Fietsbeleidsplan Zandvoort 2009



Vastgesteld door de gemeenteraad van Zandvoort : d.d. 21 april 2009
Gepubliceerd in de Zandvoortse Courant : d.d. 23 april 2009
Inwerkingtreding : d.d. 23 april 2009

Registratienr: 2009/03/2310

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Procedure en communicatie 3

2. Beleid 5
2.1 Beleidskader Rijk 5
2.2 Beleidskader provincie 6
2.3 Gemeentelijk beleid 8
2.4 Fietsbeleid 2009 - 2015 9

3. Huidige situatie en ontwikkelingen 11
3.1 Huidige fietsvoorzieningen 11
3.2 Evaluatie beleidsplan fietsverkeer 1998 12
3.3 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en wegreconstructies 12
3.4 Nieuwe ontwikkelingen 14

4. Gewenst fietsnetwerk 19
4.1 Opbouw van het fietsnetwerk, ontbrekende schakels 19
4.3 Kwaliteitseisen, richtlijnen en toetsing huidige voorzieningen 21
4.5 Mountainbike routes 23
4.6 Oversteekbaarheid 23
4.7 Fietsbewegwijzering 23

5. Verkeersveiligheid 25
5.1 Aanpak onveilige locaties 25
5.2 Duurzaam veilig 26
5.3 Gedragsbeïnvloeding 28

6. Fietsparkeervoorzieningen 30
6.1 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen 30
6.2 Fietsparkeren bij publieksaantrekkende voorzieningen 31

7. De maatregelen 34
7.2 Financiën 36
7.3 Monitoring 36

Bijlagen 37

Woordenlijst 47

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Zandvoort kent een betrekkelijk kleine bebouwde kom. Dit maakt Zandvoort uitermate geschikt om interne verplaatsingen per fiets te maken. De grootste afstand tussen herkomst en bestemming bedraagt binnen Zandvoort minder dan twee kilometer. Ook voor de verbindingen van Zandvoort met omliggende steden en dorpen kan de fiets een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. De afstanden tot de kernen van Haarlem en Heemstede zijn respectievelijk 11 en 10 kilometer. Zowel voor strandbezoekers als woon-werkverkeer tussen Zandvoort en Haarlem is deze afstand nog acceptabel. Zandvoort staat bekend als de badplaats die aantrekkelijk is en waar je op topdagen beter op de fiets naar toe kunt. De gemeente Zandvoort heeft een sterke troef in handen om het fietsgebruik te stimuleren. Het toerisme is voor Zandvoort van groot belang en daarom moet in het fietsbeleid goed rekening worden gehouden met toeristisch/recreatief fietsverkeer.

De gemeente Zandvoort wil een fietsbeleidsplan opstellen, dat als kader dient voor toekomstige maatregelen om het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken. Op dit punt zijn al belangrijke stappen gezet met het vigerende fietsbeleidsplan uit 1998 en het geactualiseerde Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) dat in 2005 is vastgesteld. Veel maatregelen uit de beleidsplannen hebben geleid tot verbeteringen voor de fiets door bijvoorbeeld de aanleg van diverse fietspaden en -stroken. Maar er kan nog meer gebeuren om het imago te verbeteren van de bereikbaarheid van Zandvoort voor de fiets. Dit fietsbeleidsplan geeft daarom richting aan de toekomstige ontwikkelingen voor het fietsverkeer en er is ook een concreet uitvoeringsprogramma opgenomen om de gestelde doelen te bereiken.

De voorliggende beleidsnota heeft daarom de volgende doelen:
1) Het actualiseren van het fietsbeleid;
2) Het opstellen van een maatregelenplan om het beleid naar de praktijk te vertalen.

Uitgangspunt is wel dat werk met werk wordt gemaakt, dus in de planning van maatregelen voor de fiets wordt rekening gehouden met weg- en rioolbeheer. Bij de ontwikkeling van het fietsplan wordt aangesloten bij landelijk en provinciaal beleid en wordt dit vertaald naar gemeentelijk niveau.

1.2 Procedure en communicatie

Voorafgaand aan het opstellen van voorliggend beleidsplan is hiervoor een programma van eisen opgesteld. Dit is door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld en vervolgens besproken in de Raadscommissie Projecten en Thema's op 12 september 2007.

De gevolgde procedure en communicatie kenden de volgende stappen:
1) De raadsfracties zijn gevraagd om wensen en standpunten ten aanzien van fietsverkeer.
2) Uitwerking van de conceptnota door de beleidmedewerker Verkeer en Vervoer van de gemeente Zandvoort.
3) De conceptnota is besproken met de interne klankbordgroep bestaande uit de disciplines, verkeer en vervoer, wegbeheer, groenbeleid, ruimtelijke ordening en toerisme en economie.
4) De aangepaste conceptnota is voorgelegd aan een externe klankbordgroep bestaande uit: de fietsersbond, de brandweer, de politie, VVN, Waternet, Kamer van Koophandel en het ondernemersplatform Zandvoort.

5) De reacties van de klankbordgroep zijn verzameld en verwerkt in de conceptnota die aan het college is voorgelegd om vrij te geven voor de inspraak.
6) De reactienota met de inspraakreacties en het fietsbeleidsplan is aan het college voorgelegd om vast te stellen.
7) Het fietsbeleidsplan inclusief de reactienota van de inspraakprocedure is ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

2. Beleid

Op basis van de analyse van de huidige situatie en evaluatie van het GVVP 2005, kan in principe het gemeentelijk fietsbeleid worden geactualiseerd en worden uitgewerkt in de vorm van doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten. Een van de randvoorwaarden is dat het gemeentelijk beleid aansluit bij het landelijke en provinciale beleid. In dit hoofdstuk wordt daarom het fietsbeleid van de rijksoverheid en provincie kort beschreven en vervolgens vertaald naar Zandvoorts fietsbeleid.

2.1 Beleidskader Rijk

Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Dit is maatschappelijk van belang. Het fietsgebruik heeft positieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving.

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij de gemeenten. Voor de bovenlokale voorzieningen hebben de provincies en WGR-plusregio's (voorheen de kaderwetgebieden,in Noord- Holland is dat de Stadregio Amsterdam) een coördinerende rol. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's zorgen voor een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen. Ze stellen zich hiertoe doelen voor 2010 en 2020 in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen, respectievelijk de gemeentelijke beleidsplannen.

Gemeenten, WGR-plusregio's en provincies zorgen voor goede fietsvoorzieningen, zoals de aanleg van stallingen bij openbaar vervoer, een goede vormgeving van fietsinfrastructuur en het aanpakken van fietsdiefstal en (sociale) onveiligheid. Dat doen ze om het huidige fietsgebruik te consolideren, fietsen een aantrekkelijker alternatief te maken voor korte autoritten en om natuur- en recreatievoorzieningen per fiets bereikbaar te houden.

Beleidsinzet rijksoverheid

- Randvoorwaarden en instrumenten voor de aanpak van fietsdiefstal realiseren, zoals een landelijk fietsdiefstalregister bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (door de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Justitie en partijen als politie, branche en belangenorganisaties).
- Kennis verwerven en verspreiden ten dienste van de decentrale overheden via het in 2001 opgerichte Fietsberaad (het streven is het Fietsberaad op te nemen in de structuur van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer).
- Toezien op de in artikel 11 van de concessie vastgelegde bepaling over openingstijden, dat wil zeggen dat NS-Reizigers uiterlijk in 2010 de door haar beheerde stallingen openstelt vanaf minstens een kwartier voor begin tot minstens een kwartier na het einde van de dienstregeling respectievelijk de feitelijke aankomst van de laatste trein.
- Het programma 'Ruimte voor de Fiets' uitvoeren (door ProRail) om fietsenstallingen uit te breiden en te verbeteren. In dit kader heeft Zandvoort het aanbod gekregen voor uitbreiding van de stallingsvoorzieningen. Zie hiervoor paragraaf 6.2.3. 'Stallingsvoorzieningen bij het station'.
- Kruisende fietsroutes intact laten bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.
- Innovatie in de fietsenindustrie en -handel stimuleren.
- Tot 2010 bijdragen aan de realisatie van een aaneengesloten landelijk fietsroutenetwerk. Voor Zandvoort betreft dit de LF1.

2.2 Beleidskader provincie

Het gemeentelijk beleid moet in een logische vervolg zijn op het provinciale beleid. Zowel het fietsbeleidsplan uit 1998 als het nieuwe van 2009 sluit volledig aan op het provinciale fietsbeleid.

De provincie Noord-Holland wil zich de komende jaren, als aanvulling op het vigerende Provinciaal verkeers- en vervoer plan (PVVP) , met een aantal speerpunten richten op het bereikbaar houden van Noord-Holland. De aanpak gaat uit van de bestaande vervoernetwerken (wegen, water, spoor en fietspaden) en het leveren van maatwerk op de knelpunten binnen deze netwerken. Om tot het beste netwerkgebruik te komen zal Noord-Holland inzetten op de volgende speerpunten:

- Anders Betalen voor Mobiliteit;
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Impuls fiets;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Verkeersmanagement en ICT;
- Goederenvervoer;
- Aanleg ontbrekende schakels. Voor Zandvoort: Vogelenzang – Nieuw Unicum;
- Ruimtelijke ontwikkeling.

Deze speerpunten zullen onderling samenhangend en elkaar versterkend worden ingezet. Daarnaast zal de provincie onverminderd inzetten op de uitvoering van haar infrastructuurprogramma, zoals opgenomen in het PMI.

Naast het PVVP is er ook een recreatiebeleidsplan waarin aandacht is voor de fiets. Bijvoorbeeld:

- het verbinden van het 'Haarlemmermeer Groen' met Zandvoort;
- het fietsrouteknooppuntennetwerk;
- aanleg van de ontbrekende schakels in het buitengebied.

In samenwerking met de Fietserbond heeft de provincie in 2008 een knelpuntennota gemaakt. De resultaten hiervan staan in paragraaf 3.4.4. onder het kopje 'onderzoek naar de kwaliteit van de fietspaden'.

Bij het project Bereikbaarheid kust 2005 – 2007 heeft Zandvoort samengewerkt met provincie en buurgemeenten om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren. dit provinciale project is nu afgerond. Zandvoort gaat nu zelfstandig door met het plan 'naar Zandvoort in de zomer, Plan van Aanpak 2008'. In dit Plan van Aanpak staat de OV-fiets, de Velo-taxi en bewaakte stalling bij het Casino verwoord.

Ketenmobiliteit/mobiliteitsmanagement

Bij ketenmobiliteit gaat het om het slim combineren van de diverse netwerken (fiets, OV, auto) in één reis. Daarbij is een betrouwbare en acceptabele reistijd essentieel. Ketenmobiliteit zet in op de kwaliteit van de totale reis en op verbetering op elk van de afzonderlijke delen daarvan. Twee zaken zijn hierbij van belang: het zoveel mogelijk makkelijk schakelen tussen de netwerken en de reiziger compleet informeren over de reisalternatieven. De provincie zal initiatieven ontwikkelen op dit terrein en actief bijdragen aan initiatieven van anderen.

Impuls Fiets

De provincie zet in op het bevorderen van het fietsgebruik voor een tweetal functies:

1) Als vervoermiddel voor de gehele reis voor verplaatsingen over korte afstand (<7,5 km). Voor deze verplaatsingen is de fiets eigenlijk vrijwel altijd concurrerend qua reistijd met de andere vervoerwijzen. Daarom zet de provincie in op uitbreiding van het fietsnetwerk en verbetering van de kwaliteit van de fietsverbindingen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de Fietsersbond en gemeenten. Daarnaast wil de provincie, naar het voorbeeld van andere provincies, een fietsplanner ontwikkelen;
2) Als schakel in de vervoersketen. De fiets is de optimale schakel in het transport van deur naar OV-knooppunt. Dit betekent, dat gekeken moet worden naar de snelheid en veiligheid van verbindingsroutes van en naar voorzieningen bij OV-knooppunten. Dat vergt:
    a. verbetering van de stallingmogelijkheden bij OV-knooppunten. In Zandvoort betreft dit het busstation en NS-station;
    b. verbetering van het natransport naar werklocaties;
    c. opnemen van de fiets in routeplanners.

Essentiële onderdelen voor gemeentelijk beleid

In het uitvoeringsprogramma van het PVVP zijn projecten opgenomen die de provincie ter hand gaat nemen. De gemeenten zijn belangrijke partners. Het gaat om projecten met een regionale component. Voor deze projecten zijn de provincie voor de hierna genoemde samenwerkingsprojecten, dan wel de gemeenten voor de overige projecten in eerste instantie verantwoordelijk. De projecten zijn:

- Lokale doorstroomroutes voor de fiets vervolmaken die aansluiten op het provinciale fietsroutenetwerk. De fietspaden als Boulevard Barnaart en Zandvoortselaan sluiten wel aan op de provinciale routes, maar vormen nog geen compleet netwerk. De fietspaden langs de Frans Zwaanstraat en Boulevard worden in dit kader opgepakt.
- Zorg dragen voor goede fietsenstallingen met voldoende capaciteit bij de knooppunten van het openbaar vervoer; Fietsparkeervoorzieningen bij het busstation en het NS-station moeten worden verbeterd met name in kwantitatief opzicht. De voorzieningen bij het NS-station vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail, die bij het busstation onder verantwoordelijkheid van de gemeente Zandvoort;
- Bij aanleg van nieuwe infrastructuur vooraf de effecten op de fiets- en wandelroutes inventariseren. Bestaande routes zoveel mogelijk in stand houden en/of verbeteren;
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorg dragen voor goede fietsverbindingen met omliggende gebied. Aandacht voor fietspaden of –stroken en voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen bij Middenboulevard, Louis Davidscarré en Nieuw Noord;
- Inventarisatie van mogelijke locaties voor Parkeer + OV-fiets rond de stadscentra.

De provincie zal samen met de OV-bedrijven onderzoeken hoe verder geïnvesteerd kan worden in fietsenstallingen bij OV-knopen en P+R voorzieningen. Projecten die hieronder vallen:

- Verkenning van nieuwe formules voor bewaakt stallen (exploitatievormen);
- Verbetering en uitbreiding stallinglocaties bij OV-knooppunten;
- Verkennen van nieuwe investeringsmogelijkheden voor veilige stallingen bij OV-knopen (waaronder fietsboxen);
- Uitbreiding OV-fiets locaties, waaronder het Ontwikkelen 'Parkeer + OV-fiets';
- Effecten van 'gratis' bewaakt stallen in kaart brengen.

