gemeente
TEYLINGEN

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



Mobiliteitsvisie

Gemeente Teylingen

Bestuurlijk opdrachtgevers:	HLT Samen
Datum:	10 augustus 2021
Versie:	1.0

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Een integrale benadering 3
1.3 Begin met het Waarom ..... 3**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
1.4 Leeswijzer 4

2 PROCES 5
2.1 Inbreng vanuit de Teylingse samenleving 5
2.2 Inbreng vanuit de gemeenteraad 5

3 MOBILITEIT IN DE REGIO 6
3.1 Trends en ontwikkelingen 6
3.2 Knelpunten 6
3.3 Plannen voor de toekomst 8

4 ONTWIKKELINGEN EN BELEID 11
4.1 Gemeentelijk beleid 11
4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen 14
4.3 Ontwikkelingen mobiliteit en infrastructuur 14

5 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN 16
5.1 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen 16
5.2 Trends en ontwikkelingen mobiliteit 17
5.3 Trends in Teylingen 18

6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE 20
6.1 Wat gaat goed? 21
6.2 Wat kan beter 22
6.3 Waar afscheid van nemen? 25

7 DE MOBILITEITSVISIE VAN TEYLINGEN 27
7.1 Ambitie 1: Prettig wonen en bewegen voor iedereen 27
7.2 Ambitie 2: Goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen 28
7.3 Ambitie 3: Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst 30

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Teylingen en haar regio zijn volop in ontwikkeling. In de kernen Warmond, Voorhout en Sassenheim tezamen staat voor de periode 2018 tot 2030 de bouw van ruim 1.800 woningen in de planning. Dit vraagt om een nieuwe visie op mobiliteit in onze gemeente. Accepteren we dat de automobiliteit op de oude voet doorgroeit? Of zetten we in op het stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit? Want ook in de rest van de wereld heeft de tijd niet stilgestaan. Sociale ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit bieden kansen om groei mogelijk te maken en tegelijkertijd onze leefomgeving te verbeteren.

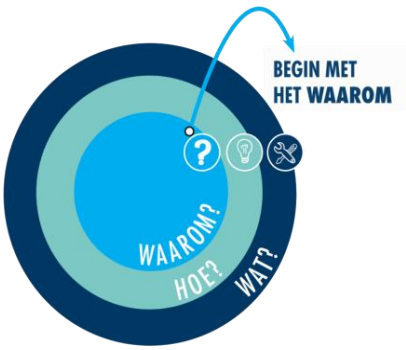
In deze Mobiliteitsvisie leest u de uitgangspunten van het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsbeleid die de basis vormen voor het nieuwe Mobiliteitsplan.

1.2 Een integrale benadering

De Mobiliteitsvisie van Teylingen reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Met het mobiliteitsbeleid willen we ook de andere ambities van Teylingen helpen waarmaken. Maatregelen moeten de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. In verschillende bijeenkomsten zijn de dwarsverbanden met deze beleidsvelden geïnventariseerd, zowel ambtelijk als met externe partijen.

1.3 Begin met het Waarom

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zijn we daarom uitgegaan van de behoefte achter de vraag naar mobiliteit. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Teylingen? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze waarom-vraag staat centraal in de Mobiliteitsvisie.



Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Teylingen is gebaseerd op vijf ambities die we hebben opgesteld op basis van het raadsprogramma van Teylingen en de gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. In deze Mobiliteitsvisie kijken we wat we op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan het realiseren van deze ambities. Hiervoor benoemen we per ambitie diverse speerpunten.

Mobiliteitsplan
De Mobiliteitsvisie maken we concreter in het Mobiliteitsplan. Hierin staat de hoe-vraag centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente Teylingen? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen, kaders en acties voor de komende tien jaar: Hoe ziet het mobiliteitssysteem er over tien jaar uit?

Uitvoeringsprogramma
In het Uitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de wat-vraag. Wat moet de gemeente Teylingen de komende vier jaar doen om de gestelde doelstellingen te behalen? Hiervoor vertalen we de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan in een aantal concrete maatregelen die bijdragen aan het behalen van de mobiliteitsspeerpunten en de ambities van de gemeente Teylingen.

1.4 Leeswijzer

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Teylingen heeft vorm gekregen met de inbreng van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisatie. Ook een analyse van de ruimtelijke ontwikkelingen, trends en ontwikkelingen, en maatschappelijke behoeftes heeft bijgedragen aan het formuleren van de drie ambities en acht speerpunten. In de volgende hoofdstukken wordt het proces beschreven dat heeft geleid tot de Mobiliteitsvisie.

In hoofdstuk 2 leest u over het proces dat we doorlopen hebben en dan met name de wijze waarop de samenleving van Teylingen is betrokken bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting weer van wat er op mobiliteitsgebied speelt in de Duin- en Bollenstreek en de regio Holland-Rijnland. Hoofdstuk 4 biedt een samenvatting van het gemeentelijk beleid en de ontwikkelingen op gebied van ruimte en mobiliteit die relevant zijn voor deze Mobiliteitsvisie. In hoofdstuk 5 vindt u een analyse van de relevante trends en ontwikkelingen die de ontwikkeling van mobiliteit in Teylingen de komende jaren vormgeven. In het laatste hoofdstuk - hoofdstuk 6 - geven we een samenvatting weer van de verschillende gesprekken die we hebben gevoerd met leden van de Teylingse samenleving.

2 PROCES

2.1 Inbreng vanuit de Teylingse samenleving

Een nieuw mobiliteitsbeleid maken we sámen met de samenleving van Teylingen. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie hebben we een zogenaamde participatiegroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van de samenleving die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt in Teylingen
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan

In de bijlage is een lijst toegevoegd van organisaties die we hebben uitgenodigd om deel te nemen aan de participatiegroep. Samen met deze groep hebben we een beeld geschetst van de wensen en ambities van de samenleving.

Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben we al een enquête uitgevoerd onder de bevolking. Vervolgens hebben we met een aantal deelnemers aan de enquête verdiepende interviews gehouden. Daarin hebben we bespreken we wat zij belangrijk vinden en hoe het mobiliteitsbeleid daaraan kan bijdragen.

De participatiegroep blijft betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan en het meerjarenuitvoeringsprogramma. Daarnaast gaan we individuele gesprekken aan met een aantal (maatschappelijke) organisaties, zoals bedrijvenverenigingen, LTO, ouderenbond, etc. om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen in de samenleving.

2.2 Inbreng vanuit de gemeenteraad

Op 2 maart 2021 hebben we tijdens een bijeenkomst met de gemeenteraad een beeld gevormd van hoe zij tegen de gemeente Teylingen aankijken, en dan specifiek wat betreft het thema verkeer en mobiliteit. De aandachtspunten uit deze bijeenkomst hebben we - samen met de aandachtspunten van de bijeenkomst met de participatiegroep - meegenomen bij het formuleren van de speerpunten in deze Mobiliteitsvisie.

3 MOBILITEIT IN DE REGIO

De Bollenstreek heeft als buitenplaats, gelegen tussen de metropolen Den Haag-Rotterdam en Amsterdam, een uniek karakter, dat gekenmerkt wordt door ruimtelijkheid, de bollencultuur en de nabijheid van Kaag, duinen en strand. De Bollenstreek wordt, met zijn gunstige ligging in de Randstad, gezien als een van de aantrekkelijkste woongebieden van Nederland. Het is van groot belang dat wij met elkaar de kracht van de karakteristieke Duin- en Bollenstreek optimaal benutten. Met balans tussen de nodige economische ontwikkelingen en de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Waarbij wonen, werken én toerisme veilig hand in hand gaan.

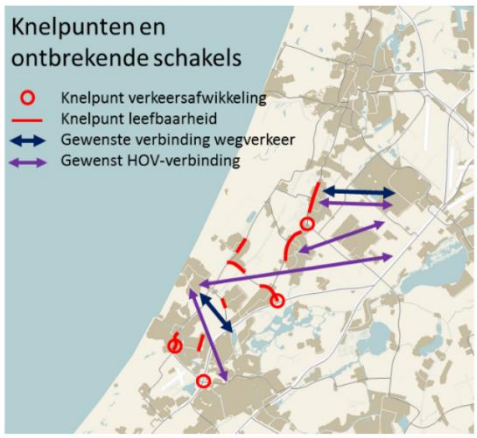
3.1 Trends en ontwikkelingen

In de Regio Holland Rijnland is het gewenst in 2030 zo'n 28.000 nieuwe woningen te hebben toegevoegd. Hiervan komen zo'n 12.000 à 14.000 woningen in de Duin- en Bollenstreek. Het op een goede wijze accommoderen van deze bestaande woningbouwopgave en mobiliteitsbehoefte brengt omvangrijke inpassings- en bereikbaarheidsvraagstukken met zich mee. Ook de groei en ontwikkeling van de teelt, handel en export, leiden tot verdere aantasting van de openheid van het gebied.

3.2 Knelpunten

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.



De Ringvaart is een grote fysieke barrière in het gebied waardoor regionaal verkeer ook zijn weg door onze gemeente zoekt. Er zijn zes Ringvaartbruggen waarvan drie met een regionale functie (A44, N207 en N201). De afstand tussen deze bruggen is groot, daardoor krijgen ook de bruggen zonder regionale functie veel verkeer te verwerken. Deze bruggen zijn door het smalle wegprofiel

en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen niet in staat de grote hoeveelheid (vracht-)verkeer dat er noodgedwongen gebruik van moet maken te verwerken. De invloed voor Teylingen is minder dan voor Hillegom en Lisse. Toch is het gebrek aan een goede oost-west verbinding in de regio ook een aandachtspunt voor Teylingen. Dit merken we met name op de N208 waar de verkeersdruk erg hoog is daardoor een echte barrière vormt.

