



Rapport: Hillegoms Verkeers- en Vervoerplan (HVVP)

Onderdeel Fietsplan

Auteur(s): Mina Yarim

Versie: 1

Datum: 5-7-2013



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Knelpunten	4
1.2 Uitwerking	4
2. Uitvoering	6
2.1 Beleidsmatige aspecten.....	6
2.2 Verbetervoorstellen	7
2.3 Planning	8
2.4 Kosten	8
3. Bijlage	9



1. Inleiding

In 2009 is het Hillegoms Verkeer- en Vervoer Plan vastgesteld met daarin het beleid voor de gemeente voor de komende jaren. Beleidsmatig is er aandacht besteed aan het fietsverkeer. Als hoofddoel willen wij het fietsgebruik op de korte ritten tot 7,5 km bevorderen. Het fietsgebruik in Hillegom ligt momenteel 3% lager dan in overeenkomstige gemeenten. Dit gegeven is afkomstig uit de Fietsbalans waarmee de Fietsersbond het fietsgebruik in de regio inzichtelijk heeft gemaakt. Het beoogde doel draagt bij aan vermindering van het autoverkeer en aan verbetering van de leefbaarheid. Om het beoogde doel te bereiken, het stimuleren van het fietsgebruik door een optimaal veilig, comfortabel en bereikbaar fietsnetwerk aan te bieden, is het noodzakelijk om een fietsplan op te stellen.

Als gevolg van een gebrekkige kwaliteit van de fietsinfrastructuur, geluidsoverlast en trillingshinder door overig verkeer, is het comfort van de fietsinfrastructuur relatief slecht. Daarnaast ontbreekt een samenhangend fietsnetwerk waarbij de fietsverbindingen en fietsstromen in kaart zijn gebracht. Dit fietsplan heeft daarom als doel het huidige fietsnetwerk in kaart te brengen, zodat de ontbrekende schakels naar voren komen. Daarvoor is een inventarisatie gemaakt in samenwerking met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Op basis van deze inventarisatie zijn voorstellen voor verbetering benoemd en voorzien van een tijdspad.

Voorliggend rapport is het Fietsplan met inzicht in de inventarisatie en de uit te voeren activiteiten en werken.



1.1 Knelpunten

In het HVVP worden de volgende knelpunten benoemd:

- Ontbrekende, onvolledige schakels of tekortkomingen in het fietspaden- netwerk langs hoofdwegen: vrijliggende fietspaden langs hoofdwegen, fietsstroken voor belangrijke fietsrelaties langs overige wegen en eigen fietsverbindingen tussen wijken en voorzieningen (niet gekoppeld aan het autowegennet);
- (kleine) onvolkomenheden in het comfort voor fietsers, zoals doorsteken in woongebieden, mede gebruikmaken van voetgangersvoorzieningen als bruggetjes, e.d.;
- stallingsvoorzieningen.

1.2 Uitwerking

In samenwerking met de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland zijn voorstellen voor verbeteringen in het fietspadennetwerk benoemd. Daarnaast zijn er kleine aanpassingen/ verbeteringen ter verhoging van het comfort voor fietsers vastgesteld. In hoofdstuk 2 worden de voorstellen voor verbetering benoemd en van een planning voorzien.

Het streven is om het fietsnetwerk gericht te verbeteren door het realiseren van:

1. Vrijliggende fietspaden langs het hoofdwegennet, uit te voeren in rood asfalt;
2. Binnen de bebouwde kom bromfietsers verwijzen naar de rijbaan en weren van vrij liggende fietspaden langs hoofdwegen;
3. Fietsstroken voor belangrijke fietsroutes langs de overige wegen;
4. Eigen fietsverbindingen tussen wijken en voorzieningen, niet gekoppeld aan het autowegennet;
5. Verbeterde stallingmogelijkheden.

Om het fietsgebruik te stimuleren moeten de knelpunten die het comfortabel door Hillegom fietsen in de weg staan worden aangepakt. Bij reconstructies aan de weg wordt de kwaliteit van de fietsinfrastructuur verbeterd. De functie van de weg krijgt hierbij meer aandacht dan het belang van de weg in het fietsnetwerk. Het ontbreken van een duidelijk geformuleerd fietsnetwerk voor Hillegom draagt hieraan bij.

Om de verbeterpunten aan te wijzen is inzicht nodig in het huidige netwerk. Op basis van de inventarisatie komen ontbrekende fietsschakels in beeld. Daarnaast moeten de fietserstromen in en uit Hillegom duidelijk in kaart worden gebracht. In het netwerk kan aangegeven worden welke wegen van belang zijn voor fietsers en of de huidige fietsinfrastructuur daarin voorziet. Hierdoor kan gerichter aangegeven worden welke wegen aangepakt moeten worden en hoe hoog de prioriteit is.



