



leiderdorp

definitief

Nota Langzaam Verkeer

Inhoud

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1. Inleiding | 4 |
| 1.1 Mobiliteitsvisie | 5 |
| 2. Huidige situatie | 7 |
| 2.1 Voetgangers | 7 |
| 3. Opgaven en beleidsrichtlijnen | 12 |
| 3.1 Voetgangers | 12 |
| 3.2 Fietsers | 13 |
| 4. Voorkeurskenmerken netwerken | 17 |
| 4.1 Voetgangersroutes en -gebieden | 17 |
| 4.2 Fietsnetwerk | 19 |
| 4.3 Relatie met andere modaliteiten | 19 |
| 5. Maatregelen | 20 |
| 5.1 Uitvoering | 23 |
| Bijlagen: | |
| 1. Heelblaadjespad | 24 |
| 2. Laan van Berendrecht | 29 |

1.

Inleiding

Leiderdorp heeft de doelen van haar mobiliteitsbeleid voor 2020 tot 2030 vastgelegd in de mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg. In afzonderlijke nota's is uitgewerkt hoe de gemeente haar opgaven gaat realiseren. De nota Langzaam Verkeer is een van deze nota's. De andere gaan over Openbaar Vervoer en over Circulatie. Uitwerking van het parkeerbeleid volgt later dit jaar. Er is gekozen voor afzonderlijke nota's. Dit maakt het mogelijk ze los van elkaar te actualiseren, mocht dit nodig zijn.

Fietser en voetganger staan voorop in de mobiliteitsvisie. Voor voetgangers komt meer aandacht. Leiderdorp zet in op een fijnmazig voetgangersnetwerk dat goed onderhouden, en breed genoeg voor rolstoelen, scootmobielen en rollators is. Er worden veilige school-thuisroutes bij alle scholen gerealiseerd. Veelgebruikte looproutes naar voorzieningen worden breed en in herkenbare stijl ingericht.

Fietsen is gezond voor jong en oud. De gemeente investeert daarom in de fietsinfrastructuur en gedragscampagnes. Fietspaden worden aangepakt, zodat ze comfortabele, veilige en directe routes vormen. Op deze routes krijgt de fietser prioriteit bij verkeerslichten. Ook wordt een inhaalslag gemaakt met het realiseren van fietsvoorzieningen. School-thuisroutes worden veiliger. Bij nieuwbouwprojecten krijgt de fiets vanaf het begin aandacht door inpassing van fietsstallingen en fietspaden tot aan de voordeur. Bevordering van het fietsen gebeurt op verschillende manieren. Ook

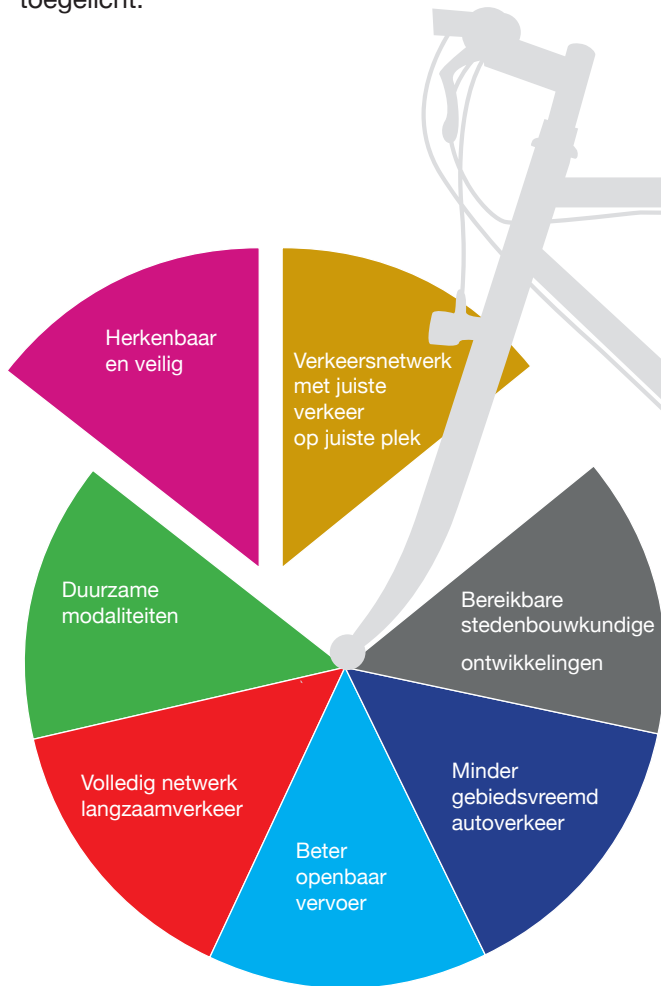
zijn er verkeerseducatieprojecten voor de e-fiets, verkeers(fiets)examens voor scholieren en acties om fietsendiefstal tegen te gaan.

In deze nota zijn de doelen uit de mobiliteitsvisie uitgewerkt in beleidsrichtlijnen en maatregelen voor het langzaam verkeer. De komende jaren kunnen nieuwe maatregelen volgen. De beleidsrichtlijnen vormen daarvoor het kader.

Bij de totstandkoming van deze nota is dankbaar gebruikgemaakt van de input van bewoners, belangengroepen en raadsleden. Zo is de opbrengst uit de serious game-sessies tijdens de mobiliteitsweek (juni 2019) en de mobiliteitstafels over de ontwerp-mobiliteitsvisie (september 2019) meegenomen. Daarnaast zijn ook de reacties van de bewoners die een zienswijze (juni 2020) hebben ingediend meegenomen. Ook het Zwartboek Mobiliteit van D66 heeft waardevolle informatie geleverd, evenals de raadsdiscussie's over de inmiddels (in januari 2020) vastgestelde mobiliteitsvisie Bereikbaar en Op Weg en de concept nota (juli 2020).

1.1 Mobiliteitsvisie

In de periode 2020-2030 stelt Leiderdorp 7 mobiliteitsdoelen centraal. Ze worden hieronder toegelicht.



Figuur 1: Mobiliteitsdoelen

In de periode 2020-2030 stelt Leiderdorp 7 mobiliteitsdoelen centraal. Ze worden hieronder toegelicht.

A. Verkeersnetwerk met juiste verkeer op juiste plek

In 2030 heeft Leiderdorp een samenhangend verkeerssysteem dat op een passende manier ruimte biedt aan alle modaliteiten. Het netwerk voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en auto is dan zo opgebouwd dat er voor iedere verplaatsing meerdere opties mogelijk zijn. Bewoners en bezoekers kunnen zelf de keuze maken die bij hen past. Elke vervoerswijze heeft zijn eigen sterke punten. De gemeente zet in op deze sterke punten om het verkeerssysteem zo optimaal mogelijk in te richten. Het verkeersnetwerk is in 2030 voldoende robuust om verdichting en transformatie op te vangen. Het openbaar vervoer en de fiets spelen hierin een belangrijke rol. Het autoverkeer wordt geweerd uit de woonstraten en via de hoofdroutes geleid.

B. Duurzame modaliteiten

In 2030 beschikt Leiderdorp over goede faciliteiten voor een duurzame verplaatsingskeuze. Er wordt geen vervoerswijze uitgesloten of beperkt. Wel moedigt de gemeente duurzame en gezonde keuzes aan. Dat is de fiets voor korte afstanden en de bus voor middellange afstanden. Voor langere afstanden is het openbaar vervoer - door het streven naar emissievrij regionaal busvervoer - een duurzaam alternatief voor de auto. De gemeente zet daarom in op vergroting van het aandeel openbaar vervoer.

C. Minder gebiedsvreemd autoverkeer

In sommige woonwijken rijdt veel 'gebiedsvreemd' autoverkeer. Dat is doorgaand verkeer dat herkomst en bestemming in Leiderdorp heeft maar niet in de wijk moet zijn en via de hoofdstructuur zou moeten rijden. Of doorgaand verkeer dat geen bestemming en herkomst in Leiderdorp heeft. De gemeente gaat de overlast in de woonwijken door gebiedsvreemd autoverkeer terugdringen. Dit verkeer wordt ontmoedigd om door de woonstraten te rijden en wordt geconcentreerd op de hoofdroutes.

D. Beter openbaar vervoer

In 2030 is het openbaar vervoer beter toegankelijk en sneller. Daardoor maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente zet in op goede routes, goede haltefaciliteiten en goed voor- en natransport. Samen met de andere gemeentes uit Holland Rijnland gaan we met de provincie Zuid-Holland (concessiehouder voor het OV) in gesprek hoe die kan bijdragen aan de (Leiderdorpse) ambities.

E. Volledig netwerk voor langzaam verkeer

In 2030 heeft Leiderdorp een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer. Fiets- en wandelroutes zijn verkeers- en sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Ontbrekende schakels in het netwerk zijn dan ingevuld. Dit netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking en biedt veilige school-thuisroutes.

F. Bereikbare stedenbouwkundige ontwikkelingen

Het moment waarop mensen verhuizen is bepalend voor hun mobiliteitsgedrag. Daarom is het van belang om vanaf het begin het gewenste mobiliteitsgedrag goed te faciliteren. Bij nieuwe woningbouwlocaties voldoen fiets- en voetpaden vanaf de eerste bebouwing aan de gestelde kwaliteitsnormen. Er zijn voldoende fietsenstallingen bij de woningen. De nieuwbouwlocaties zijn ook goed aangesloten op het openbaar vervoer.

G. Herkenbaar en veilig

In 2030 heeft Leiderdorp een verkeersnetwerk dat herkenbaar en veilig voor de gebruiker is. Het netwerk heeft een duidelijke hiërarchische opbouw en een consistente inrichting die overeenkomt met landelijke richtlijnen en de Leiderdorpse beleidskeuzes. Het fietsnetwerk heeft een structuur met doorfietsroutes, lokale routes en recreatieve routes. Het autonetwerk heeft een vergelijkbare structuur van hoofdroutes (gebiedsontsluitingswegen), verzamelwegen (wijkwegen) en woonstraten (erftoegangsgebieden en woonerven). De herkenbaarheid wordt niet alleen vormgegeven door de functie van de weg of het fietspad, maar ook door de daadwerkelijke inrichting. Materiaalgebruik, vormgeving en andere technische eisen zijn consistent toegepast volgens het geldende beleid. Van de standardeisen kan alleen worden afgeweken wanneer er te weinig fysieke ruimte is om ze toe te passen. Voor afwijking is altijd een collegebesluit nodig. Herkenbaarheid in inrichting van routes vergroot de veiligheid. Leiderdorp zorgt ook op andere manieren voor een grotere verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door

vermindering van de hoeveelheid autoverkeer, ‘vergevingsgezinde’ fietspaden, verkeerseducatie en een duidelijk beleid voor voetgangersoversteekplaatsen.

2.

Huidige situatie

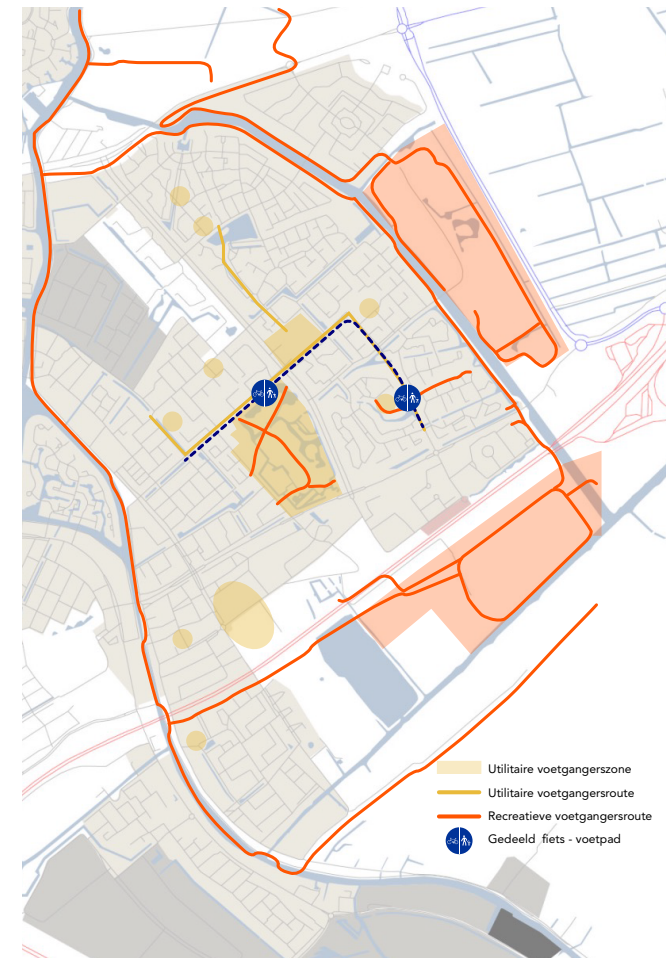
2.1 Voetgangers

Op de meeste plekken zijn trottoirs vanzelfsprekend aanwezig. Er is voldoende ruimte, ook voor mindervaliden. In woonstraten en wijkwegen zijn er voldoende mogelijkheden om over te steken. Op de meeste plekken zijn dan ook geen specifieke maatregelen voor voetgangers nodig.

