

# Fietsnota

Fietsend door Leiderdorp 2014 - 2020

Gemeente  
Leiderdorp



Status: Definitief



Bron: ongetemd.com



## Samenvatting

Nederland is bij uitstek een echt fietsland. Dit geldt voor Leiderdorp ook zo! Na de auto komt de fiets op de tweede plaats als het gaat om de meest gebruikt vervoerswijze. Met name op korte afstanden (tot 7,5km) is het aandeel fietsverplaatsingen erg hoog. Op de korte afstanden is de fiets dus goed alternatief voor de auto.

### Waarom deze fietsnota?

De fietsnota komt voort uit het coalitieakkoord 2010-2014, coalitieakkoord 2014,2018 en het Uitvoeringsplan Integraal Verkeer en Vervoersplan (IVVP). In beide documenten wordt het belang van de fiets onderstreept en om deze reden is dan ook de Fietsnota 2014-2020 geschreven. Met de fietsnota ligt er nu een integrale en gerichte aanpak voor het verbeteren van het huidige fietsnetwerk en het realiseren van enkele ontbrekende schakels. Het doel van de fietsnota is het stimuleren van het fietsgebruik en het verder ontwikkelen van een volwaardig, sociaal veilig en fijnmazig fietsnetwerk.

### Fietsbalans

Om een goede indruk te krijgen hoe het met het fietsklimaat is gesteld, heeft de Fietsersbond in opdracht van de gemeente een onderzoek (de Fietsbalans) gedaan en haar conclusies gedeeld. Daarnaast is het Burgerpanel geraadpleegd over de kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Op basis van verschillende thema's zijn doelstellingen geformuleerd die er voor moeten zorgen dat het fietsgebruik in de toekomst stijgt.

Slecht scorende onderdelen uit de Fietsbalans zijn; comfort (hinder), beleid op papier, de verkeersveiligheid en de fietserstevredenheid. Alle thema's staan 1-op-1 met elkaar in verbinding. Wanneer het fietsnetwerk er goed bij ligt, veilig is, men snel kan doorrijden en niet te lang hoeft te wachten bij verkeerslichten, is de tevredenheid van de gebruiker groter.

### Fietsnetwerk

In de Fietsnota is het huidige fietsnetwerk tegen het licht gehouden en aangepast door de Fietsersbond en de gemeente. Het fietsnetwerk bestaat uit een hoofdnetwerk (primair) en een autoluw (secundair) netwerk. Hierbij is

sprake van een sluitend netwerk voor alle fietsers. In het vernieuwde fietsnetwerk wordt aangesloten op regionale fietsroutes en belangrijke routes richting Leiden.

In de Fietsnota zijn per type fietsvoorziening voorkeurskenmerken voor breedte, materiaalgebruik en kleur aangegeven. Ook is bepaald hoe de voorrang op het betreffende fietspad is geregeld. Zo is de herkenbaarheid gewaarborgd.

Aan het einde van de Fietsnota is een lijst met maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Fietsbalans en het Burgerpanel. Het gaat hier om ontbrekende schakels, gevaarlijke oversteken, obstakels, fietsparkeren en educatie. Deze maatregelen worden de komende jaren getroffen (al dan niet binnen de planperiode).

### Afstemming met belanghebbenden

De fietsnota is tot stand gekomen dankzij de inzet van de Fietsersbond, de werkgroep voor de Fietsbalans en het Trendteam van de gemeente Leiderdorp. Intern is er ook vanuit verschillende vakgebieden aan deze nota meegewerkt. De input en het geleverde werk maken de fietsnota tot een breed gedragen nota.

## Inhoudsopgave

Samenvatting.....	3
1. Inleiding.....	5
2. Beleidskeuzes .....	6
3. Voorkeurskenmerken fietsnetwerk.....	9
4. Het Fietsnetwerk .....	12
5. Maatregelen fietsnetwerk.....	13
Bijlagen: .....	16
1. Inventarisatie.....	16
2. Fietsbalans deel 1 + 2 .....	16
3. Burgerpanel .....	16

## 1. Inleiding

### 1.1 Algemeen

Nederland is bij uitstek een echt fietsland. Dit geldt voor Leiderdorp ook zo! Na de auto komt de fiets op de tweede plaats als het gaat om de meest gebruikte vervoerswijze. Met name op korte afstanden (tot 7,5km) is het aandeel fietsverplaatsingen erg hoog. Op de korte afstanden is de fiets dus goed alternatief voor de auto. Verschillende ontwikkelingen, zoals de elektrische fiets zorgen er voor dat ook op langere afstanden het gebruik van de fiets toeneemt.

Waarom willen we als gemeente het fietsgebruik verder stimuleren? Dit zijn de voornaamste redenen:

- De bereikbaarheid neemt toe;  
Fietsers nemen minder plek in beslag dan dat auto's doen. Meer fietsen betekent dus meer capaciteit in het verkeerssysteem.
- De leefbaarheid neemt toe;  
De fiets is het enige echte 'zero emission vehicle' in het personenvervoer. Bovendien maken fietsen geen lawaai. Fietsers zorgen voor levendigheid op straat, wat ten goede komt aan de sociale veiligheid.
- De gezondheid van burgers neemt toe;  
Bewegingsarmoede en overgewicht zijn belangrijke veroorzakers van grote volksziekten. Dagelijks een half uurtje fietsen reduceert het risico aanzienlijk en leidt tot een toename van de gezondheid.
- De maatschappelijke participatie neemt toe;  
Met de fiets kunnen mensen tegen lage kosten deelnemen aan het maatschappelijk leven in de stad of dorp.

In 2009 is in het Integraal Verkeer en Vervoersplan de eerste stap gezet om het fietsen in Leiderdorp verder te stimuleren. De gemeente heeft hierin als ambitie uitgesproken dat men de verkeersveiligheid wil verbeteren op de verschillende fietsroutes en het fietsen te stimuleren door de fietsverbindingen met Leiden te verbeteren.

De opgenomen doelstellingen leiden tot het opstellen van een fietsnota die het vastgestelde beleid onderschrijft en versterkt. Het doel van de fietsnota is het

verder ontwikkelen van een volwaardig, sociaal veilig en fijnmazig fietsnetwerk. Een kwalitatief goed fietsnetwerk kan namelijk leiden tot een hoger fietsgebruik. De fietsnota kon niet gemaakt worden zonder de inzet van en het onderzoek dat is gedaan door de leden van de Fietsersbond en het onderzoeksteam van het landelijk bureau. Zij hebben in 2013 de Fietsbalans voor de gemeente Leiderdorp tot stand gebracht, die als onderlegger dient van de fietsnota.

### 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 vormt de beleidskeuzes, waarbinnen het gemeentelijk netwerk is opgesteld. Binnen deze kaders wordt het gemeentelijke fietsbeleid opgesteld. In hoofdstuk 3 worden de voorkeurskenmerken voor de verschillende typen fietspaden beschreven. Hoofdstuk 4 laat het fietsnetwerk zien voor de gemeente. In deze kaart zijn twee type fietsnetwerken te zien zoals we deze de komende jaren willen nastreven.

Het laatste hoofdstuk geeft antwoord op de aanbevelingen die de Fietsersbond, Burgerpanel en het Trendteam hebben gedaan om het fietsgebruik in Leiderdorp te stimuleren.

