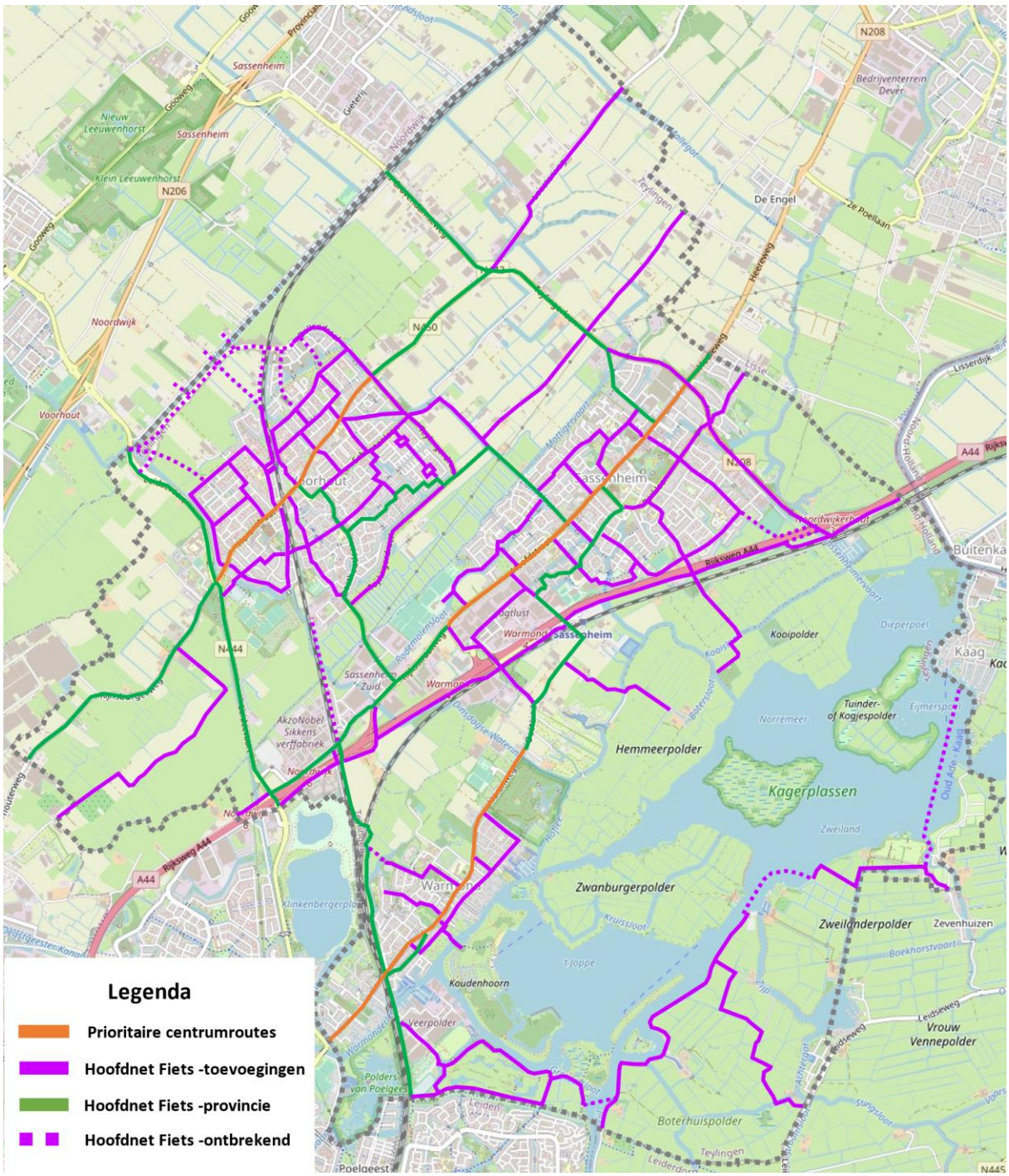
Dit fietsnetwerk vormt het uitgangspunt voor het fietsbeleid, met als doel er voor zorgen dat op deze routes prettig, vlot en veilig gefietst kan worden. Een tweede, direct hieraan gekoppeld, doel: zorgen voor goede, voldoende en nabije fietsparkeervoorzieningen. Fietsers moeten, bij huis en bij hun bestemming, hun fiets goed kwijt kunnen. Het gaat dan vooral om goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen op de juiste plek, in de dorpscentra en bij OV-locaties.

Randvoorwaarden fietsnetwerk:
- Het is verkeersveilig;
- Het is sociaal veilig;
- Het is goed verbonden;
- Het is comfortabel;
- Het is goed onderhouden.

Zie voor de ontwerprichtlijnen bijlage 1.



Figuur 13: belangrijkste fietsroutes en knelpunten



Figuur 14: Hoofdnet Fiets Teylingen

Maatregel 8: Verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk
Teylingen heeft een uitgebreid fietsnetwerk. Ondanks enkele barrières, zoals de A44 en een aantal provinciale wegen, kunnen fietsers redelijk direct richting hun bestemming fietsen. Toch kan het netwerk nog beter door betere fietspaden- en stroken te realiseren en door nieuwe fietsverbindingen aan te leggen.

Uitbreiding van het fietsnetwerk
In de figuur 14 zijn de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk weergegeven. Ons streven is om dit netwerk stap voor stap uit te breiden. Te beginnen met de routes waarbij - naar verwachting – fietsers het meest baat hebben. Uit de bijeenkomsten met de bewoners en ondernemers is vooral de behoefte gekomen om tussen de verschillende kernen betere verbindingen te leggen. Niet alleen tussen Voorhout, Sassenheim en Warmond, maar ook een goede verbinding met Lisse. We gaan in overleg met de gemeente Lisse over alternatieve fietsverbinding tussen de twee gemeenten waarmee de drukke N208 gemeden kan worden.

Veilige fietsvoorzieningen
In het Actieplan Fiets is een projectenoverzicht opgenomen van fietsroutes en kruispunten die momenteel niet veilig of prettig zijn ingericht. Vaak is een integrale oplossing nodig om de fietsroute te verbeteren. Met dit mobiliteitsplan kunnen veel van deze knelpunten worden aangepakt. Vooral de maatregelen genoemd in hoofdstuk 2 (verkeersveiligheid) en hoofdstuk 5 (autoverkeer) dragen bij aan een beter fietsnetwerk. Het gaat onder andere om de inrichting van de Hoofdstraat tussen de Koetsiersweg en de Parklaan. Hier is geen ruimte voor veilige fietsvoorzieningen, tegelijkertijd is het een drukke weg. Voor dit deel willen we de snelheid terugbrengen naar 30 km/h, waarmee ook de veiligheid van het kruispunt Parklaan, Hoofdstraat wordt verbeterd. We gaan verkennen of hiervoor een passende inrichting mogelijk is.

3.5 Openbaar vervoer: Wat kwam er uit de analyse?

Binnen Teylingen wordt weinig gebruik gemaakt van het OV. Ongeveer 3,5% van de verplaatsingen is met het OV[14]. 39% van de respondenten[15] is tevreden over de bereikbaarheid van Teylingen per bus, de bereikbaarheid per trein wordt een stuk hoger gewaardeerd, 75% is (zeer) tevreden. Men is vooral ontevreden over de frequentie van de bussen, de mogelijkheid om je fiets te stallen bij een halte en de toegankelijkheid van het OV.

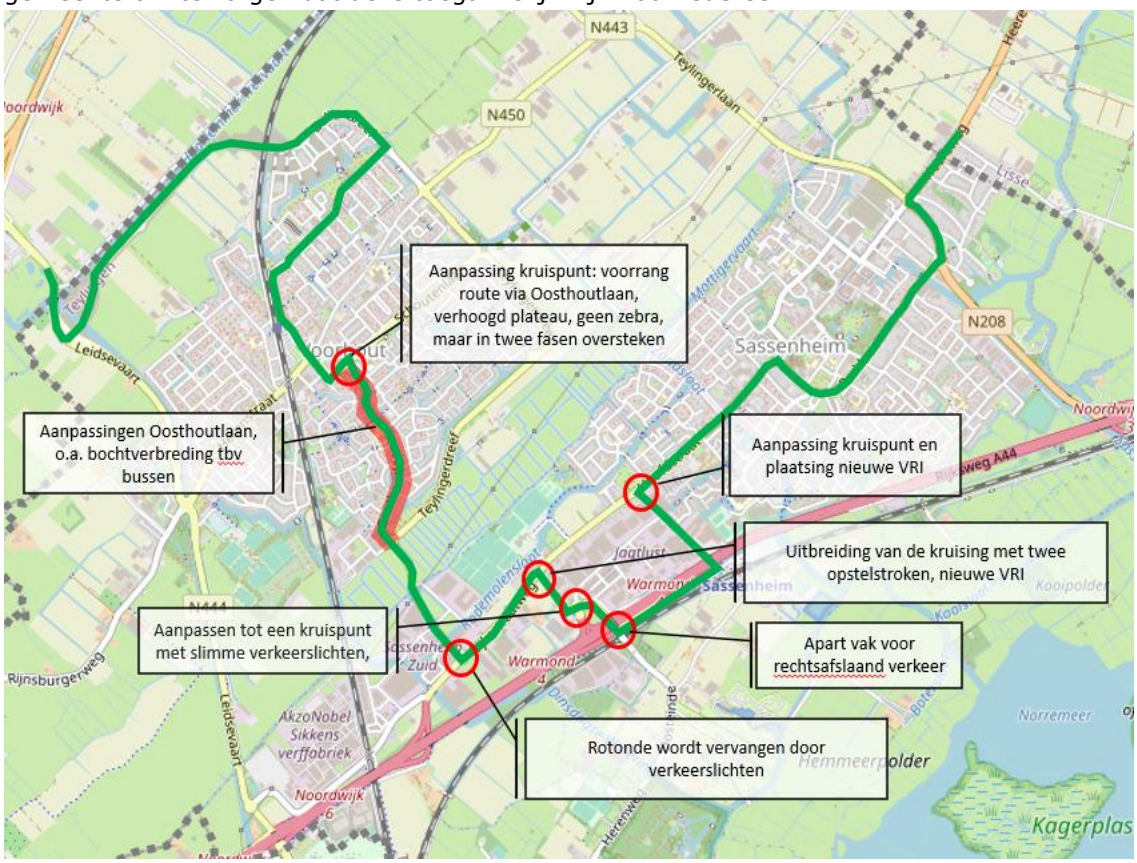
3.6 Openbaar vervoer: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 9: Optimale aansluitingen op het OV
a) Optimale aansluiting op de HOV-lijn Noordwijk - Schiphol
De huidige buslijn 385/361 van Noordwijk naar Schiphol wordt in een aantal stappen opgewaardeerd tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Deze HOV-verbinding betekent voor reizigers dat de bus vaker, sneller en prettiger zal rijden. De nieuwe buslijn zal waarschijnlijk in de spits met vier bussen per uur rijden. Er worden maatregelen genomen om de wegen geschikt te

[14] CBS-OVIN, 2017
[15] Onderzoek Mobiliteit, Direct research, augustus 2020

maken en de bushaltes toegankelijk te maken. Op dit traject liggen verschillende aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid. Deze zullen we inbrengen bij de provincie om zo samen te komen tot een passende inrichting. De gemeente zal zorgen dat er bij de haltes voldoende fietsparkeerplekken aanwezig zijn en dat de loop- en fietsroutes naar de haltes van goed niveau zijn.