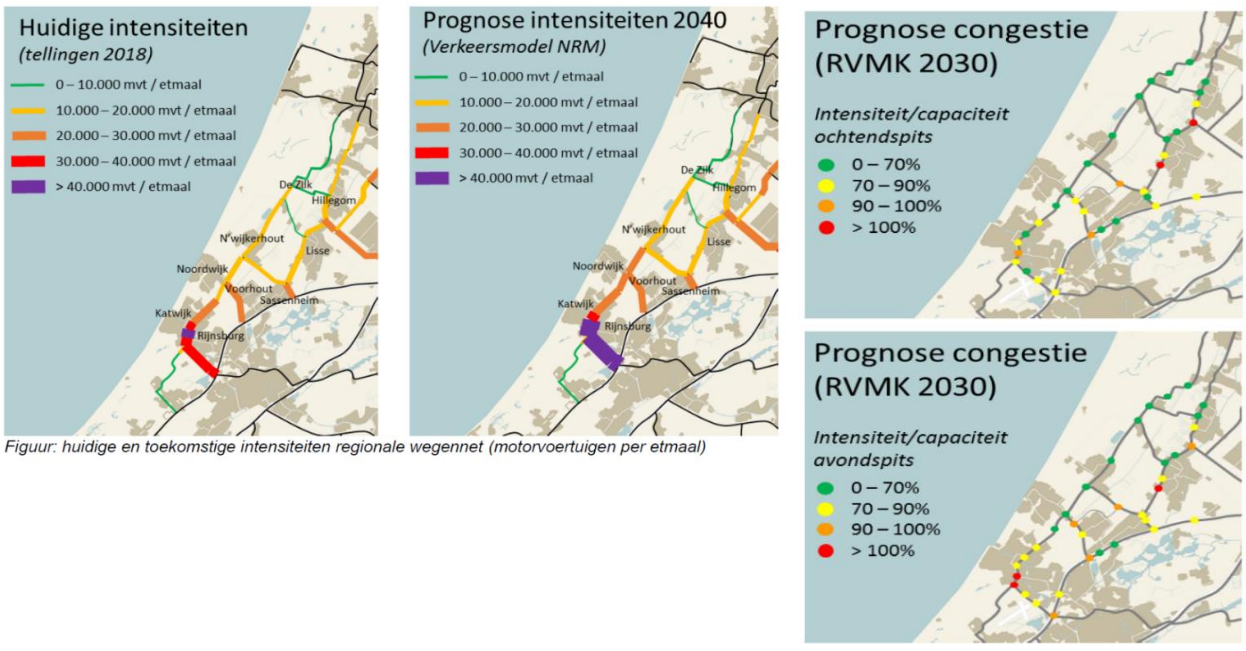
De fietsroutes in het gebied lopen veelal over wegen die tevens een belangrijke functie hebben als ontsluitingsroute voor (vracht-)autoverkeer. Dit maakt deze fietsroutes onaantrekkelijk en onveilig.

De Duin- en Bollenstreek heeft een grofmazig busnetwerk. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name hoogwaardige oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist om echt concurrentie te bieden voor de auto.

Doorkijk naar de 2030

De groei van de regio en Teylingen zal leiden tot hogere intensiteiten. De N208 en N444 zullen daar door nog meer belast gaan worden waardoor huidige knelpunten structureler zullen voorkomen.

In 2030 dreigt aan de zuidkant van Teylingen, bij de aansluitingen van de N444 op de A44 en N206 congestie te ontstaan. Als gevolg van de overbelaste kruispunten ontstaat op enkele plekken terugslag op het onderliggende wegennet; dat is vooral het geval in de avondspits.



Figuur: huidige en toekomstige intensiteiten regionale wegennet (motorvoertuigen per etmaal)

Figuur: prognose congestie kruispunten 2030 (bron: RVMK)

3.3 Plannen voor de toekomst

Er wordt op dit moment op verschillende niveaus gewerkt aan de mobiliteitsopgave in de regio Duin- en Bollenstreek:

- Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek
- Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland, met maatregelen op het gebied van bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland
- De sub-regio Duin- en Bollenstreek is bezig met een Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek als deelverhaal van de Regionale Strategie Mobiliteit
- Het plan van aanpak van de provincie met Zuid-Hollandse partners, wat zich richt op maatregelen (korte en (middel)lange termijn) ter oplossing van mobiliteitsvraagstukken in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Dit is 'werk in uitvoering'. Wat het definitief betekent voor Teylingen kunnen we daarom nog niet zeggen. Hieronder volgt daarom een weergave van de stand van zake op het moment van schrijven.

Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek

Voor het gebied Hillegom, Lisse en Teylingen zet de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek in op een duurzame Greenpoort, bollenteelt en -toerisme. Een landelijk gebied met vitale dorpskernen waar het prettig leven, wonen, werken en recreëren is. Er wordt geanticipeerd op de grootschalige verstedelijkingsopgave aan de overkant van de Ringvaart, vanwege de grote impact op de regio. Mede met het oog op deze ontwikkelingen, zetten we in het noordelijk deel van de regio in op het verbeteren van de bereikbaarheid oost-west (verbindingen kust/Haarlemmermeer/Schiphol/A44/A4). Het tegengaan van (vracht)verkeer door de kernen en goede OV-fietsverbindingen vragen spoedig om tijdige oplossingen, die (inter)regionaal opgepakt moeten worden.

Regionale Strategie Mobiliteit

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 voor Lisse en omgeving beschreven.

- *Gerichte investeringen in fysieke infrastructuur*

Concreet betekent dit een versteviging van de oost-westas N11 en de realisatie van 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 deze hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio. Voorbeelden hiervan zijn de A4, A44, N11 en het spoor. Oost-westverbindingen Duin- en Bollenstreek: de relatie tussen de Duin- en Bollenstreek en de Metropoolregio Amsterdam wordt versterkt door investeringen in weginfrastructuur en aansluiting van de Duin- en Bollenstreek op het HOV-netwerk van Haarlemmermeer.

- *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.

Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek

Momenteel is de Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek in ontwikkeling. Binnen dit kader wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een gezamenlijk standpunt van de vijf gemeenten in de Duin- en Bollenstreek.

De hoofdpunten van de bereikbaarheidsvisie zijn als volgt:

- Duurzaam bereikbaar met concurrerend hoogwaardig openbaar vervoer

De verwachte groei van de hoeveelheid verplaatsingen van en naar de Duin- en Bollenstreek wordt opgevangen met een schaalsprong in het regionale openbaar vervoer.

- Uitstekende interne bereikbaarheid

Een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend regionaal snelfietsnetwerk maakt het aantrekkelijk om verplaatsingen in de regio per fiets af te leggen. Tezamen met slimme duurzame (keten)mobiliteitsoplossingen levert dit uitstekende interne bereikbaarheid.

- De basis op orde: robuuste regionale wegenstructuur

Voor het vestigingsklimaat in de economische toplocaties van onze Greenport, maar ook bijvoorbeeld het toerisme, is het cruciaal dat een regionale wegenstructuur ontstaat die betrouwbare reistijden garandeert naar de Duin- en Bollenstreek.

Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Provincie Zuid-Holland gaat samen met Hillegom, Lisse en het gemeentelijke samenwerkingsverband Holland Rijnland opnieuw onderzoeken hoe de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter bereikbaar kan worden. Zij hebben hiervoor samen een plan van aanpak gemaakt: 'Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek'.

- Stap 1, gericht op kortere termijn aanpak:
  - De aanpak van de knelpunten bij de ringvaartbruggen
  - Het versnellen trajectstudie N443 en aanpak kruising N443/N208
  - Verbeteren doorstroming op kruispunten (bijv. aanpak N207/N208)
  - Verbeteren regionaal fietspadennetwerk (bijv. fietstunnel Keukenhofdreef-Stationsweg)
  - Beter benutten huidige stations/OV knooppunten (bijv. bereikbaarheid, (fiets)parkeren)
- Stap 2, ambitie bepalen voor de middellange en langere termijn:
  Toewerken naar een veilig en duurzaam mobiliteitsnetwerk
- Stap 3, verkennen en uitwerken van concrete structurele oplossingen:
  Samenstellen van een voorkeurspakket met de planontwikkeling voor de (midden)lange termijn.

Het plan van aanpak heeft de volgende doelen:

- Faciliteren van de toenemende oost-west pendel tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek om daarmee de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied te faciliteren.
- In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet.
- Vergroten van de robuustheid van het mobiliteitsnetwerk in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

4 ONTWIKKELINGEN EN BELEID

In Teylingen is voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid. Het gaat dan vanzelfsprekend om projecten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, maar ook om andere ruimtelijke ontwikkelingen, gemeentelijk beleid en andere regionale ontwikkelingen binnen het mobiliteitsdomein.

4.1 Gemeentelijk beleid

Maatregelen uit mobiliteitsbeleid moeten de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie, economie, etc. We hebben daarom een inventarisatie gemaakt van de meest relevante gemeentelijke beleidsambities die een relatie hebben met het mobiliteitsbeleid.

Omgevingsvisie

Teylingen is voornemens een nieuwe Omgevingsvisie op te stellen. Deze Omgevingsvisie legt de basis voor het ruimtelijk beleid van Teylingen in de komende twintig jaar. Het mobiliteitsbeleid maakt hier een belangrijke onderdeel van uit.

Plan Duurzame Ontwikkeling Teylingen 2020-2024

In 2020 heeft de gemeenteraad van Teylingen het Plan Duurzame Ontwikkeling Teylingen 2020-2024 vastgesteld. Hierin staan doelstellingen beschreven voor de volgende duurzaamheidsthema's:

1. Energie
2. Klimaatadaptatie
3. Afval, grondstof, circulair
4. Natuur, milieu, biodiversiteit
5. Inclusieve samenleving.

Deze duurzaamheidsthema's hebben direct of indirect raakvlakken met het Mobiliteitsplan. Aan het terugdringen van CO^2-uitstoot kan duurzame mobiliteit een belangrijke bijdrage leveren. Ook voor het behalen van een lager energieverbruik, kan elektrisch rijden zorgen voor een forse afname omdat elektromotoren energiezuiniger zijn dan fossiele brandstofmotoren. Maar ook wanneer alle voertuigen elektrisch zijn zal nog een extra inspanning nodig zijn om de duurzaamheidsambities waar te maken. Dat kan bijvoorbeeld door meer verplaatsingen te maken met actieve of collectieve vormen van mobiliteit.

Regionale en lokale energie strategie

De gezamenlijke gemeenten ontwikkelen momenteel in Holland-Rijnland-verband een Regionale Energie Strategie (RES) voor de dertien gemeenten van Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Deze RES vertaalt de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs (2016) en het Nationaal Klimaatakkoord (2019) naar een regionale en lokale strategie om zo bij te dragen aan het behalen van die doelstellingen.