De aandacht gaat daarom uit naar plekken waar veel voetgangers zijn. Het gaat om schoolzones (zie Figuur 2 voor een voorbeeldinrichting) winkelcentra en recreatiegebieden. Figuur 3 laat zien waar deze gebieden zijn, en maakt onderscheid tussen utilitaire routes en gebieden, en recreatieve routes en ge-

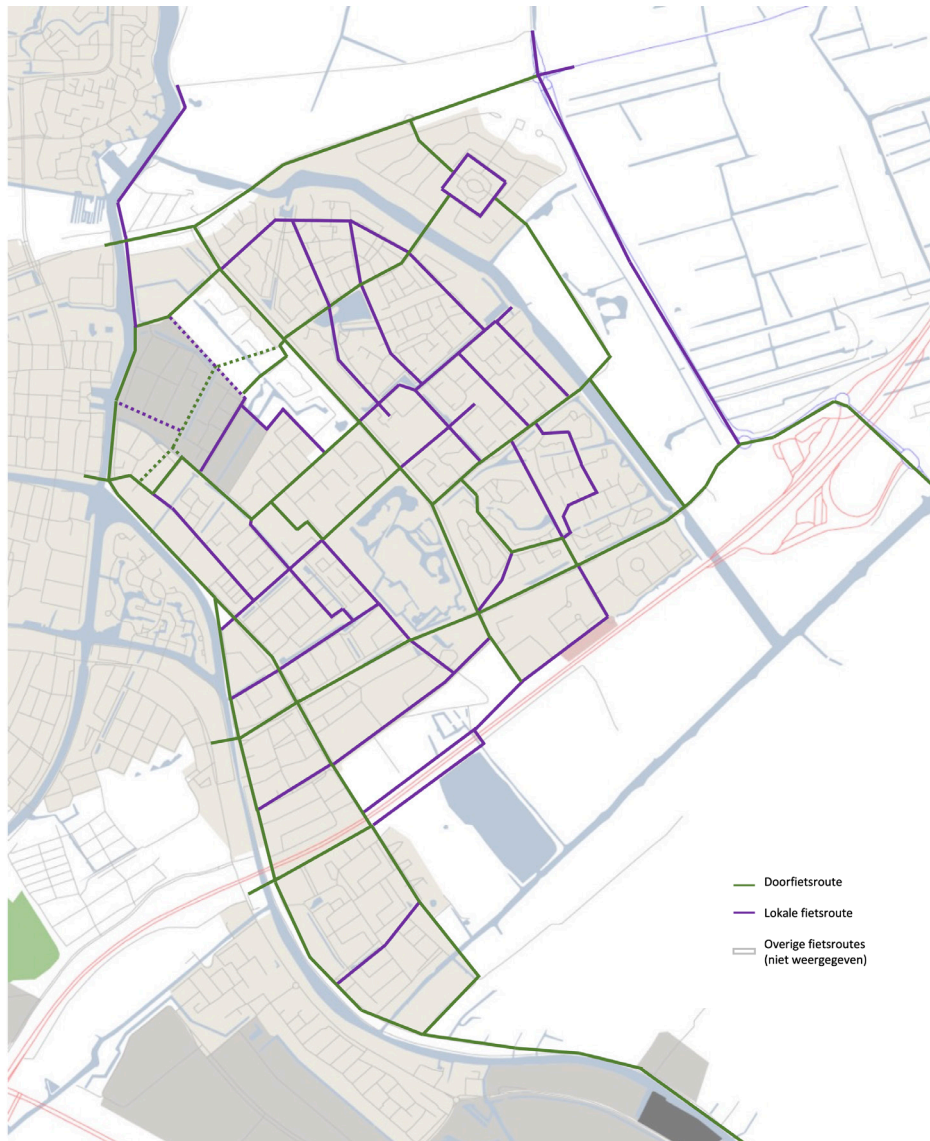


Figuur 2: Voorbeeldinrichting schoolzone



Figuur 3: Voetgangersroutes en gebieden

bieden. Veel van deze gebieden zijn al ingericht als wandelgebieden of als gedeeld fiets- en voetpad. De Laan van Berendrecht is de belangrijkste boulevard. Hij verbindt twee winkelcentra: Winkelhof en Santhorst.



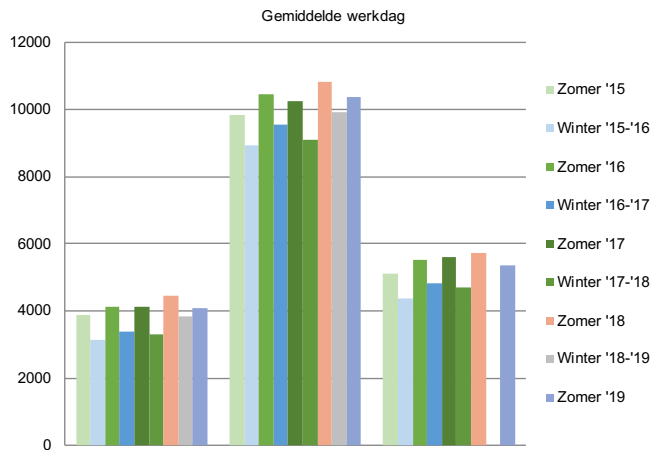
De fietsstromen zijn gemeten tijdens de fietstelweek in 2016 (demo.cycleprint.eu). De dikste rode lijnen geven 500-1000 gemeten fietser voor de meetperiode weer. De dunste gele lijnen geven 20-50 gemeten fietsers voor de meetperiode weer. De fietsbrug over de rijksweg mist. Mogelijk omdat er weinig gefietst wordt.

Figuur 4: Doorfietsroutes en lokale fietsroutes (links) en fietsstromen

2.2 Fiets

Fietsgebruik

De fiets wordt vooral gebruikt voor verplaatsingen in Leiderdorp en in de regio. Met name op afstanden tot 7,5 kilometer fietsen Leiderdorpers veel. In Leiderdorp



Figuur 5: Groei aantal fietsers

wordt de fiets veel gebruikt voor verplaatsingen naar het centrum en de treinstations in Leiden. Figuur 4 laat de doorgaande en lokale fietsroutes (links) en de fietsersstromen (rechts) zien.

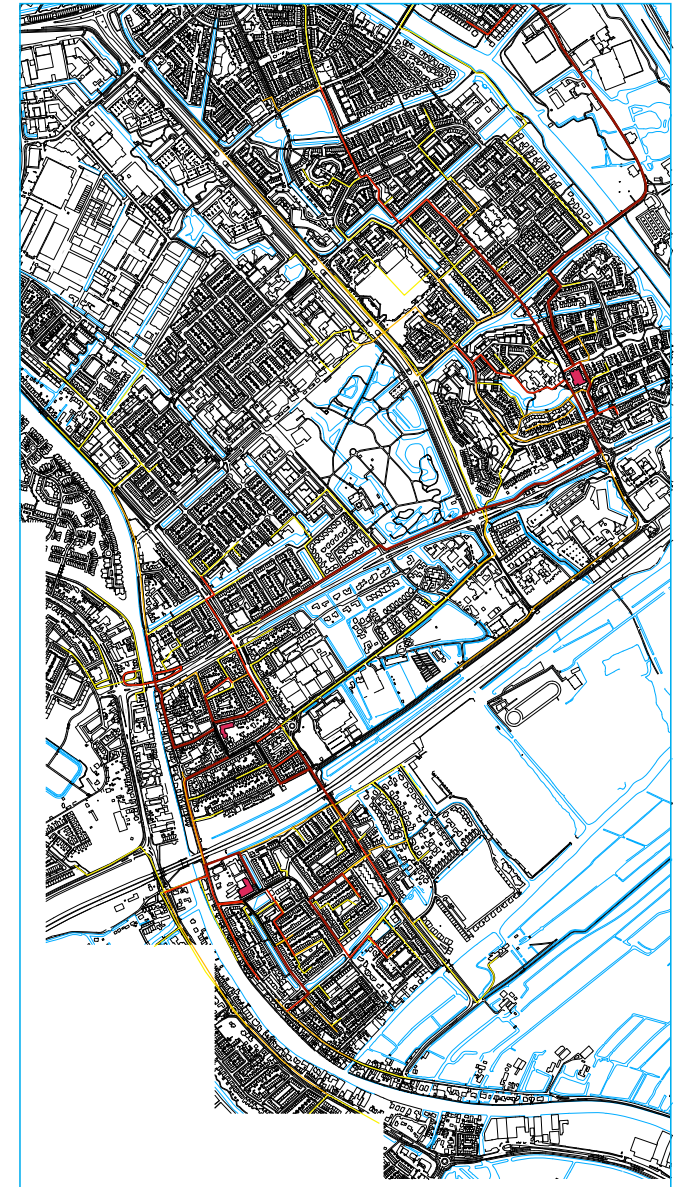
Het doel is om het fietsgebruik verder te laten toenemen. De Gemeente zit in op een groeipercentage van 10% van het totale fietsgebruik over de planperiode van deze nota (10 jaar). Als primaire indicator zullen de

telpunten op de bruggen alsook de tellingen van de verkeerslichten op het Engelendaal gebruikt worden. Op vier punten zijn er fietsverbindingen over de Oude Rijn en de Zijl. De Zijlbrug, Spanjaardsbrug en Leiderdorpsebrug zijn verbindingen met Leiden. De fietsbrug



Figuur 6: Communicatie over fietsverbeteringen

over de Oude Rijn (Rijnvregdebrug) sluit aan op Zoeterwoude. Op deze punten zijn de fietsstromen het grootst. Daarnaast komen er veel fietsers uit de richtingen Hoogmade, Oude Ade en Oude Wetering. Op enkele punten lopen er dikke fietsstromen op plekken waar geen doorfietsroute is. Er gaan bijvoorbeeld veel fietsers via de Steenbakkerslaan, Splinterlaan, Koolmeesstraat/Roodborststraat en Heinsiuslaan. Deze plekken behoeven aandacht. De hoofd fietsroutes zijn afgestemd met de regio en sluiten aan op de regionale fietsroutes.