Fiets en ICT

De provincie wil hiermee het fietsgebruik en –imago verbeteren. Het gaat om het versterken van de positie van de fiets als hoofdvervoermiddel en in het recreatief gebruik. Informatie over beschikbaarheid van fietsen en fietsroutes draagt hieraan bij. Projecten die hieronder vallen:

- Ontwikkelen van een fietsrouteplanner;
- Fietsbewegwijzering (recreatief) met fietsknooppunten uitrollen; Gemeente Zandvoort heeft inmiddels meegewerkt aan dit project, waarmee in onze regio het fietsknooppuntennetwerk gecompleteerd wordt;
- Reserveringssysteem voor fietsen op OV-knooppunten.

Natuur en Landschap

Fietspaden en natuur(gebieden) kunnen elkaar versterken, maar soms ook in de weg zitten. Veel natuurliefhebbers vinden dat je het beste op de fiets van de natuur kunt genieten. Maar soms moet er een stukje groen verdwijnen om dat mogelijk te maken. Ook binnen de bebouwde kom komt dit spanningsveld terug, maar dan meestal in de vorm van gebrek aan ruimte in relatie met verkeersveiligheid. Voor deze afwegingen zijn geen criteria op te stellen en zal per situatie de afweging moeten plaatsvinden.
Het ministerie van LNV heeft voor de ontwikkeling van recreatieve routes subsidiemogelijkheden die bij de provincie zijn aan te vragen, de zogenaamde ILG-gelden. (Investeringsbudget Landelijk Gebied).

Regionale fietsinfrastructuur

Het doel is meer gebruik van de fiets te creëren op de langere afstanden door het fietsnetwerk in Noord-Holland te completeren en de kwaliteit te verbeteren. In dit kader zou realisatie van een fietsverbinding tussen Zandvoort en Vogelenzang door de waterleidingduinen de samenhang en kwaliteit van het provinciaal fietsnetwerk kunnen verbeteren.

Reconstructie Boulevard Barnaart en de Kop van de Zeeweg

Vanuit verkeersveiligheid zijn de Boulevard Barnaart en de Kop van de Zeeweg gereconstrueerd, inclusief fietspaden, voetpaden, parkeermogelijkheden en openbaar vervoervoorzieningen. Samen met de gemeente Bloemendaal en de provincie zijn de plannen uitgewerkt om de Boulevard en de Kop van de Zeeweg op te waarderen, zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch. De aanleg van de busbaan op de Boulevard is eerder uitgevoerd. Op de busbaan langs de Boulevard zijn fietsstroken aangelegd.

2.3 Gemeentelijk beleid

Het fietsbeleid is, ondanks eerdere verkeersbeleidsnota's, maar beperkt uitgewerkt in de vorm van doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten. Het geactualiseerde GVVP 2005 geeft wel de grote lijnen aan en het collegeprogramma specifieke aandachtspunten. Voor de lange termijn wordt dit fietsbeleidsplan beschreven.

Collegeprogramma

In de eerste plaats is in het collegeprogramma het belang van goed fietsbeleid aangegeven door voor 2006/2007 de volgende actie op te nemen in het programma: verbetervoorstel fietsroutes langs de kust (fietsbeleidsplan). Met voorliggende nota wordt hieraan invulling gegeven.

Het collegeprogramma onderkent het belang van een goede bereikbaarheid voor toerisme en economie met, voor zover relevant voor het fietsbeleid, de volgende aandachtspunten:

- Het verbeteren van de Oost – West verbinding en komen tot een optimalisatie van beschikbare wegtracés.
- Een kwaliteitsimpuls aan het strand en de aanwezige voorzieningen geven.

Het geactualiseerde GVVP 2005

De doelstelling uit het GVVP 2005 luidt: *Een duidelijke en logische indeling ontwikkelen in verkeersruimte en verblijfsgebieden. Het verbeteren van de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het bevorderen van gebruik openbaar vervoer en fiets.* Het onderdeel fietsverkeer wordt hierna verder uitgewerkt.

2.4 Fietsbeleid 2009 - 2015

In het geval van Zandvoort speelt ketenbenadering, waarop de provincie sterk wil inzetten, vooral bij het busstation en het NS-station. Dat wil zeggen dat daar goede fietsparkeervoorzieningen moeten worden geboden. Op regionale schaal kan het NS-station van Haarlem nog een rol vervullen voor (fiets)verkeer richting Zandvoort.

Aandachtspunt voor het fietsbeleid is verder het verankeren ervan binnen de andere taakvelden, dus in het toeristische en economisch beleidsveld, de ruimtelijke ordening, wegbeheer, groenbeheer en strooibeleid.

Concreet wordt voorgesteld om in inrichtingsplannen rekening te houden met fietsparkeervoorzieningen, onder verwijzing naar de in deze nota opgenomen fietsparkeernormen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal de verkeersambtenaar de gelegenheid moeten krijgen om de plannen te toetsen aan het fietsbeleid en de in deze nota vastgelegde kwaliteitseisen.

Naast de infrastructurele maatregelen is ook de promotie van het fietsgebruik een belangrijk onderdeel. Weggebruikers die de fiets voor woon-werkverkeer of woon-school verkeer gebruiken zijn gebaat bij snelle, directe en comfortabele verbindingen. Fietsers met een recreaties motief verwachten in een toeristische gemeente als Zandvoort aantrekkelijke routes. Fietsen is voor die doelgroep immers een stuk vermaak. Aantrekkelijke (thema)routes kunnen dit fietsgebruik stimuleren.

Hoofddoelstelling

1. **Zorgen voor een veilig en comfortabel fietsnetwerk en goede stallingvoorzieningen, waardoor het fietsgebruik gestimuleerd wordt.**
2. **Zorgen voor aantrekkelijke (thema)routes voor de recreatieve fietser.**

Subdoelen en onderliggende doelen:

- **Verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers met een daling van het aantal ziekenhuisgewonden van 30% in 2020, ten opzichte van 2002 op basis van een driejaarlijks gemiddelde;**
- **Verbeteren van de bereikbaarheid door de ontbrekende schakels in de fietsroutes aan te leggen;**
- **Het stimuleren van het fietsen;**
- **Het verhogen van het fietscomfort door het verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden**
- **Completeren en verbeteren utilitair primair fietsnetwerk, gereed in 2015;**
- **Completeren en verbeteren recreatief fietsnetwerk, gereed in 2015;**
- **Ordenen van het fietsparkeren in de openbare ruimte;**
- **Realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op belangrijke locaties die voldoen aan de Fietsparkeur;**
- **Terugdringen van het aantal fietsdiefstallen;**
- **Monitoren voortgang en actuele verkeerssituatie.**

3. Huidige situatie en ontwikkelingen

Om richting te kunnen geven aan het fietsbeleid en daarin prioriteiten te kunnen stellen wordt eerst de huidige situatie beschreven en wordt het vigerende fietsbeleidsplan uit 1998 globaal geëvalueerd. Daarnaast wordt bekeken welke ontwikkelingen er zijn ten aanzien van het fietsen. De leerervaring uit het beleid van 1998 tot nu en de nieuwe ontwikkelingen geven een aanzet voor het nieuwe fietsbeleidsplan.

3.1 Huidige fietsvoorzieningen

Op basis van observatie is een beeld verkregen van de huidige situatie ten aanzien van de fietsvoorzieningen. Het algemene beeld is dat er goede routes zijn om naar Zandvoort te komen. Vanaf Bloemendaal tot aan het Palacehotel liggen vrijliggende fietspaden. Vanaf Heemstede kan de fietser ook van vrijliggende infrastructuur gebruik maken om naar het centrum van Zandvoort te komen. Vanuit Vogelenzang / Nieuw Vennep is Zandvoort minder goed bereikbaar door het ontbreken van een route door het waterleidingduingebied. Er ontbreken wel een paar schakels in het huidige netwerk. Ook de kwaliteit van de routes kan op onderdelen worden verbeterd. Hieronder volgen puntsgewijs de bevindingen:

1) Het fietspadennetwerk is nog niet helemaal volledig en mist een paar belangrijke schakels, onder andere bij de boulevard De Favauge. Hierdoor wordt in feite de fietsverbinding tussen IJmuiden en Noordwijk onderbroken. Langs de gebiedsontsluitingswegen ontbreken op een aantal locaties (vrijliggende) fietspaden en dat leidt voor de fietser tot een gevoel van onveiligheid. Bijvoorbeeld bij de Hogeweg en Burg. Engelbertsstraat is dit het geval;
2) Het fietsroutenet wordt onaantrekkelijk gemaakt doordat op diverse, voor fietsers belangrijke en gewenste routes, slechts eenrichtingsverkeer is toegestaan. Het is landelijk gezien gebruikelijk om, als het enigszins mogelijk is, bij eenrichtingsverkeer fietsers hiervan uit te zonderen. Omrijden is voor fietsers immers veel vervelender dan voor automobilisten;
3) Er is geen structurele bewaakte stallingsmogelijkheid. In het hoofdseizoen zijn er wel twee locaties in Zandvoort waar de fiets bewaakt gestald kan worden: bij het Casino en het naaktstrand;
4) Met name langs de boulevards zijn veel fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Dit zijn 1500 rekken die aan de hedendaagse eisen voor fietsparkeervoorzieningen voldoen. Een deel voldoet niet aan deze eisen: ze bieden geen of beperkte aanbindmogelijkheid en kans op beschadiging van het wiel. Gezien de gemeentelijke ambities op het vlak van toerisme en uitstraling zou bovendien kunnen worden gezocht naar een fietsparkeersysteem met een aantrekkelijker vormgeving;
5) De toeristische fietspaden vormen geen compleet netwerk en enkele verbindingen ontbreken waardoor de fietsmogelijkheden beperkt worden. Zo kan men niet via een toeristisch fietspad van het Visserspad naar de rotonde op Boulevard Barnaart fietsen. Doordat men op sommige plaatsen via de bebouwde kom een route moet vervolgen, wordt afbreuk gedaan aan de directheid van enkele routes. Het is dus maar beperkt mogelijk om op de fiets van de natuur rond de kernen Zandvoort en Bentveld te genieten;
6) De lange afstand fietsroute LF 1: 'Noorzeeroute' vormt samen met de LF10 Waddenzeeroute het Nederlandse deel van de in 2001 geopende internationale Noordzeeroute (North Sea Cycle Route). Deze loopt verder door Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Zweden, Schotland en Engeland en heeft een totale lengte van 6.000 km;
7) De fietsparkeervoorzieningen bij het NS-station, overigens een verantwoordelijkheid van ProRail, zijn onvoldoende in aantal. Ondanks opruimacties van fietswrakken zijn de rekken vaak vol en worden fietsen naast de rekken gestald;

8) Voor het NS-station komt naar verwachting begin 2009 een OV-fietsbox;
9) Er zijn voor zover bekend twee reguliere fietsverhuur bedrijven: bij het station en bij Sunparks.

3.2 Evaluatie beleidsplan fietsverkeer 1998

In het Beleidsplan Fietsverkeer 1998 is ingegaan op diverse aspecten van het fietsverkeer en is een aantal maatregelen voorgesteld om de fietsvoorzieningen te verbeteren. Veel van de voorgestelde maatregelen zijn uitgevoerd of zijn in de huidige planvorming opgenomen voor realisatie. Maatregelen die nog niet uitgevoerd zijn of in de planning zijn opgenomen worden desgewenst in dit beleidsplan overgenomen. De tabel in bijlage 1 toont de belangrijkste maatregelen, de stand van zaken en eventueel de gewenste actie.

Ook hebben de kwaliteitseisen als richtlijn gediend bij diverse infrastructurele werkzaamheden waarbij de fietsvoorzieningen konden meeliften en bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen. Voorbeelden zijn de reconstructie van de Zandvoortselaan, de Van Lennepweg (Vondellaan – rotonde Nieuw Noord) en planvorming voor de Gerkestraat (west) en het Louis Davidscarré waarin de aanleg van fietspaden of –stroken wordt meegenomen.

3.3 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en wegreconstructies

Hieronder volgen de ruimtelijke ontwikkelingen en te verwachte wegreconstructies. In 2009 zal verder worden ingegaan op stallingsvoorzieningen bij de desbetreffende bouwplannen.

Zandvoort Nieuw-noord

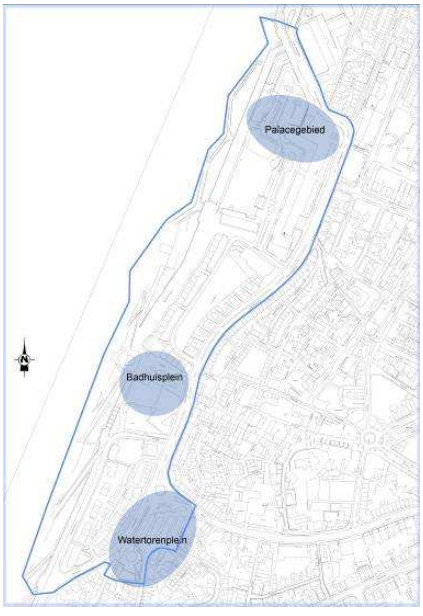
Voor Nieuw-Noord wordt een gebiedsvisie uitgewerkt. Hierin worden de mogelijkheden bekeken voor het inbreiden van woningen en verplaatsen van bedrijven. Ook staat in de planning dat vanaf 2011 zal de openbare ruimte grondig worden opgeknapt. Dit biedt mogelijkheden voor een nieuwe inrichting van de wegen en dus mogelijke verbeteringen voor fietsers.

Middenboulevard

Het gaat om een grootschalige herontwikkeling, met nadruk op het thema wellness en een uitbreiding van retailfuncties en uitbreiding van horecavoorzieningen. De geformuleerde doelen (retailvisie 2005) zijn:

- Versterking van de concurrentiepositie op het gebied van toeristische activiteiten, gedurende het hele jaar.
- Daartoe in het boulevardgebied een aantrekkelijk verblijfsklimaat en voorzieningenaanbod realiseren voor bezoeker en inwoner.
- Verblijfskwaliteit Boulevard de Favauge.