Het stimuleren van schonere en slimmere vormen van mobiliteit maakt onderdeel uit van de RES, door het verduurzamen van vervoersmiddelen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat elektrificering van vervoer, leidt tot grotere behoefte aan duurzaam opgewekte stroom. De verdere uitwerking van de maatregelen om duurzame mobiliteit te stimuleren vindt plaats bij het opstellen van de definitieve RES. Een belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat de transitie naar duurzame mobiliteit haalbaar en betaalbaar is voor bedrijven, inwoners en de gemeenten. Duidelijke communicatie is nodig om de transitie te kunnen maken, maar vanuit de regio wordt ook nadrukkelijk aan het Rijk gevraagd om meer middelen voor de opgaven rondom mobiliteit.

Het Actieplan Fiets

In het Raadsprogramma 2018-2022 heeft de gemeente als doel gesteld om te zorgen voor een goed bereikbaar Teylingen. Dat geldt ook voor een vlotte, comfortabele en veilige bereikbaarheid van bestemmingen (woonwijken, scholen, dorpscentra, bedrijventerreinen, e.d.) per fiets. Om uitvoering te geven aan dit doel is het Actieplan Fiets opgesteld, 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. De gemeenteraad heeft in de raadsvergadering van 9 juli 2020 het Koersdocument en de Uitvoeringsagenda van het Actieplan Fiets unaniem vastgesteld. Naast het werken aan verbeteringen op fietsroutes omvat het Actieplan Fiets vier aanvullende accenten: extra aandacht voor schoolomgevingen, recreatieve fietsroutes, duo-fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen in centra en bij OV-haltes.

Centrumvisie Teylingen

In de Centrumvisie Teylingen[1] schetst de gemeente een toekomstbeeld van de centra van Sassenheim, Voorhout en Warmond. Daarbij is het doel om de centra in de toekomst vitaal en aantrekkelijk te houden. Factoren die in de centrumvisie terugkomen zijn winkelen, ondernemen, wonen, veiligheid, groen, de openbare ruimte, etc. Hoe mobiliteit en bereikbaarheid in de toekomst geregeld moet zijn, komt ook nadrukkelijk terug in de centrumvisie. De volgende pijlers uit de centrumvisie hebben betrekkling op mobiliteit en bereikbaarheid:

Sassenheim

In de toekomst is het centrum van Sassenheim goed bereikbaar met de auto, maar er zijn ook veel fietsenstallingen aanwezig. De inrichting van het centrum heeft een warme uitstraling en de straten zijn groener dan voorheen. De straten zijn dusdanig ingericht dat iedere verkeersdeelnemer (de automobilist, fietsers én het winkelende publiek) zich veilig in of door het centrum kan verplaatsen. Naast voorliggend mobiliteitsbeleid wordt ook het parkeerbeleid de komende jaren geactualiseerd. Daarnaast worden enkele wegen en kruispunten in het centrum heringericht om een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers te waarborgen. Er komen meer fietsparkeerplaatsen in het centrum, omdat de groeiende vraag aan stallingsplaatsen het aanbod

[1] Centrumvisie Teylingen. Gemeente Teylingen, juni 2020.

overstijgt. Ook zijn ten behoeve van een goede parkeersituatie enkele aanpassingen aan het aanbod, regime en de handhaving noodzakelijk.

Voorhout

Het centrum van Voorhout is in de toekomst aantrekkelijk met een breed scala aan winkels en horecavoorzieningen. De Herenstraat is de belangrijkste winkelstraat van het dorp en is aantrekkelijk en veilig ingericht. Het plein voor de kerk is ingericht als centrale plek in het centrum om elkaar te ontmoeten. De Herenstraat is een drukke doorgaande verkeersroute, met de aanleg van de Noordelijke Randweg neemt de hoeveelheid verkeer af wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede komt. Er worden op de Herenstraat diverse verkeerskundige en ruimtelijke maatregelen getroffen om de aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid te vergroten. Daarbij horen tevens ingrepen op en rond de spoorwegovergang, die door bewoners en bezoekers van het centrum als onveilig worden ervaren. Een betere benutting van het bestaande parkeeraanbod, de aanleg van meer fietsparkeerplaatsen en het faciliteren van deelmobiliteitsconcepten moeten de bereikbaarheid van het centrum verder vergroten. Onderzocht moet worden hoe het laden en lossen verbeterd kan worden.

Warmond

Het historische, recreatieve dorp Warmond heeft een centrumgebied dat aantrekkelijk is ingericht. Pluspunten zijn de kleinschaligheid en de aantrekkelijkheid voor toeristen. In het centrum zijn voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig, wel is een betere handhaving noodzakelijk. Voor bewoners moet het parkeeraanbod waar mogelijk worden uitgebreid. Ook fietsparkeren wordt uitgebreid. De wegen in het centrum functioneren verkeerstechnisch naar behoren, maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid tijdens het laden en lossen zijn gewenst.

Detailhandelsvisie Teylingen

Onderdeel van de centrumvisie van Teylingen is de Detailhandelsvisie[2]. Doel van deze visie is te zorgen voor aantrekkelijke centra en winkelgebieden voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Met de visie op de detailhandelsstructuur heeft de gemeente de volgende ambitie in de drie dorpskernen:

- Concentratie van detailhandel en andere voorzieningen in de winkelgebieden
- Een compleet en passend aanbod bieden per kern in de centra
- Realiseren van meer comfort, gemak en beleving in de winkelgebieden en eenheid en samenhang in de openbare ruimte, de looproutes, de parkeergelegenheid, uitstraling, voorzieningen etc.
- Meer samenwerking na testreven, zowel tussen de ondernemers onderling als met vertegenwoordigers van de ondernemersvereniging.

Uitvoeringsprogramma toegankelijke openbare ruimte

Een toegankelijke openbare ruimte is belangrijk voor de inwoners van Teylingen. Met een toegankelijke openbare ruimte kunnen alle mensen, zonder en met (tijdelijke) beperkingen, zich veilig en zonder problemen naar behoefte verplaatsen en deelnemen aan het maatschappelijke

[2] Detailhandelsvisie Teylingen. Gemeente Teylingen, mei 2020.

verkeer. Daarbij speelt naast de inrichting van de looproutes ook toegankelijkheid van parkeervoorzieningen, de inrichting van de bushaltes en educatie en gedragsbeïnvloeding een rol. In het 'Uitvoeringsprogramma toegankelijke openbare ruimte' wordt deze ambitie verder verfijnd en worden concrete acties genoemd om de openbare ruimte van Teylingen voor iedereen toegankelijk te houden.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

De komende jaren staat er een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op het programma voor de gemeente Teylingen. De volgende ruimtelijk ontwikkelingen zijn voor het Mobiliteitsplan het meest relevant:

Nieuw woongebied Hooghkamer in Voorhout (2012-2023)
De nieuwe woonwijk Hooghkamer in Voorhout is in aanbouw en biedt plaats aan 877 woningen. Het gebied ligt op tien minuten loopafstand van de dorpskern Voorhout en aan de rand van het landelijke gebied. Het gebied gaat bestaan uit vijf woonbuurten (zones), elk met een eigen identiteit.

Nieuw Boekhorst in Voorhout (vanaf 2024)
Nieuw Boekhorst is een geplande woningbouwlocatie in Voorhout. Het gebied is ongeveer 40 hectare groot en ligt tussen de Noordelijke Randweg, het spoor, de Beukenrode en de Boekenburglaan. In de Structuurvisie 2030 staat aangegeven dat er op deze locatie circa 900 woningen komen. De komende tijd wordt stap voor stap een visie op het gebied ontwikkeld. Hierbij is het belangrijk dat Nieuw Boekhorst straks goed aansluit bij het bestaande dorp.

4.3 Ontwikkelingen mobiliteit en infrastructuur

Zoals in het voorgaande hoofdstuk al uitgebreid is omschreven zijn er in de regio veel ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. In deze paragraaf geven we een beeld van de ontwikkelingen die het meest relevant zijn voor Teylingen en de meer lokale ontwikkelingen.

Op het gebied van mobiliteit en infrastructuur spelen op dit moment de volgende ontwikkelingen binnen de gemeente Teylingen:

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding Noordwijk - Schiphol
De provincies Noord- en Zuid-Holland werken samen met de gemeenten in de regio aan een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Een deel van het huidig HOV tracé loopt door Voorhout en Sassenheim.

Van Pallandtlaan
De N208 en N443 ter hoogte van Sassenheim worden in de toekomst steeds drukker. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Teylingen doen onderzoek naar de verkeerssituatie op deze wegen en welke maatregelen nodig zijn om de doorstroming te verbeteren.

Aanleg Noordelijke Randweg Voorhout

De gemeente Teylingen is bezig met de aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout. De weg vormt een nieuwe verbinding ten noordwesten van Voorhout, tussen de N444 en de deels nog aan te leggen ontsluitingsweg Hooghkamer. De Noordelijke Randweg zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centrum van Voorhout (Herenstraat) en voor een betere bereikbaarheid van Teylingen en de regio voor auto, fiets en openbaar vervoer. Het project omvat de aanleg van een nieuwe weg voor autoverkeer met daarnaast een vrijliggend fietspad. De Noordelijke Randweg gaat de spoorlijn Haarlem-Leiden ongelijkvloers kruisen. Met de aanleg van de randweg wordt een groot deel van het verkeer dat nu nog door het centrum (Herenstraat) rijdt, om Voorhout heen geleid. Dit komt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het centrum van Voorhout sterk ten goede. De randweg verbetert daarnaast de regionale bereikbaarheid voor het autoverkeer en fietsverkeer. En de weg gaat een schakel vormen in de hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Noordwijk en Schiphol via Voorhout en Sassenheim.