Figuur 7: Voorbeeld school-thuis routes voor fiets

Ontwikkeling fietsgebruik

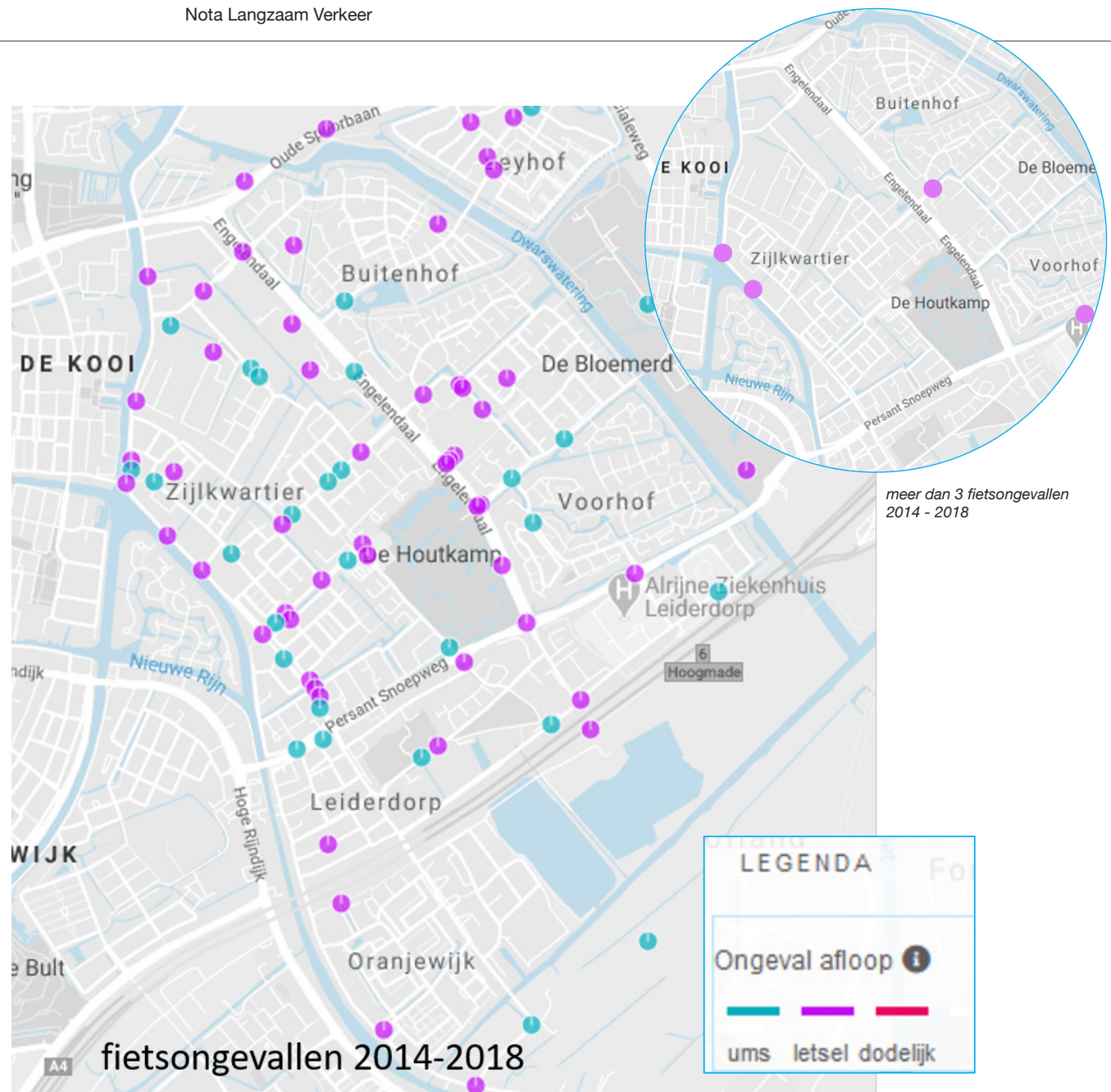
Op de Spanjaardsbrug, de Zijlbrug en de Leiderdorpsebrug is de ontwikkeling van het aantal fietsers gemeten. Het aantal fietsers dat hier passeert, is tussen de zomer van 2015 en de zomer van 2019 gegroeid met 5%.

Fietsbeleving

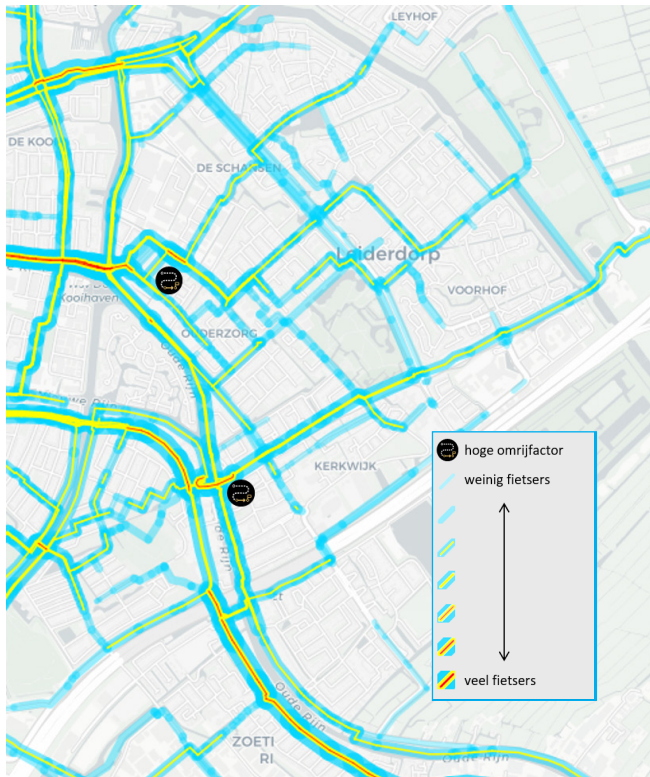
Naast de fietsvoorzieningen in vorm van infrastructuur zijn er ook andere manieren om de fietsbeleving te verbeteren. Dit kan door het fietsen zichtbaarder te maken voor burgers. Bijvoorbeeld door educatie (e-bike cursussen voor ouderen, zichtbare fietsroutes), goed zichtbare school-thuisroutes en door burgers te informeren over en betrekken bij de fietsprojecten. Figuur 6 laat zien hoe fietsverbeteringen nu worden aangekondigd.

Veilige school-thuisroutes

Op routes waar veel scholieren fietsen, zijn veilige fietsvoorzieningen extra belangrijk. De huidige schoolzones worden geëvalueerd. Daarbij inventariseren we de school-thuisroutes en onveilige punten en bedenken we samen met de ouders en kinderen oplossingen. Voor enkele scholen zijn al routes geïnventariseerd waar veel scholieren fietsen. Dichter bij de scholen wordt de concentratie fietsers groter. De school-thuisroutes zijn de drukste stukken in de buurt van de scholen. Figuur 7 laat als voorbeeld de routes voor Elckerlyc International School & Montes-



Figuur 8: Fietsongevallen (bron: <http://fietsongevallen.oververkeer.nl>)



Figuur 9: Fietsstromen (bron: fietstelweek 2016 – demo.cycleprint.eu) en routes met hoge omrijfactor

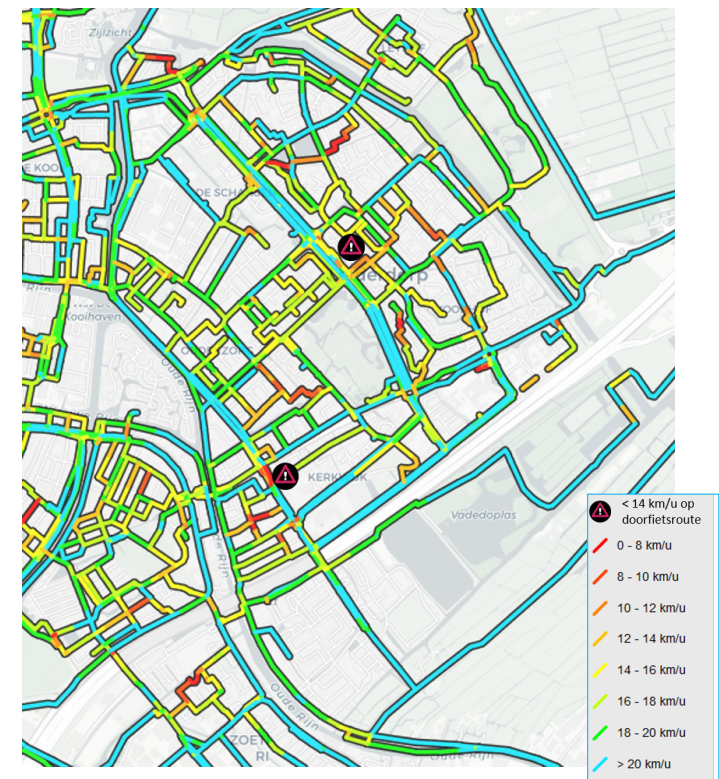
sorischool zien. Hoe donkerder de route, hoe meer scholieren er gebruik van maken. De rode routes zijn de school-thuisroutes. Die komen niet altijd overeen met de doorfietsroutes of de lokale fietsroutes van het fietsnetwerk. Voor deze rode routes wordt gezocht naar verbeteringen.

Fietsveiligheid

Voor de fietsveiligheid zijn zowel de beleving als de gemeten veiligheid van belang. Figuur 8 laat zien waar de afgelopen jaren (2014-2018) fietsongevallen hebben plaatsgevonden. Links zijn alle locaties met fietsongevallen weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) en ongevallen met letsel. De figuur rechts toont de locaties waar meer dan drie fietsongevallen zijn gebeurd. Vanwege de geringe aantallen kan het toeval zijn dat ergens drie ongevallen gebeuren. Bovendien is er bij fietsongevallen vaak sprake van onderregistratie van met name minder ernstige ongevallen, en zijn er waarschijnlijk meer ongevallen zijn geweest. De locaties met drie ongevallen worden door inwoners en gemeente wel herkend als onveilige fietslocaties. Deze locaties worden nader onderzocht en aangepakt.

Fietsintensiteiten en directheid

Figuur 9 laat zien waar in Leiderdorp de grootste stromen fietsers rijden. Op de figuur is ook goed zichtbaar dat de verbindingen met Leiden over de Oude Rijn veel gebruikt worden en tegelijk zorgen voor indirecte routes. De lus in de opgang naar de Leiderdorpsebrug is goed zichtbaar. Ook fietsers die vanaf de Spaansdijk komen, kunnen door de oriëntatie van het wegennet niet in een rechte lijn naar bijvoorbeeld Winkelhof fietsen.



Figuur 10: Fietssnelheden (bron: fietstelweek 2016 – demo.cycleprint.eu)

3.

Opgaven en beleidsrichtlijnen

In dit hoofdstuk worden de gemeentelijke beleidskeuzes toegelicht. Aan de hand van de huidige situatie en de uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie zijn opgaven beschreven. Bij deze opgaven zijn beleidsrichtlijnen geformuleerd. De beleidsrichtlijnen staan in een tekstkader.

3.1 Voetgangers

Voor het voetgangersnetwerk zet Leiderdorp in op een fijnmazig utilitair netwerk dat goed onderhouden is en breed genoeg is voor rolstoelen, scootmobielen en rollators. De focus ligt op veelgebruikte looproutes naar voorzieningen. Ook recreatieve wandelroutes naar en door de natuurgebieden en parken horen daarbij. De realisatie van veilige school-thuisroutes bij alle scholen is hierin een belangrijke stap.

Hoogwaardige routes voor voetgangers bij scholen, bij winkelclusters, zorgclusters en naar parken- en recreatiegebieden

Het netwerk van utilitaire en recreatieve voetgangersroutes en -zones verbindt veelbezochte voorzieningen en recreatiegebieden met woonwijken. Het netwerk ligt er kwalitatief goed bij. In Hoofdstuk 4, paragraaf 4.1 staan voorkeurskenmerken en uitgangspunten die het comfort en de veiligheid verder zullen verbeteren. Veel van de aanpassingen worden gecombineerd met andere werkzaamheden, zoals de vervanging van het riool die op veel plekken is gepland. Op een aantal specifieke plekken is het niet wenselijk daarop te wachten en worden verbeteringen eerder gereali-

seerd. Dit is aangegeven in hoofdstuk 5 Maatregelen. Daarnaast worden voetpaden tijdig onderhouden waar dit nodig is om te zorgen dat de faciliteiten er altijd goed bij liggen. Voor voetpaden wordt gekozen voor een ruime breedte zodat het prettig wandelen is.

Tijdig onderhoud waar nodig, anders werk combineren met andere werkzaamheden
Breedte voetpaden: utilitair 280cm, recreatief 230cm

Het realiseren van veilige school-thuisroutes

Het is van belang dat kinderen veilig naar school kunnen lopen. Ook zien we graag dat oudere kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen. Samen met de scholen en de ouders wordt het concept van school-thuisroutes verder uitgewerkt. Hiermee wordt ook gestimuleerd dat ouders hun kinderen veilig naar school laten lopen en fietsen.