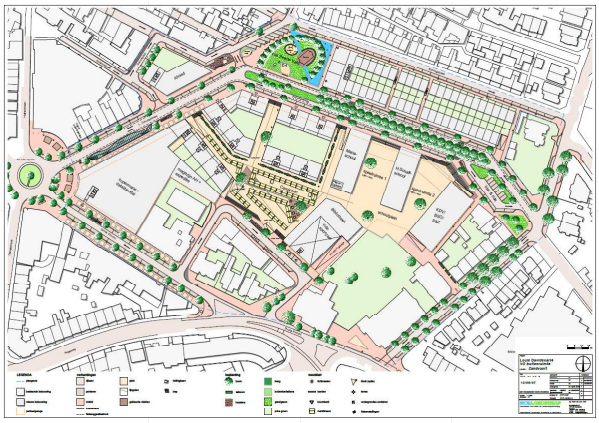
Voor het fietsbeleid zijn hier kansen voor vrijliggende fietspaden, maar deze zijn afhankelijke van de plannen met betrekking de verbetering van de kustverdediging. Uitvoering hiervan wordt niet eerder verwacht dan 2015.



Werkgebied Middenboulevard

Louis Davidscarré

De ontwikkeling van het Louis Davidscarré omvat de bouw van een brede school, supermarkt (vergroting Albert Heijn), circa 200 woningen en een grote ondergrondse parkeergarage. In het plan wordt gedacht aan een gebouwde voorziening voor zo'n 100 fietsen bij het busstation. Daarnaast zullen verspreid in het plan stallingsvoorzieningen worden aangeboden in de openbare ruimte.



Herzien Masterplan Louis Davidscarré

Hogeweg

De riolering wordt vervangen. Dit wordt gecombineerd met de aanleg van aanliggende verhoogde fietspaden.



Kruising Haarlemmerstraat – Hogeweg – Dr. C.A. Gerkestraat

Voor het LDC-project is er een voorontwerp gemaakt van de aansluiting van de parkeergarage op het wegennet. Hiervoor is het ontwerp gemaakt zoals hiernaast opgenomen van de kruising Haarlemmerstraat – Hogeweg – Dr. C.A. Gerkestraat. In dit ontwerp zijn ook de fietsvoorzieningen voor de Hogeweg en Gerkestraat opgenomen.



Gerkestraat

De riolering wordt vervangen en dit wordt gecombineerd met de aanleg van fietsvoorzieningen in de vorm van een aanliggend, verhoogd fietspad.

Prinsesseweg en kruispunt met de Zandvoortselaan/Tolweg

Aanleiding voor maatregelen zijn de busroutering en de verkeersonveilige situatie op het kruispunt. Conform het geactualiseerde GVVP 2005 het wegvak gereconstrueerd tot een busbaan met aan weerszijden fietsstroken. Het kruispunt wordt gereconstrueerd tot rotonde met vrijliggende fietspaden.



Van Lennepweg
De riolering wordt vervangen en dit wordt gecombineerd met de aanleg van vrijliggende fietspaden. De foto hiernaast is van het gedeelte van de Van Lennepweg dat al is gerealiseerd.



3.4 Nieuwe ontwikkelingen

Voor de fiets zijn de afgelopen jaren nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot de routes, informatievoorziening, het stallen en ook technische vernieuwingen. Hieronder komen deze ondewerpen aan bod.

3.4.1. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van routes

Knooppuntennetwerken
Een nieuwe vorm van toeristische routeaanduidingen zijn de knooppuntennetwerken. Dit netwerk bestaat uit fietspaden van knooppunt naar knooppunt die de fietser vooraf of tijdens de tocht kan bepalen. Door middel van borden en kaarten langs de weg wordt aangegeven waar heen gereden kan worden. Ook is er per regio een handzame overzichtskaart. In bijlage 5 is deze opgenomen voor de regio Zuid-Kennemerland.
Het knooppuntennetwerk is voor Zandvoort grofmazig. In bijlage 5 staat een overzicht van het netwerk. Voorgesteld wordt om aan de organisatie van de knooppuntenroutes de wens voor te leggen om ook de kern van Zandvoort via het netwerk aan te kunnen doen.





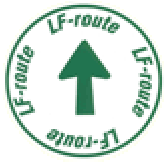
Bron: www.fiets.123.nl

De knooppuntenroute om Zandvoort aan te doen is grofmazig. Een verfijning om ook door het centrum te rijden zou een goede aanvulling zijn.

Aanbevolen wordt het knooppuntennetwerk fijnmaziger te maken

De landelijke fietsroute: LF1
Zandvoort wordt doorsneden door de fietsroute LF-1. Dit betreft een zogenoemde langeafstandsfietsroute of landelijke fietsroute. De LF1 vormt samen met de Waddenzeeroute (LF10) het Nederlands deel van de Internationale Noordzeeroute. Deze route begint in Sluis of Den Helder en loopt via langgerekte duinrepen van badplaats naar visserdorp en grote steden als Haarlem en Middelburg. Dankzij de vele toeristische plaatsen onderweg zijn er diverse overnachtingsmogelijkheden. Dit maakt de route ideaal voor een meerdaagse tocht of fietsvakantie.







LF routenetwerk met in geel de LF1-route weergegeven

3.4.2. Ontwikkeling met betrekking tot informatievoorziening

Fietsrouteplanners
Routeplanners voor in de auto zijn er te kust en te keur, maar voor fietsers zijn die nu pas in opkomst en richten zich met name op de recreatieve sector. Enkele steden (Utrecht en Amsterdam) en provincies (Zuid-Holland en Utrecht) hebben een fietsrouteplanner ontwikkeld. Andere overheden werken nu aan de ontwikkeling ervan. Ook voor de provincie Noord-Holland wordt in samenwerking met de fietsersbond een routeplanner ontwikkeld. Naar verwachting wordt deze in 2009 operationeel. De fietsrouteplanners komen het imago van het fietsen ten goede en wordt het hierdoor indirect gepromoot. Een nadeel van de huidige ontwikkelingen is dat er geen (landelijke) standaard is voor de kaartopbouw, functionaliteit en werking van de planners.

GPS-systemen voor fietsers
Voor de fiets zijn er diverse navigatiesystemen op de markt. Net als bij de autovariant krijgen de fietsers onderweg hulp voor het volgen van de route naar de bestemming door middel van GPS (Global Position System). Zandvoort is onderdeel van 'De kraansvlakroute' een fietsroute die vertrekt van uit Heemstede en vervolgens richting de kust gaat. Langs Zandvoort en door Bloemendaal aan Zee. Vervolgens door de Kennemerduinen en via Bloemendaal weer terug naar Heemstede. (bron: www.gpstracks.nl)

Overige informatie aan de weggebruiker
Hierbij kan worden gedacht aan de volgende mogelijkheden:
- Website met informatie over stallingmogelijkheden, fietsverhuur, fietsroutes en dergelijke;
- Wachttijdinformatie bij verkeerslichten;
- Verspreiden van toeristische routes in en rondom Zandvoort

3.4.3. Nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot het stallen

Geautomatiseerde fietsparkeervoorzieningen



Een nieuwe ontwikkeling is de introductie van geautomatiseerde, beveiligde fietsparkeersystemen in diverse vormen. Bijvoorbeeld *Lock 'n Go* die lijkt op een reguliere fietsklem, maar werkt met een pasje waarmee de fiets kan worden vastgezet. Dit is een Nederlands innovatief product dat sinds 2006 bestaat en waarmee in de gemeente Eindhoven een succesvolle proef is gedaan. Stadsregio Eindhoven subsidieert de aanschaf van de klemmen in diverse gemeenten binnen haar regio. De foto hiernaast is een voorbeeld van de Lock 'n Go.

Dergelijke systemen kunnen een alternatief zijn voor bewaakte stallingen, die vaak niet rendabel zijn. Bovendien kan hiermee de fiets 24 uur per dag worden geparkeerd en dat is een voordeel ten opzichte van bewaakte stallingen, die maar een deel van de tijd zijn geopend.



Afbeeldingen van het Lock 'n Go-systeem

Er bestaan ook andere systemen, waarbij de fiets niet alleen wordt beveiligd maar ook opgeborgen in een kluis. Dergelijke systemen zijn vrij duur en als alternatief is daarom de *Bikedispenser* ontwikkeld die met eigen, compacte fietsen werkt. Dit betekent uiteraard dat de gebruiker er niet zijn eigen fiets in kan parkeren.

Met geautomatiseerde stallingsvoorzieningen zijn volgens de fietsersbond nog te veel klachten. Zij geven de voorkeur aan bewaakte stallingen. Dit mede in het kader van werkvoorziening en sociale controle.

In deze afweging moet ook gekeken worden naar het ruimtegebruik van de gestalde fietsen. Het automatisch opbergen bijvoorbeeld onder de grond kan tot een verbetering van de kwaliteit van de buitenruimte leiden.

De OV-fiets

De OV-fiets is de snelle en gemakkelijke huurfiets in het openbaar vervoer. Hij is te huur op zo'n 140 locaties, vooral bij stations. OV-reizigers die lid zijn van de organisatie OV-fiets hebben een pas waarmee op eenvoudige en snelle wijze een fiets gehuurd kan worden. Voor het huren hoeven geen formulieren ingevuld te worden en betaling vindt automatisch achteraf plaats. Het tarief is aantrekkelijk: € 2,85 per keer.



In 2009 wordt er een OV-fietsbox op het Stationsplein in Zandvoort geplaatst die ruimte biedt voor 20 huurfietsen.

3.4.4. Overige en technische vernieuwingen

Ontwikkelingen fietstechniek

Op dit moment lijkt de belangrijkste ontwikkeling op het gebied van fietstechniek de opkomst van de elektrische fiets. Dit is een praktisch bruikbaar en milieuvriendelijk alternatief voor de snorfiets dat gebruik maakt van een oplaadbaar batterijpakket.

Onderzoek naar de kwaliteit van de fietspaden

De kwaliteit van het fietsnetwerk kan worden vastgelegd met de Fietsbalans (uitgevoerd door de Fietsersbond). De fietsersbond heeft echter laten weten dat zij dit niet in Zandvoort doen, omdat alleen gemeenten hiervoor in aanmerking komen met een omvang van meer dan 20.000 inwoners en dat er actieve vrijwilligers van de fietsersbond woonachting moeten zijn die o.a. kunnen bijstaan bij de fietsbalans. In samenwerking met de Fietserbond heeft de provincie in 2008 een knelpuntennota gemaakt. De gemeente Zandvoort kent volgens deze notitie vier knelpunten:

- het ontbreken van de fietsvoorziening langs de C. van der Lindenstraat – Fr. Zwaanstraat;
- het ontbreken van de fietsvoorziening langs de Boulevard Paulus Loot;
- het ontbreken van het fietspad langs de Kamerlingh Onnesstraat;
- het provinciaal fietspad langs de kuststrook (vanaf de grens met Zuid – Holland) heeft niet voldoende kwaliteit.

In de knelpuntennotitie is ook een top 10 aangegeven. Het eerst genoemde knelpunt in Zandvoort (fietspad langs de F. Zwaanstraat) staat op nummer 7 in deze lijst. Dit houdt onder andere in dat de aanleg van het betreffende fietspad een hoge prioriteit heeft bij de subsidieverdeling.

De vrijwilligers van de stichting Landelijk Fietsplatform hebben ook hun bevindingen gemeld ten aanzien van de LF1. Klachten waren:

- Bentveld, Kraansvlak - Blinkertweg. Probleem is dat de fietssluis slecht met een fietskar kan worden genomen;
- Zandvoort en Langevelderslag. Probleem: slechte kwaliteit van de asfaltverharding: scheuren en oneffenheden doordat er een betonverharding onder zit.

De laatste klacht was een actiepunt uit het fietsbeleidsplan 1998 en is verholpen doordat de provincie het wegvak heeft geasfalteerd.

Fietsverhuur

Er worden in Nederland diverse initiatieven ontwikkeld met betrekking tot automatische fietsverhuur. Niet op alle locaties werkt dat feilloos, maar de ontwikkelingen gaan verder.

Antidiefstal

Eén van de grootste ergernissen voor de fietser is een gestolen fiets. De sloten zijn de afgelopen jaren sterk verbeterd, maar het (georganiseerd) stelen van fietsen blijft lastig te bestrijden. De anti-diefstalchip is een positieve ontwikkeling op dit gebied De toepassing van een chip lijkt op korte termijn door te kunnen breken vanwege de vele toepassingsmogelijkheden. Via de chip kan achterhaald worden of de fiets die te koop wordt aangeboden niet gestolen is.

4. Gewenst fietsnetwerk

Een fietsvriendelijk beleid kenmerkt zich doordat alle bestemmingen (vooral scholen, winkels en recreatieve voorzieningen) vanuit alle gebieden voor het fietsverkeer op een aantrekkelijke, comfortabele, directe, veilige en snelle manier bereikbaar zijn. Fietsroutes leiden dus langs dergelijke voorzieningen en vormen samen een netwerk. De kwaliteit van het netwerk wordt bepaald door een samenhang van fietsroutes, de onderlinge afstand en door een goede bewegwijzering.

Fietspaden in de kernen moeten aansluiten op het provinciaal en regionaal fietsnetwerk, ook qua kwaliteitsniveau. Uiteraard moeten ook de kernen onderling zijn verbonden met goede fietsvoorzieningen, maar dit is hoofdzakelijk de verantwoordelijkheid van de provincie.

In Zandvoort komen vanuit 3 richtingen, 6 regionale fietspaden de gemeente binnen: de Boulevard Barnaart, het Duinpieperspad, het Visserspad, de Oude trambaan, de Zandvoortselaan, en het fietspad vanuit Noordwijk.