Landelijk verkeersveiligheidsbeleid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SVP)

Het landelijk beleidsplan SPV 2030 beschrijft nege beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid en vormt een gezamenlijke visie op de aanpak van verkeersveiligheidsbeleid. De negen beleidsthema's zijn waar ook in het mobiliteitsbeleid van Teylingen rekening moet worden gehouden zin:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Met een proactieve verkeersveiligheidsaanpak op bovenstaande thema's moeten overheden en maatschappelijke partners bijdragen aan de nul-ambitie die in het
SPV 2030 centraal staat: elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

5 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

We maken mobiliteitsbeleid niet alleen om huidige knelpunten op te lossen, maar ook om toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden. Daarom is het belangrijk te weten welke trends en ontwikkelingen actueel zijn en wat deze betekenen voor de toekomst van mobiliteit in zijn algemeenheid en voor de gemeente Teylingen in het bijzonder. Een aantal trends en ontwikkelingen biedt kansen; mede dankzij de smartphone is het gebruik van bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen en deelscooters veel eenvoudiger geworden en is reizen met het openbaar vervoer comfortabeler geworden. Echter, deze technologische ontwikkelingen brengen ook uitdagingen met zich mee; zo leidt het smartphonegebruik in het verkeer tot meer ongevallen. Het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid is dan ook om ten aanzien van trends en ontwikkelingen de kansen zoveel mogelijk te benutten en bedreigingen zoveel mogelijk tegen te gaan.

5.1 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Onze maatschappij is continu in verandering en ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Veel van deze ontwikkelingen hebben invloed op onze verplaatsingspatronen. Bijvoorbeeld de trend dat werk en zorgtaken steeds evenwichtiger verdeeld worden tussen mannen en vrouwen. Dit leidt ertoe dat verplaatsingspatronen complexer zijn geworden. Waar vroeger de kostwinner heen en weer ging tussen de woning en werklocatie, zien we tegenwoordig dat er steeds meer tussenstops gemaakt worden, bijvoorbeeld bij school, winkels of kinderopvang of bijvoorbeeld bij ouders om mantelzorg te verrichten. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om op afstand te werken en deel te nemen aan vergaderingen (bijvoorbeeld conference calls of skypen). Steeds meer kantoormedewerkers voeren hun werkzaamheden dan ook een gedeelte van de week vanuit huis uit. Veel verplaatsingen hoeven daardoor helemaal niet meer gemaakt te worden. Een andere invloedrijke ontwikkeling is de omvang van onze huishoudens. Sinds 2009 neemt de grootte van de huishoudens gestaag af, terwijl de omvang van de bevolking toeneemt. Hierdoor komen er naar verhouding steeds meer huishoudens wat resulteert in een toename van het aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking.

De onderliggende trends brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. Ouderen die langer thuis wonen, moeten langer zelfstandig kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij. Dat betekent dat zij toegang moeten blijven houden tot ons mobiliteitssysteem, ook wanneer zij geen auto of fiets meer kunnen besturen of moeilijk kunnen lopen. Dit heeft bijvoorbeeld consequenties voor ons collectief vervoerssysteem en voor de begaanbaarheid van trottoirs.

Andere trends beïnvloeden de manier waaróp we ons verplaatsen. Zo is er 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. Mensen zijn ook steeds minder gehecht aan bezit en daardoor meer bereid om te delen. Op het gebied van mobiliteit zien we de afgelopen jaren dan ook een toename in het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Ook de toenemende populariteit van privé lease van auto's en de leasefiets past in deze trend. Tot slot blijft het aantal online-bestellingen van producten en diensten stijgen, waarmee ook het aandeel vrachtverkeer en bezorgdiensten toeneemt en zorgt voor een veranderend verkeersbeeld.

5.2 Trends en ontwikkelingen mobiliteit

Elektrische vervoerswijzen zijn enorm in opkomst, auto's nemen steeds meer taken over van de bestuurder en allerlei apps maken het eenvoudiger om je reis te plannen en onderweg bij te stellen. Deze ontwikkelingen zetten zich de komende jaren door. Hoewel niemand weet hoe de toekomst er precies uitziet is het voor het Mobiliteitsplan wel belangrijk om met deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening te houden.

Elektrisch en autonoom rijden

De verwachting is dat binnen afzienbare tijd een elektrische auto betaalbaarder is dan een auto die op fossiele brandstof rijdt. Dat zal ervoor zorgen dat er op termijn meer elektrische auto's zijn dan auto's met een diesel- of benzinemotor. De groei van elektrisch vervoer vraagt om een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit betekent iets voor de inrichting van de openbare ruimte. Ook de ontwikkeling van waterstofauto's gaat razendsnel. De meningen over de zelfrijdende auto lopen sterk uiteen, maar veel experts zijn het erover eens dat binnen tien jaar zelfrijdende auto's in een gecontroleerde omgeving - zoals de snelweg - volledig zelfstandig kunnen rijden.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van de elektrische fiets, oftewel de e-bike, en de speed pedelec. Deze vervoermiddelen zorgen ervoor dat mensen ook voor langere afstanden gebruik kunnen maken van de fiets. Ook zorgt het ervoor dat een grotere groep mensen bereid is - en fysiek in staat is om de fiets te gebruiken. Dit heeft gunstige effecten op het gebied van duurzaamheid en gezondheid, maar zorgt er ook voor dat ouderen langer mobiel blijven en sociale contacten makkelijker kunnen onderhouden. Met een toenemende vergrijzing van de bevolking in de gemeente Heusden tot 2040 is dit een positieve ontwikkeling.

Helaas zien we met de toename van de e-bike ook een toename in het aantal ernstige ongevallen onder fietsers. Deels wordt dit verklaard door een groei in het fietsgebruik, maar dit komt ook omdat de snelheden hoger liggen en oudere mensen kwetsbaarder zijn.

Landbouwverkeer

Een ontwikkeling die belangrijk is, is de ontwikkeling binnen de agrarische sector. Op het gebied van landbouwverkeer zien we al jaren een toename in de omvang van voertuigen. Ook leidt de verandering in de agrarische logistiek ertoe dat er steeds meer transportbewegingen van en naar agrarische bedrijven gaan. Het is de vraag of de oude landbouwweggetjes hier nog wel allemaal geschikt voor zijn, zeker in combinatie met het groeiende toeristisch-recreatieve gebruik van het buitengebied. Onderzoek is nodig naar een structurele oplossing die financieel haalbaar is.

Openbaar vervoer

Net als de ontwikkelingen binnen de agrarische sector, is de ontwikkeling op het gebied van openbaar vervoer ook erg belangrijk. Op het gebied van openbaar vervoer zien we een trend dat steeds meer de focus wordt gelegd op snelle verbindingen voor grote vervoersstromen. Om te voorkomen dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van kleine kernen wordt maatwerkvervoer voor het landelijk gebied steeds belangrijker. Hetzelfde geldt voor mensen met een fysieke beperking voor wie de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem van essentieel belang is.

Mensen hebben steeds meer behoefte aan makkelijke en snelle verbindingen. Mobiliteitshubs spelen in op deze behoefte.

GOW30

De GOW30 staat voor gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/uur. De GOW30 wordt als oplossing gepresenteerd voor 'grijze wegen' binnen de bebouwde kom waar de functies erftoegang en doorstroming met elkaar concurreren. Langzaam verkeer is op deze wegen vaak niet fysiek gescheiden van gemotoriseerd verkeer: een onwenselijke en onveilige situatie. Daarom wordt momenteel op landelijk niveau onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van de introductie van deze nieuwe wegcategorie. In Teylingen worden de wegen ingericht conform de geldende landelijke richtlijnen en worden ontwikkelingen zoals de introductie van het 'nieuwe 30' nauwlettend gevolgd.

5.3 Trends in Teylingen

Auto

In Teylingen is de auto na de fiets en te voet het meest gebruikte vervoersmiddel. Voor werk, studie, boodschappen en bezoeken van familie is auto het meet gebruikte vervoersmiddel. Dit komt omdat de autobereikbaarheid goed is. Het merendeel van de inwoners is tevens ook tevreden over de verkeersveiligheid voor automobilisten. Wel zorgen automobilisten voor verschillende ergernissen in de wijk. Er wordt veel geklaagd over te hard rijden en fout parkeren. Daarbij zijn er ook plekken waar de doorstroming van het autoverkeer beter kan. Voor deze grijze wegen in de plaats zou een nieuwe categorie gebiedsontsluitingsweg moeten worden geïntroduceerd met een limiet van 30 km/uur (GOW30).

Lopen en fietsen

Lopen en fietsen zijn in Teylingen de belangrijkste manier van verplaatsen. Vooral voor werk, boodschappen, sport en hobby wordt er vaak gekozen om te lopen of de fiets te pakken. Toch is er ruimte voor verbetering. Er zijn op dit moment nog veel fietsers ontevreden over verschillende fietspaden. Dit is namelijk ook het punt dat het meest naar voren komt tijdens de enquêtes.

Openbaar Vervoer

Ten opzichte van het landelijk gemiddelde wordt er binnen Teylingen goed gebruik gemaakt van het OV. Dit komt ook door het plaatselijke treinstation. Ongeveer 20% van de inwoners maakt hier gebruik van. Voor activiteiten buiten Teylingen wordt het OV ook gebruikt. Vooral voor werk en studie. Het OV is vooral goed om het autoverkeer op de drukke momenten te ontlasten. De bussen rijden met een goede frequentie en veel haltes zijn goed toegankelijk. De trein rijdt op dit moment twee keer per uur naar Haarlem of Leiden/Den Haag. Dit zorgt voor een goede verbinding met de omliggende steden. Hierdoor scoort het OV in Teylingen erg hoog onder de inwoners.

Verkeersveiligheid

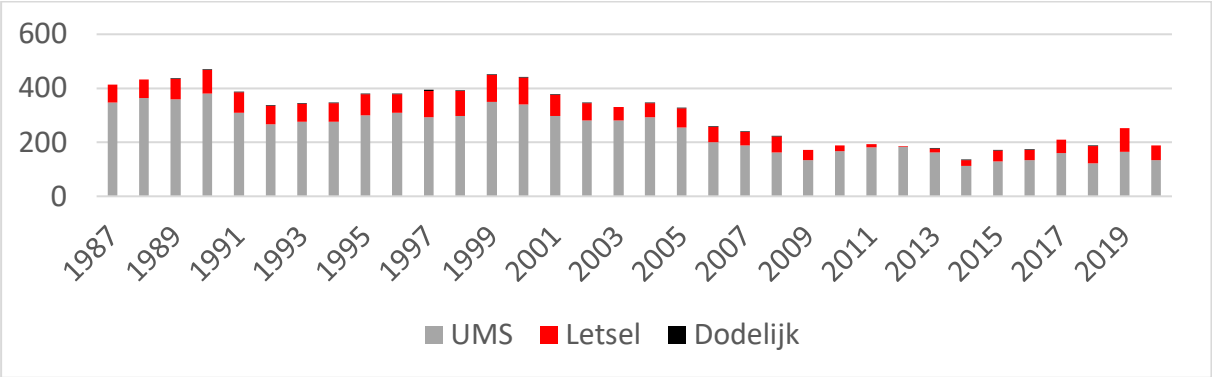
Op het gebied van verkeersveiligheid zien we na een jarenlange landelijke daling van het aantal ernstige ongevallen helaas sinds enkele jaren weer een toename. Deze landelijke trend zien we ook in de gemeente Teylingen. Sinds 2014 is hier namelijk een toename te zien van het aantal letselongevallen. Binnen de periode januari 2014 tot december 2020 hebben er zes ongevallen plaatsgevonden met dodelijke afloop. Hierbij zijn in totaal zeven dodelijke slachtoffers gevallen.