## 2. Beleidskeuzes

De fiets pakken of toch de auto? Het gebruik van de fiets heeft veel meer voordelen. Naast dat het goed is voor jezelf is het ook goed voor de omgeving. Minder geluidsoverlast, minder uitstoot, een betere leefbaarheid. Daarnaast is de fiets een belangrijke schakel in de ketenmobiliteit (meestal als voor- en/of natransport). Om voorgaande redenen zet de gemeente zich in voor het stimuleren van het fietsgebruik. De doelstelling die is opgenomen is:

**Het (verder) ontwikkelen van een volwaardig, sociaal veilig en fijnmazig fietsnetwerk waarbij het aantal fietsverplaatsingen binnen de gemeente (<7,5km) van 29%<sup>1</sup> zal stijgen naar 35% in 2020.**

Om de groei van het aantal fietsverplaatsingen daadwerkelijk te doen laten stijgen is een fietsnetwerk dat samenhangend, veilig, aantrekkelijk, comfortabel en direct is, cruciaal.

In de toekomst zal het aantal fietsers op middellange afstanden ( +/- 15km) gaan toenemen. Hierbij zal de elektrische fiets een grote rol gaan spelen.

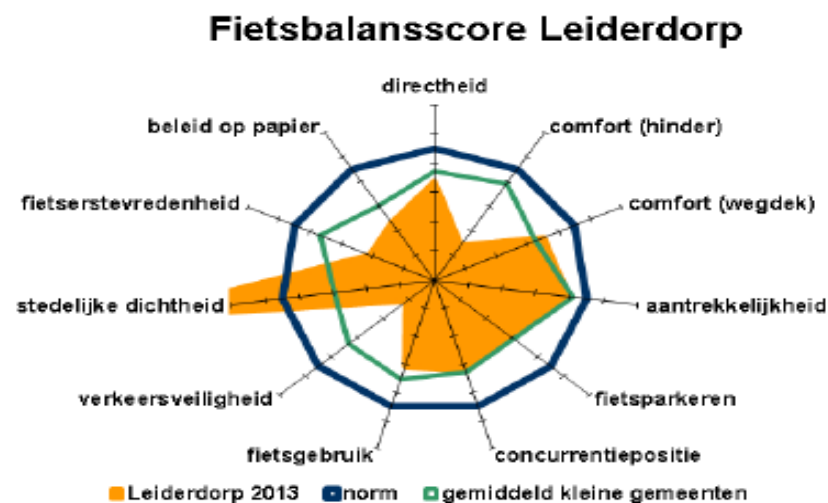
De algemene doelstelling is vertaald naar een aantal meer specifieke doelstellingen en beleidskeuzes die mede aan de hand van de Fietsbalans resultaten zijn vastgesteld.

*De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat in Leiderdorp op elf aspecten en vele onderliggende deelaspecten. Voor deze beoordeling is een groot aantal objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijk databestanden, enquêtes onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder dagelijkse fietsers, een praktijkmeting van de infrastructuur met een speciale meetfiets en meetauto en een praktijkonderzoek fietsparkeren<sup>2</sup>.*

<sup>1</sup> Resultaten 2004-2008 Fietsberaad,

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Kaarten+fietsgebruik+per+gemeente>

<sup>2</sup> Inleiding van de Fietsbalans Leiderdorp 2013



Figuur 1 Fietsbalansscore Leiderdorp

Figuur 1 laat zien welke score de gemeente Leiderdorp (oranje) heeft behaald. Daarnaast is te zien wat de gemiddelde score is van de kleine gemeenten. Uitgangspunt of 'de stip op de horizon' is om op de lange termijn te voldoen aan de norm (blauwe lijn). In tijden van bezuinigingen is het reëel om op korte en middellange termijn (6 jaar) te streven naar het gemiddelde van kleine gemeenten. Om dit te bereiken zal vooral ingezet moeten worden op de thema's comfort (hinder), verkeersveiligheid, fietserstevredenheid en beleid op papier. Ook de andere thema's verdienen de aandacht. Om de doelstelling te behalen worden in deze nota per thema verschillende beleidskeuzes gemaakt om het fietsgebruik van de Leiderdorpers te bevorderen. De beleidskeuzes zijn gemaakt aan de hand van de criteria die zijn gesteld in de Fietsbalans.

## 2.1 Directheid

De directheid kan worden uitgedrukt in directheid in afstand en in tijd. Met de directheid in afstand wordt in dit geval de mate van omrijden bedoeld. Hierbij wordt de fietsafstand gedeeld door de hemelsbrede afstand. De uitkomst hiervan is de omrijfactor.

Het omrijden dient zo veel mogelijk te worden beperkt. Een omrijfactor van 1,2 wordt als wenselijk aangehouden.

Wel wordt opgemerkt dat de omrijfactor sterk afhankelijk is 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 ontbrekende schakels op te lossen, zal de omrijfactor worden gereduceerd.

*“De ‘omrijfactor’ is de verhouding tussen de lengte van de route over de weg en de hemelsbrede afstand. De Ontwerpwijzer fietsverkeer geeft een norm voor de omrijfactor van maximaal 1,2 voor (hoofd)fietsroutes en 1,3 à 1,4 voor overige routes. Daarnaast geeft de ontwerpwijzer als indicator voor de kwaliteit van het fietsnetwerk dat circa 70% van de fietsverplaatsingen over de (hoofd)fietsroutes worden afgewerkt. Op basis daarvan hanteren we in de Fietsbalans voor de omrijfactor een norm van 1,25 (d.w.z. de route over de weg is 1,25 maal de hemelsbrede afstand) en een interval van 0,1 (d.w.z. met iedere 0,1 lager of hoger wordt de score een klasse beter dan wel slechter). Dat betekent dat een omrijfactor tussen 1,20 en 1,30 de score ‘goed’ oplevert.”*

De 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.

Het oponthoud dient zo veel mogelijk te worden beperkt. Een gemiddelde snelheid van 15km/u wordt als wenselijk aangehouden.

*“Oponthoud is de hoeveelheid tijd dat je onderweg stil moet staan, bijvoorbeeld door het wachten voor een oversteek. Hierdoor wordt de reistijd langer en wordt afbreuk gedaan aan de directheid van de route. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer wordt aangegeven dat het oponthoud dient te worden geminimaliseerd. In de*

*vorige editie van de ontwerpwijzer, 'Tekenen voor de Fiets', werden normen gegeven voor de aanvaardbare hoeveelheid oponthoud per gefietste kilometer, waarbij onderscheid gemaakt werd voor doorgaande (15 sec/km), verdelende (20 sec/km) en ontsluitende (20 sec/km) fietsverbindingen. Op basis van deze normen en het hierboven reeds genoemde 70% criterium hanteren we in de Fietsbalans voor het oponthoud een norm van 16,5 seconde per kilometer en een interval van 10 seconden per kilometer.”*

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).

## 2.2 Comfort

Onder comfort wordt verstaan de hinder van gemotoriseerd verkeer (in de langsricting) door het ontbreken van fietsvoorzieningen of verkeerde fietsvoorzieningen en daarnaast de kwaliteit van de fietspaden.

Er wordt gestreefd naar fietsvoorzieningen die overeenkomstig zijn aan de Duurzaam Veilig principes (een optimale scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers).

Het gaat hierbij om 50km/u wegen (of voormalig 50km/u wegen) die niet conform duurzaam veilig zijn ingericht. (van der Haverlaan, Torenwacht, (1<sup>e</sup> gedeelte) van der Valk Boumanweg, Vossiuslaan, (1<sup>e</sup> gedeelte) Gallaslaan en Heinsiuslaan).

Opgemerkt dient te worden dat op de Heinsiuslaan niet voldaan kan worden aan de duurzaam veilig principes. De reden hiervan is, dat de ruimte simpelweg ontbreekt voor een juiste inrichting.