Veilige en zichtbare school-thuis wandelroutes voor scholieren op de hele school-thuisroute

Het verbeteren van de inrichting gericht op mensen met een fysieke beperking

Voor mensen met een beperking zijn toegankelijke voetgangersvoorzieningen van wezenlijk belang. Met de toenemende vergrijzing geldt dit voor een steeds grotere groep mensen. Daarom worden alle utilitaire voetgangersroutes en OV-haltes zo ingericht dat ze toegankelijk zijn voor mensen die gebruik maken van hulpmiddelen als rolstoelen, rollators en scootmobielen. Ook wordt een blindegeleidestroom aangebracht nabij OV haltes.

Utilitaire voetgangersroutes en OV-haltes zijn rollend toegankelijk en hebben een blindengeleidestroom

Het toepassen van veilige voetgangersoversteekplaatsen

Voor voetgangers worden veilige oversteekplekken gemaakt. Op drukke wegen gebeurt dit vaak in de vorm van kortere oversteken met een midden-eiland of een verkeerslicht. Op woonstraten (erftoegangsweg) is een overzichtelijke inrichting met voldoende zicht van belang. Voor nieuwe wegen worden de CROW-richtlijnen toegepast. Volgens die richtlijn worden geen zebra's geplaatst als de weginrichting voorziet in een voorrangregeling, zoals bij verkeerslichten of in erftoegangsgebied. Uitgangspunt is dat de bestaande zebra's in woonwijken worden gehandhaafd, ook bij groot onderhoud. Alleen als de situatie wezenlijk verandert, kan na overleg met de bewoners en met instemming van het college voor een andere inrichting zonder zebra worden gekozen.

Bestaande zebra's in woonwijken worden gehandhaafd. Voor nieuwe wegen geen zebra's bij voorrangssituatie conform CROW richtlijn

3.2 Fietsers

Leiderdorp wil het fietsgebruik stimuleren. De fietser krijgt daarom prioriteit in het beleid. De fiets is voor korte verplaatsen (voor afstanden tot 7,5 km en met de elektrische fiets tot 15 km) een vervoerwijze die je snel van deur-tot-deur kan brengen of goed dient als vortransport voor het openbaar vervoer op middel-lange en lange afstanden. Met name in centrumgebieden kan de fiets hierdoor sneller zijn dan andere vervoerwijzen. Om het fietsverkeer daadwerkelijk te laten stijgen, is een samenhangend, veilig, aantrekkelijk, comfortabel en direct fietsnetwerk cruciaal. Deze opgave is hieronder uitgewerkt.

Differentiatie aanbrenge in fietsroutenetwerk – passende fietsvoorzieningen op elke plek

Fietsroutes worden op verschillende manieren gebruikt. Sommige routes om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Andere routes worden gebruikt omdat ze autoluw zijn en daardoor zeer geschikt voor ouderen en kinderen. De nadruk verschilt per locatie. De mobiliteitsvisie beschrijft het fietsnetwerk van Leiderdorp. Daarin is onderscheid gemaakt tussen vier typen routes.

- Doorfietsroutes (primaire routes) zijn gericht op langere verplaatsingen en sluiten ook aan op het rou-

tenetwerk van de regio. Deze routes zijn het meest royaal en optimaal ingericht voor fietsers vanwege de verbindende (regionale) functie.

- Lokale routes (secundaire routes) zijn doorgaans gericht op kortere verplaatsingen binnen Leiderdorp. Ze bieden daarbij een goed en ondersteunend netwerk waar het comfortabel fietsen is.
- Recreatieve fietsroutes die langs of door natuur- en recreatie-gebieden lopen.
- School-thuisroutes bij scholen.

De school-thuisroutes zijn nieuw. De overige typen fietsroutes bestonden al in de Fietsnota 2014-2020. Los van enkele onveilige punten en een ontbrekende schakel bij de Touwbaan is het fietsnetwerk grotendeels compleet. De belangrijkste opgave voor het invullen van het fietsnetwerk zit in het verbeteren van de veiligheid op de school-thuisroutes. Bredere fietsstroken en een smallere rijloper (deel van de verharding) voor auto's gaan ervoor zorgen dat automobilisten langzamer gaan rijden.

Daar school-thuisroutes voornamelijk door woonstraten gaan worden hiervoor geen voorkeurskenmerken gedefinieerd. In plaats daarvan zal per locatie bekeken worden hoe deze ingericht kunnen worden.

Zie voorkeurskenmerken voor fietsvoorzieningen in Hoofdstuk 4, paragraaf 4.2.

Naast veiligheid is directheid van belang. De directheid kan worden uitgedrukt in afstand en in tijd. Met de directheid in afstand wordt de mate van omrijden bedoeld. Hierbij wordt de fietsafstand gedeeld door de hemelsbrede afstand. De uitkomst is de omrijfactor. Op een aantal veelgebruikte routes moeten fietsers nu omrijden.

Omrijden wordt zo veel mogelijk beperkt. Een omrijfactor van 1,2 wordt als wenselijk aangehouden.

De omrijfactor is sterk afhankelijk van de lengte van de verplaatsing. Bij korte verplaatsingen kan de omrijfactor al snel heel groot worden. Vaak wordt omrijden veroorzaakt door het ontbreken van schakels binnen het netwerk. Door die in te vullen, zal de omrijfactor worden gereduceerd.

Directheid in tijd heeft te maken met de mate van vertraging die de fietser oploopt. Hoeveel keer een fietsers moet stoppen geeft aan in welke mate oponthoud een rol speelt in de verplaatsing. Om de directheid in tijd te verbeteren wordt het aantal keer dat een fietser moet stoppen geminimaliseerd.

Oponthoud wordt zo veel mogelijk beperkt. Een gemiddelde snelheid van 15km/u wordt als wenselijk aangehouden.

De gemiddelde snelheid op een fietsverplaatsing wordt voornamelijk bepaald door het aantal keer dat gestopt moet worden en de tijdsduur per stop (bijv.

wachttijden bij verkeerslichten). Gemeten snelheden tijdens de fietstelweek laten zien dat de gewenste snelheid bijna overal gehaald wordt, zeker op de doorfietsroutes. Op een aantal plekken kan de snelheid met kleine ingrepen worden verbeterd.

Samenhang - het fietsnetwerk volledig maken

Voor een goede samenhang en directe routes is een sluitend fietsnetwerk nodig. Hiermee wordt bedoeld dat er geen ontbrekende schakels in het netwerk aanwezig mogen zijn. Het hierboven beschreven fietsroutenetwerk gaan we de komende jaren compleet maken. Er zijn op dit moment ontbrekende schakels. De school-thuisroutes worden ook aangepast. De prioriteit gaat daarbij uit naar de school-thuisroutes en doorfietsroutes.

Het netwerk moet sluitend zijn. Ontbrekende schakels worden opgelost.

Onder de kwaliteit van fietspaden wordt verstaan de herkenbaarheid van de route, het type verhardingsmateriaal, onderhoudstoestand en bewegwijzering. Recentelijk zijn de belangrijkste fietspaden op de Engelendaal en de Persant Snoepweg verbreed en voorzien van meer comfortabele verharding. De kwaliteit en herkenbaarheid zijn daarmee goed op orde. Voor een aantal locaties wordt de herinrichting later meegenomen wanneer andere werkzaamheden plaatsvinden.

Er wordt gestreefd naar een eenduidige vormgeving, materiaalkeuze en bewegwijzering voor verschillende soorten fietsnetwerken (zie voorkeurskenmerken in Hoofdstuk 4).

Meer comfort en veiligheid op huidige fietsroutes

Comfort en veiligheid gaan vaak hand in hand. Daarnaast is de kwaliteit van de fietspaden bepalend voor comfort. Fietspaden en routes die voldoende breed en egaal zijn, en die geen scherpe bochten hebben, worden als comfortabel ervaren.

Het begrip veiligheid kent veel verschillende betekenissen, ook voor het fietsverkeer. In deze nota onderscheiden we twee soorten van veiligheid. Objectieve veiligheid (het risico op een ongeval) en subjectieve veiligheid (het gevoel van veiligheid). Er zijn 4 locaties waar de afgelopen jaren meer dan drie fietsongevallen zijn gebeurd en die worden aangepakt. We verhogen de veiligheid door onnodige obstakels te verwijderen en de fietspaden 'vergevingsgezind' te maken. Vergevingsgezinde fietspaden zijn zo ingericht dat een fietser zich bij een fout nog kan corrigeren zonder dat er meteen een ongeval optreedt.

De objectieve verkeersonveiligheid voor fietsers wordt verbeterd. Op de locaties waar meer dan drie fietsongelukken plaatsvonden, lossen we de knelpunten op. Onnodige obstakels worden verwijderd en fietspaden worden 'vergevingsgezind' gemaakt.

Het fietsnetwerk moet niet alleen objectief veilig zijn, maar ook als veilig worden ervaren. De sociale onveiligheid wordt gewaarborgd door goede verlichting en voldoende zicht op en voor fietsers. De objectieve veiligheid op een aantal wegen kan nog worden verbeterd. Het gaat hierbij om huidige of voormalige 50km/u wegen die niet volgens de principes van Duurzaam Veilig zijn ingericht: Van der Havelaan, Torenwacht, (1e gedeelte) Van der Valk Boumanweg, (1e gedeelte) Gallaslaan en Heinsiuslaan. Bijna al deze wegen worden gecategoriseerd als wijkweg en als zodanig opnieuw ingericht. Op de Heinsiuslaan ontbreekt de ruimte om de principes van Duurzaam Veilig volledig toe te passen. We zoeken daar naar andere mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, waaronder het reduceren van de hoeveelheid autoverkeer door een 'knip' voor autoverkeer. Deze knip wordt beschreven in de Nota Circulatie.

Verkeerssituaties die door fietsers als onveilig worden beleefd worden verbeterd wanneer daarover veelvuldig klachten van inwoners zijn en de weg niet voldoet aan Duurzaam Veilig principes.

Spanjaardsbrug als fietspoort van Leiderdorp

De Spanjaardsbrug richten we in als de fietspoort voor Leiderdorp. De Spanjaardsbrug is de meest gebruikte fietsroute van en naar Leiden. Door de beperkte ruimte en de vele interacties met auto's is het nu een onveilige locatie. Om veiligheid en voldoende ruimte te bieden voor de meer dan 10.000 fietsers die er nu al per dag rijden, wordt de brug afgesloten

voor autoverkeer. Zo ontstaat er letterlijk extra ruimte voor fietsers. In de nota Circulatie is het plan hiervoor verder uitgewerkt, evenals maatregelen die de autobereikbaarheid van het Zijlkwartier en de Baanderij moeten waarborgen. In de uitvoering werken we samen met de gemeente Leiden.

Voldoende ruimte voor een veilige en comfortabele fietsverbinding over de Spanjaardsbrug.

Meer kwalitatief betere fietsparkeervoorzieningen bij voorzieningen

Fietsen wordt aantrekkelijker als er op de eindbestemming goede stallingsvoorzieningen zijn. Of dat nu bij een winkelcentrum, een school of het gemeentehuis is. Om mensen te verleiden op de fiets te gaan, is het essentieel dat zij hun fiets goed en veilig kunnen achterlaten. Met uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte bij voorzieningen zorgen we dat bewoners en bezoekers hun fiets gemakkelijk kwijt kunnen. We verwachten dat eigenaren van veelbezochte locaties ook zorgen voor voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen. Dit zien wij als een gedeelde verantwoordelijkheid.

Het gebruik van fietsachtigen, zoals de elektrische fiets, de bakfiets en de elektrische scooter neemt steeds meer toe. Daarom is het van belang ook hiervoor passende parkeerplaatsen te hebben. De gemeente stimuleert voorzieningen om elektrische fietsen en scooters op te laden bij publieke functies.

Er zijn bij voorzieningen voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen voor fietsen en lichte elektrische voertuigen met een bijzonder formaat. Deze parkeervoorzieningen zijn bij voorkeur dichtbij de entree.

Omdat fietsparkeren en autoparkeren vaak samenhangen, worden de maatregelen voor fietsparkeren behandeld in de nota Parkeren.