We gaan ook in overleg met de provincie over aanpassingen aan alle andere haltes binnen de gemeente om te zorgen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen.



Figuur 15: Route HOV Noordwijk – Schiphol

b) Goede fietsparkeervoorzieningen bij de stations

Teylingen heeft met twee stations en een goed functionerende P+R, goede verbindingen met het Openbaar Vervoer. We willen het gebruik van het Openbaar Vervoer stimuleren door deze knooppunten aantrekkelijker te maken voor fietsers. Een gehoorde klacht over het fietsparkeren bij station Sassenheim is dat men het te onveilig vindt om hier een fiets te parkeren. Volgend jaar wordt hier een nieuwe fietsenstalling geopend. Dit wordt een bewaakte fietsenstalling met 'warm toezicht' in de vorm van toezichthouders. Ook komen er bewakingscamera's. Hiermee wordt station Sassenheim een aantrekkelijke plek om met de fiets naar toe te gaan.

Voor bezoekers van Teylingen kunnen OV-fietsen prettig zijn om te gebruiken. Bij het station Sassenheim zijn op dit moment geen OV-fietsen beschikbaar. We gaan in overleg met de NS om

het aanbod van OV-fietsen bij de stations Voorhout en Sassenheim te vergroten en het gebruik ervan te stimuleren.

3.7 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma voetgangers, fietsers en OV				
Nr.	**Maatregelen**	**Projecten Nu (t/m 2025)**	**Projecten Straks (2026 t/m 2030)**	**Projecten Later (na 2030)**
4.	Structureel aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers	- Vaststellen van een nieuw loopnetwerk en beleid, investeringen en beheer hierop afstemmen. - Vanaf vaststelling vast onderdeel van het beleid (streven naar 1,80m vrije doorloopruimte).	- In alle projecten de ruimte bewaken.	- In alle projecten de ruimte bewaken.
5.	Veilige voetgangersoversteekplaatsen over 50 km/h-wegen	- Verkenning naar de veiligheid van oversteekplaatsen. - Aanpassingen aan oversteekplaatsen (eventueel in combinatie met onderhoud).	- nntb	- nntb
6.	Veilige en leuke voetgangersroutes buiten de bebouwde kom	- Samen met de provincie een verkenning naar de belangrijkste verbindingen voor voetgangers buiten de bebouwde kom.	- Mogelijk nieuwe verbindingen voor voetgangers buiten de bebouwde kom.	- nntb
7.	Structureel aandacht voor voldoende ruimte voor fietsers	- Vaststellen van nieuw fietsnetwerk en voetgangersnetwerk en beleid, investeringen en beheer hierop afstemmen. - Prioriteiten nieuw netwerk vanaf vaststelling vast onderdeel van het beleid.	- In alle projecten de ruimte bewaken.	- In alle projecten de ruimte bewaken.
8.	Uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk	- Studie naar het verbeteren van de fietsverbindingen tussen Voorthout, Sassenheim, Warmond en Lisse. - Studie naar een veilige inrichting voor fietsers op de Parklaan ter hoogte van de Hoofdstraat. - Aanpassingen aan de Parklaan.	- Fietsverbinding(en) realiseren.	- nntb
9.	Optimale aansluiting op de HOV-lijn Noordwijk - Schiphol	- Voldoende fietsparkeerplekken bij de haltes van het OV. - Goede loop- en fietsroutes richting de haltes van het HOV. - Aantrekkelijker maken van het het fietsparkeren bij de stations - In overleg met NS over OV-fietsen bij station Sassenheim.	- nntb	- nntb

4 IN GOEDE BANEN LEIDEN VAN AUTOVERKEER EN VRACHTVERKEER

4.1 Wat kwam er uit de analyse?

De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel. 46% van alle verplaatsingen wordt met de auto gedaan. Het merendeel van de inwoners (74%) is (zeer) tevreden over de bereikbaarheid voor automobilisten. Op sommige wegdelen is de intensiteit op momenten hoger dan de weg (theoretisch) kan verwerken. Daar ontstaan dan vaak files.

telpuntnummer	straat	wegcategorisering	verzadigingsgraad
99	Leidsevaart N444	BUBEKO-GOW-80	167%
97	Leidsevaart N444	BUBEKO-GOW-60	157%
62	Van Pallandtlaan N208	BUBEKO-GOW-80	133%
68	Westerstraat	BIBEKO-ETW-30	120%
83	Oosthoutlaan	BIBEKO-WOW-50	119%
101	s-Gravendamseweg N443	BUBEKO-GOW-60	118%
88	Oosthoutlaan	BIBEKO-WOW-50	115%
59	Carolus Clusiuslaan N443	BUBEKO-GOW-60	106%
73	Jagtlustkade	BIBEKO-ETW-30	100%
81	Oranje Nassaulaan	BIBEKO-WOW-50	98%
95	Herenstraat	BIBEKO-ETW-30	98%
66	Narcissenlaan	BIBEKO-ETW-30	92%
124	Rijksstraatweg	BUBEKO-GOW-60	91%
76	Rijksstraatweg	BUBEKO-GOW-60	90%
94	Beukenrode	BIBEKO-ETW-30	90%
82	Oosthoutlaan	BUBEKO-GOW-60	85%

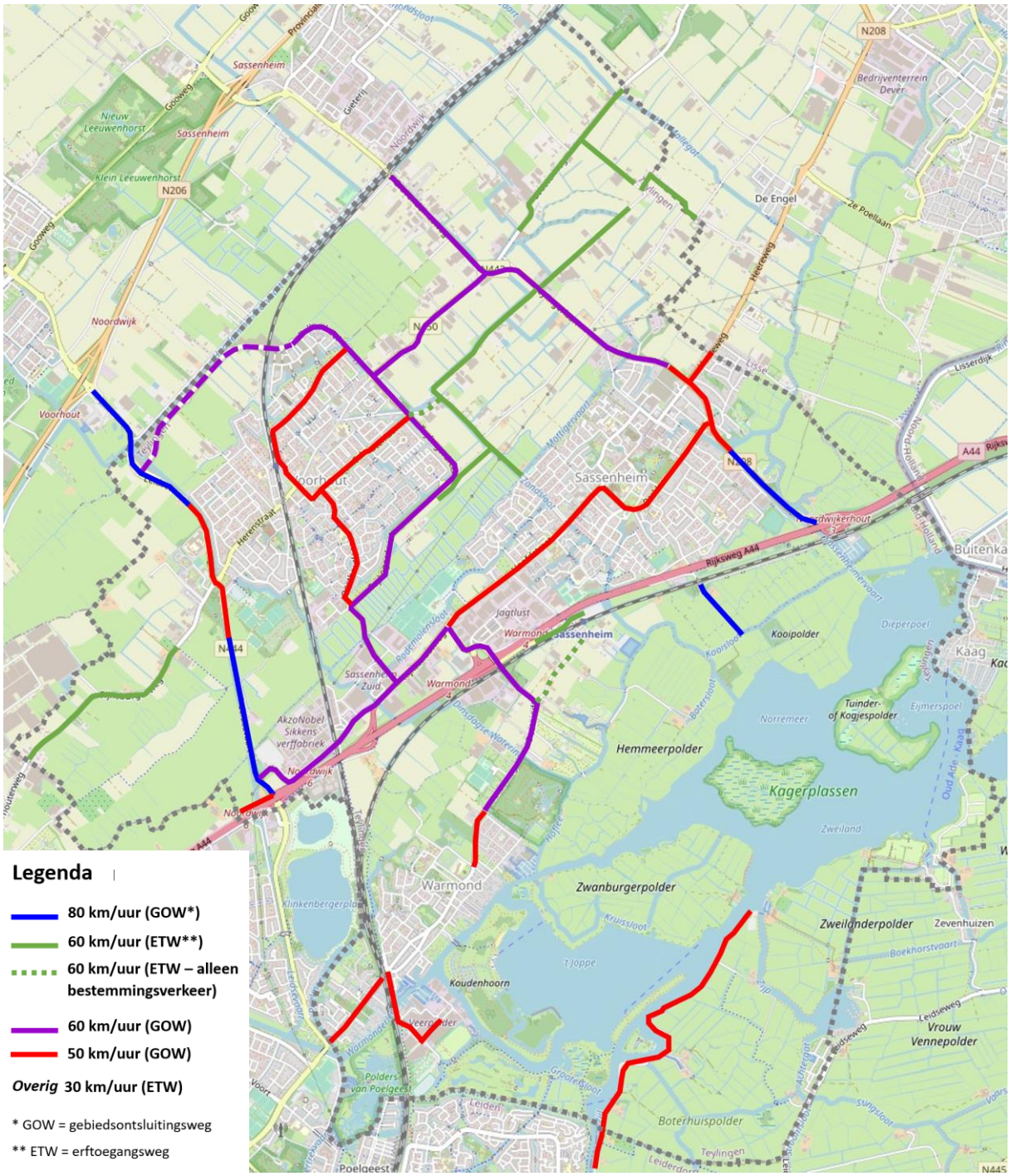
Figuur 16: Telpunten met een verzadigingsgraad van 85% of hoger[16]

Deze tabel is een indicatie voor mogelijke knelpunten. Bureau De Groot Volker heeft de verkeerstellingen vergeleken met de hoeveelheid verkeer die een weg in theorie zou kunnen verwerken. Op basis hiervan is de verzadigingsgraad berekend. Veel van de telpunten met een hoge verzadigingsgraad liggen op provinciale wegen. Uit de interviews is bekend dat dit met name op de N443 ook leidt tot klachten over de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. In regionale verband wordt dit vraagstuk verder opgepakt.

Voor de wegvakken binnen de bebouwde kom moet per wegvak worden beoordeeld of de geregistreerde capaciteit tot overlast leidt. Uit de enquêtes en interviews blijkt dat er veel onduidelijkheid is over voorrangssituaties. Men maakt zich zorgen over hard rijdend verkeer. Uit observaties blijkt dat verschillende wegen een inrichting hebben die niet goed aansluit bij het geldende snelheidsregime.

[16] Bron: Parkeer- en verkeersonderzoek, Bureau De Groot Volker, september/oktober 2020

Door deze wegen op een juiste manier in te richten kan enerzijds de verkeersveiligheid worden verhoogd en anderzijds het doorgaande verkeer beter geleid worden naar de routes die daarvoor geschikt zijn. De huidige wegcategorisering is afgebeeld in figuur 18.