Om de kwaliteit van de fietsverbindingen te verhogen moet de fiets meer eigen ruimte binnen het wegennet krijgen. De overlast van het gemotoriseerd verkeer moet daarbij zoveel mogelijk worden beperkt. Door het ontbreken van gemotoriseerd verkeer zijn eigen fietsverbindingen tussen wijken en voorzieningen zeer wenselijk. Dit komt de verkeersveiligheid, leefbaarheid (geen geluids- en trillingshinder van (vracht)auto's) en comfort voor de fietser ten goede. Aandachtspunt hierin is de sociale veiligheid; de uitwerking van deze plannen moet daarom per locatie worden bekeken. Verder wordt met de reconstructies van de Olympiaweg-Weerlaan en N208 op de belangrijkste delen van de hoofdstructuur in vrij liggende fietspaden voorzien. Op andere belangrijke fietsroutes, waar de fietser met de rest van het verkeer meerijdt, geven fietsstroken fietsers toch ook een eigen ruimte.

Naast de infrastructuur moet de stallingscapaciteit, de kwaliteit, toegankelijkheid en de ligging daarvan t.o.v. de bestemming in kaart worden gebracht. Er zijn vele praktijkvoorbeelden van goed bruikbare en veilige fietsenstallingen die leeg staan, omdat ze in de beleving van fietsers te ver weg liggen. De fietsen die daardoor fout geparkeerd worden belemmeren de doorgang voor passanten. Dit kan een negatieve invloed hebben op het straatbeeld, het gebruik ervan door andere weggebruikers en de veiligheid voor passanten, oftewel de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op straat. Wij zullen een eenduidig standpunt innemen tegenover fout geparkeerde fietsen, wanneer er voldoende stallingscapaciteit is op acceptabele loopafstand. Door voorlichting en handhaving moeten fietsers bewust worden gemaakt van de noodzaak de fietsenstallingen te gebruiken. Afhankelijk van de noodzaak en de beschikbare middelen zullen de benodigde maatregelen genomen worden om het parkeren van de fietsen zo te verbeteren.

De omvang van de gemeente Hillegom is dusdanig dat afstanden tussen herkomst en bestemming goed per fiets zijn af te leggen. Zo ligt het NS-station weliswaar decentraal, de afstand tot vele werklocaties en andere voorzieningen is korter dan 7,5 km (de afstand die in de Fietsbalans van de Fietsersbond als een nog aantrekkelijke fietsafstand wordt beschouwd). Werkgevers en directies van bedrijven en organisaties kunnen een stimulerende rol vervullen in het bevorderen van het fietsgebruik (en in combinatie met reizen per trein). De gemeente zal in de contacten met het bedrijfsleven van Hillegom dit onderwerp aan de orde stellen.



2. Uitvoering

2.1 Beleidsmatige aspecten

In het HVVP zijn beleidsmatige aspecten benoemd die op dat moment relevant waren. Na vaststelling van het HVVP is gebleken dat het HVVP moet worden aangevuld met aspecten die zich in de praktijk voordoen. Belangrijkste bron hiervoor is de Werkgroep Verkeer, waar met name de Fietsersbond, VVN, Politie en de Brandweer voorbeelden en situaties hebben aangedragen.

De aan het HVVP toe te voegen beleidsmatige aspecten zijn:

- Fietspaden langs het hoofdwegenet voorzien van asfaltverharding.
In het HVVP is dit punt al wel benoemd, maar bij de voorbereiding van de uitvoering van de herinrichting N208 ontstond discussie. Uiteindelijk is het punt van asfaltverharding bevestigd als beleidsaspect.
- Fietsers op fietspaden langs wegen hebben bij kruisingen van die wegen voorrang op het afslaande autoverkeer en op het verkeer van de zijwegen.
Verschillende toepassingen van voorraangsregelingen bij kruisingen binnen de gemeente Hillegom maakt de situatie voor fietsers en automobilisten niet duidelijk: de ene keer hebben fietsers wel voorrang, de andere keer hebben ze op vergelijkbare kruisingen geen voorrang. Voor eenduidige interpretatie hanteert de gemeente Hillegom de regel dat op kruisingen fietsers op fietspaden langs die wegen voorrang hebben op afslaand autoverkeer en autoverkeer van de zijwegen.
- Onder voorwaarden kunnen fietsers op fietspaden in twee richtingen rijden.
In de praktijk blijkt dat fietsers voor directe(re) en korte(re) routes kiezen en weleens tegen het verkeer in op een fietspad rijden. Vanuit het realiseren van optimale fietsbereikbaarheid is het te overwegen fietsverkeer in twee richtingen op fietspaden toe te staan. Dit kan echter alleen onder voorwaarden. De belangrijkste is dat de breedte van het fietspad toereikend moet zijn. Leidraad daarvoor is de "Ontwerpwijzer fietsverkeer" van het CROW. Daarin wordt een maat genoemd van tenminste 2,50m. Voor een veilige en comfortabele voorziening voor fietsers hanteert de gemeente Hillegom als criterium voor een in twee richtingen te berijden fietspad een breedtemaat van tenminste 3,25m; bij een dergelijke maat kunnen 3 fietsers naast elkaar rijden (in twee richtingen). Vooralsnog voldoen er geen fietspaden aan deze maat. Bij herinrichtingen en groot onderhoud zal per fietspad worden bekeken of een tweerichtingen pad mogelijk is.