Heldere positie op de weg voor snelle fietsen en fietsachtigen

De laatste decennia begeeft zich een veelheid aan tweewielers op straat. Naast de standaard fiets zien we de e-bike, bromfiets, snorfiets en de bakfiets. Op locaties waar de nieuwe mix van voertuigen tot hinder of gevaarlijke situaties leidt, treffen we maatregelen. Bijvoorbeeld door bredere fietspaden aan te leggen of bepaalde typen voertuigen naar de hoofdrijbaan te verwijzen.

Op locaties waar de nieuwe mix van voertuigtypen tot hinder of gevaarlijke situaties leidt, wordt dit lokaal opgelost door aanpassingen in het wegontwerp of het verwijzen van bepaalde typen voertuigen naar de hoofdrijbaan

Heldere keuzes bij gecombineerde voet- en fietsroutes

Er zijn drie locaties waar fietsers en voetgangers gebruik maken van hetzelfde pad: de Laan van Berendrecht, het Heelblaadjespad en het pad langs de Dwarswatering. De combinatie zorgt voor een gevoel van onveiligheid bij voetgangers. Voor alle gecombineerde voet- en fietsroutes worden onderzocht of en hoe deze aangepast kunnen worden.

Voetgangers en fietsers ervaren gecombineerde voet- en fietsroutes als voldoende veilig en comfortabel.

4.

Voorkeurs-
kenmerken
netwerken

De beleidsrichtlijnen uit het vorige hoofdstuk zijn vertaald naar randvoorwaarden voor voetgangers- en fietsroutes. Ze worden beschreven in de vorm van voorkeurskenmerken. Deze voorkeurskenmerken zijn geen normen maar uitgangspunten. In veel gevallen zal, bijvoorbeeld bij ruimtegebrek, maatwerk nodig zijn.

4.1 Voetgangersroutes en -gebieden

Bij de voorkeurskenmerken is gekeken naar het gewenste gebruik van de verschillende typen voetgangersroutes. Figuur 11 laat zien bij welke stoepbreedte je welke activiteiten kunt verwachten.

Deze breedtes zijn het uitgangspunt voor de voorkeurskenmerken (Figuur 12). Utilitaire voetgangerszones zijn vaak winkelgebieden. Daar is het gewenst dat er levendigheid op straat is en mensen een praatje kunnen maken. Daarom is een minimale stoepbreedte

van 280cm gewenst. Voor recreatieve voetgangersroutes is een voetpad gewenst waar mensen elkaar comfortabel kunnen inhalen. Het maken van een praatje of spelen kan vaak naast het voetpad. Daarom is de gewenste breedte 230cm. Deze breedtes zijn een richtlijn. De lokale situatie kan aanleiding geven om hiervan af te wijken.

| | Utilitaire voetgangersroute/-zone | Recreatieve voetgangersroute/-zone |
|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| Breedte trottoir/voetpad | 280cm | 230cm |

Figuur 12: Voorkeurskenmerken voetgangersfaciliteiten

In woonstraten is het trottoir nu standaard 180cm breed. De meeste scholen liggen in woonstraten. Deze huidige breedte blijft voor schoolzones gehandhaafd. Een verbreding van het trottoir zal ten koste gaan van andere gebruik van de ruimte. Het uitgangspunt is dat



Figuur 11: Wat kun je op doen op stoepen van verschillende breedte?

| Fietsvoorziening | Gebiedsontsluitingsweg | Wijkweg - 50 km/u | Wijkweg - 30 km/u | Erftoegangsweg |
|----------------------------|---|------------------------|--|---|
| Binnen bebouwde kom | | | | |
| Ideale variant | Vrijliggend fietspad | Fietsstrook | Visuele strook voor fiets | Geen voorziening |
| Minimale variant | Fietsstrook | Fietsstrook | Geen voorziening | Geen voorziening |
| Buiten bebouwde kom | | | | |
| Ideale variant | Vrijliggend fietspad | nvt | nvt | Geen voorziening |
| Minimale variant | Vrijliggend fietspad | nvt | nvt | Geen voorziening |
| Breedte | Afhankelijk van intensiteit, zie onderstaande tabel | | | Afhankelijk van intensiteit, zie onderstaande tabel |
| Ideale variant | | 2,5 m | 2,0 - 1,5 m | |
| Minimale variant | | 2,0 m | nvt | |
| Kleur | | | | |
| Binnen bebouwde kom | Rood | Rood | Rood / geen afwijkende kleur | Geen afwijkende kleur |
| Buiten bebouwde kom | Grijs | nvt | nvt | Geen afwijkende kleur |
| Type verharding | | | | |
| Binnen bebouwde kom | Gesloten verharding | Gesloten verharding | Afwijkende elementenverharding van rijbaan | Zelfde elementenverharding als rijbaan |
| Buiten bebouwde kom | Gesloten verharding | nvt | nvt | Gesloten verharding |
| Locatie bromfiets | | | | |
| Binnen bebouwde kom | Op de rijbaan* | Op de rijbaan* | Op de rijbaan | nvt |
| Buiten bebouwde kom | Op de fietsvoorziening | Op de fietsvoorziening | nvt | nvt |
| Parkeersituatie | | | | |
| Ideale variant | Geen parkeren | Geen parkeren | Langsparkeren | Haaks- en langsparkeren |
| Minimale variant | Langsparkeren | Langsparkeren | Haaks- en langsparkeren | Haaks- en langsparkeren |

| Snelheidsremmende maatregelen | | | | |
|--------------------------------------|--|---|----------------------------|----------------------------|
| <i>Doorfietsroute</i> | <i>Ideale situatie snelheidsremmers toepassen waar fietsers minimaal hinder van hebben</i> | | | |
| <i>Lokale fietsroute</i> | <i>Ideale situatie snelheidsremmers toepassen waar fietsers minimaal hinder van hebben</i> | <i>Alle vormen van snelheidsremmers</i> | | |
| <i>Recreatieve route</i> | <i>Alle vormen van snelheidsremmers</i> | | | |
| Kruisingsvorm | <i>Ideaal: voorrang</i> | | | |
| Voorrangssituatie | <i>Ideaal: voorrang</i> | <i>Ideaal: voorrang</i> | <i>Niet apart geregeld</i> | <i>Niet apart geregeld</i> |
| Bewegwijzering | | | | |
| <i>Doorfietsroute</i> | <i>NBD(/ANWB)-bewegwijzering</i> | <i>NBD(/ANWB)-bewegwijzering</i> | <i>Niet apart geregeld</i> | <i>Niet apart geregeld</i> |
| <i>Lokale fietsroute</i> | <i>Niet apart geregeld</i> | <i>Niet apart geregeld</i> | <i>Niet apart geregeld</i> | <i>Niet apart geregeld</i> |
| <i>Recreatieve route</i> | <i>Knooppuntennetwerk</i> | <i>Knooppuntennetwerk</i> | <i>Knooppuntennetwerk</i> | <i>Knooppuntennetwerk</i> |

Figuur 13: Tabel Voorkeurskenmerken fietsvoorzieningen

* Standaard rijdt de bromfiets binnen de bebouwde kom mee met het gemotoriseerde verkeer, tenzij de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer uit 2 rijstroken per richting bestaat of er veel vrachtverkeer op rijden. Ook in de situatie dat er 1-richtingsverkeer is, mag de bromfiets in tegenovergestelde richting van het fietspad gebruik maken.

de ruimteclaim voor voetgangersfaciliteiten en fietsfaciliteiten voor gaan op die van de auto. In praktijk betekent dit dat de rijloper voor auto's smaller wordt. De rijloper is het deel van de verharding waar het verkeer gebruik van moet maken. Voorop staat dat de inrichting voldoet aan de CROW-richtlijnen.

4.2 Fietsnetwerk

Figuur 12 beschrijft de fietskenmerken naar type weg en type fietsroute. Vooral het type weg is maatgevend voor de fietsvoorziening. De tabel is daarom ingedeeld naar type weg. Speciale eisen of kenmerken voor een type fietsroute zijn apart benoemd.

4.3 Relatie met andere modaliteiten

Langzaam verkeer heeft een relatie met openbaar vervoer, met autoverkeer en met de verkeerscirculatie. Deze gerelateerde onderwerpen zijn uitgewerkt in de nota Openbaar Vervoer en de nota Circulatie. Het gaat specifiek om de volgende aspecten.

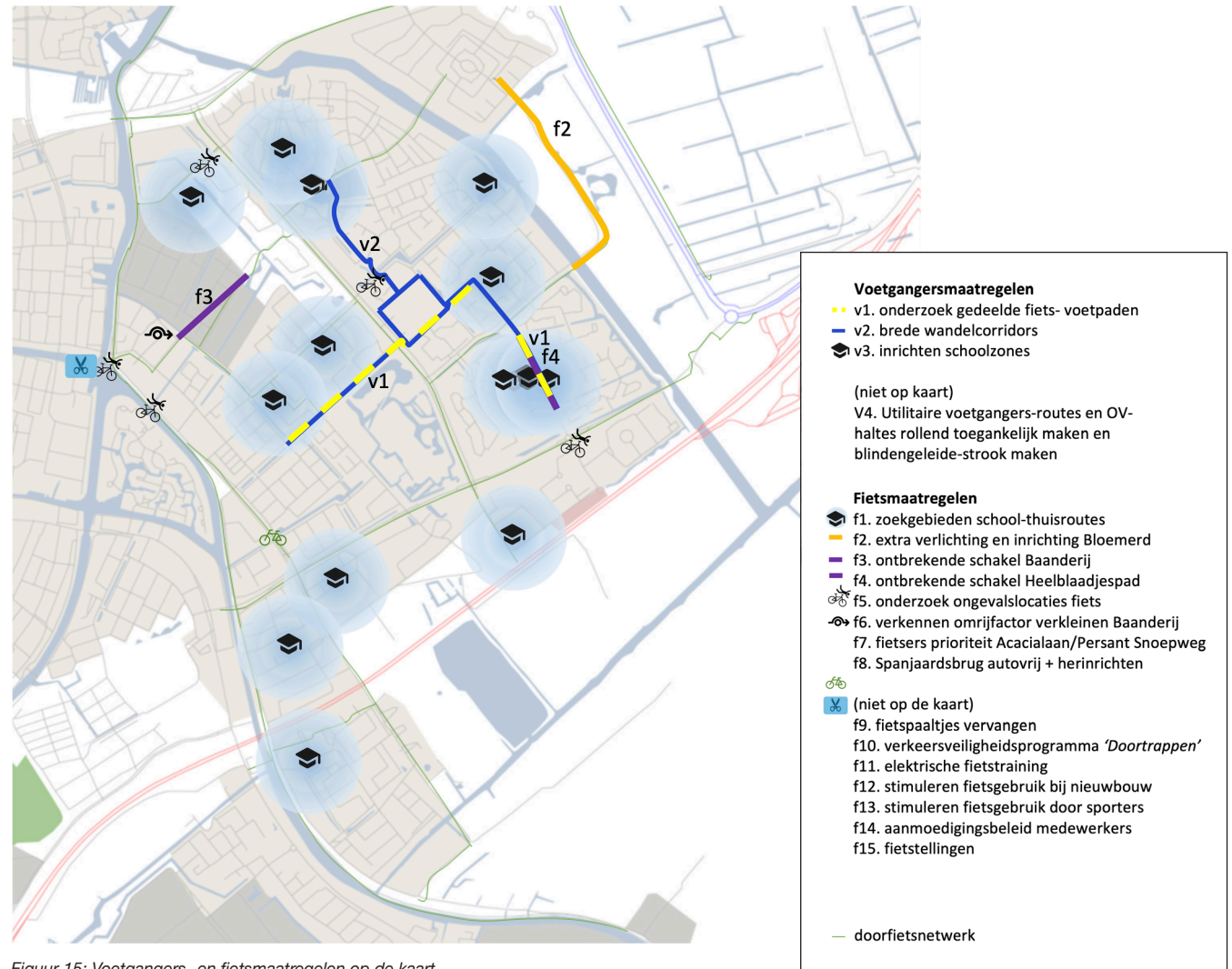
- Reizen met het openbaar vervoer begint en eindigt vaak te voet of met de fiets. Rondom OV-haltes zijn goede loop- en fietsparkeervoorzieningen extra belangrijk. Maatregelen voor openbaar vervoer en haltefaciliteiten zijn uitgewerkt in de nota Openbaar Vervoer. De route naar de halte is onderdeel deze nota.