Figuur 17: Huidige wegcategorisering Teylingen

4.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

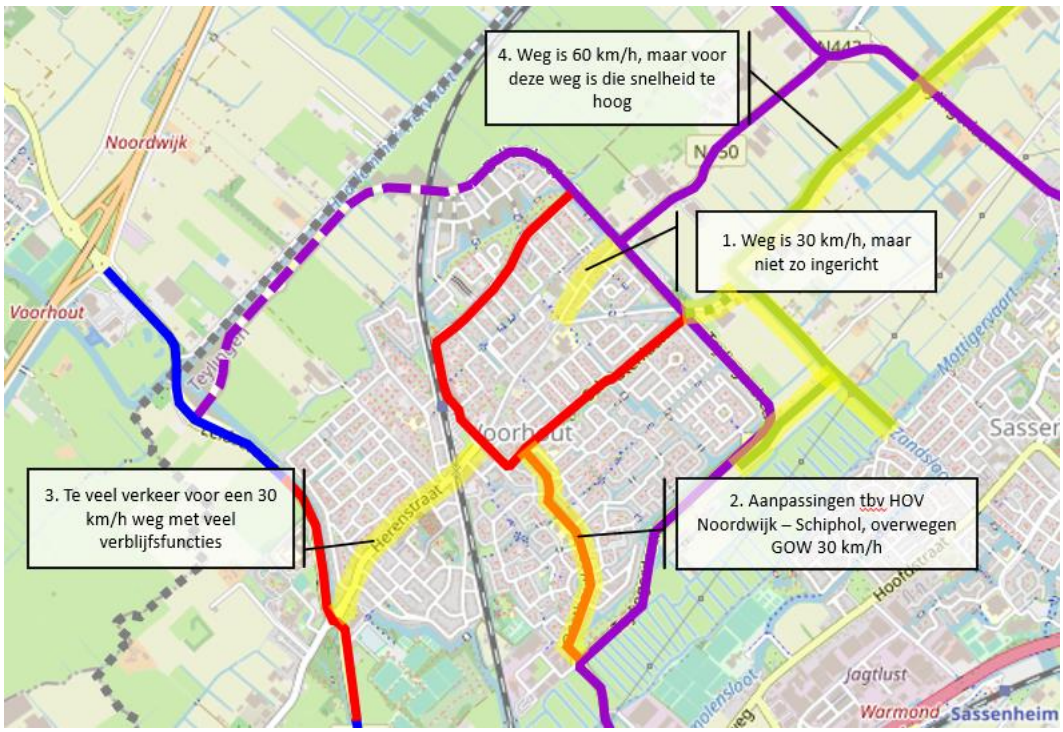
We zetten op meerdere maatregelen in om het autoverkeer in goede banen te leiden. Zeker op de wegdelen met knelpunten op gebied van overlast en veiligheid willen we hoeveelheid verkeer beperken. Het belangrijkste is om door een eenduidige inrichting van de wegen te zorgen voor een veiliger en rustiger verkeersbeeld.

Maatregel 10: Vaststellen van een wegcategorisering en wegen daarop aanpassen
Met deze mobiliteitsnota presenteren we een nieuwe wegcategorisering. Voorgesteld wordt om het snelheidsregime van een aantal wegen te verlagen. Op het moment dat de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur zijn gedaan, dan is de nieuwe wegcategorisering van kracht.

Het doel van de wegcategorisering is om te zorgen dat de functie en inrichting van de weg aansluiten bij het gebruik van de weg. Hiermee wordt voor weggebruikers duidelijk wat er verwacht wordt. Door de inrichting van de weg en de bewegwijzering kan de gemeente zorgen het doorgaande en zwaardere verkeer zich concentreert op de wegen die daarvoor geschikt zijn. Binnen de bebouwde kom zijn drie wegtypen te onderscheiden:

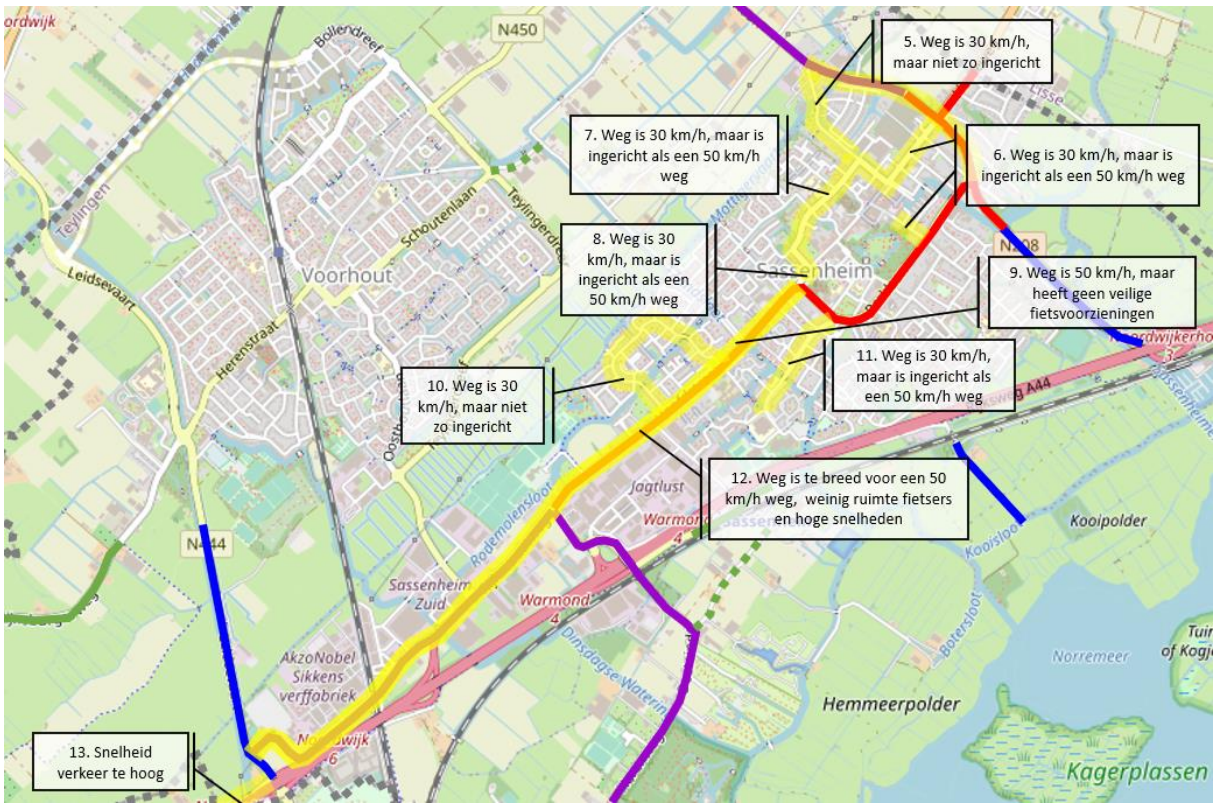
- Erftoegangsweg 30 km/h (ETW 30): een weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven en verblijfsgebieden. Het verblijven staat centraal bij een erftoegangsweg. Het gemotoriseerde verkeer dient zich (met name door lage snelheden) aan te passen aan de 'verblijvers', zoals voetgangers en fietsers.
- Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW 50): De gebiedsontsluitingsweg vormt, binnen het verkeersnetwerk in een gebied, de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen.
- Een nieuwe categorie is de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW 30). Eind 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Uitzonderingen zijn nog wel mogelijk, bijvoorbeeld op doorgaande wegen of plekken waar dit veilig kan.

Op de volgende pagina’s wordt voor Voorhout, Sassenheim en Warmond aangegeven bij welke wegen aanpassing wenselijk is.



Figuur 18: Aandachtpunten bij de wegcategorisering Voorhout

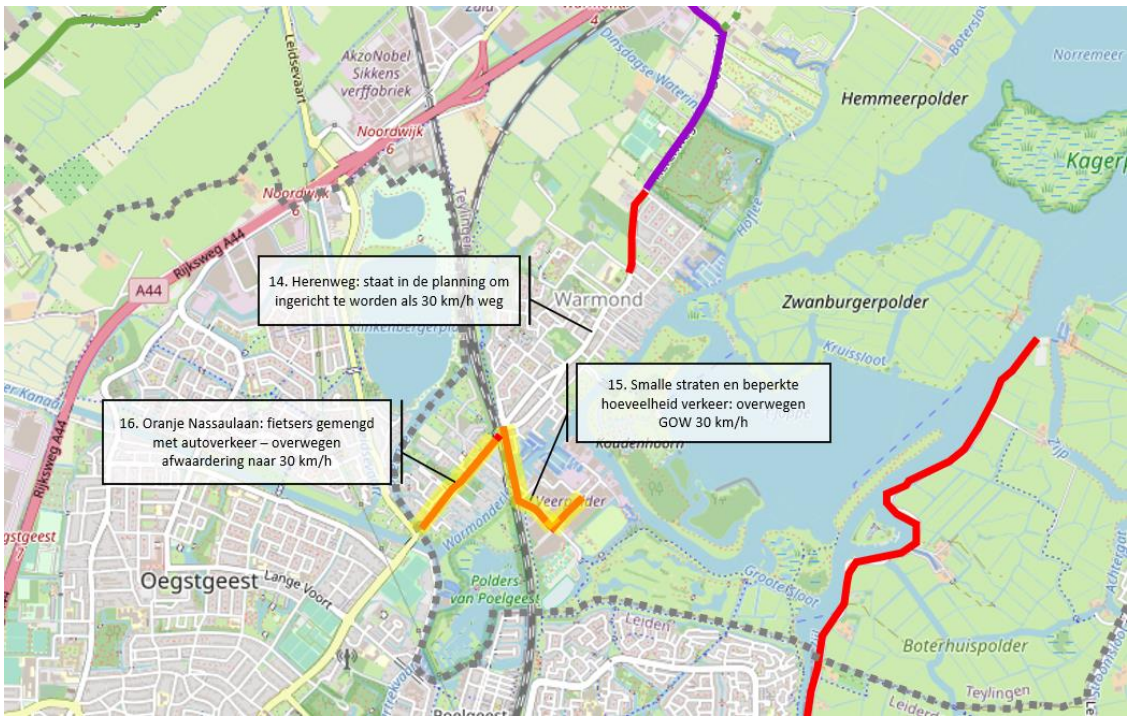
Voorhout			
Nr.	**Straatnaam**	**Observatie**	**Voorgestelde maatregelen**
1.	Jacoba van Beierenweg (Teylingerdreef – Engelselaan)	Weg is 30 km/h, maar niet geheel zo ingericht.	Inrichten als een GOW 30 km/h of ETW 30 km/h.
2.	Oosthoutlaan (Schoutenlaan – Teylingerdreef)	Weg is 50 km/h. In verband met vele oversteekbewegingen, nabijheid van huizen en vele bochten is een lagere snelheid wenselijk.	Overwegen om dit deel van de Oosthoutlaan in te richten als een GOW 30 km/h. Hierbij moet het wegprofiel geschikt blijven voor het ontsluiten van verkeer, inclusief het Hoogwaardig Openbaar Vervoer.
3.	Herenstraat (Schoutenlaan – Leidsevaart)	Te veel verkeer voor een 30 km/h-weg met veel verblijfsfuncties.	Integrale keuze wordt gemaakt in het kader van de centrumvisie Voorhout. Zie ook maatregel 11.
4.	Prinsenweg, Van Den Berch Heemstedeweg, Torenlaan	Weg is 60 km/h, maar voor deze weg is die snelheid te hoog. Bovendien belangrijke fietsverbindingen tussen gemeenten en (deels) onderdeel van Hoofdnet Fiets.	In verband met belang van fietsroute: willen we onderzoeken of de snelheid hier op een herkenbare en handhaafbare wijze verlaagd kan worden naar 30 km/h met brede fietsstroken (vergelijk Loosterweg).



Figuur 20: Aandachtspunten Sassenheim

Figuur 21: Inrichting van dit deel van de Hoofdstraat straalde geen maximumsnelheid van 30 km/h uit, inmiddels zijn maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te verlagen.