## 2.3 Aantrekkelijkheid

Volgens de Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW vallen onder aantrekkelijkheid de psychologische factoren die in het algemeen in termen van beleving zijn uit te drukken. Naast sociale veiligheid is het weinig hinder ondervinden van het autoverkeer een ander belangrijk aspect. De Fietsersbond heeft in de Fietsbalans gekozen om dat laatste aspect te meten door middel van geluidshinder. Fietsers vinden het prettig wanneer men weinig tot geen last heeft van geluidshinder.

Waar mogelijk wordt gestreefd naar uitbreiding van het netwerk met autoluwe fietsroutes.

Sociale onveiligheid ontstaat wanneer er onvoldoende verlichting is of als er geen zicht is op fietsers

Sociale onveilige plaatsen in Leiderdorp dorp worden verbeterd.

## 2.4 Veiligheid

Het begrip veiligheid kent veel verschillende betekenissen, ook voor het fietsverkeer. In de fietsnota onderscheiden we verschillende soorten van veiligheid. Objectieve veiligheid (het aantal ongevallen) en subjectieve veiligheid (gevoelsmatig/klachten).

De objectieve verkeersonveiligheid voor fietsers wordt verbeterd. Knelpunten worden opgelost wanneer er meer dan drie ongelukken zijn gebeurd waarbij de fiets betrokken is geweest.

De subjectieve verkeersonveiligheid voor fietsers wordt verbeterd wanneer de weg niet voldoet aan de ontwerpeisen van het CROW.

## 2.5 Samenhang

Het fietsnetwerk dient een sluitend netwerk te zijn. Hiermee wordt bedoeld dat er geen ontbrekende schakels in het netwerk aanwezig mogen zijn.

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.

Er wordt gestreefd naar een eenduidige vormgeving, materiaalkeuze en bewegwijzering voor verschillende soorten fietsnetwerken (Utilitair en recreatief).

## 2.6 Fietsparkeren

Om het fietsen aantrekkelijk te maken is het noodzakelijk om op de eindbestemming een goede stallingsvoorziening te hebben. Of het nu bij een winkelcentrum, school of gemeentehuis is. Je fiets goed en veilig kunnen achterlaten is essentieel om mensen te verleiden om op de fiets te gaan.

Er zijn voldoende fietsparkeerplaatsen op alle fiets aantrekkende functies in Leiderdorp.

Omdat het gebruik van de elektrische fiets steeds verder toeneemt, is het van belang hier aandacht aan te besteden. Elektrische fietsen kunnen met dezelfde krachtinspanning grotere afstanden afleggen en zijn dus een zeer aantrekkelijk vervoersmiddel.

Door het toenemende gebruik van de elektrische fiets neemt de gemeente zich voor om een bijdrage te leveren aan cursussen en trainingen die de rijvaardigheid verbeterd, .

De gemeente stimuleert voorzieningen om elektrische fietsen op te laden bij publieke functies.

## 2.8 Fietsnetwerk

Fietsroutes worden op verschillende manieren gebruikt. Enerzijds 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 Fietsersbond heeft een aantal fietsnetwerken in kaart gebracht inclusief een hoofdfietsroute die is afgestemd met de regio.

De gemeente stelt een vernieuwd fietsnetwerk vast.

De werkgroep van de Fietsersbond heeft veelgebruikte fietsroutes aangegeven in de Fietsbalans. Door deze relatief kleine wijzigingen in het fietsnetwerk aan te brengen (en zo de kwaliteit van de fietsroutes te verbeteren) wordt de doelstelling behaald.



### 3. Voorkeurskenmerken fietsnetwerk

In het vorige hoofdstuk zijn de beleidskeuzes weergegeven. In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden gesteld waaraan fietsroutes moeten voldoen. Hierdoor kan voldaan worden aan de doelstelling om het fietsverkeer te bevorderen. Om de kenmerken te concretiseren worden **voorkeurskenmerken** aan het netwerk toegevoegd. Deze voorkeurskenmerken zijn geen normen. Het zijn uitgangspunten. In veel gevallen zal, bijvoorbeeld bij ruimtegebrek, maatwerk nodig zijn. De voorkeurskenmerken verschillen per type fietsroute. Tabel 1 geeft een overzicht van de verschillende voorkeurskenmerken. Het uiteindelijke doel is het toepassen van deze voorkeurskenmerken bij nieuwe verbindingen en aanpassingen aan de huidige (fiets)infrastructuur.

#### 3.1 Vormgeving

De vormgeving van de fietsvoorzieningen wordt grotendeels bepaald door het type weg. Daarom is in de tabel een verdeling gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De voorkeurskenmerken voor de vormgeving zijn het type fietsvoorziening, de breedte, de wijze van parkeren en de snelheidsremmers. Vanuit het Duurzaam Veilig principe gaat de voorkeur uit naar vrijliggende fietspaden bij gebiedsontsluitingswegen. Het niet scheiden van de twee soorten verkeer wordt als onveilig ervaren. Dit komt voornamelijk door de snelheden die te ver uit elkaar liggen. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar ruimte bochten om het fietsverkeer zo min mogelijk te hinderen. Een vloeiende beweging is comfortabeler dan snelheid moeten minderen (remmen) en weer optrekken. Ook naar de toekomst toe is het voor elektrische fietsen (hogere snelheden) comfortabeler als zij soepel de bocht kunnen maken.

	Primair	Secundair
	Gebiedsontsluitingsweg	
Type fietsvoorzieningen	Vrijliggend	Vrijliggend
Breedte	1 richting 2,5m / 2 richtingen 3,5m	1 richting 2,0m / 2 richtingen 3,0m
Parkeersituatie	geen haaks en langsparkeren	geen haaks parkeren
Snelheidsremmende maatr.	geen verticale snelheidsremmende maatr.	geen verticale snelheidsremmende maatr.
Verhardingstype	asfalt / beton	asfalt / beton / tegels / dubbelklinkers
Verhardingskleur		
	BIBEKO rood	voorkeur rood
	BUBEKO rood op kruisingen	geen voorkeur
Kruisingsvorm	ongelijkvloers / rotonde / VRI conclifvrij	rotonde / VRI / voorrangskruispunt
Voorrangssituatie	voorrang fietsverkeer	voorkeur voor voorrang fietsverkeer
Verlichting	conform beleid	conform beleid
Bewegwijzering	volledige bewegwijzering lokaal/regio	geen specifieke bewegwijzering
Boogstralen	ruim vormgegeven	geen voorkeur
	Primair	Secundair
	Erftoegangsweg	
Type fietsvoorziening		
	BIBEKO	
intens. Autoverkeer >1500 mvt/etmaal	fietsstroken	fietsuggestiestroken
intens. Autoverkeer <1500 mvt/etmaal	fietsstraat	geen fietsvoorzieningen
	BUBEKO	
intens. Autoverkeer >2500 mvt/etmaal	vrijliggend / fietsstroken	fietsuggestiestroken
intens. Autoverkeer <2500 mvt/etmaal	fiets(suggestie)stroken	geen fietsvoorzieningen
Breedte		
	Vrijliggend	1 richting 2,5m / 2 richtingen 3,5m
	Fietsstroken	voorkeur 2,5m (minimaal 2,0m)
	Fietsuggestiestroken	2,0m
	Fietsstraten	rijloper 4,5m
Parkeersituatie	geen haaks- en langsparkeren	bij voorkeur geen haaksparkeren
Snelheidsremmende maatr.	geen verticale snelheidsremmende maatr.	geen voorkeur
Verhardingstype	asfalt / beton	geen voorkeur
Verhardingskleur		
	BIBEKO rood	voorkeur rood
	BUBEKO rood op kruising	geen voorkeur
Kruisingsvorm	rotonde / plateau	plateau
Voorrangssituatie	voorrang	geen voorrang
Verlichting	conform beleid	conform beleid
Bewegwijzering	volledige bewegwijzering lokaal/regio	geen specifieke bewegwijzering
Boogstralen	ruim vormgegeven	geen voorkeur
	Primair	Secundair
	Solitairfietspad	
Type fietsvoorzieningen	vrijliggend	vrijliggend
Breedte	3,5m (2 richtingen)	3,0m (2 richtingen)
Parkeersituatie	n.v.t.	n.v.t.
Snelheidsremmende maatr.	n.v.t.	n.v.t.
Verhardingstype	asfalt / beton	asfalt / beton / tegels / dubbelklinkers
Verhardingskleur		
	BIBEKO rood	voorkeur rood
	BUBEKO rood op kruisingen	geen voorkeur
Kruisingsvorm	plateau	eventueel plateau
Voorrangssituatie	voorrang	voorkeur voor voorrang fietsverkeer
Verlichting	conform beleid	conform beleid
Bewegwijzering	volledige bewegwijzering lokaal/regio	geen specifieke bewegwijzering
Boogstralen	ruim vormgegeven	geen voorkeur