- Omdat lopen en fietsen voorop staan, zijn de voorkeurskenmerken voor de loop- en fietsnetwerken een randvoorwaarde voor de inrichting van de overige netwerken. De doorstroming van het verkeer in combinatie randvoorwaarden van langzaam verkeer en die van openbaar vervoer, zijn uitgewerkt in de nota Circulatie.

5.

Maatregelen

De maatregelen voor voetgangers en fietsers zijn op kaart weergegeven in Figuur 15. Ze worden hieronder toegelicht. Tussen haakjes staat het nummer dat de maatregel in de Nota Fiets 2014-2020 had.



Figuur 15: Voetgangers- en fietsmaatregelen op de kaart

Voetgangersmaatregelen

1 Onderzoek gedeelde fiets- en voetpaden

Voor de drie gecombineerde fiets/voetpaden is onderzocht hoe deze verbeterd kunnen worden.

Voor het Heelblaadjespad is gekozen om geen wijziging door te voeren op het Heelblaadjespad zelf. In plaats daarvan worden twee alternatieve fietsroutes geboden. In de bijlage “Heelblaadjespad” en Fietsmaatregel 4 is dit verder uitgewerkt.

Bij de Laan van Berendrecht wil de gemeente een gedeelte van de breedte aanwijzen als fietspad. De strook langs het water blijft voetpad. Hiermee krijgen de fietsers en voetgangers hun eigen domein wat de veiligheid en doorstroming tegemoet komt. In de bijlage “Laan van Berendrecht” is deze afweging onderbouwd.

Voor de route langs de dwarswatering worden geen maatregelen getroffen. Deze route maakt geen onderdeel uit van het hoofd fietsnet. Wel zal worden gekeken of verbreding van de huidige paden mogelijk is.

2 Brede wandelcorridors

Er worden duidelijke wandelcorridors ingericht op de belangrijkste wandelroutes. Door brede trottoirs (280 cm breed) op een uniforme manier vorm te geven, ontstaat een duidelijke as die vanaf de Laan van Berendrecht aan de overzijde van Engelendaal doorloopt via het Statendaalderplein tot aan het Staringpad. Deze as heeft vanaf het Staringpad een zijtak naar het zuidoosten naar het Heelblaadjespad en naar het

noordoosten naar het Nievaartpad.

3 Inrichten schoolzones

Bij alle scholen wordt, samen met de scholen en ouders, de omgeving aangepakt. Daarbij wordt gestreefd naar routes waarop voetgangers veilig over kunnen steken bijvoorbeeld bij verkeerslichten of via verkeerseilanden. Ook wordt de schoolzone herkenbaar aangeduid zodat verkeersdeelnemers zich bewust zijn van de aanwezigheid van schoolkinderen.

4 Utilitaire voetgangers-routes en OV-haltes rollend toegankelijk maken en blindegeleide-strook maken

Alle utilitaire voetgangersroutes en OV-haltes worden zo ingericht dat ze toegankelijk zijn voor mensen die gebruik maken van hulpmiddelen als rolstoelen, rollators en scootmobielen. Ook wordt een blindegeleidestrook aangebracht.

Fietsmaatregelen

De nota Langzaam Verkeer bouwt voort op de Fietsnota 2014-2020. Die bevatte een uitgebreid maatregelenpakket. Een deel van de meest ingrijpende maatregelen is inmiddels gerealiseerd. Fietspaden op de doorfietsroutes zijn verbreed en voorzien van meer comfortabele verharding. De onveilige oversteek Persant Snoepweg – Elisabethhof is opnieuw ingericht. Veel andere maatregelen zijn nog niet gerealiseerd, bijvoorbeeld doordat ze gekoppeld

zijn aan andere werkzaamheden die nog niet zijn uitgevoerd.

Het maatregelenpakket uit de Fietsnota 2014-2020 is nog steeds actueel, zoals het plan voor de ontbrekende fietsschakel over de Baanderij. De nog niet gerealiseerde maatregelen uit de Fietsnota zijn meegenomen in het pakket fietsmaatregelen in deze nota.

1. (27) Aanbrengen school-thuisroutes

Veel kinderen komen op de fiets naar school. Onderzocht wordt of routes naar school te bundelen zijn. Dit wordt opgenomen in het lopende project Schoolzone dat voortvloeit uit het Uitvoeringsplan IVVP 2012. Voor de scholen die al een schoolzone hebben, wordt nagegaan of als vervolg een project schoolroutes kan worden opgestart.

2. (33) Extra verlichting langs fietspaden en inrichting Bloemerd

Extra verlichting verhoogt het veiligheidsgevoel en de fietser is dan eveneens beter te zien voor auto's. Veel kinderen maken gebruik van deze paden, die naar de sportverenigingen leiden. Met deze maatregel stimuleren we het fietsen, ook voor een kwetsbare groep verkeersdeelnemers als kinderen. Zie ook punt 13.

3.(7) Ontbrekende schakel Baanderij

Met de vaststelling van de concept gebiedsvisie Baanderij is het duidelijk geworden hoe de ontbrekende fietsschakel over de Baanderij kan worden vormgegeven.

Voor de korte termijn wordt de Touwbaan nabij de

autobedrijven ingericht als eenrichtingsweg. Hiermee ontstaat ruimte om daar fietsstroken aan te brengen op de weg. Hiermee wordt de fietsveiligheid en -doorstroming verbeterd.

Voor de lange termijn is voorzien om langs het water nabij de Kabelbaan een nieuw vrijliggend fietspad te realiseren. Dit fietspad dient met een nieuwe brug aangesloten te worden via de Schansen op het Engelen- daal aan de ene zijde en kan via de Pinksterbloem of de Mijelaan aansluiten op de hoofdfietsroute richting de Spanjaardsbrug.

4. Ontbrekende schakel Heelblaadjespad

gemeente gedaan heeft naar de mogelijkheden rondom het Heelblaadjespad. Op basis hiervan zet de Gemeente in op het omleiden van de fietsers die het Heelblaadjespad als doorfietsroute gebruiken door de Voorhoflaan te herinrichten en op te nemen als een hoofdfietsroute. Ook wordt de bestaande fietsdoorsteek aansluitend op de Lisdoddekreek opgewaardeerd en verbeterd. Hiermee ontstaan twee alternatieve routes voor de doorgaande fietser. De inrichting en het gebruik van het Heelblaadjespad zal niet worden gewijzigd.

5. Onderzoek ongevalslocaties fiets

Voor locaties waar ongelukken zijn gebeurd of die door weggebruikers als onveilig voor fietsers worden aangeduid (zie kaart van Figuur 8) doen we onderzoek naar de oorzaak. Op basis van de resultaten doen we aanpassingen om de verkeerssituatie veiliger te maken.

6. Verkenning verkleining omrijfactor bij en Baanderij

De fietsers door de Baanderij en vanaf de Spanjaardsbrug naar bijvoorbeeld winkelcentrum Winkelhof kunnen niet in een rechte lijn naar hun bestemming. Er wordt verkend hoe de omrijfactor voor fietsers omlaag kan.

7. Fietsers prioriteit op Acacialaan/Persant Snoepweg

Waar de Acacialaan aansluit op de Persant Snoepweg is de snelheid voor fietsers laag (lager dan de gewenste 15 km/uur). Om de oversteek van fietsers over de Persant Snoepweg te versnellen, krijgen fietsers meer prioriteit bij de verkeerslichten. Daarmee wordt ook aangesloten bij de geldende beleidsrichtlijnen voor het geven van prioriteit aan bussen en fietsers bij verkeerslichten.

8. Spanjaardsbrug autovrij + herinrichten

Om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers wordt de Spanjaardsbrug alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. Het kruispunt naast de brug wordt heringericht met voldoende opstelruimte zodat rechtdoorgaand verkeer niet wordt opgehouden door wachtende fietsers en de verkeersveiligheid toeneemt.

9.(2) Fietspaaltjes vergevingsgezind maken

Dit is fase twee van het project Verwijderen fietspaaltjes. Uitgangspunt is dat er geen paaltjes op fietsinfrastructuur staan, tenzij er zonder paaltjes een ongewenste verkeerssituatie optreedt. In de eerste fase

zijn onnodige paaltjes verwijderd. In het project zijn richtlijnen voor de inrichting van een locatie benoemd als er vanwege een ongewenste verkeerssituatie toch een paaltje gewenst is. Fase twee van het project wordt nog gerealiseerd. Hierin worden nog bestaande fietspaaltjes vervangen door ‘vergevingsgezinde’ paaltjes.

10. Verkeersveiligheidsprogramma Doortrappen

Dit programma stimuleert dat ouderen blijven fietsen. Er worden onder andere fietsactiviteiten en trainingen georganiseerd. Dit programma is net gestart en wordt verder uitgerold.

11.(3) Elektrische fietstraining

Fietstrainingen voor elektrische fiets worden opgenomen in het project Permanente Verkeerseducatie. Dit programma is gericht op jaarlijkse educatie voor iedere leeftijdsgroep. Onderzocht wordt of elektrische fietslessen van Veilig Verkeer Nederland (VVN) aansluiten bij het programma.

12. Stimuleren fietsgebruik bij nieuwbouw

Bij nieuwbouw wordt aan de ontwikkelaar de randvoorwaarde meegegeven dat voldoende faciliteiten voor fietsparkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Daarbij moet ook worden voorzien in parkeerbehoefte voor elektrische fietsen, scooters en bakfietsen. Ook wordt gezorgd voor goede fietspaden vanaf de eerste bewoning.

13.(15) Stimuleren fietsgebruik door sporters

Samen met sportverenigingen wordt onderzocht wordt wat gedaan kan worden om sporters meer met de fiets naar de vereniging te laten komen. Gedacht kan worden aan het uitbreiden van fietsenstallingen bij sportverenigingen.

14.(31) Aanmoedigingsbeleid medewerkers

“Verbeter de wereld, begin bij jezelf”. Gemeente Leiderdorp stimuleert het fietsgebruik bij haar werknemers. Dit wordt opgenomen in het vitaliteitsprogramma van de Gemeente.

15. (37) Fietstellingen

Om te kunnen bepalen of de gewenste groei van het aantal fietsers behaald gaat worden moet het aantal fietsers gemeten worden. Hiermee wordt tevens inzicht verkregen wat de meest populaire fietsbestemmingen en -routes zijn.

5.1 Uitvoering

Uitvoering van de maatregelen is afhankelijk van de financiering. In de nota circulatie wordt het totale uitvoeringsplan gepresenteerd, inclusief de maatregelen uit deze nota Langzaam Verkeer.

1.

Bijlage:

Heel- blaadjes- pad

In deze memo worden de verschillende opties met betrekking tot het Heelblaadjespad onderzocht. De memo eindigt in een conclusie welke optie het beste is/het draagvlak het grootst is.

Achtergrond

Het Heelblaadjespad ligt in de wijk Voorhof tussen de buurten De Kreken, De Tuinen en De Zomen. Eind jaren 70, toen de woonwijk is ontwikkeld werd het pad aangewezen als voetpad. Het Heelblaadjespad wordt veel gebruikt door voetgangers naar de scholen en voor wandelingen met of zonder hond. Echter al snel bleek dat het ook veel gebruikt werd door brom-/fietsers. Met name omdat het een directe verbinding is tussen het ziekenhuis en de Gallaslaan/wijk Binnenhof. Ook de basisscholen langs het Heelblaadjespad maken het aantrekkelijk om hier te fietsen.

In 2014 is door het college een besluit genomen waardoor formeel geldt dat fietsen is toegestaan. Dit wordt aangegeven middels het onderbord 'fietsen toegestaan' onder het voetpadbord. Dit bord geldt alleen voor het pad tussen Gallaslaan en Voorhoflaan (Heelblaadjespad). Echter wordt er ook op de zijpaden veelvuldig gefietst, zeker tussen Marjoleintuin en de basisscholen, al is het daar niet toegestaan.