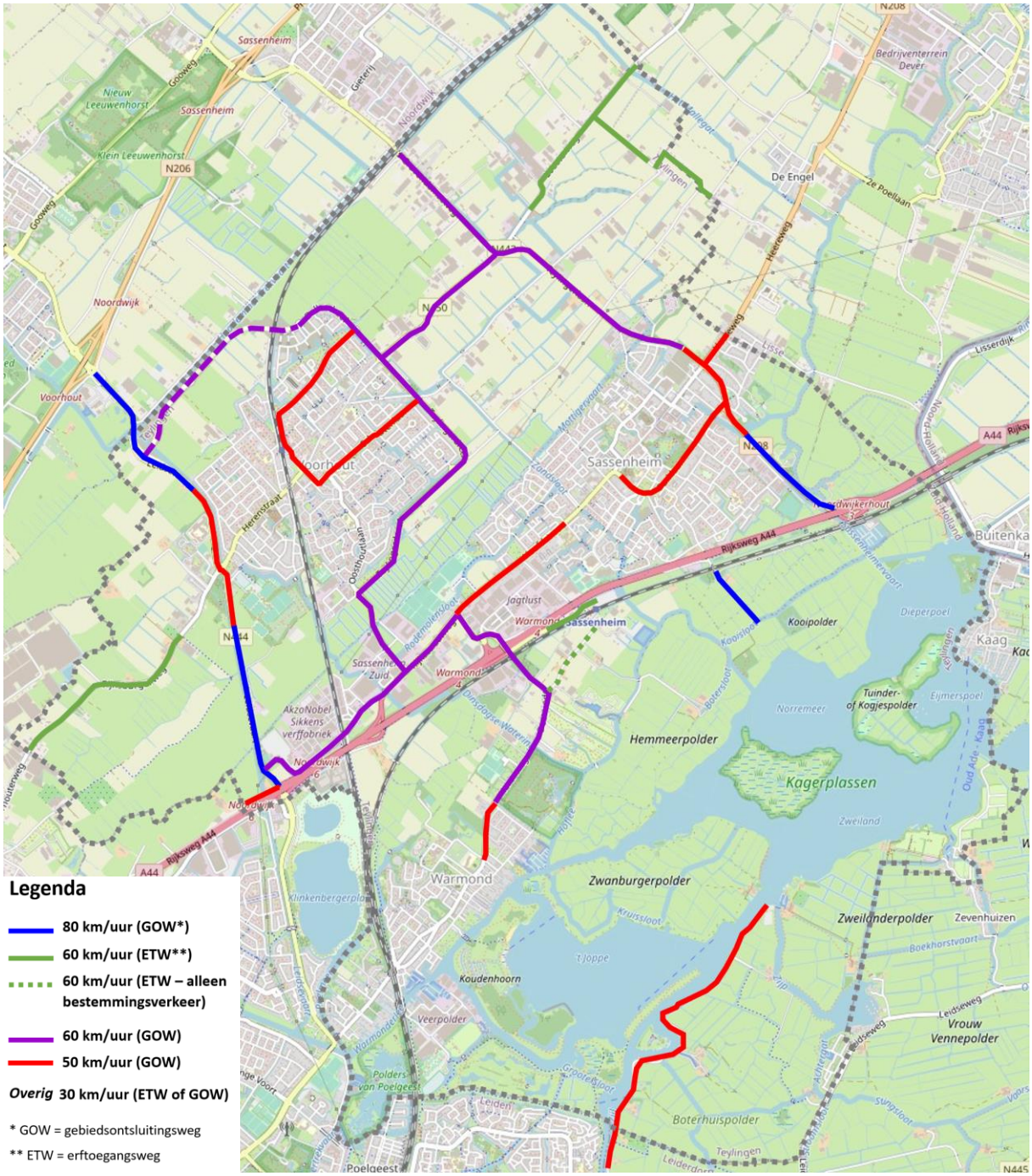
Sassenheim			
	Straatnaam	**Observatie**	**Voorgestelde maatregelen**
5.	Teylingerlaan (N443 – Hoofdstraat)	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Inrichten als een GOW 30 km/h of ETW 30 km/h, mogelijk een inrichting als fietsstraat (vgl. Maliesingel in Utrecht).
6.	Hoofdstraat (Van Pallandtlaan – Teylingerlaan))	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Weg inrichten als een ETW 30 km/h.
7.	Westerstraat – Wilhelminalaan	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Weg inrichten als een ETW 30 km/h.
8.	Hoofdstraat (Wilhelminalaan – Parklaan)	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Weg inrichten als een ETW 30 km/h.
9.	Hoofdstraat (Parklaan – Zuiderstraat)	Weg is 50 km/h, maar heeft geen veilige fietsvoorzieningen.	Inrichten als een GOW 30 km/h.
10.	Koetsiersweg – Palfreniersweg – Vliegeniersweg	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Weg inrichten als een ETW 30 km/h.
11.	Narcissenlaan – Van Alkemadelaan	Weg is 30 km/h, maar niet zo ingericht.	Weg inrichten als een ETW 30 km/h. Overwegen om de doorgaande route richting de Hoofdstraat af te sluiten door een 'knip' tussen de Wasbeekerlaan en de Van Alkemadelaan.
12.	Hoofdstraat (ter hoogte van Wasbekerlaan)	Weg is te breed voor een 50 km/h-weg, weinig ruimte fietsers, hoge snelheden.	Weg versmallen en betere fietsvoorzieningen realiseren.
13.	Verlengde Vinkenweg	Hoge snelheden richting de snelweg. Fietsers op de rijbaan zonder fietsstrook of -pad.	Geen eenvoudige oplossing mogelijk. Nader beschouwen, mogelijkheden: vrijliggend fietspad aanleggen (inclusief verbreden brug), één richtingsverkeer voor auto's instellen waarmee ruimte wordt gemaakt voor een veilige fietsvoorziening of snelheid verlagen met visuele versmalling (fietsstroken) en drempels.



Figuur 22: Aandachtspunten Warmond

Warmond			
	Straatnaam	**Observatie**	**Voorgestelde maatregelen**
14.	Herenweg	Weg is nu 50 km/h	Hier is al een reconstructie gepland, weg wordt 30 km/h.
15.	Veerpolder	Weg is 50 km/h, maar heeft smalle straten en een beperkte hoeveelheid verkeer.	Inrichten als een GOW 30 km/h.
16.	Oranje Nassaulaan	Fietsers zijn gemengd met autoverkeer. Vrijliggende fietspaden niet mogelijk.	Deze weg is recent opnieuw ingericht na een uitgebreid participatietraject. Op termijn kan worden overwogen de snelheid te verlagen naar 30 km/h. (GOW30)

Als de maatregelen zijn uitgevoerd dan ziet de wegcategorisering er als volgt uit:



Figuur 23: Streefbeeld nieuwe wegcategorisering

Maatregel 11: Inspanningen om de centra aantrekkelijker en veiliger te maken
De gemeente werkt momenteel aan de uitwerking van de centrumvisies van Voorhout, Sassenheim en Warmond. De centra moeten goed bereikbaar blijven voor alle vervoerswijzen, maar vooral voor Sassenheim en Voorhout geldt dat er behoefte is aan een hogere verblijfskwaliteit onder andere door minder verkeer in het hart van het centrum. Om dat te bereiken zal een pakket aan verschillende maatregelen worden genomen. Hieronder worden alvast enkele mogelijke maatregelen beschreven. Deze worden verder uitgewerkt in het kader van de centrumvisies.

Voorhout centrum
De Herenstraat is momenteel zowel een winkelstraat als een doorgaande route. Door de grote hoeveelheid kruisende verkeersstromen zijn er verschillende ongevallen gebeurd. De verblijfskwaliteit van de Herenstraat kan beter door een beperking van het doorgaande verkeer.

Figuur 24: Herenstraat, doorgaand verkeer in combinatie met winkelend publiek

Belangrijkste doelen:
- Een veiliger en prettiger centrum om te verblijven door het beperken verkeer door de Herenstraat;
- Een veiligere spoorwegovergang.

Knelpunten:
- Ongevallen bij de spoorwegovergang;
- Gevoelens van onveiligheid door het verkeer in de Herenstraat;
- Klachten over hoge parkeerdruk in zijstraten van Herenstraat;
- Kerkplein komt niet goed tot zijn recht door geparkeerde auto’s en verkeersbewegingen;
- Herenstraat is een barrière, moeilijk over te steken;
- Herenstraat is door de drukte geen prettige straat om te fietsen.

Kansen:

- Er komt minder verkeer in de Herenstraat door de oplevering van de Noordelijke Randweg;
- Mogelijke maatregelen om de verblijfskwaliteit van de Herenstraat verder te verbeteren:
    - Instellen éénrichtingsverkeer in de Herenstraat (bijvoorbeeld tussen de Schoutenlaan en Beukenrode) van noord naar zuid;
    - Volledige afsluiting voor doorgaand verkeer door de Herenstraat;
    - Verbod voor vrachtverkeer (met uitzonderling van bevoorradingsverkeer);
    - Herenstraat minder aantrekkelijk maken als doorgaande route door het verblijven in de straat de ruimte te bieden (o.a. een centraal groter plein bij de kerk).

Nader te onderzoeken / uit te werken:

- De mogelijkheden en effecten van verkeerscirculatiemaatregelen in het centrum;
- Opstellen van een parkeerplan voor het centrum, met als uitgangspunt dat er in de kern van het winkelgebied niet (door bezoekers) wordt geparkeerd. Dit met als doel het centrum een beter verblijfsgebied voor bewoners en winkelend publiek te maken.

<u>Sassenheim centrum</u>

Het centrum heeft geen duidelijke afbakening en de parkeermogelijkheden zijn versnipperd. Door een eenduidige inrichting en concentratie van parkeerplaatsen kan het (zoek)verkeer in het centrum worden beperkt. Het afsluiten van een deel van de Hoofdstraat voor autoverkeer is ook een mogelijkheid. De situatie bij het kruispunt Hoofdstraat – Hortuslaan verdient extra aandacht vanwege de onveilige verkeerssituaties die zich daar voordoen. Ook doorgaande fietsers en snor- en bromfietsers kunnen overlast veroorzaken in de Hoofdstraat. Mogelijk kan deze stroom verleid worden om andere routes te nemen.

Figuur 25: Vaartkade, plein voor parkeren of verblijven?

Belangrijkste doel:
- Een prettig centrum waar het wonen, winkelen en verblijven centraal staat door de verkeersfuncties te beperken.

Knelpunten:
- Het centrum heeft geen duidelijke afbakening;
- Doorgaande fietsers en scooters in de Hoofdstraat zorgen voor overlast bij winkelend publiek;
- Het potentieel van verschillende openbare ruimtes wordt niet benut doordat er auto's staan geparkeerd;
- Het Kerkplein komt niet goed tot zijn recht door geparkeerde auto's en verkeersbewegingen;
- De parkeergelegenheid in het centrum is versnipperd, hetgeen nodeloos veel verkeersbewegingen door het centrum creëert;
- Rondom het kruispunt Hoofdstraat – Hortuslaan zijn verschillende verkeersbewegingen die als gevaarlijk worden beschouwd.

Kansen:
- Een prettige winkelstraat in de kern van het centrum, door er een voetgangersgebied van te maken;
- Een verbod voor autoverkeer door (een deel van) de Hoofdstraat, bijvoorbeeld tussen de Teylingerlaan en de J.P. Gouverneurlaan;
- Doorgaande fietsroute creëren via de Wilhelminalaan, Westerstraat en Teylingerlaan. Bijvoorbeeld door de route in te richten als een fietsstraat en de Hoofdstraat op dit deel af te sluiten voor fietsers.