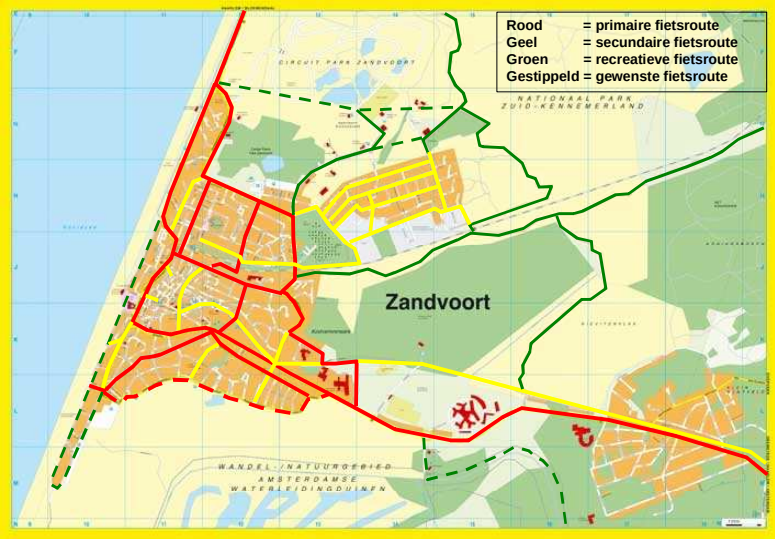
4.1 Opbouw van het fietsnetwerk, ontbrekende schakels

Met de invoering van *duurzaam veilig* in de jaren 90 is ook een impuls gegeven aan het aanwijzen van fietspaden. Het gemeentelijk verkeer en vervoersbeleid is daarmee grotendeels leidend voor het bepalen waar fietsvoorzieningen komen. Binnen de filosofie van duurzaam veilig komen langs gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur vrijliggende fietspaden en indien niet mogelijk fietsstroken. Op erftoegangswegen komen in principe geen fietsvoorzieningen, uitgezonderd primaire fietsroutes en in Zandvoort wordt op de erftoegangswegen-plus, waar nodig, ook fietsstroken gecreëerd. Een fietsnetwerk moet compleet zijn. Het fietspadennetwerk in Zandvoort kent nog een aantal ontbrekende schakels zoals hieronder verwoord.

De fietspaden in het Zandvoortse netwerk zijn gecategoriseerd in de Actualisatie Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005 naar drie types, te weten primaire, secundaire en recreatieve fietspaden. Dit is veel gebruikte indeling. In het fietsnetwerk wordt onderscheid gemaakt in twee typen fietspaden:

- Utilitaire fietspaden; deze worden nader onderverdeeld in:
  - primaire paden: hiermee worden de herkomsten (omliggende steden/dorpen en woonwijken) en bestemmingen verbonden. Fietsroutes uit het regionale fietsnetwerk (VVP Noord-Holland) zijn in ieder geval opgenomen;
  - secundaire paden: het primaire fietsnetwerk wordt aangevuld met secundaire routes op wijkniveau. Via de secundaire routes wordt de fietsroute vanuit de woonwijk (herkomst) aangesloten op de primaire routes. Kleinschalige bestemmingen als basisscholen, wijkwinkels, kantoren en woonwijken zijn vervolgens weer bereikbaar via de secundaire routes. Ze worden vooral gebruikt door ter plaatse bekenden.
- recreatieve paden: dit zijn de paden in de bebouwde omgeving en in de omliggende natuurgebieden. Ook de vaak wat buitenaf gelegen recreatieve bestemmingen (zoals sportparken) worden met dit netwerk ontsloten. Toerisme speelt een belangrijke rol in Zandvoort en het doel is om dit verder te ontwikkelen en te stimuleren. De toeristische fietspaden spelen hierin een belangrijke rol. Binnen de regio en ook binnen onze gemeente, zijn veel toeristische fietsroutes beschreven. Binnenkort wordt een fietsknooppuntennetwerk hieraan toegevoegd. Dit houdt in dat men op diverse locaties, waar de routes elkaar kruisen, kan kiezen welke toeristische paden vanaf dat punt worden gevolgd (zie ook bijlage 5). Ook de LF1 (Noordzeeroute) komt over Zandvoorts grondgebied.

Hiernaast en in bijlage 2 zijn fietspaden aangegeven op de kaart. Een aantal schakels ontbreken:



- Verbinding van het fietspad uit Noordwijk met het fietspad langs de Boulevard via de Boulevard Paulus Loot en Boulevard de Favauge;
- Fietsvoorzieningen langs de Hogeweg;
- Fietsvoorzieningen langs de Burg Engelbertsstraat;
- Verbinding van de Zandvoortselaan naar het fietspad uit Noordwijk via de Frans Zwaanstraat;
- Verbinding centrum – regionaal fietspad over de oude trambaan. Dit is opgenomen in het project 'Busbaan Prinsesseweg';
- Verbinding Zandvoort-Vogelenzang, via de Amsterdamde Waterleidingduinen om de verbinding te maken tussen 'Haarlemmermeer Groen' en Zandvoort;
- Haltestraat (tweerichtingsverkeer voor fietsers, hoofdfietsroute, winkelstraat);
- De verbinding tussen de rotonde met de Burg. van Alpenstraat en het sportpark, langs het Center Parcs, maakt een toeristische rondrit mogelijk. Deze verbinding heeft nu mogelijk alleen de uitstraling van een voetpad. Bekeken moet worden of de aangepast moet worden voor fietsgebruik.

Voor de recreatieve fietsers is een compleet netwerk net zo belangrijk als voor de utilitaire fietser. Het aanbod van diverse rondritmogelijkheden is voor de verblijfstoerist een belangrijke aanvulling op de het toeristisch product. Met name het voorgestelde fietspad door de Amsterdamse Waterleidingduinen zal een grote aanwinst zijn voor de recreatieve routes. De gemeente Zandvoort hecht grote waarde aan deze schakel tussen Vogelenzang en Zandvoort. In natuurgebieden moet ook door mensen gerecreëerd kunnen worden. De natuur en recreanten moeten waar nodig beschermd worden. Infrastructureel is een groot deel gereed. Bij het uitwerken van deze voorziening zal aandacht moeten zijn voor het meervoudig gebruik van recreanten en de bescherming van de natuur.

Om het fietsen in Zandvoort aantrekkelijker te maken, is het noodzakelijk om hoge prioriteit te geven aan het aanleggen van deze gewenste verbindingen. Normaliter worden fietsvoorzieningen aangelegd bij grote wegreconstructies. Maar via de provinciale subsidiemogelijkheden kan de aanleg van de benodigde voorzieningen een impuls krijgen.

4.2 Het imago van de bereikbaarheid

Eén van de doelstellingen van het project 'bereikbaarheid kust' was het verbeteren van het imago van de bereikbaarheid van Zandvoort. Hierin lag wellicht de nadruk wat meer op de automobilist en openbaar vervoerreiziger. Er zijn diverse mogelijkheden om ook de bereikbaarheid per fiets uit te dragen, wat bijdraagt aan een beter imago. Ideeën om uit te werken zijn:

- communicatie over Zandvoort dat als een 'pareltje' in het groen ligt en de fietser eerst getrakteerd wordt op een prachtige fietstocht door het groen alvorens van de kust genoten kan worden;

- communicatie rondom 'Quality Coast', het Europese duurzaamheidskenmerk van badplaatsen.

4.3 Kwaliteitseisen, richtlijnen en toetsing huidige voorzieningen

In de literatuur zijn duidelijke richtlijnen aangegeven voor het ontwerpen van wegen en fietsvoorzieningen. Het zoveel mogelijk toepassen van de richtlijnen is noodzakelijk voor een goede kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Dat wil zeggen dat de belangrijkste richtlijnen kunnen worden benoemd als kwaliteitseisen. De kwaliteitseisen hebben ten eerste betrekking op het type fietsvoorziening, variërend van vrijliggend fietspad tot fietssuggestiestrook. Daarnaast gaan ze in op zaken als gewenst verhardingstype, breedte, kleur, bochtstralen, hellingspercentages en dergelijke. Kwaliteitseisen voor fietsparkeervoorzieningen kunnen eveneens worden aangegeven, zie daarvoor hoofdstuk 6.

Actualiseren kwaliteitseisen GVVP 2005

Het GVVP gaf kwaliteitseisen aan, met onderscheid naar primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes. Kwaliteitseisen worden in de eerste plaats bepaald door het wegtype, dus gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg, en erftoegansweg-plus. Vervolgens bepalen algemeen toegepaste ontwerprichtlijnen hoe fietsinfrastructuur moet worden vormgegeven en tot slot bepalen de gemeentelijke ambities en ruimtelijke en financiële mogelijkheden de haalbaarheid van de kwaliteitseisen. Het is dus onjuist om te spreken van eisen, onder meer omdat soms de ruimte niet voorhanden is om de gewenste voorziening te realiseren. Beter is het om te spreken van richtlijnen. De richtlijnen hiervoor komen uit het geactualiseerde GVVP 2005 en de diverse CROW-publicaties.

Langs diverse belangrijke wegen ontbreken in de huidige situatie bijpassende fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld langs de gebiedsontsluitingswegen Hogeweg, Badhuisplein en Burg. Engelbertsstraat ontbreken vrijliggende fietspaden. Langs de erftoegangsweg-plus, de Prinsesseweg (van de Haarlemmerstraat tot aan de Koninginneweg), ontbreken fietsvoorzieningen en zijn fietsstroken gewenst. Deze laatste voorzieningen zijn conform het geactualiseerde GVVP 2005 opgenomen in het project 'Busbaan en kruisingen Tolweg' en worden naar verwachting in 2009 gerealiseerd.

In het maatregelenpakket zijn voorstellen opgenomen om de fietsinfrastructuur te laten voldoen aan de genoemde kwaliteitseisen.

De verharding van de fietspaden

Voor de materialisatie wordt de volgende indeling aangehouden:

- Primaire utilitaire fietspaden worden bij voorkeur in rood asfalt uitgevoerd indien dit niet in strijd is met het onderliggende leidingenpakket. Anders worden de fietspaden in rode tegels uitgevoerd;
- Secundaire utilitaire fietspaden worden normaliter uitgevoerd in rode tegels;
- Recreatieve fietspaden worden in asfalt of elementenverharding uitgevoerd. Ook is een vorm van halfverharding (schelpen) mogelijk, maar dan wel op een asfaltondergrond.

4.4 Recreatieve routes



Eén van de doelen van dit fietsbeleidsplan is om aantrekkelijke recreatieve fietsroutes te ontwikkelen. Zoals in hoofdstuk 2 "huidige fietsvoorzieningen" is verwoord is Zandvoort opgenomen in het knooppuntennetwerk en loopt de LF1 door de gemeente. Om de huidige recreatieve routes compleet te maken is in paragraaf 4.1 bij de ontbrekende schakels aangegeven dat het fietspad door de waterleidingduinen en langs het circuit welkome aanvullingen zouden zijn. In bijlage 6 is het overzicht van de regionale recreatieve fietsroutes opgenomen zoals het ministerie van Landbouw en Visserij deze in kaart heeft gebracht. Zandvoort heeft de gewenste recreatieve routes daarin laten opnemen. Maar met het aanleggen of vervolmaken van fietspaden weet de recreatieve fietser nog niet dat deze er zijn. Promotie is hierin het sleutelwoord. Veel regio's kennen bepaalde themaroutes als 'Pontjesroute', 'de stelling van Amsterdam' of routes langs historische gebouwen in een bepaalde regio. Voor Zandvoort is dit door de stichting Recreatief Fietsen verwoord in de uitgave '9 fietsroutes vanuit Zandvoort'. Dit betreffen voornamelijk routes vanaf 35 kilometer. Als actiepunt wordt opgenomen dat er vanuit de werkeenheid Toerisme en Economie in samenwerking met de VVV of marktpartijen een project wordt geïnitieerd waarbij achterhaald wordt welke themaroutes voor Zandvoort aanvullend mogelijk zijn. Voorwaarden zijn dat het beschreven routes moeten zijn (om te voorkomen dat er teveel borden in de gemeente worden geplaatst) en dat de route minimaal 10 à 15 kilometer lang moet zijn, anders heeft hij meer het karakter van een wandelroute. De eerste ideeën voor themaroutes zijn:

- een 'dwars door de duinen route';
- rondje Circuit - 'Kraantje Lek'- Circuit;
- een rondje Zandvoort.

Ook kan de combinatie met andere projecten of ideeën het recreatief fietsen versterken. Ideeën zijn bijvoorbeeld:

- het openen van een LF1-Café;
- een P+F terrein bij bijvoorbeeld de ijsbaan in Haarlem, deze kan goed dienst doen op drukke dagen;
- een samenwerking opzetten met het project van de afdeling Maatschappelijke zaken en Dienstverlening: '30 minuten bewegen per dag'. In communicatieve zin kan het stimuleren van het fietsen of het informeren over de Zandvoortse fietsroutes daarin opgenomen worden;
- serviceverlening aan een fietser met pech door de bezoekende fietser te informeren dat bij er op een of meerdere locaties in Zandvoort hulp geboden kan worden bij technische mankementen.

Bij de landschappelijk inpassing van de fietspaden moet ook rekening worden gehouden met de geldende maximale hellingspercentages. De verharding van recreatieve routes moet passen in een landschappelijke omgeving. Bij de (bestaande) fietspaden moet de beplanting regelmatig worden gesnoeid zodat geen verkeers- en sociaal onveilige situaties ontstaan.

Aanbevolen wordt de ideeën van de themaroutes en projecten die het recreatief fietsen kunnen stimuleren nader uit te werken.

4.5 Mountainbike routes

Het mountainbiken is de afgelopen jaren in populariteit toegenomen. Dit is voor de gemeente Zandvoort een kans om het recreatieve aanbod uit te breiden. In het maatregelenpakket wordt een project opgenomen waarbij naar de mogelijkheden van mountainbikevoorzieningen nader onderzocht wordt.

Aanbevolen wordt een project te starten waarbij mogelijkheden van mountainbikevoorzieningen nader onderzocht wordt.

4.6 Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van drukke wegen moet 'goed' en vooral veilig zijn. Dit is noodzakelijk om het fietsnetwerk als geheel aantrekkelijk te maken. Of sprake is van goede oversteekbaarheid hangt af van de wachttijd voor overstekende fietsers en voetgangers. De oversteekbaarheid kan in het algemeen worden verbeterd door het versmallen van de oversteek of het realiseren van een vluchtheuvel, zodat fietsers (en voetgangers) in twee etappen kunnen oversteken. Ook het verlagen van rijsnelheden ter plaatse van de oversteek heeft een gunstige invloed.

Diverse oversteeklocaties op de Zandvoortselaan zijn in het recente verleden al verbeterd. De volgende punten voldoen nog niet (geheel) aan een duurzaam veilige vormgeving en is het gewenst de oversteekbaarheid te verbeteren.