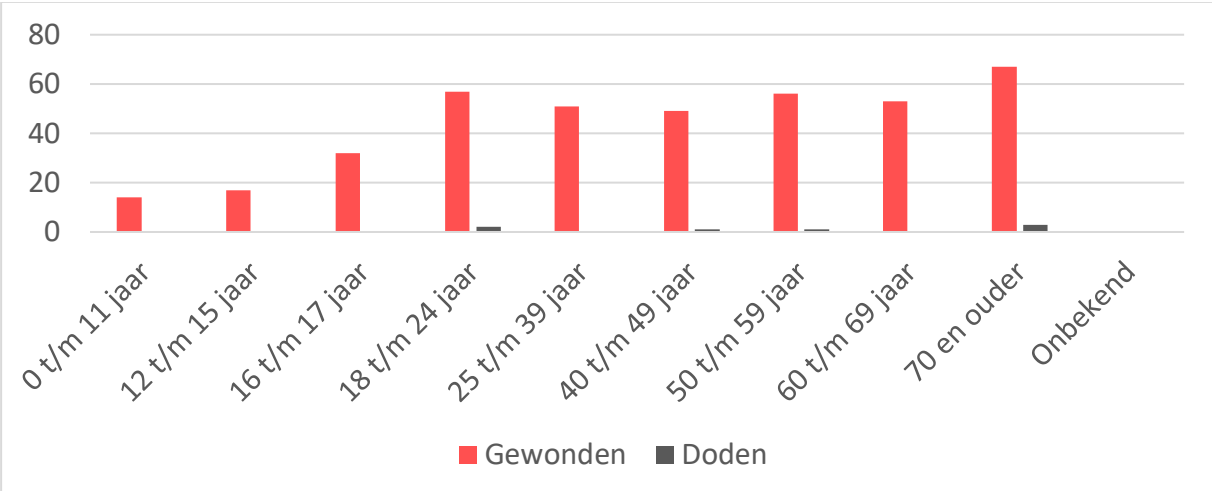
Meer dan de helft van deze ongevallen zijn gebeurd bij een spoorgangoverweg. Wat leeftijdsgroepen betreft is het aantal letselongevallen vrijwel overal gelijk. Het grootste deel van de ongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom.

Er zijn landelijk twee belangrijke oorzaken aan te wijzen voor de toename van het aantal ernstige ongevallen in het verkeer. In de eerste plaats zorgt afleiding in het verkeer - onder andere door het gebruik van smartphones - voor meer ongevallen. In de tweede plaats zorgt de opkomst van de e-bike ervoor dat ouderen veel vaker fietsen, waarbij de combinatie van hogere snelheden, een lagere reactiesnelheid en een grotere kwetsbaarheid zorgt voor relatief veel ongevallen met (ernstig) letsel. In de gemeente Teylingen zijn 36 geregistreerde ongevallen geweest met de e-bike, waarvan 27 ongevallen met letsel en negen ongevallen zonder letsel.

Verbondenheid met de regio

Eind 2020 is door Atelier Tordoir een analyse uitgevoerd naar de Maatschappelijke en economische samenhang binnen en rond de Duin- en Bollenstreek. Uit deze analyse blijkt dat Teylingen - net als de rest van de Duin- en Bollenstreek - veel werkgelegenheid biedt aan niet-hooggeschoold personeel en tegelijkertijd een populair woongebied is voor gezinnen en hoger opgeleiden vanuit de Metropoolregio Amsterdam en de Leidse regio. Hierdoor zien we zowel een inkomende als uitgaande pendel van werknemers in verschillende sectoren. Teylingen maakt onderdeel uit van het Leidse verzorgingsgebied.



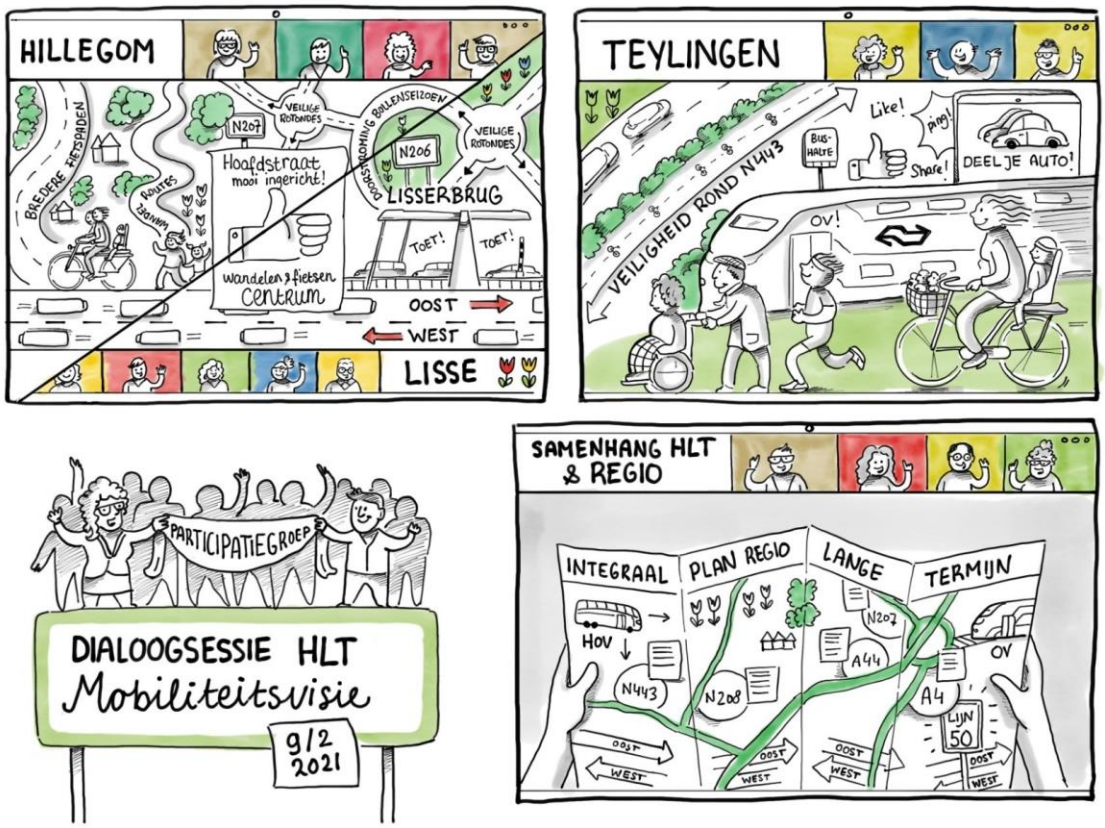


6 MAATSCHAPPELIJKE BEHOEFTE

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie staat de behoefte van de Teylingse samenleving centraal. Welke ambities willen zij realiseren, welke knelpunten ervaren zij en welke wensen spelen er? En hoe kunnen we vanuit mobiliteit deze wensen, knelpunten en ambities oppakken? Om de maatschappelijk behoefte van de Teylingse samenleving in beeld te brengen, hebben we een enquête uitgevoerd en hebben we gesprekken gevoerd met bewoners, werkgevers, verschillende maatschappelijke organisaties en hebben we werksessies georganiseerd met de leden van de gemeenteraad en met gemeentelijke beleidsmakers.

Bij de gesprekken met alle groepen stonden drie vragen centraal:
- Wat gaat goed?
- Wat kan beter?
- Waar wilt u afscheid van nemen?

In dit hoofdstuk vindt u een samenvatting van de inbreng die we met de enquête en tijdens alle gesprekken en bijeenkomsten hebben opgehaald. Om een indruk te krijgen van de verschillende bijeenkomsten hebben we van drie bijeenkomsten een getekend verslag toegevoegd aan de rapportage.



Figuur 1: Verslag dialoogsessie met Participatiegroep

6.1 Wat gaat goed?

De gemeente Teylingen is een **fijne gemeente** om te wonen met een goede afwisseling van groen, water en wonen. Binnen de gemeente zijn **vele voorzieningen** waarbij dit in Warmond natuurlijk wel minder is dan in Sassenheim. De afstanden tussen de kernen en naar de voorzieningen worden echter niet als barrière ervaren waardoor dit goed gewaardeerd wordt door de inwoners. De **groene omgeving** wordt ook zeker als positief ervaren. Zowel de inwoners die hier van oudsher wonen als nieuwe bewoners vinden het dan ook heerlijk. De ligging in de **Randstad** en met name de korte afstand ten opzichte van **Leiden** zorgt voor veel werkgelegenheid en voorzieningen op korte reisafstand.