Nader te onderzoeken / uit te werken:
- Hoe kunnen de pleinen ingericht worden voor verblijven, voetgangers: opstellen van een parkeerplan voor het centrum, met als uitgangspunt dat er in de kern van het winkelgebied niet (door bezoekers) wordt geparkeerd;
- Onderzoek naar het inrichten van de Hoofdstraat als voetgangersgebied. Daarbij aandacht voor de druk op omliggende straten en de manier waarop het bestemmingsverkeer (waaronder laden- en lossen) het gebied kan bereiken;
- Onderzoek naar de mogelijkheid om het kruispunt Hoofdstraat – Hortuslaan autoluw in te richten (geen doorsteek meer van de Hortuslaan over de Hoofdstraat naar de Kerklaan);
- Onderzoek naar de mogelijkheid om fietsers om te leiden via de Westerstraat.

<u>Warmond centrum</u>
In Warmond worden minder ingrijpende verkeersmaatregelen voorzien. Hier is het vooral van belang dat het fietsparkeren en autoparkeren goed georganiseerd is. Minder autoverkeer in de Dorpstraat kan de verblijfskwaliteit verhogen.

Doel:
- Het verhogen van de verblijfskwaliteit en toegankelijkheid van de Dorpstraat.

Figuur 19: Dorpstraat in Warmond, veel ruimte ingericht voor autoverkeer of -parkeren

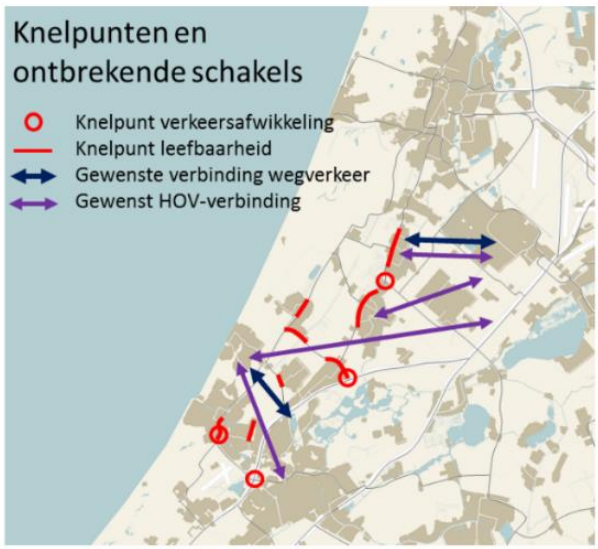
Knelpunten:
- Foutparkeren in de Burgemeester Ketelaarstraat;
- Beperkte ruimte voor voetgangers en minder validen in de Dorpstraat door geparkeerde auto's;
- Beperkte fietsparkeermogelijkheden rondom de Dorpstraat.

Kansen:
- Benadrukken van het karakter van de Dorpstraat als centrale plek om samen te komen. Dit door het een straat te laten zijn primair voor voetgangers en fietsers;
- Verbindingen met het water verbeteren;
- Goede parkeermogelijkheden aan de randen van de Dorpstraat creëren zowel voor fietsen als voor auto's;
- Op langere termijn kan overwogen worden om het autoverkeer verder te beperken door de Dorpstraat (voor een deel) af te sluiten voor het autoverkeer. De parallelle wegenstructuur maakt dit mogelijk.

Nader te onderzoeken / uit te werken:
- Een parkeerplan voor het centrum met als doel om het parkeren en het zoekverkeer voor parkeerplekken in de Dorpstraat te minimaliseren;
- Een onderzoek naar het draagvlak voor het afsluiten van de Dorpstraat voor autoverkeer ten behoeve van de verblijfskwaliteit in de Dorpstraat.

Deze onderzoeken en overwegingen zijn onderdeel van de verdere uitwerking van de centrumvisies. Hierover zal nog met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden gesproken.

Maatregel 12: Regionale aanpak van de mobiliteit
De regionale opgave is om kansen te blijven bieden voor de woningbouwontwikkeling en de economische ontwikkeling van het gebied zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de woonkernen. Veel regionale verbindingen lopen door of net langs woonkernen. Noodgedwongen rijdt veel doorgaand verkeer over deze routes. Net als in veel andere kernen in de regio levert dit in Teylingen knelpunten op wat betreft leefbaarheid en verkeersonveiligheid.
De wegen in Teylingen zijn op bepaalde momenten overbelast, vooral door toedoen van het doorgaand verkeer (toeristisch, recreatief, vrachtverkeer, uitwijkverkeer bij congestie elders). Met name de N208 in Sassenheim is een erg drukke route die een barrière vormt in Sassenheim. Daarnaast zorgt verkeer van en naar de duin- en strandgebieden en in het bollenseizoen gedurende het jaar voor extra drukte op de N208, N443 en N444. Met de verdere groei van het verkeer zal de vertraging voor de weggebruikers en de overlast voor omwonenden nog verder toenemen.



Figuur 27: Bron: Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek, oktober 2020

<u>Regionale Strategie Mobiliteit</u>
Voor ruimtelijke verdelingsvraagstukken heeft de regio Holland Rijnland de Regionale Strategie Mobiliteit opgesteld. Samen met de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie vormt dit het instrument om strategische keuzes te maken op regionaal niveau. In het plan worden een aantal ambities en speerpunten benoemd. Hieronder zijn de belangrijkste speerpunten beschreven.

- *Gerichte investeringen in fysieke infrastructuur*

Concreet betekent dit onder andere een nieuwe regionale aansluiting voor de zuidelijke Duin- en Bollenstreek. Om de kwaliteit van doorfietsroutes op deze assen op een concurrerend niveau te krijgen, zijn investeringen noodzakelijk om barrières, die kruisende infrastructuur (weg, spoor, water) tot gevolg heeft, te slechten.

- *Doorstroming hoofdassen*

Voldoende capaciteit op de hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio. Voorbeelden hiervan zijn de A4, A44, N11 en het spoor.

- *Doorfietsnetwerk*

Het regionale doorfietsnetwerk vormt een onmisbare schakel in ketenverplaatsingen. Veel ketenreizen beginnen per fiets. De kwaliteit en compleetheid van het samenhangende regionale doorfietsnetwerk wordt verder ontwikkeld.

- *Mobiliteitshubs*

Dit biedt ook inwoners van kleinere kernen de mogelijkheid om met eigen vervoer het eerste deel van de reis af te leggen, waarna soepel wordt overgestapt op het HOV of ander collectief- of deelvervoer. De mobiliteitshubs kunnen binnen Holland Rijnland (Keukenhof, stranddagen) op sommige locaties ook een belangrijke rol spelen voor het toeristische en recreatieve verkeer.

Mobiliteitsmaatregelen noordelijke Duin- en Bollenstreek

Daarnaast werken we samen met de andere Duin- en Bollenstreekgemeenten, Holland Rijnland en de provincie Zuid-Holland werken we aan een onderbouwd voorstel voor de ontsluiting van de noordelijke Duin- en Bollenstreek voor alle modaliteiten. Hiermee verwachten we de korting van €20 miljoen, die de provincie heeft opgelegd, ongedaan te kunnen maken. Daarvoor moet een door de regio gedragen voorkeurspakket structurele maatregelen in het tweede kwartaal van 2022 bij de provincie liggen.

De komende jaren is het aan de gemeenten om projecten aan te dragen die bijdragen aan de realisatie van de speerpunten. Deze projecten worden beoordeeld. Na beoordeling worden ze opgenomen in de regionale mobiliteitsagenda. Verschillende projecten benoemd in dit plan komen in aanmerking voor een bijdrage. Een regionale aanpak is noodzakelijk om de verkeersdruk in Teylingen aan te pakken. We blijven ons inzetten om te zorgen dat de goede voornemens worden vertaald naar regionale projecten die de verkeersdruk in de gemeente verlichten.

Maatregel 13: Voorkeursroutes vrachtverkeer

We willen doorgaand vrachtverkeer door de dorpen verminderen. We hopen en verwachten dat investeringen in de regionale wegen hieraan zullen bijdragen. Voordat het zover is, gaan we onderzoeken of en hoe we het doorgaand vrachtverkeer kunnen laten rijden via wegen die daartoe geschikt zijn. Zo is bijvoorbeeld de Teylingerdreef beter geschikt voor vrachtverkeer dan de route door het centrum via de Herenstraat, omdat er minder huizen direct langs de weg gelegen zijn en omdat hier minder kruisend verkeer aanwezig is. In overleg met het bedrijfsleven willen we komen tot een voorkeursnet vrachtverkeer.

Maatregel 14: Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement om het verkeer in goede banen te leiden

Typerend voor het verkeer in de Bollenstreek is de drukte tijdens het hoogseizoen. De gemeente en de kwekers zetten tijdens dit seizoen in op handhaving en regulering. Dat werkt goed om het verkeer in goede banen te leiden. Hiermee gaat de gemeente door. Tijdens de piekmomenten zet de gemeente waar nodig verkeersregelaars en/of handhavers in.

Sinds de coronapandemie is er structureel minder verkeer tijdens de spitsuren. Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat dit een blijvend effect heeft: "Meer thuiswerken of hybride werken heeft naar verwachting het grootste effect op de mobiliteit, in het bijzonder de congestie. Meer thuiswerken leidt immers tot minder woon-werkverplaatsingen, verplaatsingen die vooral in

de spits plaatsvinden. Een relatief geringe daling van het aantal woon-werkverplaatsingen heeft daarom al een groot effect op de congestie."[17]

Daarom is het van belang dat de nieuwe manier van werken wordt vastgehouden. Het toont aan dat de bereikbaarheid en leefbaarheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid en inzet is van de overheden en het bedrijfsleven in Teylingen en in de regio. De gemeente gaat met de regionale partners in gesprek over een aanpak om het thuiswerken blijvend te stimuleren.

We zetten in op:
- De inzet van verkeersregelaars en handhavers tijdens piekmomenten
- Regionale planvorming om het thuiswerken blijvend te stimuleren
- Afspraken met het bedrijfsleven om zware transporten door de dorpen te verminderen en/of te clusteren op tijden met minder verkeer / buiten schooltijden
- Een routering van de vuilophaaldienst tijdens de spits om eventuele opstoppingen op de provinciale wegen te beperken
- Tijdens het hoogseizoen stimuleren we bezoekers om de fiets te gebruiken om de bollenvelden of de Keukenhof te bezoeken

Maatregel 15: Verduurzamen van het verkeer
Ongeveer een derde van het verkeer moet in 2030 elektrisch rijden om het besparingsdoel van 11% te halen, zoals dat is gesteld in de Regionale Energie Strategie 1.0. De verwachting is dat in 2030 25-30% van het verkeer elektrisch is.

a) Extra investeringen in de laadinfrastructuur
Om er zeker van te zijn dat de doelstelling wordt gehaald, gaan we elektrisch rijden faciliteren door de laadinfrastructuur te verbeteren. In opdracht van de provincie Zuid-Holland worden elektrische bussen ingezet en de gemeente zal zelf het goede voorbeeld geven door het eigen wagenpark te elektrificeren.

b) Duurzame (deel-) mobiliteit voor dienstreizen van medewerkers van HLTsamen
'Practice what you preach' is ons motto als het gaat om duurzame mobiliteit. Daarom stimuleren wij de medewerkers van HLTsamen om – naast het woon-werkverkeer – ook bij dienstreizen zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame mobiliteit. Op de korte afstand kan hiervoor gebruik gemaakt worden van deelfietsen, -scooters of -auto's. Voor langere afstand maken medewerkers gebruik van het openbaar vervoer. Nieuwe voertuigen die we aanschaffen zullen altijd nul emissie voertuigen zijn (elektrisch of waterstof), mits beschikbaar. Voor de toekomst onderzoeken we de mogelijkheid om de deelvoertuigen van onze eigen organisatie buiten kantooruren ook beschikbaar te stellen voor onze inwoners. Vanzelfsprekend pakken we dit op in samenwerking met de andere HLT-gemeenten en de HLTsamen organisatie.