Tabel 1 Voorkeurskenmerken, CROW ontwerprijzer fietsverkeer

### 3.2 Verharding

Het type verharding dat wordt gebruikt heeft veel effect op het comfort van de fietsers. Het gebruik van beton of asfalt heeft een voorkeur boven open verharding. Naast dat asfalt en beton veel comfortabeler zijn, zijn deze soorten ook nog eens duurzamer in onderhoud. Voor de herkenbaarheid dienen de primaire fietsroutes binnen de bebouwde kom uitgevoerd te worden in rood. Buiten de bebouwde kom wordt volstaan met rood op kruisingen aansluitingen. Technisch gezien is het vrijwel altijd mogelijk om asfalt/beton te gebruiken. Toch kunnen er situaties zijn (Laan van Berendrecht) waarbij het niet wenselijk is om asfalt/beton te gebruiken. Wanneer er wordt gekozen om af te wijken van een bepaalde voorkeur dient de overgang naar een andere verhardingssoort vloeiend te verlopen.

### 3.3 Kruisingen

Het fietsnetwerk is een opzichzelfstaand netwerk in een netwerk van allerlei andere netwerken: Autoverkeer, busverkeer en voetgangers. Allemaal verschillende netwerken binnen Leiderdorp. De verschillende netwerken zorgen voor conflicten. Als uitgangspunt wordt geprobeerd om zoveel mogelijk conflicten tussen gemotoriseerd- en fietsverkeer te vermijden. Op o.a. kruispunten is dit niet mogelijk. Hier dient gezorgd te worden voor een prioritering (afhankelijk van het wegtype). De voorkeurskenmerken zijn opgenomen in tabel 1.

Bij kruispunten die zijn geregeld met een verkeersregelinstallatie (VRI) wordt een lange wachttijd (voor de fietser) als hinder ervaren. De wachttijden dienen daarom geminimaliseerd te worden. Daarbij is de detectie van de fietser essentieel om vertraging te voorkomen. Andere mogelijkheden zijn:

- Wanneer de recht doorgaande stroom op groen staat, automatisch het fietserslicht mee op groen;
- Rechtsaf vrij bij rood;
- Twee keer groen in een cyclus.

Het laatste type kruising wat nog niet behandeld is, is de rotonde. Over deze kruisingsvorm is al veel gediscussieerd. Moet de fietser in de voorrang. Of niet. Het CROW heeft aanbevelingen gedaan over de voorrangsregel. Om een

herkenbare en eenduidige situatie voor weggebruikers te creëren heeft het de voorkeur om de richtlijn van het CROW aan te houden.

Dit betekent dat binnen de bebouwde kom fietsers op de rotonde voorrang hebben en buiten de bebouwde kom voorrang moeten verlenen.

### 3.4 Obstakels

Obstakels in de fietsroutes dienen zoveel mogelijk te worden vermeden. Deze kunnen leiden tot (enkelvoudige) fietsongevallen.

Obstakels kunnen bijvoorbeeld paaltjes in de lengte- of dwarsligging zijn of het toepassen van “varkensruggen” of (hoge) trottoirbanden.

#### - Paaltjes

Voor paaltjes geldt in het algemeen dat deze alleen worden geplaatst wanneer het echt nodig is. Paaltjes zijn alleen noodzakelijk als de aanwezigheid hiervan vanuit veiligheidsoptiek dringend gewenst is of als de kans bestaat op misbruik van de fietsvoorziening door gemotoriseerd verkeer. Dit kan zijn door parkeren op of uitwijken over het fietspad.

In het IBOR worden de paaltjes geïnventariseerd en daarna beoordeeld welke paaltjes verwijderd kunnen worden.

#### - (Hoge) trottoirbanden

Naast de paaltjes is de voorkeur om zo veel mogelijk hoge trottoirbanden te vermijden als scheiding van rijbanen. De banden leiden vaak tot ongelukken al een fietser de band raakt met zijn/haar pedaal. Het aanbrengen van hoge trottoirbanden is niet nodig, er zijn veilige alternatieven beschikbaar, zoals afgeschuinde (overrijdbare) trottoirbanden (rijwielpadband).

#### - “Varkensruggen”

Wat voor de trottoirbanden geldt, geldt ook voor de varkensruggen. Deze elementen worden gebruikt om rijbaan en fietspad te scheiden. Bij slechte weersomstandigheden (sneeuw) is de zichtbaarheid van deze objecten onvoldoende. Om deze reden dienen varkensruggen niet te worden toegepast.

### 3.5 Verlichting

Het toepassen van openbare verlichting langs fietsroutes heeft verschillende functies. Ten eerste verhoogt het de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid en ten tweede draagt het bij aan het verhogen van het comfort voor het (fiets)verkeer. Vanuit het oogpunt van de fietser gezien is het toepassen van permanente verlichting wenselijk. Echter vanuit andere invalshoeken als omgevingsbeleid en flora en fauna is het wenselijk terughoudend te zijn met het aanbrengen van openbare verlichting.

Beleidsregels omtrent de openbare verlichting komen voort uit het beleids- en beheersplan openbare verlichting.

### 3.6 Bewegwijzering

De bewegwijzering voor het fietsnetwerk draagt bij aan het comfort voor de fietser. Het vergroot namelijk de vindbaarheid van de bestemmingen. Door het toepassen van bewegwijzering kan de fietser over de meest gewenste route naar de bestemming worden geleid. De primaire fietsroutes dienen bij voorkeur volledig te worden bewegwijzerd door middel van bewegwijzering. Bij het toevoegen van nieuwe recreatieve routes dient aansluiting te worden gezocht bij bewegwijzering van het bestaande knooppuntensysteem.

### 3.7 Fietsparkeren

Wat niet in de voorkeurskenmerken staat maar wel van belang is voor het fietsgebruik, is de mogelijkheid om de fiets te stallen.