Locatie	**Stand van zaken**
kruispunt Van Lennepweg / Tollenstraat	hier is in 2008 een zebrapad aangelegd
kruispunt Van Lennepweg / Van Speijkstraat	Uitvoering conform planning in 2012
kruispunt Linnaeusstraat / Celsiusstraat	wordt opgenomen in het MJP 2010
kruispunt Burg. Engelbertsstraat / Zeestraat	maakt onderdeel uit van het project Middenboulevard
Verbinding Busbaan / Prinsesseweg en oude trambaan	is in de planning opgenomen voor 2009

4.7 Fietsbewegwijzering

Algemene (auto)bewegwijzering leidt voor fietsers vaak tot omrijdafstanden. De belangrijkste functie van bewegwijzering is ter plaatse niet bekende fietsers op weg te helpen. Daarnaast geeft bewegwijzering de fietser die ter plaatse wel bekend is, extra inzicht in de samenhang van het netwerk van doorgaande verbindingen. Fietsbewegwijzering kan, mits uniform en continu uitgevoerd, een bijdrage leveren aan de stimulering van het gebruik van de fiets en is een noodzakelijk aspect om te komen tot een fietsvriendelijk Zandvoort. De fietsbewegwijzering in Zandvoort is kort geleden vernieuwd en wordt jaarlijks op volledigheid en de actualiteiten aangepast. De fietsroutes verwijzen naar het centrum, het naaktstrand, de Zeeweg in Bloemendaal en de bewaakte fietsenstalling achter het Casino.

Langs secundaire fietsroutes is fietsbewegwijzering niet nodig, omdat het netwerk van primaire fietsroutes zo fijnmazig is dat men altijd binnen een beperkte 'fietstijd' bewegwijzering tegenkomt.

Het knooppuntennetwerk is voor Zandvoort grofmazig. In bijlage 5 staat een overzicht van het netwerk. Voorgesteld wordt om aan de organisatie van de knooppuntenroutes de wens voor te leggen om ook de kern van Zandvoort via het netwerk aan te kunnen doen.



Afbeeldingen van de fietsbewegwijzering

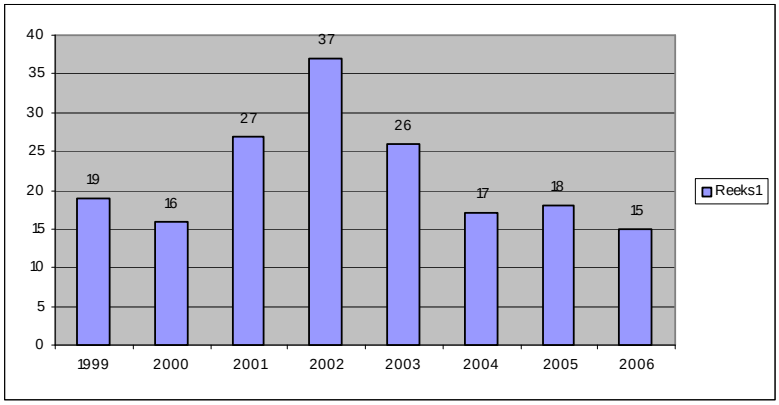
5. Verkeersveiligheid

Bij het begrip verkeersveiligheid kan onderscheid worden gemaakt naar objectieve verkeersonveiligheid (locaties waar ongevallen zijn gebeurd) en subjectieve verkeersonveiligheid, oftewel de beleving van onveiligheid door weggebruikers. Het beleid is in de eerste plaats gericht op het verminderen van het aantal ongevallen, dus op de aanpak van onveilige locaties.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan subjectieve onveiligheid. Dit komt in feite terug in de kwaliteitseisen die aan de diverse fietsvoorzieningen worden gesteld. Die eisen stellen bijvoorbeeld dat wegen met een bepaalde verkeersintensiteit qua fietsers en motorvoertuigen, moeten worden voorzien van fietspaden.

Het concrete doel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is het terugdringen van het aantal ziekenhuisgewonden met 30% in 2020, ten opzichte van 2002.

5.1 Aanpak onveilige locaties



In de eerste plaats is in kaart gebracht hoe het aantal letselongevallen met (brom)fietsers zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. De afbeelding hiernaast toont het aantal letselongevallen op wegen waarvoor de gemeente Zandvoort de wegbeheerder is. De provinciale weg (Boulevard Barnaart vanaf de gemeentegrens) is dus buiten beschouwing gelaten. Met uitzondering van de piek rond 2002 daalt het aantal letselongevallen licht. Een reductie van het aantal is uiteraard altijd gewenst. Dit kan enerzijds door gericht knelpunten aan te pakken en daarnaast door het hele wegennet volgens de principes van *duurzaam veilig* in te richten (zie §5.2).

In Nederland worden verkeersonveilige locaties aangeduid als blackspots. De definitie van een blackspot is: een locatie, waar in een periode van drie achtereenvolgende jaren 6 of meer ongevallen met letsel hebben plaatsgevonden. Uit de registratie van verkeersongevallen blijkt dat Zandvoort geen blackspots kent. Wel zijn er locaties aan te wijzen waar bij herhaling ongevallen plaatsvonden. Om toch gericht de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren met prioriteit voor relatief onveilige locaties, is nagegaan waar de afgelopen acht jaren drie of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden. Locaties waarvan vervolgens bleek dat daar in de afgelopen drie jaren geen ongevallen plaatsvonden, zijn buiten beschouwing gelaten.

Straat/kruispunt	Aantal letselongevallen in 8 jaar	Reconstructie in
Haarlemmerstraat / Kostverlorenstraat / Tolweg / Zandvoortselaan	9	2009
Van Lennepweg / Vondellaan	5	2008
Kennemerweg / Zandvoortselaan	4	Gerealiseerd in 2006
dr J.P. Thijsseweg / Van Lennepweg	3	2002 (rotonde Nieuw Noord)
Haltestraat / Kostverlorenstraat / Zeestraat	3	2008
Koninginneweg / Kostverlorenstraat	3	2009 / 2010

In 2002 is de rotonde bij Nieuw Noord aangelegd. De kruising Van Lennepweg / Vondellaan en Haltestraat /Kostverlorenstraat/Zeestraat zijn net gereconstrueerd. De kruising Zandvoortselaan – Tolweg wordt naar verwachting in 2009 gereconstrueerd. De locaties Kennemerweg / Zandvoortselaan zal opnieuw onder de aandacht komen bij het ontwerp van het fietspad langs de Frans Zwaanstraat.

Het aantal fietsongevallen in Zandvoort is relatief gering, zodat een knelpuntgerichte aanpak maar beperkt effect zal hebben. Vooral het inzetten op het duurzaam veilig inrichten van het hele wegennet is dus van groot belang. Ook het monitoren van de ongevalgegevens wordt hierbij aanbevolen.

5.2 Duurzaam veilig

In voorgaande paragraaf bleek dat de ongevallen gespreid over de hele gemeente plaatsvinden. Dat betekent dat, om de verkeersveiligheid te verbeteren, aandacht moet uitgaan naar het hele wegennet. Dit gebeurt in feite al en heeft in het verleden landelijk een extra impuls gekregen met het Startprogramma Duurzaam Veilig.

In Zandvoort zijn nog niet alle wegen conform de principes van *duurzaam veilig* ingericht. Hierna volgt een toelichting en zal worden aangegeven welke concrete verbeteringen mogelijk zijn.

In het Startprogramma Duurzaam Veilig heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat verwoord dat alle overheden zoveel mogelijk op uniforme wijze omgaan met vormgeving van infrastructuur. Concreet is specifiek ingezet op:

- uniforme vormgeving rotondes;
- Regelen van de voorrang op gebiedsontsluitingswegen (en erftoegangswegen met een belangrijke verkeersfunctie de erftoegangswegen+);
- Bromfiets gaat op 50 km/u-wegen binnen de bebouwde kom van het fietspad naar de rijbaan.

In het navolgende wordt aangegeven welke maatregelen nog gewenst zijn.

Uniformiteit rotondes

De uniformiteit houdt met name in dat op rotondes binnen de bebouwde kom fietsers voorrang hebben, buiten de bebouwde kom moeten ze voorrang verlenen. Bovendien zijn er uitvoerige ontwerprichtlijnen voor rotondes, waarvan diverse essentieel zijn voor de verkeersveiligheid.

Nr	Rotonde	Conform richtlijnen?
1	Hogeweg / Thorbeckestraat	Nee. Afwijkende vormgeving: kruispuntarmen sluiten niet haaks aan en geen aparte fietsvoorzieningen.
2	Ir. Friedhoffplein	Nee. Eveneens afwijkende vormgeving door niet-haakse aansluiting van de kruispuntarmen en is te dichtbij gelegen andere kruispunten. Bovendien is de voorrang niet geregeld.
3	Boulevard Barnaart / Burg. Van Alpenstraat	Ja. Volgens richtlijnen vormgegeven
4	Van Lennepweg / Linnaeusstraat	Ja. Volgens richtlijnen vormgegeven
5	Bij gemeentehuis (Oranjestraat/L. Davidsstraat)	Nee. Voor deze rotonde is bewust gekozen om af te wijken van de richtlijnen. Het betreft een centrumomgeving met een sterke verblijfsfunctie waarbij een rotonde stedenbouwkundig zo goed mogelijk is ingepast. Door geen belijning toe te passen komt dit goed overeen met de erfachtige uitstraling.(Het is overigens een CROW-voorbeeldproject waarbij samenwerking tussen stedenbouw en verkeer tot uiting komt)
6	Zandvoortselaan / Nieuw Unicum	Ja. Volgens richtlijnen vormgegeven

Aanbevolen wordt om de rotondes bij de Hogeweg/Thorbeckestraat en Ir. Friedhoffplein aan te passen.

Regelen van de voorrang op de gebiedsontsluitingswegen

Dit is een uitgangspunt bij duurzaam veilig en sluit aan bij het verwachtingspatroon van de weggebruikers. De belangrijkere wegen krijgen voorrang op ondergeschikte zijwegen. Dit zijn de gebiedsontsluitingswegen. In een aantal gevallen ook de erftoegenswegen-plus. Daar wordt per situatie de meest veilige oplossing gekozen.

Bromfiets op de rijbaan

Bromfietsers zijn een belangrijke risicogroep in het verkeer (hoofdstuk 4). Ter verbetering van de verkeersveiligheid van bromfietsers en fietser is de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' ingegaan. Hiermee worden twee belangrijke ongevaltypen voorkomen:

- ongevallen tussen de rechtsafslaande auto met op het fietspad rijdende bromfietser;
- ongevallen tussen fietsers en inhalende bromfietsers op het fietspad.

Het verplaatsen van de bromfietser van het fietspad naar de rijbaan heeft daarmee enerzijds tot doel ervoor te zorgen dat de bromfiets in het zicht van het autoverkeer rijdt. Anderzijds wordt onder druk van het snelheidsverschil tussen een bromfiets en fiets deze twee verkeerssoorten gescheiden. Het snelheidsverschil tussen auto's en bromfietsen is kleiner. Uit landelijk onderzoek is gebleken dat op wegvakken binnen de bebouwde kom waar de bromfiets naar de rijbaan verhuist 30% minder bromfietsongevallen plaatsvinden (Royal Haskoning in opdracht van Adviesdienst Verkeer en Vervoer, ministerie van Verkeer en Waterstaat). Voor Zandvoort valt hier dus een winst voor de verkeersveiligheid te behalen door de bromfiets overal naar de rijbaan te verwijzen. Het bijkomende voordeel van de maatregel is dat fietsen over de fietspaden aantrekkelijker wordt.

Binnen de bebouwde kom zijn een paar uizonderingen waar de bromfiets nog op het fietspad wordt toegestaan. Dit is het fietspad achter de begraafplaats langs en de doorsteekjes bij de Lorentszstraat.

Op een gedeelte van de Zandvoortselaan geldt momenteel nog een 80 km/uur regime. Het college heeft besloten hier een 60 km/u regime van te maken en de bromfiets naar de rijbaan te verwijzen. Op het deel van de Zandvoortselaan dat binnen de bebouwde kom ligt, gaat de bromfiets ook naar de rijbaan.

5.3 Gedragsbeïnvloeding

Naast goede infrastructuur is ook gedragsbeïnvloeding van belang om de verkeersveiligheid te verbeteren. De mogelijkheden hiervoor kunnen globaal worden ingedeeld in de volgende categorieën: voorlichting, educatie en handhaving. In het verleden werden dergelijke zaken gecoördineerd vanuit het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Het ROV is opgegaan in de provincie Noord-Holland en gemeente kunnen bijdragen aanvragen bij de provincie voor de gedragsbeïnvloeding.

De gemeente Zandvoort heeft nog geen totaalbeleid voor gedragsbeïnvloeding. Wel zijn er projectmatig maatregelen genomen als de snelheidsinformatiedisplay (smiley), die rouleert in de gemeente.

Aanbevolen wordt om voor het vakgebied verkeer en vervoer separaat verkeerveiligheidsbeleid te ontwikkelen waarin de aanpak van zowel de objectieve- als subjectieve verkeersveiligheid nader wordt uitgewerkt.

Voorlichting

Op het vlak van voorlichting kan de gemeente bijdragen aan landelijke campagnes gericht op alcohol, rijgedrag en regelgeving. Dergelijke campagnes worden op gemeentelijk niveau voor een belangrijk deel uitgevoerd door de Fietsersbond, met name door middel van posters. De gemeente kan daarin ondersteunen door middel van een financiële bijdrage of door het faciliteren.

Educatie

Verkeerseducatie is primair een taak van de scholen, maar voor zover de gemeente daaraan een bijdrage kan leveren, ligt de verantwoordelijkheid daarvoor in eerste instantie bij de afdeling Ontwikkeling en Beheer. Landelijk bestaan diverse educatiepakketten en projectideeën, zoals het stimuleren van het fietspraktijkexamen voor basisschoolleerlingen, bromfietscursus voor middelbare scholieren, een fietscursus voor allochtonen vrouwen, rijvaardigheidslessen voor senioren, fietsverlichtingsactie en fietsles aan de fietsschool van de Fietsersbond. Ook op communicatief gebied kan de gemeente aanhaken bij regionale initiatieven als de verkeersveiligheidscampagnes. De gemeente kan stimuleren, faciliteren en financieel ondersteunen.