Vanwege het hoge fietsgebruik op het Heelblaadjespad is gebleken dat het Heelblaadjespad een onmisbare schakel is in het fietsnetwerk voor dit deel van Leiderdorp. Het Heelblaadjespad is een aantrekkelijke route voor fietsers omdat deze autovrij is, een directe route vormt en geasfalteerd is. Ook is het Heelblad-

jespad een directe route naar de scholen waardoor deze ook veelvuldig voor halen/brengen op de fiets gebruikt wordt. Enige obstakels zijn een aantal paaltjes/sluisjes die op dat punt de snelheid verminderen.

De gemeente krijgt regelmatig klachten waarbij bezwaren worden geuit over het dubbelgebruik. Fietsers die gebruik maken van het voetpad zonder rekening te houden met de voetgangers zorgen soms voor onveilige situaties. Ook door de toename van de elektrische fietsen die in de regel harder gaan dan reguliere fietsen neemt het gevoel van onveiligheid toe.

Onderzoeksvraag

Hoe kan de veiligheid en doorstroming voor de verschillende gebruikers tussen de Voorhoflaan en de Gallaslaan gewaarborgd worden?

Mogelijkheid 1: Aanpassen Heelblaadjespad

De eerste mogelijkheid die onderzocht is, is na te gaan of fysieke wijzigingen aan het Heelblaadjespad zelf mogelijk zijn.

De huidige breedte van het Heelblaadjespad (en de andere voetpaden) is ca. 2,10m. breed. Dit is te smal voor efficiënt dubbelgebruik. De paden zouden minimaal 2,5m moeten zijn (1,0m voor voetganger en 1,5m voor fietser). In de ideale situatie wordt een fietsen voetpad gescheiden, hiervoor is een breedte nodig van 2,0m voor voetganger en 3,5m voor de fietser.

In het verleden is al eens onderzocht of het mogelijk is om op het Heelbladjespad een apart fietspad en voetpad aan te leggen. Indertijd was de conclusie dat de impact op het groen te groot zou zijn. Het gebied rond het Heelbladjespad vormt een speciale ecologische verbinding tussen Bloemerd en Houtkamp. Deze conclusie uit het verleden onderschrijft de gemeente nog steeds.

Om de impact te verkleinen kan er gekozen worden om de het Heelbladjespad beperkt te verbreden zodat fietsers en voetgangers elkaar makkelijker kunnen passeren. Hierbij dient rekening gehouden te worden met niet alleen het verlies aan groen, maar ook met de uitvoerbaarheid.

Aanwezig groen en bosplantsoen

Het noordelijke deel tussen de Menswordingskerk en de Elckerlyc is omsloten door een bosplantsoen. Deze groenvakken kunnen versmald worden maar dit zal een impact hebben op de uitstraling van groen/de ecologische waarde. In een verdere uitwerking dient bepaald te worden hoeveel groen verloren zou gaan, en hoe dit geminimaliseerd zou kunnen worden.

Technische uitvoerbaarheid

Op het deel tussen de Voorhoflaan en de Elckerlyc grenzen de tuinen van woningen direct aan het Heelbladjespad. Aan de andere zijde van het pad ligt het talud van de watergang. Om een verbreding hier mogelijk te maken moeten er ingrijpende kostbare maatregelen worden genomen middels keerwanden. Dit heeft ook gevolgen voor de aanwezige bomen. Na-

der onderzoek is nodig naar de technische uitwerking en bijbehorende kosten.

Conclusie

Ten aanzien van het aanpassen van het Heelbladjespad zelf wordt geconcludeerd dat een beperkte fysieke aanpassing mogelijk is maar ten koste gaat van een deel van het aanwezige groen, en dat waarschijnlijk kostbare maatregelen zoals keerwanden noodzakelijk zijn.

Mogelijkheid 2: Alternatieve routes

De tweede mogelijkheid die onderzocht is, is het bieden van alternatieve routes voor het doorgaande fietsverkeer.

Fietsers willen over het algemeen een zo kort mogelijke route fietsen. Daarnaast speelt comfort, veiligheid en snelheid een rol in het kiezen van de route. Bij het zoeken naar alternatieve routes is (zo veel mogelijk) gebruik gemaakt worden van reeds bestaande woonstraten om zo de investeringskosten te beperken als ook het verlies aan groen. In totaal zijn zes alternatieve routes onderzocht.

Oostelijke (gele) routes

Bij deze oostelijke opties zijn andere locaties voor een fietsdoorsteek gezocht ten oosten van het Heelbladjespad, en de Dwarswatering.

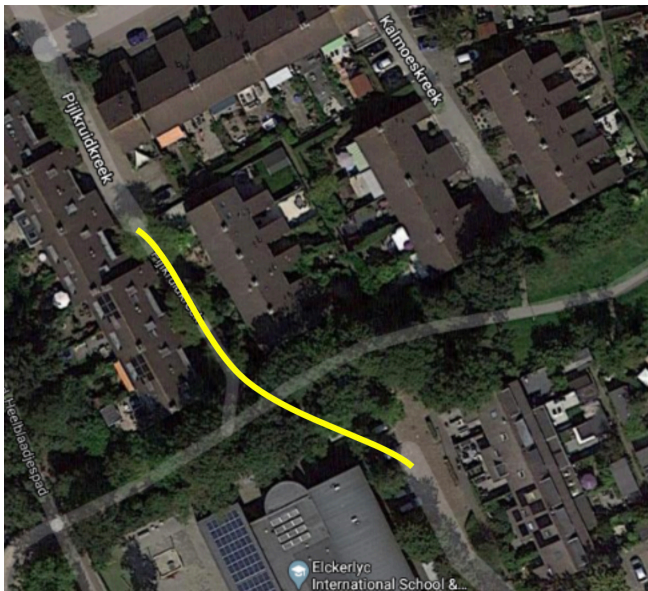


In bovenstaande figuur is het Heelbladjespad weergegeven in blauw. In rood en geel zijn alternatieve routes aangegeven.

Optie 1. Via Klimopzoom (nabij Elckelyc) en Pijlkruidkreek

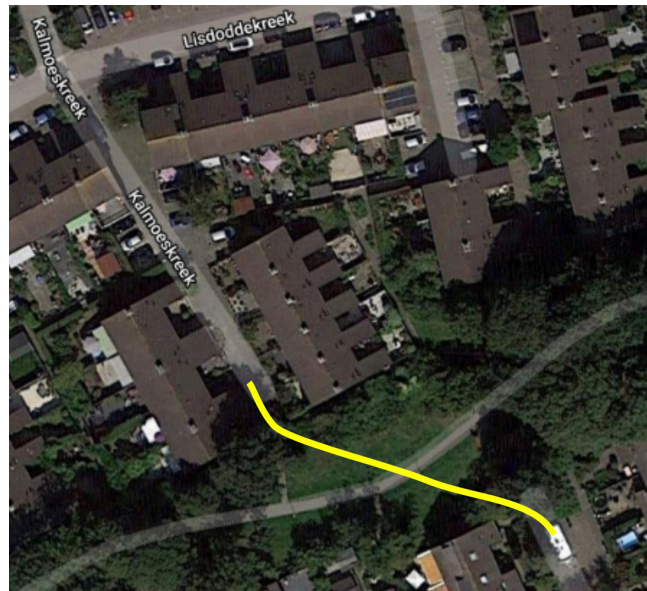
Deze optie heeft als groot voordeel dat de route dicht bij het Heelblaadjespad zelf blijft en daardoor ook nabij de scholen. De verwachting is dan ook dat deze route ook gebruik zal worden voor het halen/brengen van kinderen naar de scholen.

De aanwezige ruimte op deze route is zeer beperkt. Met name de Pijlkruidkreek is te smal voor goede verbinding. De route zou dan vlak langs de voortuinen van woningen gaan. Hierdoor is de inpassing van een fietspad met ideale breedte niet mogelijk. De route zal op plekken smal zijn waarbij tuinen direct op het fietspad uitkomen, wat betekent dat bewoners over het fietspad dienen te lopen.



Optie 2. Via Klimopzoom (Ter hoogte van Ane-moomzoom) en Kalmoeskreek

Deze optie kent geen duidelijke voordelen ten opzichte van de andere twee oostelijke routes. Ook op deze route is de ruimte beperkt, met name aan de zijde van de Kalmoeskreek, en is het niet mogelijk om een ideaal fietspad te realiseren. Aan de zijde van de Klimopzoom zullen waarschijnlijk bomen gekapt dienen te worden om ruimte te maken. Ook bij deze optie zal het fietspad langs woningen lopen en dienen bewoners dus over het fietspad te lopen naar hun woning.



Optie 3. Via Klimopzoom (na Andoornzoom) en Waterbieskreek

Deze optie maakt gebruik van reeds aanwezige fietspad tussen de Klimopzoom en de Waterbieskreek. De huidige route is smal en bochtig.

Een opwaardering van dit fietspad naar een breder en sociaal veiliger fietspad is mogelijk, maar gaat wel ten koste van wat groenplantsoen. De route ligt een stuk meer oostelijk waardoor deze niet logisch is als route van en naar de scholen, maar kan wel goed dienst doen als route richting (of vanuit) het oostelijk deel van Leiderdorp zoals de Bloemerd. Idealiter wordt deze optie gecombineerd met een westelijke route zodat er een betere verdeling oost/west ontstaat.



Conclusie oostelijke routes

Optie 3 biedt van de oostelijke routes de meeste kansen. Er ligt reeds een fietspad welke kan worden geupgrade, het verlies aan groen is beperkt en er wordt voorkomen dat bewoners via een fietspad hun huis bereiken. De route ligt echter te ver van de scholen af en zal geen meerwaarde hebben voor fietsers van/naar de basisscholen. De route zal derhalve dan meer dienst doen als route Noord-Zuid tussen de wijken en richting functies als de Bloemerd. Gelet op de afstand tussen deze optie en het Heelblaadjespad is het wenselijk om ook “westelijke route” te hebben zodat omrijden tot een minimum beperkt wordt.

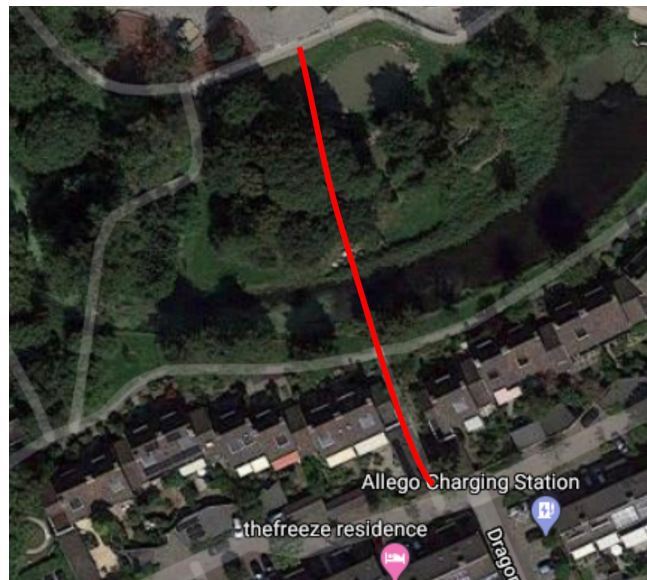
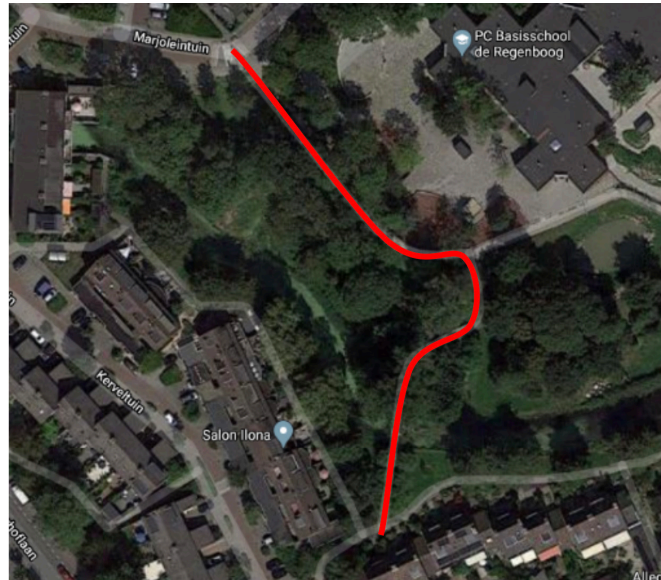
Westelijke (rode) routes

Bij deze westelijke opties is gezocht naar andere fietsroutes ten westen van het Heelblaadjespad, en het Engelendaal.