Wanneer het fietsgebruik verder bevorderd wordt is de mogelijkheid tot het stallen van de fiets erg van belang. De kans op diefstal van of schade aan de fiets kan mensen ervan weerhouden de fiets te gebruiken. Daarom dienen de stallingsvoorzieningen in de buurt van de herkomst en/of bestemmingspunten degelijk te zijn. Daarnaast moesten de stallingsmogelijkheden dicht bij het bestemmingspunt (winkelcentra, openbaar vervoer haltes, scholen, sportaccommodaties) liggen. De keuze om de fiets te pakken kan mede beïnvloed worden door de mogelijkheid om in de directe omgeving van de bestemming te kunnen stallen.

In het parkeerbeleidsplan van de gemeente Leiderdorp staat beschreven welke normen er gelden voor het fietsparkeren in de gemeente.

In de Fietsbalans uitgevoerd door de Fietsers wordt de conclusie getrokken dat het fietsparkeren slecht is gesteld in Leiderdorp. Geen enkele locatie scoort gemiddeld goed. De negatieve uitslag valt te wijten aan het gebrek aan stallingsmogelijkheden en daarvan is de kwaliteit ook niet best. Alleen bij het gemeentehuis, ziekenhuis, bibliotheek en winkelcentrum Santhorst staan de juiste fietsenrekken. Het gehele onderzoek is terug te vinden in de bijlage.

## 4. Het Fietsnetwerk

Iedere gemeente beschikt over een fietsnetwerk (al dan niet verdeeld in verschillende hiërarchieën). In het IVVP 2009 is een fietsnetwerk opgesteld. Met het opstellen van deze fietsnota heeft de Fietsersbond op verzoek van de gemeente Leiderdorp een voorstel gedaan voor een update van het verouderde fietsnetwerk. De Fietsersbond heeft een netwerk in kaart gebracht met twee verschillende soorten routes. Een snel netwerk, een verbindend netwerk naar niet-naburige-wijken en naar Leiden. Hierbij is een hoge fietssnelheid mogelijk over overwegend gestrekte routes. Deze route is aangegeven met de kleur 'rood' en is een primaire route (hoofdfietsroute).

De hoofdfietsroutes sluiten naadloos aan de regionale fietsroutes.

Naast een hoofdfietsroute c.q. een snelle route heeft de Fietsersbond ook gekeken naar een secundair (autoluwe) fietsnetwerk. Dit netwerk is vaak autoluw, relatief lage fietssnelheid, veel kruip-door-sluip-door routes en vermijdt zo veel mogelijk de drukke (vracht)autokruispunten. Ook deze route is aangepast door de gemeente en aangegeven met de kleur 'groen'. De routes zijn aangepast om een heldere structuur te krijgen/behouden tussen primaire, secundaire en niet-fietsroutes. Daarbij zijn deze routes passend voor de doelstelling.

(In een aantal gevallen komen de verschillende routes samen. In dat geval is er voor gekozen om het primaire netwerk boven het secundaire netwerk te stellen).

Figuur 2a Regionale hoofdfietsroutes





## 5. Maatregelen fietsnetwerk

In de voorgaande hoofdstukken zijn de doelstellingen geformuleerd en is een vernieuwd fietsnetwerk opgesteld.

Om daadwerkelijk het aantal fietsverplaatsingen te doen laten stijgen, van 29% naar 35% én uitvoering te geven aan de doelstellingen per thema, is het zaak voor de gemeente om de komende jaren aan de slag te gaan met de aanbevelingen die de Fietsersbond heeft gedaan<sup>3</sup>. Met name de slecht scorende thema's uit de Fietsbalans (Comfort (hinder), beleid op papier, verkeersveiligheid en fietstevredenheid) worden de komende periode aangepakt. Belangrijk is het aanpakken van het Engeldaal waar voor fietsers een betere doorstroming ontstaat bij de oversteken, minder hinder. Verschillende wegen herinrichten volgens het Duurzaam Veilig principe en/of afwaarderen naar 30km/u waardoor het snelheidsverschil tussen auto en fiets verkleind wordt. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Deze onderdelen zorgen uiteindelijk voor een hogere fietstevredenheid (de fietstevredenheid is een verzamelaspect van alle andere aspecten). Met deze fietsnota wordt er ook beleid op papier gezet waar we ons de komende jaren aan conformeren.

Naast de slecht scorende thema's wordt ook geïnvesteerd in de andere thema's. Voorbeeld is het zorgen voor voldoende en kwalitatief goede stallingsplaatsen bij publiek aantrekkende functies.

De aanbevelingen die genoemd staan in onderstaande tabel worden opgenomen in de bestaande uitvoeringsplannen en beleidsplannen van de gemeente. De fiets krijgt op deze manier een prominente rol waardoor het fietsen in Leiderdorp weer op de kaart wordt gezet.

Ten tijde van de Fietsbalans zijn zowel de Buitendijklaan als de Meerburglaan ingericht als 30km/u weg, twee van de maatregelen die voortkomen uit de Fietsbalans.

Locatie:	Actie:	Actie opgenomen in plannen	
		Ja	Nee
Kruispunt Tollenaersingel, v.d. Valk Boumanweg	Bij onderhoud van de wegen wordt extra aandacht besteed aan fiets- en verkeersveiligheid.	X (2014)	
Vronkenlaan, v. Poelgeestlaan en Laan van Ouderzorg	Wegen worden heringericht (Vronkenlaan deels) en afgewaardeerd tot 30km/u. De kruispunten op deze wegen worden gelijkwaardig voor alle verkeersdeelnemers.	X (opgenomen in project Zijlkwartier, 2014)	
Verkeerslichten Engeldaal	In 2014 worden de verkeerslichten en de kruisingen aangepast. Ook wordt er extra rekening gehouden met het langzame verkeer. Verwachting is dat de kruisingen in 2015 gereed zijn.	X (Uitvoeringsplan IVVP)	
Vossiuslaan	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe	X (2016)	
Ontbrekende schakel in de hoofdfietsroute : Touwbaan	De Touwbaan is nog een ontbrekende schakel in het hoofdfietsnetwerk richting Leiden. Omdat de grond niet van de gemeente is zal op de lange termijn gekeken moeten worden op welke manier de gronden verworven kunnen worden óf bij onderhoud van de weg, deze conform Duurzaam Veilig inrichten. Dit is samenspel met de eigenaren van de grond van de Baanderij.	X (LAB071)	
Ontbrekende schakel: Fietsbrug over de A4	De brug verbindt het westelijk deel van Leiderdorp met het oostelijke, zonder te hoeven omrijden. Naar verwachting is de brug in 2016 gereed voor gebruik	X (project verbreding A4)	
Ontbrekende schakel: Fietspad 2 <sup>e</sup> gedeelte Boomgaardlaan	De ontbrekende schakel wordt gerealiseerd in de plannen van de herinrichting van de Boomgaardlaan en de Achthovenerpolder. (gereed 2016)	X (project Boomgaardlaan)	
Verwijderen	In overleg met de afdeling Beheer van	X	