[17] Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit, Planbureau voor de Leefomgeving, 2021

c) Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten (onder andere regiotaxi en leerlingenvervoer)
De gemeente Teylingen en HLTsamen zijn een belangrijke opdrachtgever voor dienstverleners die veel voertuigkilometers afleggen binnen onze gemeentegrenzen. Daarmee hebben wij een directe invloed op het type voertuigen dat in onze gemeente rondrijdt en de hoeveelheid schadelijke stoffen die zij uitstoten. We maken ons er hard voor om in regionale aanbestedingen duurzaam vervoer als voorwaarde te stellen.

Figuur 20: uitbreiding laadinfrastructuur

Maatregel 16: Faciliteren van het aanbod aan deelmobiliteit
Er is een groeiend bewustzijn dat een gezonde en duurzame levensstijl belangrijk is. Bij een bepaalde groep mensen leidt dit tot andere vervoerskeuzen: bijvoorbeeld vaker op de fiets, met het openbaar vervoer of het gebruik van een elektrische auto. Op het gebied van mobiliteit zien we de afgelopen jaren (vooral in de grote steden) een toename in het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Het aanbod van deelmobiliteit kan een uitkomst zijn voor mensen die geen beschikking hebben over een auto of voor mensen die af en toe een tweede auto nodig hebben. Het stimuleert de overgang van autobezit naar autogebruik, hetgeen op langere termijn bij kan dragen aan beter milieu. Als er aanbieders van deelauto's willen starten, dan zal de gemeente dit faciliteren.

Opstellen regels (elektrische) deelmobiliteit
Concepten voor (elektrische) deelmobiliteit zijn enorm in opkomst in Nederland, in allerlei vormen. Tot voor kort bleven concepten als Felyx, GoSharing en Greenwheels vooral beperkt tot de grotere steden. De verwachting is dat deze deelconcepten ook steeds meer hun weg vinden naar kleinere gemeenten. Dit biedt inwoners meer vervoersmogelijkheden, maar blijkt helaas soms ook te leiden tot verrommeling van de openbare ruimte.
Op basis van ervaringen uit de praktijk stellen we daarom, bij voorkeur in regionaal verband en zo veel mogelijk in samenspraak met aanbieders, regels op waarin staat omschreven wat we willen faciliteren en wat wel willen voorkomen. Daarbij valt te denken aan uitgangspunten als:
- Deelmobiliteit moet bij voorkeur emissieloos zijn
- Voertuigen mogen alleen op specifieke locaties achtergelaten worden, om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan
- De deelmobiliteit moet zich bij voorkeur ook richten op toeristisch-recreatief gebruik

4.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma autonetwerk				
Nr.	**Maatregelen**	**Projecten Nu (t/m 2025)**	**Projecten Straks (2026 t/m 2020)**	**Projecten Later (na 2030)**
10.	Vaststellen van een wegcategorisering en aanpassing van de wegen	- Vaststellen van het autonetwerk. - Aanpassingen aan verschillende wegen: o Aanpassingen Oosthoutlaan (V) o Aanpassingen Teylingerlaan (S) o Aanpassingen Hoofdstraat en Kerklaan (S) o Reconstructie Westerstraat-Wilhelminalaan (S) o Reconstructie Hoofdstraat (Wilhelminalaan-Parklaan) (S) o Reconstructie Hoofdstraat (Parklaan-Zuiderstraat) (S) o Aanpassingen Hoofdstraat (ter hoogte van Wasbekerlaan) (S)	- Prioriteren aan de hand van het autonetwerk. - Aanpassingen aan verschillende wegen: o Reconstructie Jacoba van Beierenweg (V) o Aanpassingen Prinsenweg, Van den Berch van Heemstedeweg en Torenlaan (V) o Reconstructie Koetsiersweg-Palfreniersweg-Vliegeniersweg (S) o Aanpassingen Narcissenlaan – Van Alkemadelaan (S) o Aanpassingen Veerpolder (W) o Aanpassingen Oranje Nassaulaan (W)	- PM
11.	Inspanningen om de centra aantrekkelijker en veiliger te maken	- Onderzoek Herenstraat. - Onderzoek Spoorwegovergang. - Verkenning minder verkeer door centrum Sassenheim. - Opnemen in de uitwerking van de centrumvisies.	- Mogelijk infrastructurele aanpassingen.	- idem
12.	Regionale aanpak van de mobiliteit	- Projecten aandragen die passen bij de regionale strategie mobiliteit. - Blijvende lobby voor regionale maatregelen om de druk in de dorpen te verlichten.	- Uitvoering van regionale projecten.	- nntb
13.	Voorkeursroutes vrachtverkeer	- Verkenning voorkeursroutes vrachtverkeer. - Afspraken en besluitvorming over routes vrachtverkeer.	- Eventuele maatregelen naar aanleiding van de afspraken met logistieke sector.	- idem
14.	Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement om het verkeer in goede banen te leiden	- Inzet van verkeersregelaars en handhavers tijdens piekmomenten. - Regionale planvorming om het thuiswerken blijvend te stimuleren. - Tijdens het hoogseizoen bezoekers stimuleren met de fiets de regio in te fietsen. - Verkennen hoe de vuilniswagens tijdens de spits zo min mogelijk de doorstroming op de provinciale wegen belemmeren.	- idem	- idem
15.	Verduurzamen van het verkeer	- Investeren in de laadinfrastructuur. - Duurzame mobiliteit voor zakelijk vervoer medewerkers HLTsamen. - Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten.	- idem	- idem
16.	Faciliteren van het aanbod van deelauto's	- Indien partijen geïnteresseerd zijn, werkt de gemeente mee.	- idem	- idem

5 PARKEREN

5.1 Wat kwam er uit de analyse?

De gemeente Teylingen heeft meer auto's dan huishoudens. In 2019 telde Teylingen gemiddeld 1,1 auto's per huishouden[18]. Vooral in enkele wijken in Voorhout is dit te merken aan de parkeerdruk in de wijk.

Sassenheim

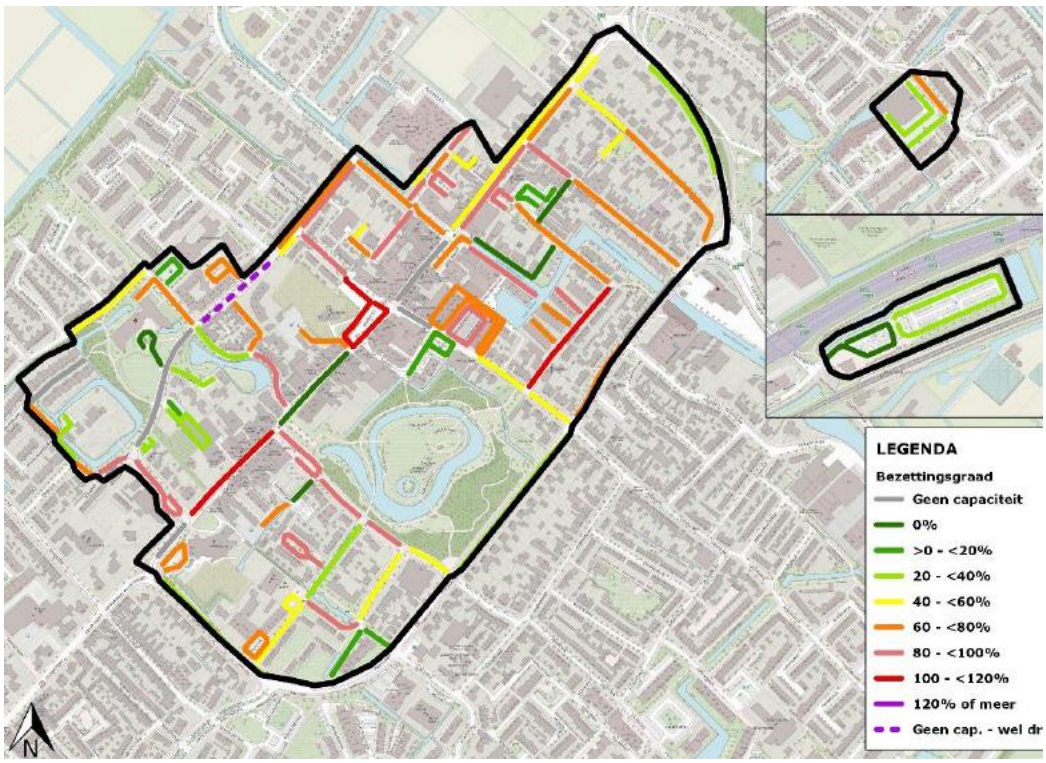
In Sassenheim zijn ongeveer 9.700 parkeerplekken beschikbaar. Uit de parkeertelling[19] blijkt dat er ook op het drukste moment nog veel parkeerplekken onbenut zijn. Tijdens de werkdagnacht is in het hele onderzoeksgebied de bezettingsgraad gemeten. De openbaar toegankelijke parkeerplaatsen met het parkeerregime vrij parkeren hebben een bezettingsgraad van 58%. De parkeerplaatsen met een parkeerregime van maximaal twee uur parkeren hebben bezettingsgraad van 23%.

Dat biedt - indien gewenst - kansen voor een andere benutting van de openbare ruimte. Bij een parkeerdruk boven de 90% ontstaan vaak problemen. Op basis van de tellingen lijkt het dat er weinig wijken zijn waar zich problemen voordoen. In bijlage 2 staat weergegeven wat de parkeerdruk per wijk is.