Optie 4. Nieuwe doorsteek vanaf de Dragontuin.

Bij deze optie is onderzocht of een bestaand voetpad vanaf de Dragontuin kan worden opgewaardeerd naar een fietspad, welke verlengd wordt via een nieuwe brug richting de basisschool de Regenboog.

Deze route heeft als voordeel dat een apart en breed fietspad gerealiseerd kan worden. Hierbij wordt gedeeltelijk voorkomen dat fietsers en voetgangers zich mengen. Nabij de scholen sluit het aan op de bestaande structuur. Mogelijk dat deze voetpaden beperkt fysiek verbreed kunnen worden, daar het aanliggende groen grasveld is. De route ontlast daarmee gedeelte-



lijk het Heelblaadjespad voor fietsverkeer van en naar de scholen, maar biedt geen alternatief als doorfietsroute. Om deze route te realiseren is het wel nodig dat een aantal bomen aan de Dragontuin gekapt worden. Een aandachtspunt voor deze route is dat het fietspad uiteindelijk wel doodloopt op de voetpadenstructuur waardoor er mogelijk minder begrip bij de fietsers is om hun snelheid en gedrag aan te passen op deze voetpaden.

Optie 5. Tussen de Dragontuin en de Marjoleintuin

Bij deze optie wordt een wandelroute parallel aan het Heelblaadjespad verbreed met een fietspad. Op deze route is minder bosplantsoen, maar niet uit te sluiten is dat er ook voor deze route bomen gekapt dienen te worden. De route loopt langs een van de basisscholen (de Regenboog) maar niet langs de andere basisscholen aan het Heelblaadjespad. Ook kent de route een omrijfactor waardoor deze niet direct geschikt is als doorfietsroute in (of vanaf) noordelijke of westelijke richting.

Optie 6. Via de Voorhoflaan en Gallaslaan

De zesde optie die onderzocht is, is de meest westelijke route via de Voorhoflaan. Een groot voordeel van deze route is dat de Voorhoflaan reeds als maatregel opgenomen is in de nota Circulatie (aanpassing naar een wijkweg50). Dit biedt kansen om de fietskwaliteit te verbeteren en de route meer geschikt te maken als doorfiets route vanaf (of naar) het noorden en westen. De route ligt evenwel op afstand van het Heelblaadjespad en vervuld daardoor geen rol voor fietsers van/ naar de scholen.



Conclusie westelijke routes

Van de drie westelijke routes is optie 4 de meest aantrekkelijke route wanneer de bereikbaarheid van de scholen centraal staat. Voor fietsers die het Heelblaadjespad als doorfiets route gebruiken is optie 6 een goed alternatief. Optie 6 kent ook als enige geen verlies van groen in het park rondom het Heelblaadjespad.

Conclusie alternatieve routes

De combinatie van optie 3 en optie 6 biedt de meeste kansen, en deze opties versterken elkaar door hun locatie en richting. Deze combinatie ligt echter op afstand van de drie basisscholen langs het Heelblaadjespad en zullen voornamelijk gebruikt worden door fietsers met een bestemming ten noorden/zuiden van het Heelblaadjespad. Het verbeteren van deze routes zal een deel van het fietsverkeer wegnemen van het Heelblaadjespad, maar is geen oplossing om al het fietsverkeer van het Heelblaadjespad te krijgen.

Input en zienswijzen bewoners

Bij de ter inzage legging van de concept nota's zijn er zienswijzen ingediend over het Heelblaadjespad. Samenvattend willen de indieners geen doorfietsroute over het Heelblaadjespad en zeker geen separaat fietspad omdat dit het karakter van het pad teveel aantast. Met name de groenstructuur wordt erg gewaardeerd. Er is breed draagvlak om de huidige inrichting (voetpad met fietsen toegestaan) te handhaven.

Conclusie

Op basis van de twee onderzochte mogelijkheden, fysiek aanpassen en alternatieve routes, en de ingediende zienswijzen is het volgende te concluderen. Het fysieke aanpassingen/verbreden van het Heelblaadjespad is ingrijpend en kent weinig draagvlak onder de omwonenden. Het zal de groenstructuur aantasten en zal mogelijk erg kostbaar zijn. Het is wel mogelijk om zowel ten oosten als ten westen van het Heelblaadjespad alternatieve routes voor “doorfietsers” te verbeteren waardoor het gebruik van die routes zal toenemen en derhalve het “doorfietsen” over het Heelblaadjespad zal afnemen.

Om terug te komen op de onderzoeksvraag. Het Heelblaadjespad zal een aantrekkelijke route blijven voor fietsers. Echter het pad is niet geschikt als doorfietsroute. Er zijn onvoldoende mogelijkheden door de eerder genoemde beperkingen om dit te realiseren. Op basis hiervan wordt het volgende advies gegeven:

- Het aanwijzen van de Voorhoflaan als doorfietsroute.
- Het opwaarderen van het bestaande fietspad tussen de Klimopzoom en de Waterbieskreek.
- Het handhaven van de inrichting van het Heelblaadjespad waarbij het een voetpad blijft waar fietsers te gast zijn.
- Het duidelijker aangegeven hiervan doormiddel van bebording en obstakels die de snelheid van fietsers remmen.

De exacte invulling van deze maatregelen maakt geen onderdeel uit van de nota Circulatie en/of de nota Langzaam Verkeer en zal als apart project worden opgepakt.

2.

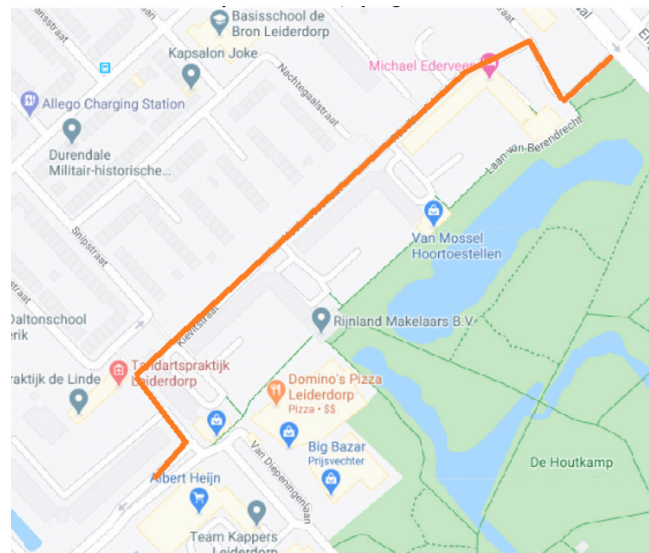
Bijlage:

Laan van Berendrecht

Achtergrond

De Laan van Berendrecht is ontstaan toen dit deel van de Laan van Ouderzorg werd afgesloten en de woon-torens werden gebouwd. Het was tot die tijd een weg tussen Winkelhof en Santhorst voor autoverkeer en brom-/fietsverkeer.

Na de herinrichting is er gekozen voor een wandelboulevard (formeel aangewezen als voetpad) als aantrekkelijke voetverbinding tussen de twee winkelcentra. De fietsers werden verwezen naar de route via Roodborststraat/Koolmeesstraat/Kivitsstraat, de gallerij-zijde van de flats. Al snel bleek deze route niet aantrekkelijk voor fietsers, zij negeerden de verkeersborden massaal.



Figuur 1: alternatieve route fietsers

Deze alternatieve fietsroute werd niet veel gebruikt vanwege de verharding, de gevaarstelling van haaks-parkeervakken en gevoel (sociale) onveiligheid. Ook is dit een langere route. Om deze reden is uiteindelijk besloten om op de Laan van Berendrecht ook formeel 'fietsen' toe te staan, dit volgens het shared-space principe. Bromfietsen mag nog steeds niet.

De verharding heeft twee verschillende kleuren, vooral de grijze verharding aan de zijde van de flats wordt gebruikt door fietsers. Het gele deel wordt vooral gebruikt door voetgangers, hier staan ook enkele bankjes en hier is mooi uitzicht over water en naar het park.

In de praktijk wordt er ook gewandeld en gefietst over de volle breedte van de weg. Dit zorgt onbegrip en gevoel van onveiligheid bij beide partijen, met name ook omdat de snelheid van fietsers met de elektrische fietsen veel hoger ligt dan rekening mee is gehouden bij het ontwerp van de Laan van Berendrecht.

Het principe van Shared Space lijkt hier niet te werken. De voetgangers wil hier rustig lopen (verblijven) terwijl de fietser het ziet als schakel in de doorgaande (snelle) fietsroute.

Onderzoeksvraag

Hoe kan de veiligheid en doorstroming voor de verschillende gebruikers tussen het Winkelhof en de Santhorst gewaarborgd worden?

Mogelijkheid 1:

Een eenvoudige oplossing kan zijn om de beide stromen duidelijker van elkaar te scheiden door aanpassingen in de inrichting. Hierbij kan voor beide modaliteiten een aantrekkelijke, hoogwaardige route worden gecreëerd. Er is voldoende ruimte binnen het huidige wegprofiel om beide modaliteiten op een juiste wijze te faciliteren.

De aanpassing in de inrichting is relatief klein omdat er al 2 kleuren bestrating ligt waardoor in de huidige situatie de stromen ook al op een natuurlijke wijze gescheiden worden. Dit kan extra worden benadrukt d.m.v. bebording en markering. Bij een herinrichting kan het comfort voor de fietser nog verder worden vergroot door het toepassen van asfalt of betonplaten.

Nadeel hiervan kan zijn dat fietsers dit nog meer gaan zien als snelle fietsverbinding en minder rekening wil houden met de voetganger. Hierdoor kan de voetganger zich onveilig kan gaan voelen.

Mogelijkheid 2:

De huidige situatie handhaven. In de huidige situatie mogen fietsers en voetgangers de gehele breedte van de Laan van Berendrecht gebruiken. Dit heeft niet geleid tot geregistreerde ongevallen. Daaruit kan geconcludeerd worden dat het geen gevaarlijke situatie is. Het wordt wel door sommige voetgangers ervaren

als gevaarlijk omdat fietsers soms weinig ruimte geven aan de voetgangers. Dit is een gedragscomponent en geen gebrek in de inrichting. Er kan dus ook worden gekozen de verschillende gebruikers extra attent te maken op de situatie en wat er precies verwacht wordt. Bijvoorbeeld door middel van bebording.

Voordeel is dat dit een relatief goedkope oplossing is. Nadeel is dat onderzoek heeft uitgewezen dat als een situatie niet wezenlijk veranderd, de weggebruiker ook niet zijn gedrag wijzigt. M.a.w. de verwachte effectiviteit van de maatregelen is klein.

Mogelijkheid 3:

De Laan van Berendrecht weer aanwijzen als voetgangersgebied en de fietsers weren. Dit is ook hoe de Laan van Berendrecht aangelegd is. De historie geeft echter aan dat dit niet mogelijk is zonder heel regelmatig handhaven. In het verleden is daarom ook gekozen om fietsers wel toe te staan.

De alternatieve route kan nog worden verbeterd om deze route aantrekkelijker te maken. Maar de belangrijkste bezwaren zoals de sociale (on)veiligheid en oncomfortabele verharding zijn alleen weg te nemen door een ingrijpende herinrichting van alle straten. Bijvoorbeeld door een separaat fietspad aan te leggen in het huidige groenvak tussen de flats en de eengezinswoningen. De vraag blijft echter of dit aantrekkelijk genoeg is voor fietsers om te kiezen voor deze route.

Conclusie

De meest effectieve maatregel om de modaliteiten beide een goede doorstroming via de Laan van Berendrecht te garanderen is door een deel van het wegprofiel aan te wijzen als fietspad en een deel als voetpad. Beide modaliteiten krijgen dat voldoende ruimte om een kwalitatief goed verbinding te behouden. Het fietspad kan door middel van bebording en markering worden aangegeven.