<sup>3</sup> deze zijn terug te vinden in de Fietsbalans deel 1

paaltjes en andere obstakels	Gemeentewerken wordt gekeken naar de mogelijkheden om zo veel mogelijk paaltjes en andere obstakels te verwijderen. Bij terugplaatsing van paaltjes wordt voldaan aan de inrichtingsrichtlijnen vanuit het CROW/Fietsberaad.		
Fietsparkeren	In het parkeerbeleidsplan is opgenomen aan welke fietsparkeernormen nieuwbouwprojecten moeten voldoen. In ieder afzonderlijk proces zal worden bekeken aan welke andere 'fietsnormen' moet worden voldaan.	X (Parkeerbeleidsplan)	
Verlichting	In het Beleids- en beheersplan Openbare Verlichting is opgenomen aan welke eisen moet worden voldaan bij verlichting op fietspaden. In ieder afzonderlijk proces zal worden bekeken aan welke normen moet worden voldaan.	X	
Bewegwijzering	Nieuwe bewegwijzering wordt betaald uit bestaande budgetten. Bij nieuwe bewegwijzering zal hier aanspraak op worden gedaan.	X	
Stimuleringsmaatregelen	Door fietsgebruik en ook elektrische fietsgebruik te stimuleren, niet alleen infrastructureel maar ook in educatie kan een hoger percentage fietsgebruik bewerkstelligd worden. <ul style="list-style-type: none"> <li>- De gemeente organiseert en stimuleert initiatieven die het fietsen veiliger maken. Zo worden maatschappelijke organisaties gesteund die rijvaardigheidstrainingen geven.</li> <li>- De gemeente neemt als eis op dat er oplaadpalen komen in alle nieuwe publieke functies</li> </ul>	X (Permanente Verkeerseducatie)	

Niet alle maatregelen kunnen worden opgepakt binnen de planperiode. Dit komt omdat de afdeling Gemeentewerken het Integraal Beheersplan Openbare Ruimte (IBOR) heeft opgesteld waarin de planning voor de komende jaren staat. Onderstaande maatregelen kunnen volgende planning pas na 2020 worden uitgevoerd.

v.d. Havelaan	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe	X (Buiten planperiode)	
Torenwacht	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe	X (Buiten planperiode)	
Gallaslaan	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe	X (Buiten planperiode)	
Heinsiuslaan	Deze weg blijft 50km/u maar door de beperkte ruimte is het niet mogelijk om vrijliggende fietspaden te realiseren. Bij onderhoudswerk worden opnieuw fietsstroken aangelegd.	X (Buiten planperiode)	
Mauritssingel	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe	X (Buiten planperiode)	
Rietschans	Bij herinrichting, volgens Duurzaam Veilig principe. De oversteek bij de Leidsedreef zal opnieuw worden bekeken voor een juiste inrichting	X (Buiten planperiode)	
Kruispunt Spanjaardsbrug	Bij onderhoud wordt extra aandacht besteed aan fiets- en verkeersveiligheid.	X (uitvoering nog onbekend)	
Oversteek Elisabethhof, Persant Snoepweg	Bij onderhoud van de wegen wordt extra aandacht besteed aan fiets- en verkeersveiligheid.	X (Buiten planperiode)	

## 6.1 Uitvoering en financiën

Deze fietsnota heeft een heel pakket aan maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen. De meeste infrastructurele werken (zoals onderhoud en herinrichting) worden meegenomen in het Integraal Beheer Openbare Ruimte (IBOR). Wanneer een betreffende weg in aanmerking komt voor onderhoud of herinrichting wordt (met de afdeling Gemeentewerken) afgestemd aan welke eisen moet worden voldaan (o.a. Duurzaam Veilig principe). Hier zijn geen extra kosten mee gemoeid omdat deze uit het reguliere onderhoudsbudget kunnen worden betaald. Daardoor vallen er wel maatregelen buiten de planperiode. De maatregelen die binnen de planperiode vallen hebben een dusdanig impact, een voorbeeld is het aanpakken van het Engelendaal, dat hier grote winst valt te behalen waardoor aan de doelstelling kan worden voldaan.

Voor de nu nog ontbrekende schakels geldt dat deze bijna allemaal worden meegenomen in verschillende projecten. Alleen de hoofdfietsroute over de Touwbaan is niet meegenomen. Om de Touwbaan daadwerkelijk op te kunnen nemen in het hoofdfietsnetwerk zal de weg aangepast moeten worden, waar extra middelen voor nodig zijn. Momenteel wordt onderzocht of dit op zichzelf staande project een plaats kan krijgen in LAB071. Als de Touwbaan niet kan worden meegenomen in een bestaand project, zal hier een apart project van moeten worden gemaakt. Hier wordt dan een specificatie van kosten en tijd gemaakt om een hoofdfietsroute te realiseren op de Touwbaan.

In het IBOR worden tevens de paaltjes en obstakels geïventariseerd. Na deze inventarisatie wordt met Gemeentewerken besproken welke paaltjes/obstakels kunnen worden verwijderd.

Het fietsparkeren is al opgenomen in het parkeerbeleidsplan en borgt op deze manier dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn/komen bij publiek aantrekkende functies. Als laatste de stimuleringsmaatregelen. Het gaat hierbij vooral om educatieve stimuleringen. Deze maatregelen worden in het uitvoeringsplan Permanente Verkeerseducatie 'gefiets't'. Voor het uitvoeringsplan is jaarlijks €15.000 beschikbaar voor dergelijke maatregelen.

## 6.2 Subsidiemogelijkheden

De provincie Zuid-Holland (en Holland Rijnland) heeft diverse subsidieprogramma's. Een daarvan is de Brede Doel Uitkeringen (BDU) voor Duurzaam Veilig maatregelen. Wanneer een bepaalde weg in aanmerking komt voor herinrichting zal subsidie worden aangevraagd. Infrastructurele maatregelen uit deze nota kunnen daarvoor aangemeld worden.

Daarnaast heeft de provincie (en Holland Rijnland) een subsidiepot voor verkeerseducatie. Vierjaarlijks wordt bekeken welke projecten in aanmerkingen komen voor subsidie. Maatregelen waarvoor educatie aan de basis ligt kunnen worden opgevoerd.

## 6.3 Evaluatie

In 2017 wordt de fietsnota tussentijds geëvalueerd. Halverwege het tijdspad van deze nota is een moment ingeruimd om te kunnen beoordelen of de voorgenomen maatregelen uitgevoerd zijn en of de nota wellicht bij moet worden gesteld.

Na de periode van deze fietsnota kan de Fietsbalans opnieuw worden uitgevoerd. Dan wordt duidelijk of de maatregelen van deze periode zijn vruchten hebben afgeworpen en er meer fietsverplaatsingen binnen Leiderdorp plaatsvinden.



## Bijlagen:

1. Inventarisatie
2. Fietsbalans deel 1 + 2
3. Burgerpanel





## Inventarisatie

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande beleidsplannen die betrekking hebben op de fiets. Deze worden op hoofdlijnen beschreven. Het gaat hierbij om landelijke, provinciale en regionale doelstellingen ten aanzien van het gebruik van de fiets. Naast fietsnota's worden ook de beleidsdocumenten van andere disciplines betrokken in deze nota. De gemaakte beleidskeuzes vormen een kader voor de beleidskeuzes die zijn gemaakt voor de fiets in hoofdstuk 2.

Naast de beleidsdocumenten komt de verkeersveiligheid in dit hoofdstuk aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Tot slot wordt er in dit hoofdstuk een inventarisatie gedaan naar de verschillende fietsnetwerken in de gemeente.

## Bestaand fietsbeleid

### Landelijk

- Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nadere uitwerking van de Nota Ruimte voor het verkeer en vervoer. In deze nota heeft het Rijk het landelijke verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd, zo ook het landelijke fietsbeleid. Omdat de verantwoordelijkheden van het fietsnetwerk vooral bij de decentrale overheden ligt, is het van belang dat alle overheden het fietsgebruik stimuleren. Hierbij is het creëren van een netwerk van veilige route en parkeervoorzieningen het streven. Via de Planwet verkeer en vervoer zijn alle decentrale overheden verplicht een bijdrage te leveren aan het behalen van de landelijke doelstellingen. Met het opstellen van de fietsnota geeft Leiderdorp uitvoer aan de verplichting uit de Planwet.