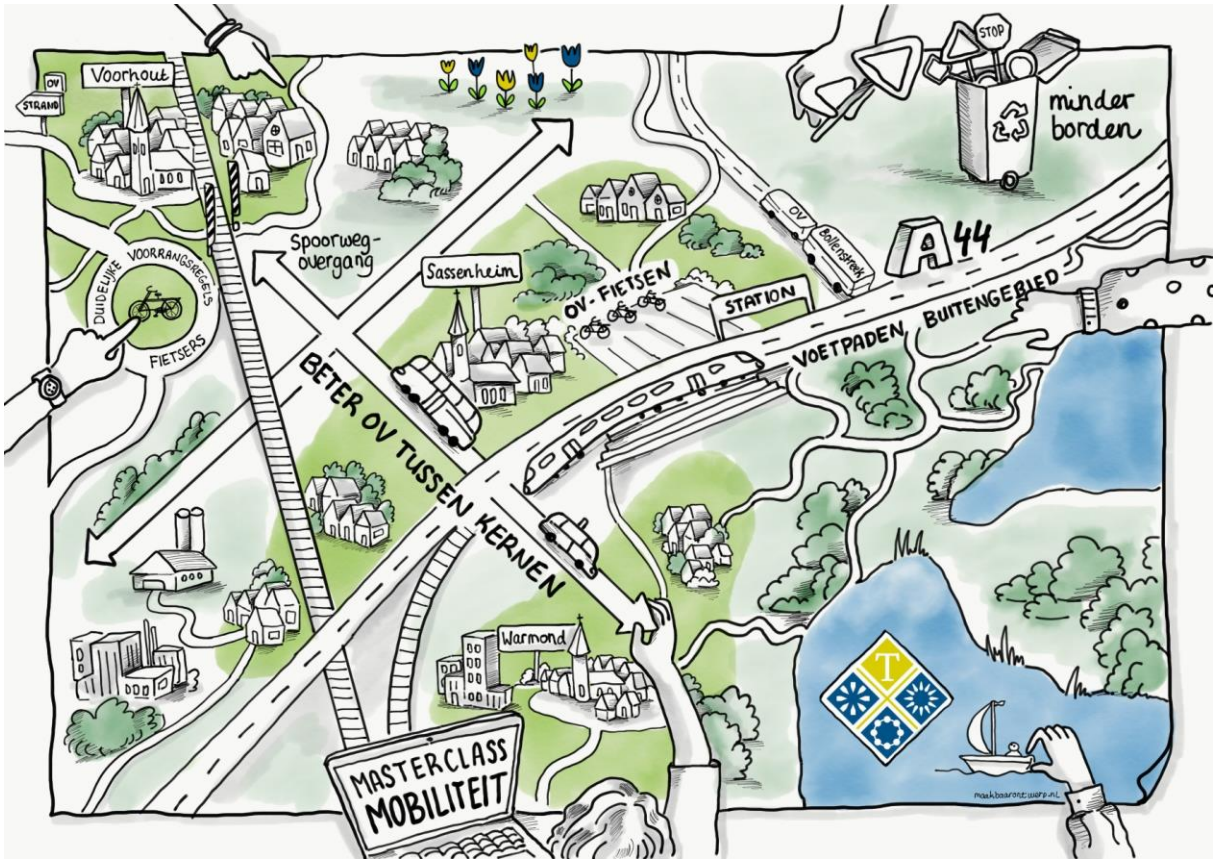
Ook op het gebied van mobiliteit gaat er veel goed. Zo worden met name de investeringen in de fietsvoorzieningen erg gewaardeerd. Iedereen is dan ook te spreken over de **betonnen fietspaden** die de laatste jaren zijn aangelegd. Maar ook de bereikbaarheid van de gemeente met de **trein** wordt door de aanwezigheid van twee stations positief ervaren. De autobereikbaarheid is prima op orde en de komst van de **noordelijke randweg** in Voorhout gaat bijdragen aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Voorhout.

Wanneer de bereikbaarheid van de **centra** van Voorhout en Sassenheim wordt gekeken gaan de inwoners liever met de **fiets** of **te voet** dan met de auto. Dit wordt echter door het merendeel juist als positief ervaren. Bijzonder om te melden zijn ook de positieve ervaringen met **deelauto's**. Zelfs in een kleine kern als Warmond zijn deze aanwezig.

Als laatste moet zeker het compliment naar de gemeente gemaakt worden over de snelle en goede afhandeling van meldingen en klachten via **Fixi.**

Participatiegroep • De nieuwe betonnen fietspaden • De komst van de noordelijke rondweg Voorhout • Nieuwe fietsers-/voetgangerstunnel bij rotonde Voorhout • Beperkingen voor parkeren hebben een positief effect op meer gebruik van andere vervoersvormen
Inwoners • Fijne gemeente om te wonen met goede voorzieningen (algemeen en op het gebied van mobiliteit) • Centrum Sassenheim • Ligging van Sassenheim aan de snelwegen • Veel groen • Goede kwaliteit fietspaden • Mogelijkheden tot gebruik deelauto • Het OV, met name de treinverbindingen en stations • Snelle reactie en aanpak van gemeente op meldingen • Goede bereikbaarheid met de auto • Komst noordelijke randweg Voorhout • Noord-zuid verbinding is goed • Verlichting • Genoeg parkeerplaatsen • 30 km/u zones
Raadsleden • Gemeente staat open om de dialoog met de inwoners aan te gaan. Hierdoor wordt de mening van de inwoners goed gehoord

• De fiets heeft een prominente plek in Teylingen • De fietsvoorzieningen zijn goed. • Het onderhoud van de wegen is goed. • Parkeervoorzieningen in Warmond zijn goed op orde • Snelheidsregime is goed in de gemeente
Beleidsmakers • Complimenten voor de recreatieve fietsroutes • Aanpak openbaar vervoer. Spoorconcept, stationsontwikkelingen • Teylingen loopt vaak voorop.



Figuur 2: Verslag masterclass mobiliteit met raadsleden

6.2 Wat kan beter

Hoewel de autobereikbaarheid van Teylingen goed is maakt men zich ook wel zorgen over de **toenemende autodruk** als gevolg van grote regionale maar ook lokale woningbouw ontwikkelingen Zo vormt de **N208** een **barrière** en knelpunt op gebied van **verkeersveiligheid**, geluid e.d.. De oplossing hiervoor zal in regionaal verband gezocht moeten worden.

Maar naast deze regionale oplossing voor de automobiliteit zal toch hoofdzakelijk ingezet moeten worden op het **stimuleren** van andere vervoerswijze zoals **lopen, fietsen en openbaar vervoer**. Lopen en fietsen is bij uitstek het vervoermiddel voor de lokale verplaatsingen (ook recreatief). Om

dit te stimuleren moet het **onderhoudsniveau van de voetpaden** verhoogd worden en ook **buiten de bebouwde kom** gezorgd worden voor de aanwezigheid van **voetpaden**. De combinatie van voetganger en fietser op de fietspaden is niet wenselijk. De gemeente heeft al flink geïnvesteerd in het onderhoud van de fietspaden. Ook de **overige fietspaden** moeten deze **kwaliteitsimpuls** krijgen. Zo is de fiets net alleen voor de korte afstanden een optie, maar ook voor de langere afstanden

Het gebruik van het OV moet gestimuleerd worden. Naast de aanwezigheid van de twee stations is het **HOV netwerk** dan ook belangrijk. In het kader van de ketenmobiliteit is de **fiets het ideale voor- en natransport**. Hier moet wel extra aandacht besteed worden aan **goede stallingsvoorzieningen** bij zowel de bushaltes als het station (bewaakt).

Lokaal wordt aandacht gevraagd voor de drukte in de kernen. De auto is toch dominant aanwezig en zorgt voor de nodige overlast en **gevaarlijke situaties**. Locaties die hierin nadrukkelijk om aandacht vragen zijn de **Herenstraat in Voorhout, de spoorwegovergang in Voorhout, het centrum van Sassenheim en de Herenweg in Warmond.** Het **reduceren** van de **auto-intensiteit** is een nadrukkelijke vraag. De overlast die veroorzaakt wordt door alle **bestelbusjes** (pakketbezorging) moet worden tegengegaan om de veiligheid in de wijken te verhogen.

Het **gedrag** van de verkeersdeelnemer verdient ook de nodige aandacht. De te **hoge snelheid** van de automobilist in de wijk, maar ook het **negeren van de regels voor fietsers** wordt als storend ervaren. Een punt dat zeker niet vergeten mag worden is de **onduidelijke voorrangsregels**. Zowel op rotondes als andere fiets/voetgangers- oversteken levert dit veel onduidelijkheid en gevaarlijke situaties op.

Participatiegroep
• Meer ruimte voor de fietser en voetganger. Infrastructuur is niet meegegroeid met de behoefte • Geef fietsers bij verkeerslichten meer voorrang en comfort • Lange afstanden mogelijk maken voor duurzaam verkeer door goede voorzieningen • Kijk naar de toekomst en de vernieuwingen en investeringen die daarvoor nodig zijn • Haltes openbaar vervoer bij voorzieningen die hiervan sterk afhankelijk zijn • Snellere busverbindingen in verhouding tot trein en auto • Doorgaande fietsverbindingen door de kernen • Beveiligde fietsenstalling, ook bij stations. Fietskluizen worden weinig gebruikt • Gedrag van fietsers • Routes openbaar vervoer beter in stand houden • Begane grond parkeerplaatsen bij station voor fietsers en auto's erboven op een parkeerdek • Regelingen voor werknemers om ander vervoer te kiezen dan de auto • Voorrang op rotondes voor fietsers binnen de bebouwde kom • Herenweg in Warmond en Herenstraat in Voorhout; beperken autoverkeer • Beprijzing autogebruik aanpassen • Techniek meer gebruiken om comfort fietsen te vergroten • Pak het niet alleen lokaal, maar ook regionaal op (ook buiten HLT) bijvoorbeeld wat betreft de N443 • Treinfrequenties in de spits omhoog • Verplaatsen van verkeer moet niet tot problemen leiden in andere wijken
Inwoners
• Nog meer aandacht voor de fietser door de aanleg van fietsstraten en prioriteiten bij VRI's • Te hoge snelheden in de 30km/u zones • Onduidelijke voorrangssituaties voor fietsers en voetgangers op rotondes en oversteekplaatsen • Onderhoud voetpaden moet beter