Naast het nacht parkeeronderzoek is in het centrumgebied van Sassenheim ook op 20 andere meetmomenten de parkeerdruk gemeten. Ook hieruit komen geen grote knelpunten naar voren. Alhoewel er op wijkniveau in Sassenheim geen problemen uit de telling naar voren komen, zijn er wel enkele straten waar relatief vaak fout geparkeerd wordt. De vraag bij fout geparkeerde voertuigen is in hoeverre dit hinderlijk is voor het overige verkeer. Het gaat om de volgende straten:

- Westerstraat
- Hoofdstraat
- Burchtstraat
- Bijweglaan

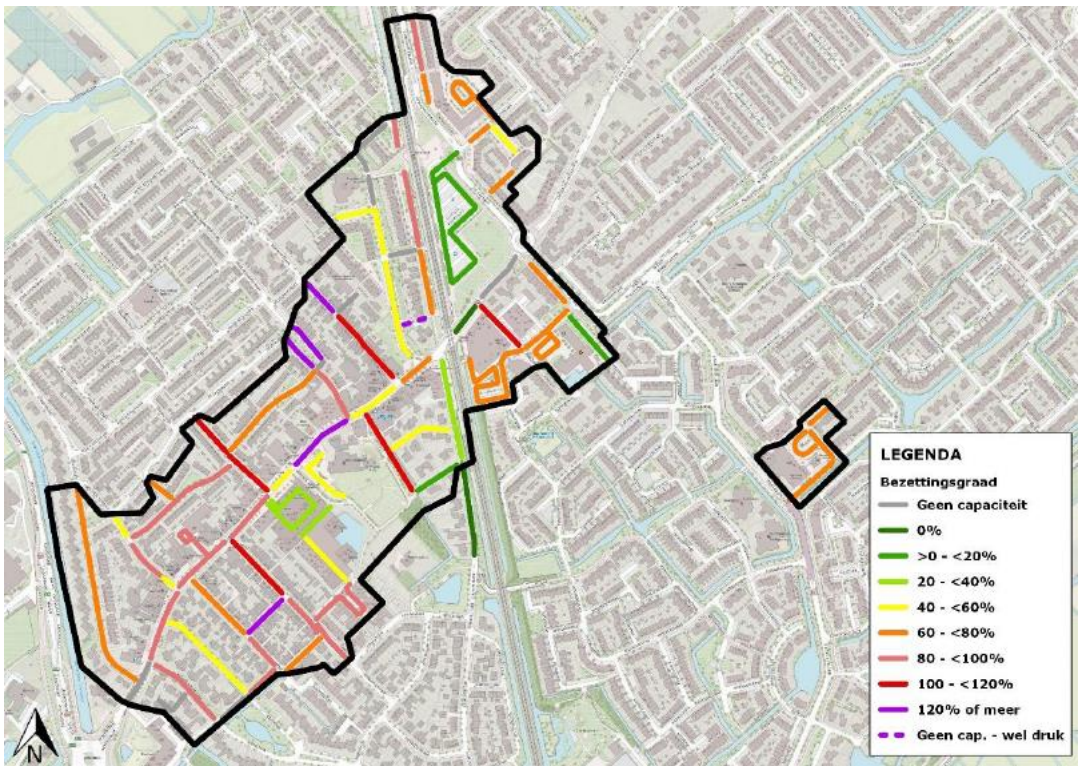
[18] CBS, Autobezit per huishouden, januari 2019
[19] Parkeer- en verkeersonderzoek, Bureau De Groot Volker, september/oktober 2020



Figuur 29: Bezettingsgraad per sectie op het drukste moment in de week (zaterdag 15 uur).

<u>Voorhout</u>
In het onderzoeksgebied van Voorhout zijn ongeveer 7.700 parkeerplaatsen openbaar toegankelijke parkeergelegenheden beschikbaar. Tijdens de werkdagnacht is in het hele onderzoeksgebied de bezettingsgraad gemeten. De openbaar toegankelijke parkeerplaatsen met het parkeerregime vrij parkeren hebben een bezettingsgraad van 72%. De parkeerplaatsen met het parkeerregime parkeerschijfzone van maximaal twee uur hebben een bezettingsgraad van 26%.
Naast het nacht parkeeronderzoek is in het centrumgebied ook op 20 andere meetmomenten de parkeerdruk gemeten. Hieruit komen geen grote knelpunten naar voren.

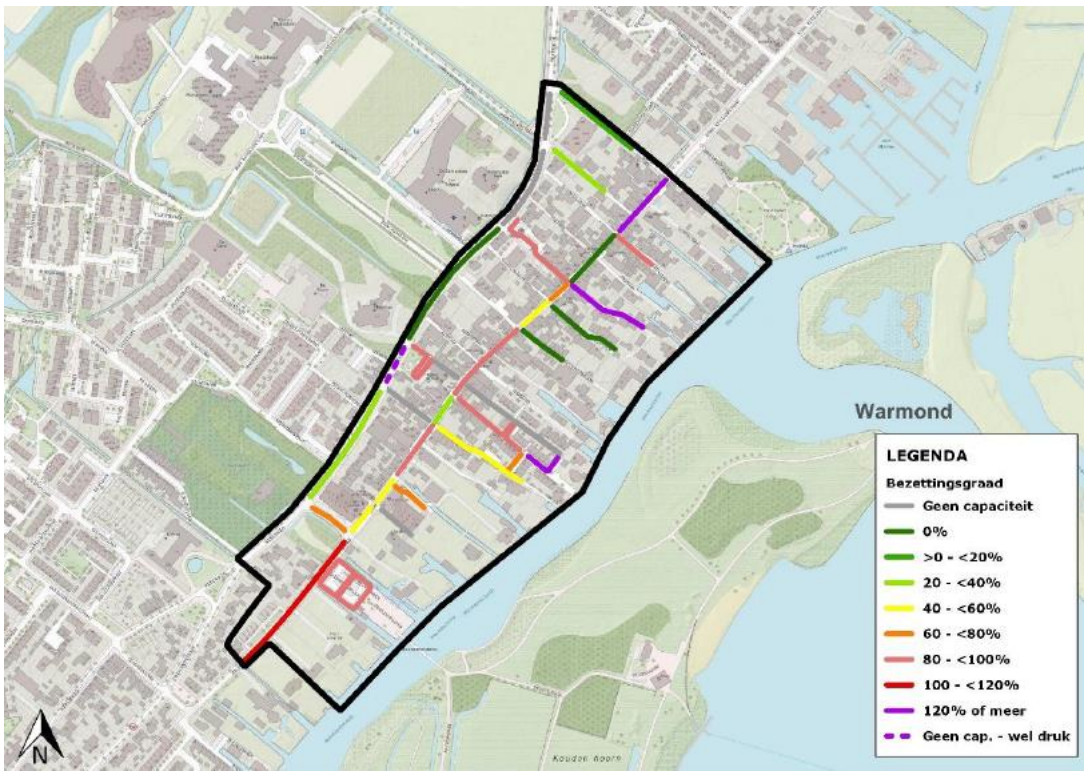
Wel zijn er in Voorhout enkele wijken waar een hogere parkeerdruk is. In bijlage 2 staat weergegeven wat de parkeerdruk per wijk is. Bij de gemeente is ook bekend dat er bewoners parkeerproblemen ervaren in een aantal straten zoals de Snoeklaan en Baarslaan. Ook in de straten rondom de Kruidenschans, Bloemenschans en Boerhaavestraat wordt regelmatig foutparkeren gemeld.



Figuur 30: Bezettingsgraad per sectie op het drukste moment in de week (zaterdag 13 uur).

<u>Warmond</u>
In het onderzoeksgebied van Warmond zijn ongeveer 2.200 parkeerplaatsen openbaar toegankelijke parkeergelegenheden beschikbaar. Tijdens de werkdagnacht is in het hele onderzoeksgebied de bezettingsgraad gemeten. De openbaar toegankelijke parkeerplaatsen met het parkeerregime vrij parkeren hebben een bezettingsgraad van 65%. De parkeerplaatsen met een parkeerregime van maximaal twee uur hebben een bezettingsgraad van 51%. Naast het nacht parkeeronderzoek is in het centrumgebied ook op 16 andere meetmomenten de parkeerdruk gemeten.

Er zijn er in Warmond enkele wijken waar een hogere parkeerdruk is. In bijlage 2 staat weergegeven wat de parkeerdruk per wijk is. Bij de gemeente zijn onder andere parkeerproblemen bekend bij de Burgemeester Ketelaarstraat.



Figuur 31: Bezettingsgraad per sectie op het drukste meetmoment (werkdag 14:00 uur)

5.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 17: Algemene maatregelen om de parkeerproblemen aan te pakken
In het rapport 'Parkeer- en verkeersonderzoek' van Bureau De Groot Volker staan mogelijke maatregelen beschreven voor deze punten. De gemeente gaat met deze aanbevelingen aan de slag. In veel gevallen is dit maatwerk per straat. Soms zijn de wensen van bewoners om dichtbij de woning te parkeren niet haalbaar en zullen bewoners wat verder moeten lopen voor een parkeerplek. Zolang de problematiek beperkt is, kiezen we ervoor om met kleine aanpassingen de situatie acceptabel te houden. Indien de parkeerdruk verder oploopt en er geen eenvoudige oplossingen meer mogelijk zijn, dan kan stevigere parkeerregulering worden overwogen, zoals betaald parkeren.

We gaan aan de slag met de knelpunten en zullen per situatie de volgende maatregelen overwegen:

a) Inwoners en bezoekers stimuleren om te voet of met de fiets naar het centrum te komen (goede stallingen, goede bereikbaarheid en eventueel campagnes in samenwerking met de winkeliers).
b) Zorgen van goede benutting van de parkeergarages:
   Zo wordt de (private) parkeergarage in de Herenstraat in Voorhout matig gebruikt. Op het drukste meetmoment, zaterdagmiddag om 11.00 uur, bedraagt de bezettingsgraad 38%. Op het Kerkplein is de maximale bezettingsgraad 128% op de dinsdag/werkdag om 11.00 uur met een aantal fout parkeerders buiten de parkeervakken.

c) Een logische clustering van parkeerplaatsen buiten de kern van het winkelgebied met duidelijke parkeerverwijzing om zoekverkeer in de centra en naastgelegen straten te voorkomen.
d) Het reguleren van de parkeerplaatsen:
   - Een uitbreiding en/of aanscherping van de parkeerregulering (blauwe zone). Dit om de parkeerdruk in de aanloopstraten rondom het centrum te verlagen.
   - Op het moment dat de maatregelen onvoldoende effect hebben kan er overwogen worden om naar andere reguleringsmaatregelen te kijken zoals het invoeren van betaald parkeren.
d) Verbeteren van de handhaving op parkeren:
   Uit de laatste telling van De Groot Volker blijkt dat veel auto's langer dan twee uur binnen de blauwe zone staan geparkeerd. Kennelijk is de pakkans te laag. Om te komen tot een betere verdeling van het parkeren moet de handhaving beter.
e) Parkeernormen nieuwbouw:
   Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen er bij een bepaalde functie van een gebouw horen. In 2016 is de Nota Parkeernormen vastgesteld. De vraag is of deze parkeernormen nog voldoende passend zijn bij de huidige tijd en de woningen die worden gebouwd. Een evaluatie van deze parkeernormen is gewenst.

Maatregel 18: Leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met een overschot aan parkeerplaatsen
Uit de tellingen wordt duidelijk dat in sommige wijken structureel parkeerplaatsen leeg staan. Zie voor een overzicht bijlage 2. De ruimte kan ook op een andere manier worden benut. Gedacht kan worden aan vergroening in de wijk, bredere stoepen nabij verzorgingscentra of bijvoorbeeld speeltoestellen. Dit is een mogelijk invulling, maar de invulling kan het best worden bepaald door gesprekken met inwoners uit de buurt. In de wijken met een overschot aan parkeerplekken kunnen bewoners de gemeente benaderen voor een andere invulling van de openbare ruimte.

5.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma Parkeren				
Nr.	**Maatregelen**	**Projecten Nu (t/m 2025)**	**Projecten Straks (2026 t/m 2030)**	**Projecten Later (na 2030)**
17.	Algemene maatregelen om de parkeerproblemen aan te pakken	Tegengaan parkeerdruk door: - Stimuleren lopen en fietsen - Evalueren van de parkeerregulering en mogelijk aanpassen ervan. - Clustering van parkeerplaatsen buiten de kern van het winkelgebied - Stimuleren van het gebruik van de garages. - Verbetering van de handhaving op parkeren. - Evalueren van de parkeernormen voor nieuwbouw.	- Nntb	- Overwegen om betaald parkeren in te voeren als maatregelen onvoldoende effect hebben.
18.	Leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met een overschot aan parkeerplaatsen	- Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de ongebruikte parkeerruimte beter te benutten. - Eventuele aanpassingen in de wijken.	- Eventuele aanpassingen in de wijken.	

6 Organisatie uitvoering

Deze mobiliteitsnota is de start van een ambitieus programma om in onze gemeente de verkeersveiligheid te verbeteren, de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen en de bereikbaarheid te verbeteren. Hiermee wordt Teylingen een nog mooiere plek om te wonen.