- MobiliteitsAanpak

In 2008 heeft het Rijk de MobiliteitsAanpak gepresenteerd. In de MobiliteitsAanpak worden de doelstelling uit de Nota Mobiliteit verder aangescherpt. Voor fietsverkeer is van belang dat overheden inzetten op ketenmobiliteit. De fiets speelt een cruciale rol in het voor- en natransport. Het verbinden van het hoofd fietsnetwerk met het openbaar vervoer en het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden is essentieel. Op bepaalde woon/werk relaties kan de fiets een perfecte concurrent zijn van de auto op korte afstanden. En met de ontwikkeling van de elektrische fiets in de toekomst ook op de middellange afstanden.

### Provinciaal

- Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP)

De provincie sluit aan bij de landelijke doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren. De dit voorjaar (2014) vast te stellen Provinciale Visie Ruimte & Mobiliteit houdt die lijn vast. Met name het utilitair (woon-werk) en recreatief fietsverkeer krijgt de nadruk in het PVVP. Met utilitaire fietspaden worden de paden tussen de grote steden bedoeld. Steden die op maximaal 3 kwartier fietsen van elkaar aflaggen hebben een grote potentie om met de fiets aan te doen.

### Regionaal

- Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP)

Holland Rijnland heeft in haar RVVP de doelstellingen van zowel het landelijke beleid als het provinciale beleid overgenomen. Het vervolmaken van regionale fietsverbindingen, verbeteren van overstap tussen fiets en openbaar vervoer en het optimaliseren van fietsroutes korter dan 7,5km zijn speerpunten waar de regio op inzet.

Op het moment van schrijven is de regio bezig een uitvoeringsplan fiets (UP Fiets) uit te werken.

### Gemeentelijk

- Integraal Verkeer en Vervoersplan (IVVP)

In 2009 is het IVVP voor Leiderdorp vastgesteld en in 2012 het uitvoeringsplan voor het IVVP. In het IVVP zijn de beleidskeuzes voor het verkeer en vervoer vastgelegd en zo ook voor het fietsverkeer. Het doel is het stimuleren van het fietsverkeer binnen het dorp en richting het centrum van Leiden. Dit kan bereikt worden



door het realiseren van snelle, comfortabele en verkeersveilige fietsinfrastructuur en door het bieden van aanvullende voorzieningen (zoals fietsenstallingen).



- Parkeerbeleidsplan

In 2012 is het parkeerbeleidsplan voor de gemeente vastgesteld. Naast bereikbaarheid is ook het parkeren van belang. Dit is vastgelegd in het parkeerbeleidsplan. Hierbij wordt uitgegaan dat er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn bij fietsaantrekkelijke functies. Specifieke normen zijn opgenomen in het parkeerbeleidsplan en zullen worden meegenomen als kader voor het fietsbeleid.

- Openbare Verlichting

Het beleids- en beheersplan openbare verlichting van de gemeente heeft onder andere als doel om de verkeersveiligheid te vergroten voor auto, fietsers en voetgangers.

Enkele uitgangspunten in het beleidsplan zijn:

- De bestaande (basis)kwaliteit behouden.
- Het realiseren van duurzaamheid en energiebesparingen.

Daarnaast hanteert de gemeente in principe de ontwerpcriteria, zoals vastgelegd in de ROVL-2011<sup>4</sup>

- Permanente verkeerseducatie

De gemeente Leiderdorp zet zich ieder jaar weer in voor een betere verkeersveiligheid. In het beleidsplan permanente verkeerseducatie staat beschreven welke doelen en plannen de gemeente heeft. Voor iedere leeftijdsgroep is er een verkeerseducatieprogramma. Deze programma's lopen uiteen van verkeerlessen op de basisschool tot scootmobielcursussen voor ouderen. Educatieprogramma's voor (elektrische) fietsen passen hier naadloos in.

## Overig

- Fietsbalans

In 2013 heeft de Fietsersbond op verzoek van de gemeente de Fietsbalans uitgevoerd. De Fietsbalans is een onderzoek naar alle aspecten die te maken hebben met het fietsen. Een uitgebreid onderzoek heeft geleid tot rapport dat waardevolle informatie bevat. De Fietsbalans fungeert als onderlegger voor deze fietsnota. In hoofdstuk 3 wordt verder ingegaan op de Fietsbalans.

- Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig (DV) is een integrale benadering van het verkeerssysteem: 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Weg en voertuig dienen aan te sluiten bij wat de mens kan en als bescherming te dienen.

De filosofie van DV is het voorkomen van (ernstige) ongevallen. En mocht er dan toch een ongeluk gebeuren, dat de kans van ernstig letsel nagenoeg uitgesloten is.

Binnen DV kennen we drie verschillende soorten wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per type weg verschilt de positie van het fietsverkeer. Op stroomwegen rijden namelijk geen fietsers. Op gebiedsontsluitingswegen is het verschil in aantallen en snelheden tussen verschillende modaliteiten zo groot dat het fietsverkeer bij voorkeur gescheiden is van het gemotoriseerde verkeer. Op erftoegangswegen is het verschil in aantallen en snelheden vaak kleiner en kunnen de verschillende modaliteiten zich samen op de weg begeven.

De wegategorisering van de gemeente Leiderdorp is terug te vinden in het IVVP.

## Verkeersveiligheid

Verkeersonveiligheid bestaat uit twee componenten. De objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid. In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van de twee verschillende componenten. Hieruit zal blijken welke fietsknelpunten er bestaan in Leiderdorp. De objectieve verkeersonveiligheid heeft betrekking op twee perioden 2005 t/m 2009 en 2008 t/m 2012. De subjectieve verkeersonveiligheid is het gevoel dat fietsers ervaren als zij op de fiets zitten. Welke punten de inwoners onveilig vinden is onderzocht in het burgerpanel van juli 2013.

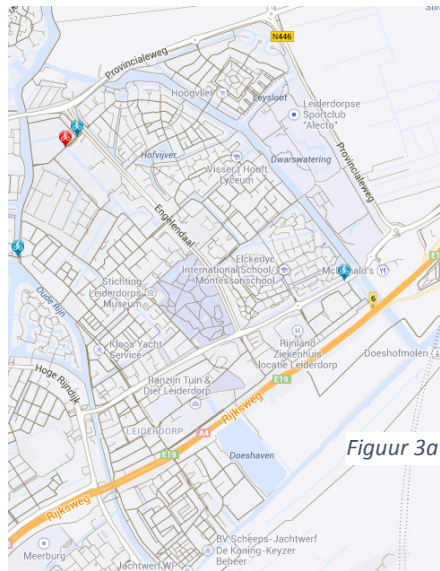
---

<sup>4</sup> Landelijke normering voor het toepassen van openbare verlichting en schrijft voor welke verlichtingsklasse voor wegverlichting kan worden toegepast in relatie tot de visuele behoeften van de weggebruiker.



## Objectieve verkeersveiligheid

Om de objectieve verkeersonveiligheid te 'meten' is het aantal ongelukken met de fiets de maatstaaf. Op de website [fietsongevallen.oververkeer.nl](http://fietsongevallen.oververkeer.nl) (samenwerking tussen Ministerie van I&F, VNG, Politie en Hastig) is te zien op welke plaatsen er fietsongevallen zijn gebeurd (dit zijn geregistreerde fietsongevallen). In totaal hebben er in de periode 2008 t/m 2012, zestig fietsongevallen plaatsgevonden in Leiderdorp. Hiervan zijn er 24 met uitsluitend materiele schade, 35 met letselschade (ziekenhuisopname) en 1 fietsongeval met dodelijke afloop.