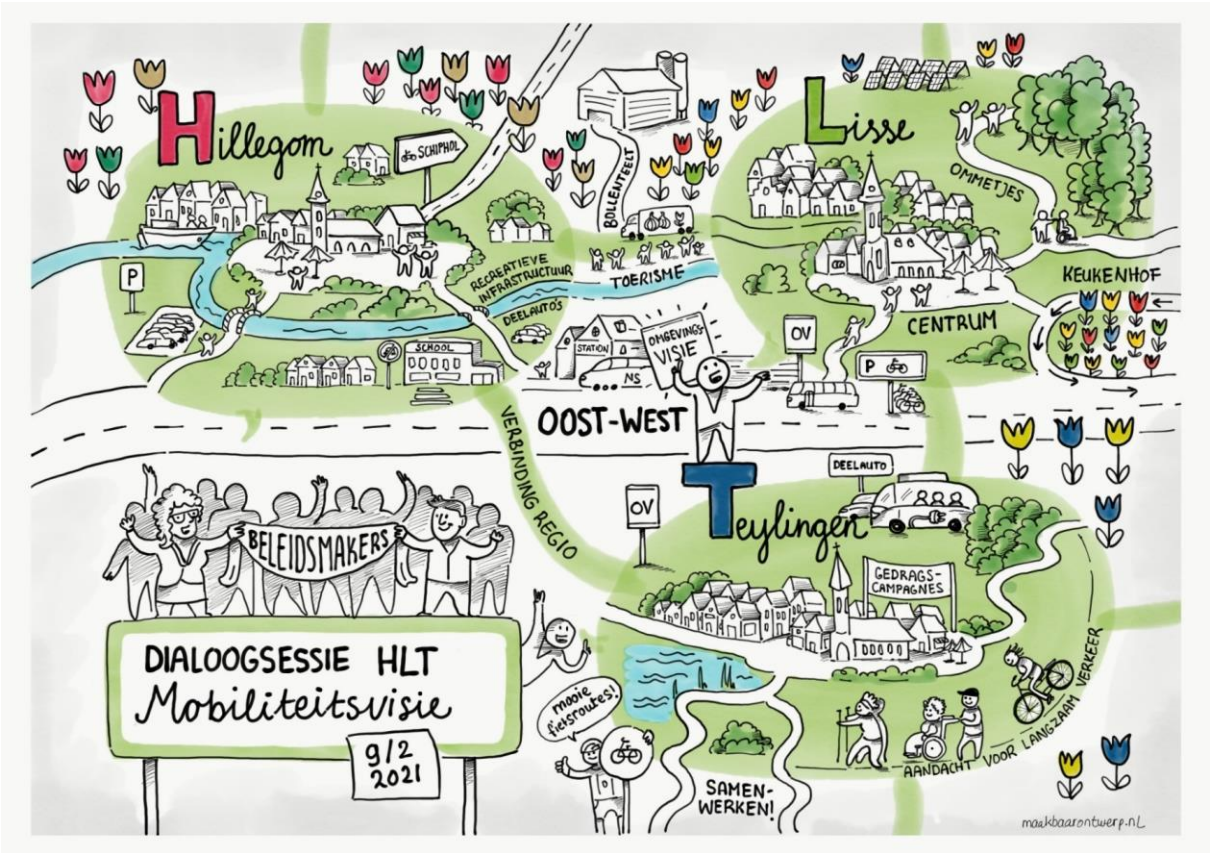
- Verkeersveiligheid Herenstraat Voorhout
- Spoorwegovergang Voorhout
- Meer fietsenstallingen bij OV haltes en bewaakte stallingen bij stations
- Weren van auto's in centrum Sassenheim
- Fietsers en bromfietsers die verkeersregels negeren
- Busjes van pakketdiensten zorgen voor veel (parkeer-)overlast
- Fietspaden naar Hillegom en Lisse naast de provinciale weg is van slechte kwaliteit
- Bereikbaarheid Industriekade Sassenheim gaat via woonstraat
- Verlichting op fietsroutes kan beter
- Meer voet/wandelpaden buiten de bebouwde kom
- Te hoge snelheid automobilisten, met name in woonwijken
- Tekort aan parkeerplaatsen in sommige wijken
- De groei van de gemeente gaat ten koste van groen
- Uitstallingen van winkels op trottoir beslaat de ruimte van de voetganger
- N208 is te druk waardoor rotondes vastlopen en oversteekbaarheid onder druk staat
- Oosthoutlaan Voorhout onduidelijke voorrangssituaties bij de oversteken
- Onveilige schoolomgevingen
- Warmond moet veiliger voor fietser
- Betere busverbindingen
- Diverse sluiproutes bij drukte in bollenseizoen
- Drukte en oversteekbaarheid Teylingenlaan

Raadsleden

- Onderhoud van de voetpaden
- Ontbreken van voetpaden buiten de bebouwde kom
- Uniforme voorrangsregels in de gemeente en tussen de omliggende gemeenten
- Veiligheid spoorwegovergang Voorhout
- Meer mensen met de fiets naar het centrum
- Verbeteren enkele drukke fietsroutes
- Het OV een boost geven
- Meer fietsparkeerplaatsen aanbieden bij OV haltes
- Het beter verbinden van de kernen (ook buiten de gemeenten) met het OV
- OV inzetten voor de recreanten naar het strand en de bollenstreek, wellicht aangevuld met P+R

Beleidsmakers

- Heldere keuzes durven maken
- Meer ruimte bieden en minder randvoorwaarden stellen
- Betere inrichting fietspaden, afgestemd op de hogere snelheden
- Meer duidelijkheid in verkeersregels
- Locatie van sport accommodaties in aansluiting op routes en afstanden
- Dubbelgebruik en multi-inzetbaarheid van infrastructuur, parkeren
- Aan voorkant versterking zoeken tussen disciplines, ook in geld. Vooraf afspraken proberen te maken
- Opstellen van en uitvoering geven aan de uitvoeringsprogramma's; wie is er verantwoordelijk voor. Opdrachtgeverschap-opdrachtnemerschap. Projectmatig werken.
- Samenwerking in HLT is groeiende en kan beter. Vooral aan de voorkant.
- Onbenutte potentie op de kortere afstanden; stimuleren langzaam verkeer en voorzieningen hiervoor
- Investeren in snelfietsroutes voordat je in 'onzekere' vernieuwingen investeert
- Gedragscampagnes beter inrichten
- Groene, duurzame vervoersconcepten faciliteren, deelmobiliteit in relatie tot parkeernormering
- Betere handhaving op verslechterende gedrag weggebruikers
- Aandacht voor zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid



Figuur 3: Verslag dialoogsessie met beleidsmakers

6.3 Waar afscheid van nemen?

De regionale partners roepen op om afscheid te nemen van **besluitenloosheid** en **bestuurlijke grenzen** tussen gemeenten en provincies. Iedereen wil afscheid nemen van de slechte oost-west verbindingen en de vertragingen die daardoor worden veroorzaakt. Het openbaar vervoer bedrijf wil graag afscheid nemen van alles wat de reistijd en het comfort van **buslijnen belemmerd**, zoals plateaus en slecht afgestelde verkeerlichten.

We moeten echt af van het **oude denken** dat de **auto centraal** staat. Niet door de auto weg te pesten, maar door nadrukkelijk in te zetten op **alternatieve vervoerswijzen** inclusief deelmobiliteit.

Verder wil iedereen afscheid nemen van **verkeersonveiligheid**, bijvoorbeeld door grote voertuigen te weren uit het dorp of door te stimuleren dat kinderen met de fiets naar school of sportvereniging komen en niet met de auto worden gebracht. Er is ook behoefte om afscheid te nemen van de grote hoeveelheid **verkeersborden**.

Participatiegroep • Oude denken: vaste patronen loslaten. Autogebruik minder aantrekkelijk maken. Niet meer zomaar in de auto gaan zitten. • Geen taboe op opheffen parkeerplaatsen
Inwoners • Ontwerp niet voor de auto • Ben niet bang voor betaald parkeren bij P&R station • Auto's in het centrum • Asfalt is niet de oplossing voor bereikbaarheidsproblemen • Kiss & ride bij scholen: dit stimuleert juist het autogebruik
Raadsleden • De grote hoeveelheid verkeersborden • Zebrapaden • E-bikes die te hard door het centrum fietsen • De grote hoeveelheid busjes van de pakketdiensten in de dorpen en wijken. Dit moet anders • Laden en lossen in spitstijden moet voorkomen worden • Doorgaand vrachtverkeer in Sassenheim
Beleidsmakers • Tweerichtingsverkeer fietsers op rotondes • Onveiligheid bedrijventerreinen

7 DE MOBILITEITSVISIE VAN TEYLINGEN

Teylingen heeft de afgelopen jaren diverse beleidsstukken vastgesteld die leidend zijn voor de toekomst van Teylingen. Denk hierbij aan het raadsprogramma, de centrumvisies van de drie dorpen, maar ook het actieplan fiets. Daarnaast is de gemeente bezig met het opstellen van een omgevingsvisie. Om deze toekomstplannen daadwerkelijk te realiseren heeft mobiliteit daarin een belangrijke faciliterende rol.

In deze 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.

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

Deze Mobiliteitsvisie is tot stand gekomen door gesprekken met een divers gezelschap aan inwoners, gemeenteraadsleden, beleidsmedewerkers en belangengroepen uit de gemeente Teylingen.

7.1 Ambitie 1: Prettig wonen en bewegen voor iedereen

Teylingen is een fantastische gemeente. Prachtig wonen, werken en recreëren in het hart van de Randstad, in een geweldig landschap. Dat willen we natuurlijk graag zo houden of zelfs nog mooier maken.

In Teylingen willen we **prettig wonen** in een schone en veilige, groene, gezonde en duurzame leefomgeving. Voor ouderen en jongeren, voor ondernemers en kwetsbaren, voor gezinnen en alleenstaanden: voor iedereen. Ons uitgangspunt is een **sociaal inclusieve samenleving.**

We vertrouwen op de eigen **verantwoordelijkheid** van mensen en streven naar grote **betrokkenheid** van en **samenwerking** met inwoners, ondernemers en maatschappelijke partijen.

Speerpunt 1: Verkeersveiligheid
Ook in Teylingen is de verkeersveiligheid een belangrijk speerpunt omdat we ook in Teylingen de laatste jaren het aantal ernstige ongevallen weer zien toenemen. We sluiten aan bij de landelijke ambitie van nul slachtoffers in het verkeer.

De basis moet op orde zijn met een veilige inrichting van de wegen en de voet- en fietspaden. Een goede inrichting van onze 30km/u wegen is daarbij een belangrijk onderdeel, zeker gezien de discussie over het ’nieuwe 30’ waarbij de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemer het uitgangspunt is. Specifieke aandachtsgebieden zijn daarbij de schoolzones, belangrijke school-thuisroutes en bedrijventerreinen.