6.1 Samenwerking en tempo

De opbrengst van het participatietraject vormt een goede basis om verder op te bouwen. Het succes van het uitvoeringsprogramma staat of valt of met samenwerking en het juiste tempo. De samenwerking met de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden is en blijft van groot belang. De betrokkenheid willen we vasthouden in participatietrajecten, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten en de verkenningen naar nieuwe wegverbindingen. Mede hierom hebben we de maatregelen ingedeeld in NU, STRAKS en LATER. Niet alles kan tegelijkertijd, maar we houden oog voor kansen om zaken te versnellen. We zijn realistisch als maatregelen pas later kunnen. Dit houdt het uitvoeringsprogramma flexibel, waardoor we kunnen bijsturen op basis van draagvlak, onderzoeksresultaten, pilotuitkomsten en politieke koerswijzigingen.

6.2 Financiën

De mobiliteitsnota resulteert in een investeringsprogramma waarmee de eerste vier jaar (tot en met 2025) circa 5,5 miljoen euro gemoeid is. Het betreft de maatregelen die in de nota zijn beschreven onder NU. Sommige projecten worden voorzien voor de periode na 2025. Een aantal maatregelen is nog niet geraamd omdat deze verder uitgewerkt moeten worden of onderdeel zijn van andere projecten. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Herenweg - Lockhorstlaan - Van Duvenvoordestraat: kruispunt wordt al aangepakt;
- Oosthoutlaan - Rijksstraatweg: kruispunt wordt al aangepakt in het kader van het HOV-traject;
- Frank van Borselenlaan - N443 - Oude Herenweg: vergt nadere uitwerking met provincie;
- Beukenrode - Herenstraat / spoorwegovergang: is onderdeel van het centrumplan;
- Hoofdstraat - N208 – N443: uit te werken in regionaal verband;
- Hoofdstraat - Hortuslaan: is onderdeel het centrumplan;
- Herenstraat (Schoutenlaan - Leidsevaart): is onderdeel van het centrumplan;
- Verlengde Vinkenweg: nader onderzoek nodig;
- Herenweg: wordt al opgepakt.

Daarnaast worden aanpassingen opgepakt bij groot onderhoud, waarbij financiering zo veel mogelijk vanuit het beheer- en onderhoudsplan plaatsvindt. Voor de grote trajecten zal separaat krediet aan de raad gevraagd worden.

Tot slot vergt het mobiliteitsplan inzet van menskracht. Momenteel loopt een traject ter vaststelling van de formatie van het cluster Mobiliteit van HLT.

6.3 Evaluatie en monitoring

Monitoring maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. Bij de uitvoering van de maatregelen voeren we projectevaluaties uit om erachter te komen of de beoogde effecten daadwerkelijk optreden en of er geen ongewenste bijeffecten zijn.
Op basis hiervan kunnen we de maatregelen in de agenda eventueel bijstellen. We rapporteren jaarlijks over de voortgang van de uitvoering.

BIJLAGE 1: ONTWERPUITGANGSPUNTEN

Wegcategorie (zie kaart wegcategorisering)	Maximum snelheid (km/u)	Rijrichting-scheiding	Wegkanten	Parkeer-voorziening
ETW bibeko	30	Geen	Trottoirband	Langs- of haaksparkeren
ETW bubeko	60	Geen	Geen of onder-broken markering	Langsparkeren
GOW30 bibeko	30	Enkele asmarkering	Trottoirband	Geen
GOW50 bibeko	50	Dubbele asmarkering of berm	Trottoirband	Geen
GOW80 bubeko	80		onderbroken markering	Geen

ffi

	Verkeers-inten-siteit (mvt/etm)	Regionale door-fietsroute	Hoofd fietsroute	Ontsluitende route	Geen onderdeel fietsnetwerk
ETW bibeko 30 km/u	< 4.000	Fietsstraat	Gemengd (1) Fietsstraat (2)	Gemengd (3) Fietsstraat (4)	Gemengd
	> 4.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
ETW bubeko 60 km/u	< 2.000	Fietspad	Gemengd (5) Fietspad (5) Fietsstraat (6)	Gemengd (7) Fietspad (8) Fietsstraat (6)	Gemengd
	2.000 - 3.000	Fietspad	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)	Fietspad (event. Fietsstroken)
	> 3.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW30 (9) bi-beko 30 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad	brom) fietspad

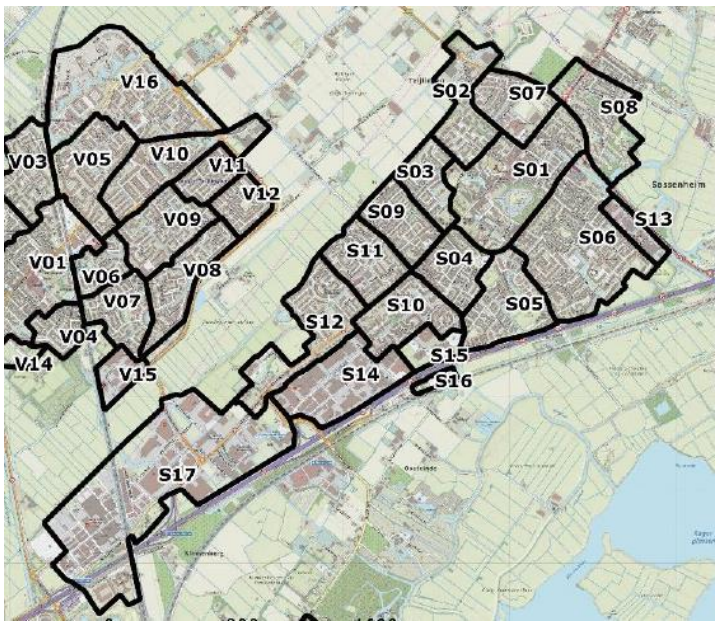
BIJLAGE 2: PARKEERDRUK PER WIJK[20]

	Wijknr.	Wijk	Capaciteit	Parkeerdruk	Bezettings-graad[21]	Rest-capaciteit	Maximaal aantal ge-parkeerde auto's bij 85% parkeerdruk	Over-capaciteit bij 85% parkeerdruk	Over-capaciteit in %
1	S09	Oranjebuurt	701	554	79%	147	596	42	6%
2	S04	Vrouwenpolderbuurt en Bloemenbuurt	607	478	79%	129	516	38	6%
3	S03	Horsten, Vorsten en Koningshuysbuurt	341	265	78%	76	290	25	7%
4	S11	Postbuurt	797	558	70%	239	677	119	15%
5	S06	Bomenbuurt, Kooibuurt en Planetenbuurt	1.680	1.166	69%	514	1428	262	16%
6	S10	Wasbeek Noord	658	451	69%	207	559	108	16%
7	S05	Mennepark en De Hoven	617	410	66%	207	524	114	19%
8	S02	Teylingen en Kasteelbuurt	276	155	56%	121	235	80	29%
9	S07	Overteylingen	248	136	55%	112	211	75	30%
10	S12	Vliegeniersbuurt en Langeveld	750	322	43%	428	638	316	42%
11	S01	Centrum	1.391	552	40%	839	1182	630	45%
12	S08	Vogelbuurt en Ter Leede	230	81	35%	149	196	115	50%
13	S13	Industriekade	122	30	25%	92	104	74	60%
14	S17	Sassenheim Zuid	372	59	16%	313	316	257	69%
15	S16	Treinstation	526	65	12%	461	447	382	73%
16	S15	Wasbeek Zuid	301	3	1%	298	256	253	84%
17	S14	Jagtlust	37	0	0%	37	31	31	85%

Sassenheim

[20] Cijfers afkomstig van het rapport 'Parkeer- en verkeersonderzoek' – Bureau de Groot Volker, 2020

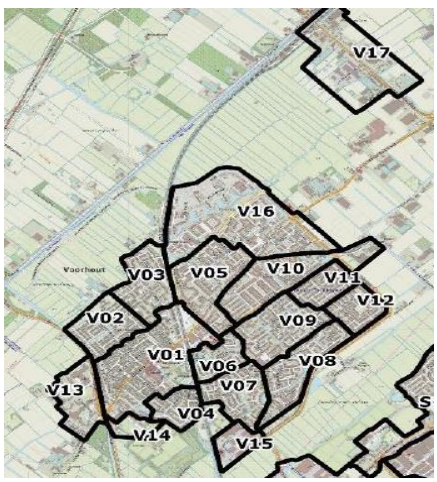
[21] De bezettingsgraad is gemeten in de nacht op een werkdag. Dit is voor de meeste gebieden het drukste en daarmee het maatgevende moment. In de centra kan de parkeerdruk soms op andere momenten hoger liggen, bijvoorbeeld op de zaterdagmiddag.



Figuur 32: Indeling deelgebieden Sassenheim

Voorhout

	Wijknr.	Wijk	Capaciteit	Parkeer-druk	Bezettings-graad	Rest-capaciteit	Maximaal aantal parkeer-plaatsen bij 85% parkeer-druk	Over-capaciteit bij 85% parkeer-druk	Over-capaciteit in %
1	V04	Everlasting	104	117	113%	-13	88	-29	-28%
2	V08	Kruiden Zuid	433	435	100%	-2	368	-67	-15%
3	V17	Berg en Dal	61	60	98%	1	52	-8	-13%
4	V07	Bloemenbuurt Zuid	425	394	93%	31	361	-33	-8%
5	V12	Vissenbuurt Zuid	332	298	90%	34	282	-16	-5%
6	V11	Vissenbuurt Noord	324	270	83%	54	275	5	2%
7	V06	Bloemenbuurt Noord	248	198	80%	50	211	13	5%
8	V10	Schouten	481	384	80%	97	409	25	5%
9	V09	Kruiden Noord	635	475	75%	160	540	65	10%
10	V02	De Knip	406	301	74%	105	345	44	11%
11	V03	De Rodes	566	418	74%	148	481	63	11%
12	V01	Centrum	1.114	700	63%	414	947	247	22%
13	V05	Componisten	986	564	57%	422	838	274	28%
14	V16	Hooghkamer en Bollenbuurt	1.491	803	54%	688	1267	464	31%
15	V13	Over de Brug	46	11	24%	35	39	28	61%
16	V15	Nijverheidsweg	59	4	7%	55	50	46	78%
17	V14	Sportpark S.V.	31	0	0%	31	26	26	85%



Figuur 33: Indeling deelgebieden Voorhout

Warmond

	Wijknr.	Wijk	Capaciteit	Parkeer-druk	Bezettings-graad	Rest-capaciteit	Maximaal aantal ge-parkeerde auto's bij 85% parkeer-druk	Over-capaciteit	Over-capaciteit in %
1	W02	Middelbuurt Noord	256	228	89%	28	218	-10	-4%
2	W06	Middelbuurt Zuid	198	171	86%	27	168	-3	-1%
3	W05	Kloosterland Endepoel Zuid	366	307	84%	59	311	4	1%
4	W04	Kloosterland Endepoel Midden	472	368	78%	104	401	33	7%
5	W01	Centrum	270	167	62%	103	230	63	23%
6	W07	Westeinde Lommerlust	206	114	55%	92	175	61	30%
7	W03	Kloosterland Endepoel Noord	202	61	30%	141	172	111	55%
8	W08	Veerpolder	226	7	3%	219	192	185	82%

Figuur 34: Indeling deelgebieden Warmond