Handhaving

De handhaving kan bijvoorbeeld gericht zijn op: het door rood rijden, snelheidsovertredingen van het gemotoriseerde verkeer, alcoholgebruik en fietsverlichting en is een taak van de politie. Op het gebied van verkeer wordt dit gedaan door het regionaal handhavingsteam. Dat neemt niet weg dat de gemeente in overleg met de politie kan streven naar gerichte acties, bijvoorbeeld door snelheidscontroles op locaties waar relatief veel ongevallen plaatsvinden of wegen waarover klachten binnenkomen.

Aanbevolen wordt met de politie in overleg te treden over het handhaven ten aanzien van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

Communicatie en promotie

Om het fietsen naar en binnen de gemeente te promoten, is de communicatie van groot belang. Ook fiscale voordelen van fietsgebruik moeten onder de aandacht worden gebracht. Voorbeelden daarvan zijn een 'fiets van de zaak' en de mogelijkheid om fietskilometers in het woon-werk-verkeer op te voeren bij de belastingaangifte. Daarnaast moet gecommuniceerd worden over de toeristische fietsroutes en de (bewaakte) stallingsvoorzieningen. Concrete mogelijkheden voor communicatie over deze onderwerpen zijn:

- informatie over fietsparkeren opnemen in een algemene fietsfolder;
- aanhaken bij de landelijke fietsdag;
- communicatie over voorliggend fietsbeleidsplan in de reguliere media;
- in de communicatie over ruimtelijke ontwikkelingsplannen en verkeersmaatregelen wijzen op de aandacht die er is voor fietsverkeer.

De gemeente Zandvoort maakt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om werknemers een 'fiets van de zaak' aan te laten schaffen.

De promotie van de (recreatieve)fietsroutes en fietsvoorzieningen in Zandvoort moet ook ingebed zijn in het toeristisch beleid. Zowel beleidsmatig als uitvoerend/financieel.

6. Fietsparkeervoorzieningen

Aansluitend op het fietsnetwerk, dat bestemmingen met elkaar verbind, moet bij (belangrijke) bestemmingen kwantitatief en kwalitatief voldoende fietsparkeergelegenheid aanwezig zijn. De doelen ten aanzien van het fietsparkeren zijn:

- bieden van een voor fietsers aantrekkelijke voorziening;
- beperken van de kans op fietsendiefstal;
- beperken van de kans op beschadigen van de fiets;
- ordenen van het fietsparkeren.

In de eerste plaats moeten er voldoende plaatsen zijn. Maar, dat is niet altijd mogelijk. Op zomerse (zon)dagen en tijdens grote circuitevenementen komen veel bezoekers op de fiets. Gezien de aantallen fietsen en de relatief lage frequentie dat dit voorkomt worden hiervoor geen structurele voorzieningen getroffen. Wel zijn bijvoorbeeld bij de strandopgangen stallingen gerealiseerd die op de meest voorkomende stranddagen aan de vraag voldoen. Bij de 'reguliere' publieksaantrekkende voorzieningen kan om het gewenste aantal stallingsmogelijkheden te bepalen gebruik worden gemaakt van tellingen en fietsparkeernormen. Daarnaast dienen de stallingsvoorzieningen aan bepaalde kwaliteitseisen te voldoen. Op bepaalde momenten of locaties is het gewenst om bewaakte stallingsmogelijkheden te hebben. Tot slot is het ordenen een belangrijk doel. Daartoe is in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een artikel opgenomen om hinderlijk plaatsen van fietsen tegen te gaan. Deze aspecten worden in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

6.1 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Een goede fietsparkeervoorziening heeft tenminste de volgende eigenschappen: dicht bij de bestemming, weinig kans op beschadiging fiets en goede aanbindmogelijkheid (diefstalpreventie). Er zijn veel leveranciers van fietsparkeervoorzieningen en er is een grote diversiteit aan systemen. Om de keuze te vergemakkelijken en zeker te zijn dat ze aan bepaalde kwaliteiten voldoen, is een keurmerk in het leven geroepen, *FietsParKeur*, door de gelijknamige stichting. De norm heeft betrekking op de volgende criteria:

- Gemak bij het plaatsen van een fiets
- Kans op letsel bij een gebruiker of passant
- Kans op schade aan een fiets
- Gebruiksgrenzen t.o.v. fietstypen en/of fietscomponenten
- Vandalismebestendigheid
- Gemak bij het vastzetten van een fiets
- Kraakbestendigheid van de anti-diefstalvoorziening
- Duurzaamheid
- Informatie

De uiteindelijke keuze van een merk en type wordt verder bepaald door onder meer prijs, vormgeving, uitstraling en specifieke omstandigheden.

*Keurmerk voor systemen in **openbare** ruimten*

*Keurmerk voor systemen in **afgesloten** ruimten*

[Bron: stichting FietsParKeur]

De fietsparkeervoorzieningen in het centrum en langs de boulevards voldoen grotendeels aan de *Fietsparkeur*. Een aantal oude rekken die nog worden ingezet voldoen niet aan de De Fietsparkeur. Het is wenselijk de oude te vervangen. Gezien de kosten die hiermee gemoeid zijn, is een fasering noodzakelijk.

Momenteel is niet exact bekend hoeveel fietsparkeervoorzieningen er op de diverse locaties zijn, noch hoe groot het gebruik en dus de werkelijke behoefte is. In het maatregelenplan is daarom voorzien in het uitvoeren van een telling van het aantal gestalde fietsen. De telling moet op een topdag worden uitgevoerd bij het strand, in het centrum en bij overige belangrijke publieksaantrekkers.

6.2 Fietsparkeren bij publieksaantrekkende voorzieningen

Publieksaantrekkers, zoals het circuit, de bibliotheek of het strand, moeten goed bereikbaar zijn per fiets. Dus moet er voldoende fietsparkeergelegenheid zijn en ook op de juiste plaats. Voor het bepalen van de gewenste aantallen kan gebruik worden gemaakt van twee methodes: tellen van het aantal fietsen in de huidige situatie of, als het gaat om nieuwe publieksaantrekkers of uitbreiding daarvan, gebruik maken van fietsparkeernormen. Op basis van ervaring zijn doorhet CROW normen vastgesteld voor diverse typen publiekstrekkers. Een overzicht is opgenomen in bijlage 3.

Bij de ontwikkeling van nieuwe plannen dienen voldoende fietsparkeervoorzieningen te worden opgenomen. Het aantal kan per voorziening worden bepaald op basis van de aangegeven fietsparkeernormen. Hieronder volgen de berekeningen voor het LDC.

6.2.1.Stallingsvoorzienigen bij het LDC en busstation

Voor het LDC is gekozen om in de openbare ruimte de algemene behoefte van bezoekers op te vangen van de stallingsvoorziening, Hieronder is deze berekend op basis van de fiets kencijfers.

Functie en omvang	**Fiets kencijfer**	**Aantal fietsenstallingen**
200 woningen	Arbitrair: 1 per 10 woningen voor bezoek	20
1326 m2 BVO detailhandel	4-6 per 100 m2 BVO	65 (uitgaande van gem. 5)
2000 m2 BVO supermarkt	4-6 per 100 m2 BVO	100 (uitgaande van gem. 5)
14 lokalen basisschool	40 – 60 per 100 personeelsleden	10 (gem van 8 – 12)
1600 m2 BVO bibliotheek	10per 100 bezoekers. Aanname 100 bezoekers per dag (aangepaste norm)	10
	Totaal aantal rekenkundig	205
	Dubbel gebruik (arbitrair)	50%
	Totaal aantal afgerond	**100**

Naast de stallingen in de openbare ruimte zijn er ook stallingsvoorzieningen nodig voor het busstation. Deze zijn in de huidige situatie geïnventariseerd op 80 à 90 stuks. Gedacht wordt om deze in het LDC-plan terug te brengen in bijvoorbeeld een gebouwde voorziening.

Naast de bebouwde voorziening bij het busstation kan in het centrum ook gedacht worden aan een pilotproject met de Lock 'n Go. Deze vorm van het stallen van de fiets op straatniveau is laagdrempelig in gebruik en veilig voor de gebruiker. Ervaringen zijn inmiddels opgedaan in diverse steden.

Geadviseerd wordt de keuze van de stallingvoorziening voor het busstation binnen het LDC-project uit te werken waarbij de mogelijkheid van het Lock 'n Go als pilotproject wordt bezien.

6.2.2. Stallingsvoorzieningen bij het strand en het circuit

Het strand is een lastige locatie om het aantal stallingsplaatsen te bepalen. Op echte zomerdagen komen vele duizenden mensen op de fiets. De ervaringen die zijn opgedaan tijden het project 'bereikbaarheid kust 2005 – 2007' kunnen als maatgevend worden gebruikt. Uit de enquête die onder bezoekers is gehouden bleek dat er wel behoefte was aan bewaakte stallingsvoorziening, maar na aanleg werden deze in de praktijk onvoldoende gebruikt.
Er is daarom gekozen om voldoende rekken bij de strandopgangen te plaatsen en de bewaakte stallingen te beperken tot die achter het Casino. In totaal zijn er 1500 rekken vervangen. De nieuwe rekken voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen

Wat betreft de circuitevenementen kan gesteld worden dat met name de races die veel Nederlandse fans aantrekken ook geschikt zijn om tijdelijke fietsvoorzieningen te creëren.

6.2.3 Stallingsvoorzieningen bij het station

Zoals in paragraaf 2.4.3 'Nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot het stallen' is verwoord wordt naar verwachting begin 2009 de OV-fiets in Zandvoort geïntroduceerd. In een fietsbox wordt ruimte geboden aan 20 fietsen.

Daarnaast heeft ProRail de gemeente Zandvoort het aanbod gedaan om de capaciteit van de reguliere stalling bij het station uit te breiden met het huidige aantal van 224 uit te breiden met 233 plaatsen. Gezien de bezetting van de stalling bij het station is onderzoek naar de mogelijkheid van de capaciteitsuitbreiding op zijn plaats. Een mogelijke uitbreidingslocatie voor een reguliere stalling is langs het schelpenpad aan de noordzijde van de spoorlijn. Ook heeft Prorail voorgesteld één fietskluis toe te voegen aan de bestaande 24.

Aanbevolen wordt te onderzoeken of er ruimte is in de nabijheid van het station om de capaciteit van de stalling uit te breiden.

6.2.4 Stallingsvoorzienigen bij Middenboulevard

Zoals verwoord in paragraaf 2.3 bij de ruimtelijke ontwikkelingen wordt aan de kust het project Middenboulevard ontwikkeld. Dit betreft de revitalisering en mogelijke uitbreiding van de functies wonen, winkelen en recreëren. Binnen het project zal ook gekeken moeten worden naar een goede opvang van de fietsen die deze voorzieningen zullen bezoeken.

Het advies is voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen op te nemen in de nieuwe ontwikkelingsplannen Middenboulevard.

6.3 Bewaakt stallen, project Bereikbaarheid kust 2005 - 2007

De Provincie Noord-Holland heeft in 2004 het project Bereikbaarheid Kust gestart. Voor de periode 2005-2007 is in samenwerking met de omliggende gemeenten het "Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Zandvoort- Bloemendaal 2005-2007" opgesteld. Een van de projecten uit dit uitvoeringsprogramma is het uitvoeren van flankerend beleid fietsparkeren. Dit project is onder projectleiding van de gemeente Zandvoort uitgevoerd.



Doelen van dit deelproject waren:

- Het gebruik van de bewaakte fietsenstallingen vergroten;
- Overlast van buiten de rekken geplaatste fietsen verminderen. Uitgangspunt daarbij was dat dit met toerist-vriendelijke maatregelen moet gebeuren;

In 2004 zijn in Zandvoort en Bloemendaal vijf bewaakte fietsenstallingen aangeboden langs de boulevard die tijdens de topdagen geopend waren. Bij dat aantal bewaakte fietsenstallingen bleek de bezetting te laag te zijn. Daarom is vanaf 2005 met drie bewaakte fietsenstallingen gewerkt, waarvan twee in Zandvoort. In 2008 is dit op basis van de ervaringen teruggebracht tot één stalling: achter het Casino. Naast de stallingsvoorzieningen als hierboven is verwoord is er een bewaakte stalling bij het naaktstrand, die door een private partij wordt geëxploiteerd.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de mogelijkheden voor het 'rendabel exploiteren' van bemenste bewaakte stallingen beperkt zijn. Uitsluitend op topdagen en met grote inzet in de vorm van promotie blijkt dit op een beperkt aantal plaatsen te functioneren. De gemeente heeft echter het doel het fietsparkeren structureel te ordenen en niet uitsluitend op topdagen. De fietsers op hun beurt hebben uiteraard altijd behoefte aan fietsparkeervoorzieningen die de kans op diefstal beperken.

Geadviseerd wordt de mogelijkheden te onderzoeken om op topdagen en bij grote evenementen een 'nood' stalling in te zetten.

6.4 Het ordenen van de fietsen

Naast het realiseren van kwalitatief goede fietsenstallingen kan worden ingezet op het ordenen van het fietsparkeren door middel van handhaving. Dit is mogelijk op basis van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Op bepaalde locaties vindt handhaving al plaats zoals op het Raadhuisplein en bij de strandopgangen.

Aanbevolen wordt in samenwerking met de afdeling Handhaving te bezien of de frequentie van de handhavingsacties voldoet en of er nog andere locaties aan de orde zijn.

Bij het station wordt met regelmaat een opschoonactie gehouden. Dit vindt plaats door middel van het 'ringen' van de fietsen. Een fiets waarvan het vermoeden bestaat dat deze niet meer gebruikt wordt krijgt een opvallende 'ring' met informatie aan de eigenaar. Indien deze fiets na een paar weken op dezelfde plek en in dezelfde staat wordt aangetroffen wordt deze verwijderd.

7. De maatregelen

7.1 Het maatregelenpakket

De gemeente Zandvoort wil graag dat de voorgestelde maatregelen voortvarend worden uitgevoerd. Maar daar is menskracht en budget voor nodig. Daarnaast worden alle werkzaamheden in de gemeente zo afgestemd dat er 'werk met werk' wordt gemaakt en dat straten niet onnodig open gaan. Hieronder volgt eerst het totale maatregelen pakket met daarbij een indicatie van de planning. Daarna volgen de financiën en tot slot een voorstel om het geheel te monitoren.