2.2 Verbetervoorstellen

In samenspraak met de Fietsersbond en VVN zijn er verbeteringsvoorstellen benoemd die kunnen worden onderscheiden in:

- In studie te nemen voorstellen;
- Kleine maatregelen, zoals het plaatsen van verkeersborden;
- Grootschalige voorzieningen.

In paragraaf 2.3 zijn de verbetervoorstellen uitgewerkt in locatie/ situatie, de te nemen actie, planning en schatting van kosten.



2.3 Planning

Hieronder zijn de voorstellen voor verbetering opgenomen en voorzien van een tijdsplan.

NR	OMSCHRIJVING	ACTIE	PLANNING	INSCHATTING KOSTEN IN €
1	Beeklaan <i>aan noordzijde</i> 2-richtingen fietspad naar De Zilk.	Overleggen met provincie; inbrengen in onderhoudswerk. Uitvoering:	Voorjaar 2012 2013	Kosten provincie Kosten provincie
2	Fietsbewegwijzering	Fietsersbond stelt notitie op van de ontbrekende borden. Uitvoering:	2012 2013	P.M.
3	Hoofdstraat ook op zaterdag opstellen voor fietsers	Meenemen in studie Hoofdstraat Uitvoering:	Voorjaar 2013 2013	25.000,- studie P.M.
4	Asfalt toepassen op fietspaden langs het hoofdwegennet; 2-richtingen fietspad Weerlaan nabij Vossepolder.	Olympiaweg / <i>Weerlaan</i> Weerlaan	2013 2013/2014	P.M. P.M.
5	Voetgangers, net als fietsers, op bestaande rotondes in de voorrang (zebra's): <input type="checkbox"/> Olympiaweg - Msg Van Leeuwenlaan (4x) <input type="checkbox"/> Olympiaweg - Meerlaan (4x)	Aanbrengen zebra-markering op toeleidende wegvakken	2013	20.000,-
6	Fietspad parallel aan Stationsweg / Stationsweg fietsstraat/ of Stationsweg eenrichtingsverkeer.	In studie Uitvoering:	2013 2015 e.v.	25.000,- P.M.
7	Fietsruimte op en nabij Meerbrug vergroten: <input type="checkbox"/> op de brug instellen 1-richtings verkeer, is met VRI geregeld/te regelen <input type="checkbox"/> voor en na de brug anders inrichten in combinatie met voetpad: fietsstrook realiseren. Voor de brug: overleg met Haarlemmermeer, Provincie Zuid- Holland en Noord-Holland.	In studie Uitvoering:	2014 <i>P.M.</i>	10.000,- <i>P.M.</i>
8	Fietspad langs zuidelijke ringvaart van Arnoud tot brug in Beinsdorp. Alternatief: pad langs rand Elsbroek (zuid en oost).	Notitie Fietsersbond In studie Uitvoering:	2012 2014 P.M.	P.M.
9	Indien 8 kan worden gerealiseerd: doortrekken fietspad Bennebroek- Hillegom langs Ringvaart tot brug in Beinsdorp.	In studie Uitvoering:	2014 <i>P.M.</i>	<i>P.M.</i>

2.4 Kosten

Voor enkele verbetervoorstellen moet een kostenraming worden opgesteld. Deze zullen in een later stadium worden gemaakt wanneer definitief voor het realiseren van de maatregel is gekozen. Het betreft de P.M. posten.

Reservering van budgetten voor de kosten heeft reeds plaatsgevonden bij vaststelling van het Uitvoeringsprogramma HVVP.



3. Bijlage

De fiets netwerkkaart: fietspaden en fietsstroken, knelpunten en in studie zijnde projecten.