Maar we redden het niet alleen met een veilige inrichting. Het valt of staat met het gedrag van de verkeersdeelnemers. Te hard rijden in woonwijken, asociaal rijgedrag of het smartphone-gebruik in het verkeer zijn aspecten waarbij een nieuwe norm gesteld moet worden. Hiervoor doen we een beroep op de eigen verantwoordelijkheid van inwoners en verkeersdeelnemers. Dit doen we met op maat gemaakte gedragscampagnes, educatie en handhaving. Daarnaast is goed beheer van de bestaande infrastructuur essentieel voor veilige verkeersituatie.

Speerpunt 2: Toegang tot mobiliteit
We verwachten van onze inwoners dat ze steeds langer zelfstandig - in hun eigen woning - blijven wonen. Daarom vinden we het belangrijk dat iedereen zelfstandig mobiel kan blijven. We zorgen daarom dat ons mobiliteitssysteem toegankelijk is, ongeacht de fysieke, mentale of economisch beperkingen. We zorgen dat de bussen en bushaltes goed toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met een fysieke beperking.

Ook onze trottoirs moeten voor mensen met een rolstoel, kinderwagen of rollator goed toegankelijk zijn, dus zonder ongelijk liggende bestrating, geparkeerde auto's of reclame-uitingen en mét voldoende rustpunten onderweg.

En omdat niet iedereen de toegang tot mobiliteit heeft (mobiliteits-armoede) gaan we dit aanpakken door de inzet van (duurzame) deelmobiliteit (auto en fiets) in alle woonwijken, maar bijvoorbeeld ook het aanbieden van fietslessen. Zo bieden wij iedereen de toegang tot mobiliteit waardoor mobiliteit geen belemmering is het meedoen in de maatschappij.

Speerpunt 3: Ruimte voor recreëren
Bij recreëren denken we niet alleen aan de toeristen die naar onze mooie gemeente komen, maar ook aan onze eigen behoefte tot rust en ontspanning. Tijdens de corona- pandemie zijn we meer gaan lopen en fietsen en deze ontwikkeling zal zich blijven voortzetten. Dit doen we graag in onze eigen omgeving en we genieten dan ook van het buitengebied en het water.

Om dit te stimuleren en faciliteren moet meer ruimte komen voor lopen en fietsen. Dit doen we door het aanleggen van meer fietsroutes en wandelpaden.
Met name buiten de bebouwde kom missen we deze routes en ommetjes om te kunnen genieten van de natuur. Binnen de bebouwde kom moet de auto een minder prominente plek krijgen in onze wijken en centra.

7.2 Ambitie 2: Goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen

Teylingen staat voor een vitale economie in een vitale streek. Voor een goed en veilig vestigingsklimaat voor starters en ervaren ondernemers, zowel lokaal als regionaal. We staan voor levendige en bedrijvige centra in de dorpen en voor winkelgebieden die levensvatbaar zijn. We zijn trots op de toeristische parels van Teylingen en geven daar bekendheid aan. We zorgen dat onze inwoners en toeristen kunnen genieten van het moois dat Teylingen biedt. Een goede bereikbaarheid is hierbij belangrijk.

Hierbij denken we niet alleen aan de (vracht)auto bereikbaarheid. Lopen, fietsen en het OV is zeker zo belangrijk voor een goede bereikbaarheid van onze centra, bedrijventerreinen, toeristische attracties en alle werkgelegenheid binnen en buiten Teylingen.

Speerpunt 1: Goede bereikbaarheid met prioriteit voor lopen, fietsen en OV
Bij een goede bereikbaarheid heeft in het verleden de auto altijd prioriteit gekregen. De infrastructuur is hier op ontworpen en nagenoeg compleet. We willen de auto dan ook niet nog dominanter maken. We geven prioriteit aan lopen en fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer.

Voor het bereiken van de voorzieningen binnen de eigen kern zijn de afstanden klein en is dat prima te doen te voet of met de fiets. Uit de enquête blijkt ook dat dit al veelvuldig gebeurt. Binnen de kernen is het met name belangrijk om de voet- en fietspaden die er zijn goed te blijven onderhouden. Onderweg moet aandacht besteed worden aan veilige oversteeklocaties. Bij de voorzieningen moet gezorgd worden voor veilige fietsenstallingen. Om het fietsgebruik naar andere kernen of omliggende steden te stimuleren heeft de gemeente al flink geïnvesteerd in kwalitatief hoogwaardige fietspaden, maar dit netwerk dient uitgebreid te worden waar ook gedacht moet worden aan doorfietsroutes voor de grotere afstanden. Kwalitatief hoogstaande voetgangersgebieden moeten voetgangers een prominente plaats bieden in de centra.

Met een HOV verbinding in ontwikkeling en twee treinstations in de gemeente is ook het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto. Naast het optimaliseren van het HOV moet ook aandacht besteed worden aan de first- en last-mile. Denk hierbij aan de inzet van flexibele deelmobiliteit. Ook kunnen meer OV-haltes het openbaar vervoer dichter bij de inwoners van Teylingen brengen.

Speerpunt 2: Parkeren als sturend middel
Als het over parkeren gaat hebben we het niet alleen over het parkeren van de auto, maar ook zeker over het stallen van onze fiets.

Als we de fiets willen promoten is het niet alleen belangrijk om het fietsroutenetwerk op orde te hebben, maar ook op de eind- (of tussen-) bestemming is een veilige (bewaakte) fietsenstalling essentieel. Daarmee voorkomen we dat de fiets bij terugkomst weg is. Locaties waarvoor dit belangrijk is zijn de HOV haltes, het station, toeristische attracties en de centra van de kernen.

Het parkeren van onze auto neemt veel kostbare ruimte in beslag en al het blik in het zicht is voor veel mensen ook een doorn in het oog. We willen de auto niet wegpesten, maar hoeft echter ook niet prominent zijn plek in de openbare ruimte op te eisen. De auto hoeft niet altijd voor de deur van de (eigen) woning of winkel te staan. Goede voorzieningen op loopafstand zijn geen probleem. Minder parkeerplaatsen zal ook het lopen en fietsen stimuleren. Een goede balans tussen vraag en aanbod is echter wel belangrijk waarbij we zeker niet meer parkeerplaatsen moeten aanleggen dan strikt noodzakelijk.

Parkeren en stallen kan zo ingezet worden om de alternatieve vervoerswijzen te stimuleren en als middel voor een goede ruimtelijke ordening en beleving van de openbare ruimte. Ook moet worden voorzien in de groeiende behoefte naar laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.

7.3 Ambitie 3: Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst

Als Teylingen gaan wij voor een duurzame toekomst waarin wij respectvol en verantwoord omgaan met mensen, grondstoffen, energie en geld. Wij willen dat ook de generaties na ons prettig kunnen leven in Teylingen. Dat doen we doordat we alle energie die we verbruiken lokaal en op hernieuwbare wijze opwekken - ook de energie die nodig is voor onze mobiliteit. Op de kortere termijn streven we naar reductie van het energieverbruik door mobiliteit en een reductie van onze CO_2-uitstoot door mobiliteit.

We doen dit door duurzame mobiliteit te stimuleren. Het is ons einddoel om alle voertuigen op hernieuwbare energie te laten rijden. Maar we realiseren ons dat er meer nodig is om onze klimaatambities te realiseren. Daarom zetten in eerste instantie in op het stimuleren van thuiswerken, lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bij de (her-)inrichting van onze infrastructuur en openbare ruimte is klimaatadaptatie een belangrijk uitgangspunt.

Speerpunt 1: Actieve mobiliteit

De meeste duurzame vormen van mobiliteit zijn lopen en fietsen. Ook wel actieve mobiliteit genoemd. Daarom zetten we het stimuleren van actieve mobiliteit op 1. Dit zijn momenteel al de meeste gebruikte vervoerswijzen voor de korte afstanden, maar ook voor de wat langere afstanden willen we met name het fietsgebruik stimuleren. De elektrische fiets draagt hier aan bij. Dit is niet meer de fiets voor alleen de ouderen, maar ook bij andere leeftijdsgroepen (voor school, werk of recreatie) wordt de elektrische fiets steeds vaker gebruikt. We willen zo veel mogelijk gebieden met elkaar verbinden en barrières wegnemen, zodat inwoners nog vaker kiezen om lopend of fietsend naar hun bestemming te gaan. Ook gaan we onderzoeken of er doorfietsroutes te realiseren zijn.

Speerpunt 2: MaaS en deelmobiliteit

Deelmobiliteit is niet langer iets voor de grote steden. Ook in de kernen van Teylingen is deelmobiliteit al onderdeel van de keuzemogelijkheden voor reizigers. Uiteraard publieke mogelijkheden op het station van Sassenheim maar ook particulier initiatieven zoals in Warmond geven aan dat dit ook in de kleinere kernen potentie heeft.

De deelauto zal voor een enkeling het alternatief voor de eigen auto zijn, maar in eerste instantie wordt ingezet op het verminderen van de tweede auto. Met name bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw is het verstandig om dit meteen te introduceren zodat aanschaf van een (tweede) auto voorkomen kan worden.

Faciliteiten als deelfiets en deelscooter zullen meer inzet worden in het kader van de first- en last-mile oplossing bij recreatief bezoek.

We stimuleren de ontwikkeling van deelmobiliteit als onderdeel van een pakket aan mobiliteitsdiensten dat in de toekomst kan ontwikkelen tot een vorm van Mobility as a Service (MaaS), op één platform (bijvoorbeeld een smartphone app) kan de reiziger zijn of haar reis plannen, reserveren en betalen. Voor deze reis kunnen verschillende vervoerswijzen worden aangeboden, of een combinatie daarvan: openbaar vervoer, taxi, deelfiets en/of deelauto.

Speerpunt 3: Elektrisch rijden

Elektrisch rijden levert een aanzienlijke besparing op omdat een elektromotor met een efficiëntie van 90% veel efficiënter is dan een brandstofmotor, die maar 40% van de verbruikte energie omzet in beweging. We stimuleren daarom elektrisch rijden: in het personenverkeer, in de logistiek en het openbaar vervoer.

Dit doen we door op strategische locaties te zorgen voor laadinfrastructuur, door de inzet van elektrische bussen voor te schrijven in de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer vanaf 2023 en door als gemeentelijke organisatie zelf het goede voorbeeld te geven: 'practice what you preach'. Bij de inzet deelmobiliteitsdiensten, zoals deelauto's of deel scooters gaan we ook voor 100% elektrische deelmobiliteit.