Infrastructurele projecten en acties	**Planning in willekeurige volgorde**
Ontbrekende schakel Boulevard Paulus Loot	Nader te bepalen in verband met de mogelijke kustversterking
Ontbrekende schakel Boulevard De Favauge	2015, afhankelijk van de planontwikkeling Middenboulevard
Ontbrekende schakel Frans Zwaanstraat	2009
Ontbrekende schakel Verbinding centrum – regionaal fietspad over de oude trambaan. Dit is nu opgenomen in het project 'Busbaan Prinsesseweg'	2009
Verbinding Zandvoort-Vogelenzang, via de waterleidingduinen'	2010 / 2001
Een verbinding tussen de rotonde met de Burg van Alpenstraat en het sportpark, langs het circuit, maakt een toeristische rondrit mogelijk	Nog niet bekend. Mogelijk bestemmingsplantechnisch probleem.
Haltestraat (tweerichtingsverkeer voor fietsers, hoofdfietsroute, winkelstraat)	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning
Fietsvoorzieningen langs de Hogeweg	2012
Fietsvoorzieningen langs de Burg. Engelbertsstraat	2015, afhankelijk van de planontwikkeling Middenboulevard
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid van het kruispunt Van Lennepweg / Van Speijkstraat	2012, als onderdeel van de herinrichting van de Van Lennepweg
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid van het kruispunt Linnaeusstraat / Celsiusstraat	2012, als onderdeel van de herinrichting van de Linnaeusstraat
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid van het kruispunt Burg. Engelbertsstraat / Zeestraat	2015, afhankelijk van de planontwikkeling Middenboulevard
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid verbinding van de busbaan naar de oude trambaan (Haarlemmerstraat / Kostverlorenstraat / Tolweg / Zandvoortselaan)	2009
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid van het kruispunt Koninginneweg, Kostverlorenstraat	2009
Aanpak oversteekbaarheid en veiligheid van het kruispunt Kennemerweg / Zandvoortselaan	Nog niet bekend
Rotonde Hogeweg / Thorbeckestraat duurzaam veilig inrichten	2012
Rotonde Ir. Friedhoffplein duurzaam veilig inrichten	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning

De bromfiets binnen de bebouwde kom naar de rijbaan verwijzen	2009
Een verbinding tussen Duintjesveldweg en Duinpieperspad	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning. Mogelijk bestemmingsplantechnisch probleem.
Waar mogelijk de verouderde fietsenrekken vervangen door nieuwe zoals die op de Boulevard of in het centrum zijn toegepast	Doorlopend
Niet infrastructurele projecten en acties	**Planning in willekeurige volgorde**
Een project opstarten voor de ontwikkeling van nieuwe recreatieve fietsroutes in en rondom Zandvoort	Werkeenheid Toerisme en Economie
De organisatie van de knooppuntenroutes de wens voor te leggen om ook de kern van Zandvoort via het netwerk aan te kunnen doen.	Werkeenheid Toerisme en Economie
Het inbedden van de promotie van recreatieve routes in het toeristisch beleid van de gemeente.	Werkeenheid Toerisme en Economie
Uitvoeren maatregelen voor de bromfiets buiten de bebouwde kom.	2009
Het ontwikkelen van verkeersveiligheidsbeleid voor de objectieve- als subjectieve verkeersveiligheid	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning
Participeren in de landelijke verkeersveiligheidscampagnes.	Doorlopend
Het stimuleren van verkeerseducatie op het basisonderwijs.	Doorlopend
In overleg treden met de politie om af te spreken op welke wijze handhaving kan worden toegepast voor de verkeersveiligheid van de fietser.	Doorlopend
Het opstellen van een communicatieplan om de diverse onderwerpen met betrekking tot de fiets onder de aandacht te brengen.	Opnemen in het afdelingsplan en de meerjareninvesteringsplanning
Het opnemen van voldoende stallingsvoorzieningen bij het LDC en de Middenboulevard.	LDC-project / en ontwikkeling Middenboulevard
Achterhalen of er op topdagen of grote circuitevenementen gewerkt kan worden met en tijdelijke bewaakte stalling.	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning. Mogelijk stageproject
Het opstarten van een proefproject met 'Lock & Go'.	Meerjareninvesteringsplanning of het LDC-project
Het handhaven op fietswrakken door middel van en jaarlijkse actie 'ringen' van fietsen.	Jaarlijks
Een project opstarten waarbij de mogelijkheden van mountainbikevoorzieningen nader onderzocht wordt	Opnemen in de meerjareninvesteringsplanning
Beleidsvoornemens	**Prioriteit/planning**
Jaarlijkse actualisatie van de fietsbewegwijzering	Doorlopend
Bij reconstructies en aanleg van verkeersvoorzieningen de richtlijnen van 'duurzaam veilig' hanteren	Doorlopend

7.2 Financiën

Zandvoort streeft er naar om 'werk met werk' te maken. Fietspaden langs bijvoorbeeld gebiedsontsluitingswegen kunnen vaak aangelegd worden als een weg voor rioolonderhoud aangepakt wordt. Voor de aanleg van solitaire fietspaden of stallingvoorzieningen moet er naar andere financieringsbronnen worden gezocht Vanuit de provinciale overheid zijn er diverse subsidie mogelijkheden:

- De reguliere fietspaden worden voor 75 % gesubsidieerd uit de Brede Doel Uitkering (BDU).
- Voor recreatieve fietsvoorzieningen kan een beroep worden gedaan op de ILG-subsidies. Het subsidiepercentage is dan 85%
- Vanuit het provinciale beleid Impuls Fiets is 95% subsidie mogelijk voor projecten met betrekking tot 'stallingen en OV-fiets', 'fiets en ICT' en 'regionale fietsinfrastructuur'

Voor de uitvoering van de diverse maatregelen zal ook op de gemeentelijke begroting ruimte moeten worden gecreëerd om bijvoorbeeld te voorzien in de eigen bijdrage bij projecten.

Aanbevolen wordt een overzicht te maken van de te verwachtte kosten van bijvoorbeeld de eigen bijdrage van de diverse (deel)projecten.

7.3 Monitoring

De monitoring van het fietsbeleidsplan kan op twee manieren. Ten eerste kan worden bijgehouden in hoeverre het maatregelenpakket uit paragraaf 7.1 conform de planning wordt uitgevoerd. Daarnaast kan er worden bekeken in hoeverre er aan de doelstellingen wordt voldaan. De voorgestelde methode daarvoor staan in het onderstaande schema.

Doel	**Monitoring**
Het stimuleren van fietsverkeer.	Voorstel is om, minimaal eens per twee jaar, op een aantal vaste en strategische locaties de fietsers te tellen en zodoende de ontwikkeling in de loop der jaren in beeld brengen. De tellingen uit 2007 en 2008 dienen daarvoor als basisjaar.
Het primaire fietsnetwerk voltooid in 2015	Tweejaarlijks rapporteren over de voortgang.
Het recreatieve fietsnetwerk voltooid in 2015	Tweejaarlijks rapporteren over de voortgang.
Verkeersveiligheid: in 2020 30% minder ernstige fietsslachtoffers ten opzichte van 2002, op basis van een driejaarsgemiddelde.	Monitoring: analyse met behulp van gegevens over geregistreerde ongevallen
Kwaliteit van het primaire fietsnetwerk verbeteren conform kwaliteitseisen	Tweejaarlijks evalueren
Doelstelling afname fietsdiefstal	Monitoring met behulp van de beschikbare gegevens van de politie.

Voorstel is om tweejaarlijks een voortgangsrapportage op te stellen en ter informatie aan de gemeenteraad aan te bieden. Zodoende wordt men enerzijds geïnformeerd over de voortgang, anderzijds blijkt of de maatregelen het gewenste effect hebben in relatie tot de gestelde doelen. In de rapportage wordt informatie gegeven over de actuele situatie: projecten, ontwikkeling ongevallengegevens, fietsintensiteiten, enzovoort.

Bijlagen

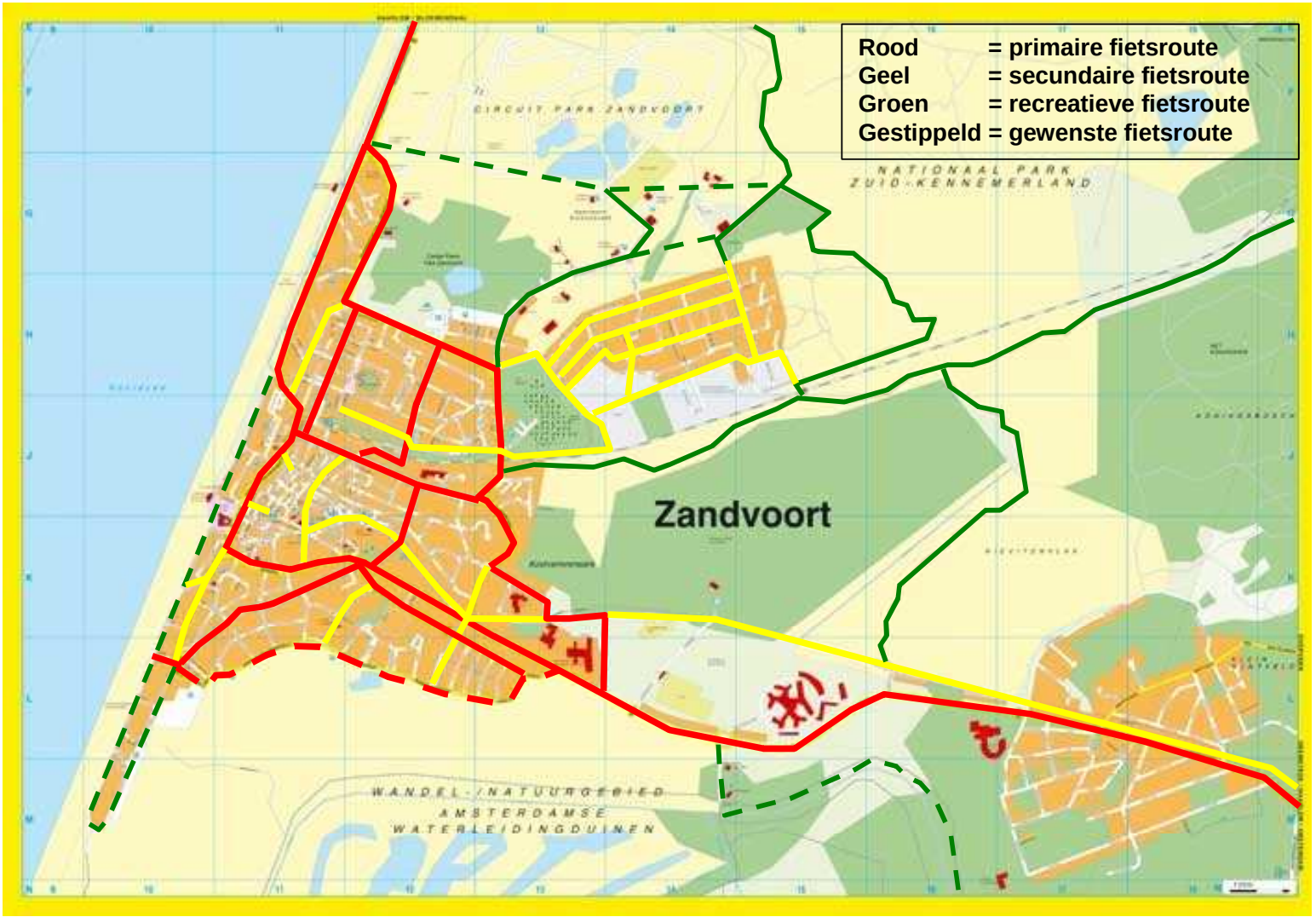
1 Stand van zaken fietsbeleidsplan 1998
2 Fietsroutenetwerk
3 Wegcategorisering
4 Fietsparkeernormen
5 Fietsknooppunten
6 Regionale recreatieve fietsroutes
7 Interne en externe klankbordgroep

Bijlage 1. Stand van zaken fietsbeleidsplan 1998

Maatregelvoorstel	Stand van zaken 2008	Vervolg
Route Centrum en Nieuw-Noord (utilitair)		
Op de Haltestraat ondervindt de fietser onder andere hinder van de geparkeerde auto's. Voorgesteld wordt deze straat in te richten als 'fietsstraat', waarbij de auto ondergeschikt is aan de fiets. Een profiel van een fietsstraat dat inpasbaar is in het smalle profiel van de Haltestraat zal nader uitgewerkt moeten worden.	Niet gerealiseerd	Fietsstraat gaat (te) ver, opheffen eenrichtingsverkeer voor fietsers is gewenst en haalbaar
Op het gedeelte van de Haltestraat tussen de Kostverlorenstraat en de spoorwegovergang is aan één zijde een (smalle) fietsstrook aanwezig.	Gerealiseerd	-
Aanleggen van fietsvoorzieningen op de Tollensstraat (tussen Vondellaan en Van Lennepweg).	Fietssuggestiestroken aangelegd	-
Aandacht voor oversteek Van Lennepweg ter hoogte van de Tollensstraat.	Gerealiseerd	
Aanpassen fietspad Tollensstraat - Kamerlingh Onnesstraat. De aansluiting van het fietspad op de Kamerlingh Onnesstraat wordt veranderd. Het fietspad zal namelijk op de bocht met de Linnaeusstraat worden aangesloten. De fietsroute loopt vervolgens via de Kamerlingh Onnesstraat naar de Curiestraat. Hier kunnen fietsvoorzieningen worden aangelegd.	Niet gerealiseerd. Fietspad aansluiten op de Curriestraat.	Voorontwerp in 2009 gereed
Momenteel is er een vrijliggende fietsverbinding tussen de Curiestraat en de Professor van der Waalsstraat. Door een logische verbinding te maken met de Thomsonstraat ontstaat een directe verbinding met de sportvelden.	Niet gerealiseerd	Overnemen in het MJP
Noord-zuidkustroute (recreatief)		
De Boulevard Barnaart is heringericht. Ook zijn er goede rekken geplaatst. Het aantal kan nog worden uitgebreid.	Gerealiseerd	
Doortrekken van de fietsroute via de centrumboulevard naar de zuidelijke boulevard. Aangezien dit nu een voetgangersgebied is, dient nader te worden bestudeerd hoe een fietsroute hier kan worden ingepast. Indien dit niet mogelijk is, wordt voorgesteld de route via de Burgemeester Engelbertsstraat en de Thorbeckestraat te laten lopen. Hier dienen vrijliggende fietspaden of fietsstroken te worden aangelegd.	In planvormingfase	Uitvoeren
Boulevard Paulus Loot in ieder geval in twee richtingen berijdbaar maken voor fietsers. De voorkeur gaat uit naar een vrijliggend fietspad	Eerste verkenning	Planvormingsfase 2009 / 2010
Route Zandvoort-zuid - voormalige trambaan - Visserspad		

Maatregelvoorstel	**Stand van zaken 2008**	**Vervolg**
Voorgesteld wordt een vrijliggend fietspad aan te leggen langs de Cort van der Lindenstraat en de Frans Zwaanstraat. Dit fietspad kan in de berm van de Frans Zwaanstraat lopen. Het aanleggen van het fietspad door de duinen is niet mogelijk aangezien het hier om een beschermd natuurgebied gaat. Via de Zandvoortselaan en de Herman Heijermansweg dient vervolgens een verbinding te komen naar de fietsroute op de voormalige trambaan.	In planvormingfase	Uitvoeren
Een veilige oversteek over de Zandvoortselaan	Gerealiseerd, maar de aansluiting op de H. Heijermansweg kan fietsvriendelijker worden aangelegd	Aanvullende maatregel opnemen in nieuw MJP
Nieuwe verbinding door het Kostverlorenpark welke aansluiting geeft op de Max Euwestraat en/of doorloopt tot aan het Visserspad	Niet gerealiseerd, maar nut lijkt beperkt	Niet meer opnemen in MJP
Route centrum -> Zandvoort-oost (utilitair-recreatief)		
Het verbeteren van de fietsroutes in het centrum. Hierbij dient bij de herinrichting van het centrum rekening te worden gehouden	Bij project Louis Davidscarré wordt rekening gehouden met aanleg fietspaden.	Uitvoeren in 2010
Zandvoortselaan: fietspad uitbreiden voor twee richtingen?	Gerealiseerd, maar nog niet geformaliseerd	Overnemen in nieuw maatregelenplan
Aanpassen kruispunt Haarlemmerstraat - Tolweg - Zandvoortselaan	Vergevorderde plannen	Uitvoeren
Verbeteren bewegwijzering en aansluiting richting fietsroute over voormalige trambaan	Uitgevoerd	-
Aanpassen kruispunt Zandvoortselaan - Dr. C.A. Gerkestraat.	Uitgevoerd	-
Als aanvulling op de utilitaire bewegwijzering (dikwijls de meest directe route) kunnen alternatieve routes naar dezelfde bestemming in groen worden aangeduid. Naast deze bestemmingsgerichte verwijzing is bewegwijzering van (een aantal) rondrijdroutes aan te bevelen.	Achterhaald, toeristische routes uitgezet d.m.v. het fietsknooppuntennet-werk	Niet meer opnemen in MJP

Bijlage 2. Fietsroutenetwerk



Bijlage 3. Wegcategorisering

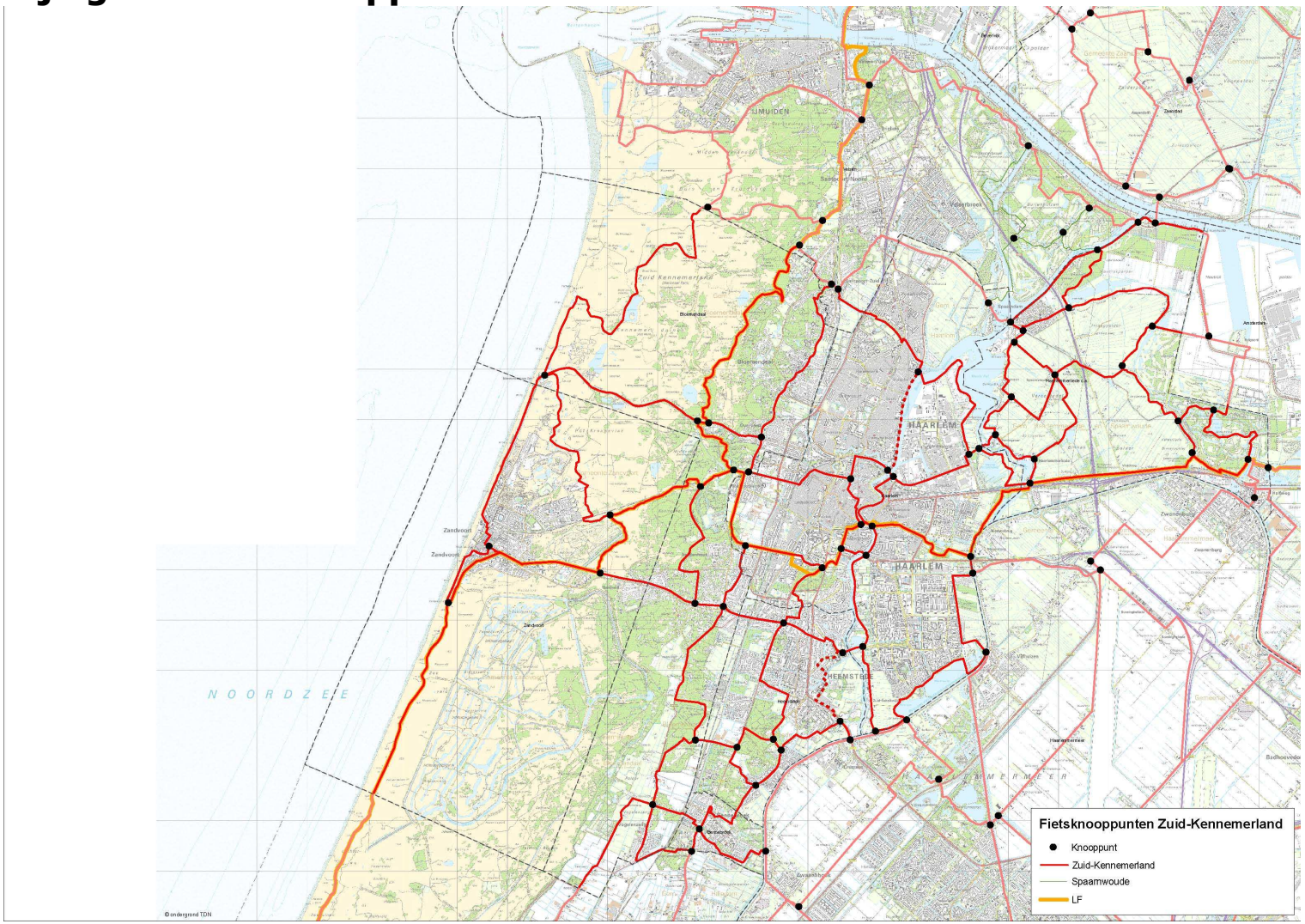


Bijlage 4. Fietsparkeernormen

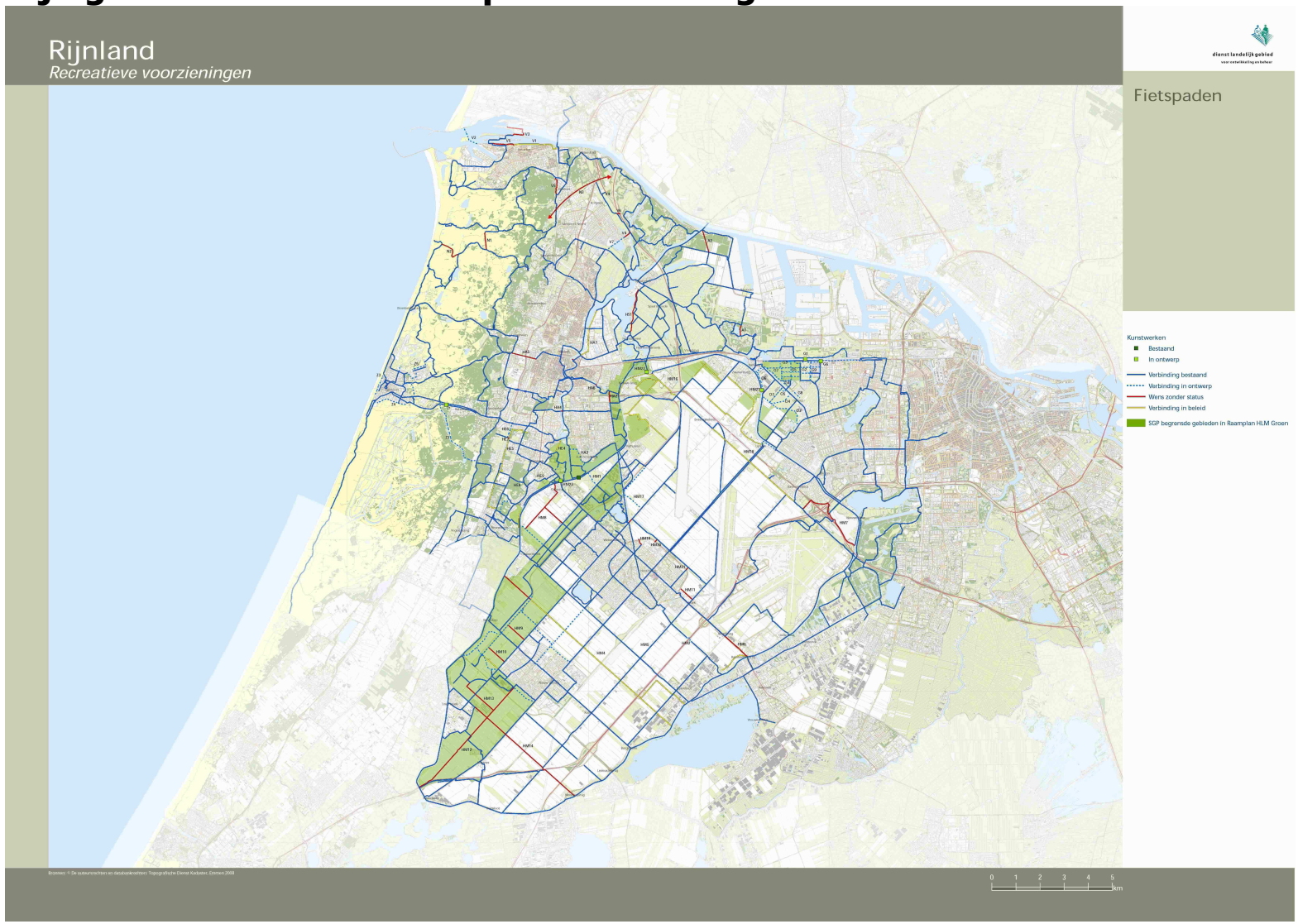
(Bronnen: o.a. CROW, Plaats maken voor de fiets; leidraad voor parkeren en stallen)

Voorziening	Aantal fietsparkeerplaatsen	per
Hoofdwinkelcentrum	4 - 6	100 m² bvo
Wijkwinkelcentrum	5 - 7	100 m² bvo
Buurtwinkelcentrum	6 - 8	100 m² bvo
Kantoor B-lokatie (stationsomgeving)	1,5 – 2,0	100 m² bvo
Kantoor C-lokatie (overig gebied)	0,5 – 1,0	100 m² bvo
Museum	25 - 35	100 bezoekers
Archief	25 - 35	100 bezoekers
Bibliotheek	45 - 55	100 bezoekers
Basisschool	40 - 60	100 personeelsleden
	30 - 40	100 leerlingen
Voortgezet onderwijs	40 - 60	100 personeelsleden
	60 - 70	100 leerlingen
Hoger onderwijs	40 - 60	100 personeelsleden
	60 - 80	100 leerlingen
Sporthallen	35 - 45	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden met tribune	20 – 30	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden	20 – 30	wedstrijdveld
Zwembaden (binnenbad)	15 - 20	100 m² wateroppervlak
Zwembaden (buitenbad)	15 - 20	100 m² wateroppervlak
Theater	20 - 25	100 bezoekers
Concertzaal	25 - 30	100 bezoekers
Bioscoop	25 - 30	100 bezoekers
Discotheek stedelijk	25 - 35	100 bezoekers
Discotheek niet-stedelijk	5 - 15	100 bezoekers
Ziekenhuis met stedelijke functie	30 - 50	100 bedden
Ziekenhuis met regionale functie	20 - 40	100 bedden
Verpleeghuis	10 - 20	100 bedden
Recreatiegebied	20 - 35	100 bezoekers
Attractiepark	10 - 15	100 bezoekers

Bijlage 5. Fietsknooppunten



Bijlage 6: Recreatieve fietspaden in de regio



Bijlage 7: Intern en externe klankbordgroep

Interne klankbordgroep

- L. van der Hek, ruimtelijke ordening
- N. Molenaar, verkeer en vervoer
- G.J. Overpelt, civiele techniek
- H. Prins, groenbeleid
- R. Spijkers, verkeer en vervoer
- J. van Straaten, verkeer en vervoer
- R. Willigers, civiele techniek

Externe klankbordgroep

- C. Besse, Veilig Verkeer Nederland
- D. Freling, Kamer van Koophandel
- L. Geeling, Waternet
- Y. Hassing, Fietsersbond Haarlem
- E. Kraaijenoord, Brandweer Zandvoort
- R. Smit, Politie Zandvoort
- W. Fisscher, Ondernemersplatform Zandvoort

Woordenlijst

Aanliggend fietspad	Een fietspad dat door een smalle voorziening van de rijbaan is gescheiden of verhoogd is aangelegd
APV	Algemene Plaatselijke Verordening
BDU	Brede Doeluitkering, subsidieregeling voor verkeersprojecten
Black spot	=> 6 letselongevallen in drie jaar
bvo	Bruto vloeroppervlakte
CROW	Centrum voor regelgeving en onderzoek voor weginfrastructuur
ETW	Erftoegangsweg (30 km/u-zone)
Fietsstrook	Met fietssymbool en doorgetrokken streep van de rijbaan afgescheiden deel van de weg, uitsluitend bedoeld voor fietsers
GOW	Gebiedsontsluitingsweg, de belangrijke wegen met binnen de bebouwde kom een toegestane snelheid van 50 km/h.
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan
PVVP	Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan
RVV	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens
Tracé	Verloop van een weg in de omgeving
UMS	Uitsluitend Materiële Schade
VNVF	Vereniging van Nederlandse Verkeersborden Fabrikanten
VOC	VerkeersOngevallenConcentratiepunt
VRI	Verkeers Regel Installatie (verkeerslichten)
VVN	Veilig Verkeer Nederland
WGR-plus regio	In Noord-Holland is dat de stadsregio Amsterdam
ILG	Investeringsbudget Landelijk Gebied