Figuur 3a + b Fietsongelukken. Links: alle locaties. Rechts: locaties waar meer dan 2 ongelukken zijn gebeurd

Het grootste aantal slachtoffergevallen (inclusief dodelijke afloop) bevindt zich in de categorie waarbij een confrontatie heeft plaatsgevonden tussen fiets en snelverkeer. Van de 60 ongevallen hebben er 40 plaatsgevonden tussen de fiets en het snelverkeer. Dit geeft aan dat de fietser een erg kwetsbare verkeersdeelnemer is!

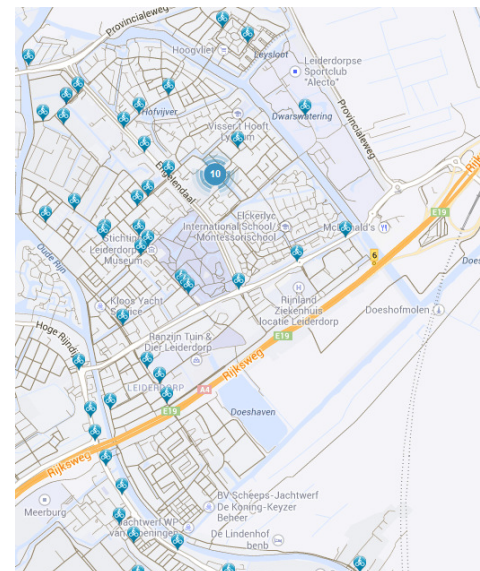
60 ongevallen over 5 jaar is in absolute zin beperkt. Toch moet worden opgemerkt dat het werkelijke aantal fietsongevallen aanmerkelijk hoger zal liggen. Dit komt enerzijds door het minder

registreren van ongelukken door hulpdiensten, anderzijds door het aantal eenzijdige ongelukken waarbij de hulpdiensten niet aan te pas komen en waarbij het slachtoffer geen melding maakt van zijn/haar

ongeluk.

Bij de analyse van de ongevallen is het niet alleen van belang te kijken naar het aantal ongelukken, maar ook waar de ongelukken gebeuren in het dorp. Als er namelijk 'veel' ongelukken gebeuren op hetzelfde punt, zou het een objectief onveilig punt kunnen zijn, waar wat aangedaan moet worden. Naast de overzichtskaart van alle ongelukken is er ook een kaart met punten waar 3 of meer ongelukken zijn gebeurd. Uit onderzoek is gebleken dat maar liefst 60% van alle ernstige verkeersgewonden onder de fietsers en tweederde van de fietsers op de spoedeisende hulp slachtoffer is van een eenzijdig ongeval<sup>5</sup>.

Uit figuur 3b blijkt dat de ongelukken zich hebben afgespeeld op plaatsen waar de fietser een oversteek kan maken. De oversteek bij de Spanjaardsbrug is in de afgelopen jaren een aantal keer aangepast ten behoeve van het fietsverkeer. De fietser heeft op de kruising voorrang op het gemotoriseerde verkeer. De andere knelpunten (oversteek Rietschans-Leidsedreef en oversteek Persant Snoepweg-Elisabethhof) worden opgepakt wanneer de betreffende wegen in aanmerking komt voor onderhoud.



<sup>5</sup> Grip op enkelvoudige fietsongevallen. Fietsberaad publicatie 19, april 2011



In de Fietsbalans, uitgevoerd door de Fietzersbond, is ook onderzoek gedaan naar de fietsongevallen in Leiderdorp. Het resultaat van het onderdeel verkeersveiligheid wordt bestempeld als 'slecht'. Hier wordt niet gekeken naar specifieke locaties, maar naar het aantal slachtoffers per 100 miljoen kilometers (risicogetal). Zo kan worden uitgedrukt hoe goed of slecht de verkeersveiligheid scoort over alle wegen in Leiderdorp ten opzichte van andere kleine gemeenten.

De uitkomsten van de twee onderzoeken kunnen moeilijk met elkaar vergeleken worden. Er zijn namelijk twee verschillende tijdsvakken aangehouden. De Fietzersbond 2005 t/m 2009 en Oververkeer 2008 t/m 2012.

Fietsbalansscore Leiderdorp				
	Norm en interval	2013	gemiddeld kleine gemeenten	Beste kleine gemeenten
<b>Verkeersveiligheid</b>				
Slachtoffers per 100 miljoen km (N)	18 (6)	38,2	25,0	Zeevolde

De reden van de Fietzersbond om te kiezen voor het tijdvak 2005 t/m 2009 is omdat er vanaf 2010 een trendbreuk is ontstaan door het verminderd registreren van

Figuur 4 Fietsbalansscore verkeersveiligheid Fietzersbond

ongevallen.

Waar beide onderzoeken het over eens zijn is dat de meeste ongelukken gebeuren op (kruisingen met<sup>6</sup>) wegen waar de maximumsnelheid 50km/u is. Deze wegen worden als gevaarlijk bestempeld omdat de fietsvoorziening niet optimaal zijn of simpelweg niet aanwezig zijn.

De conclusie die kan worden verbonden aan de objectieve verkeersonveiligheid binnen de gemeentegrens, is dat er geen grote ongevalsconcentraties zijn. Toch is ieder ongeluk er een te veel. Het ontbreken van fietsvoorzieningen langs 50km/u-wegen is een aandachtspunt omdat het Duurzaam Veilig concept een voorziening voorschrijft.

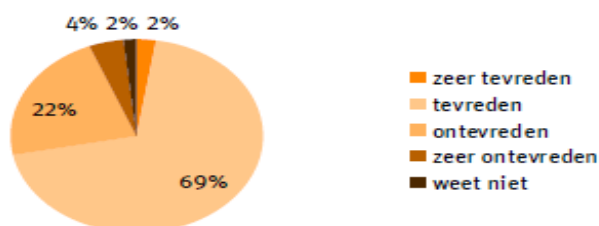
In de nabije toekomst worden de Vronkenlaan, van Poelgeestlaan, Laan van Ouderzorg, Ericalaan en Acacialaan heringericht en

afgevaarderd, waardoor het voor de fietser veiliger wordt om hier te rijden.

Daarnaast worden op het Engelendaal de kruispunten opgepakt en worden de verkeerslichteninstallaties vervangen. Ook hier wordt extra rekening gehouden met de kwetsbare verkeersdeelnemer.

### Subjectieve verkeersveiligheid

Subjectieve verkeersonveiligheid is de mate waarin de fietser zich onveilig voelt. Het is gebaseerd op eigen ervaringen en waarnemingen. Locaties die als subjectief onveilig worden ervaren zijn niet per definitie ook objectief onveilig maar kunnen een grote belemmering zijn om te fietsen. Meldingen van onveilige



Figuur 5 Uitkomsten burgerpanel subjectieve verkeersveiligheid

situaties worden vaak telefonisch of via de email

doorgegeven aan de gemeente, daarnaast heeft de Fietzersbond een meldpunt (meldpunt.fietzersbond.nl) waar meldingen binnenkomen over onveilige situaties. Het burgerpanel heeft in juli 2013 haar mening gegeven over de (subjectieve) verkeersveiligheid. 69% van de ondervraagden is tevreden over de verkeersveiligheid. De andere 31% is minder tot geheel niet tevreden over de verkeersveiligheid. Hen is ook gevraagd welke punten als onveilig worden gevonden. De straten die meerdere malen zijn genoemd zijn: **Hoofdstraat:** Auto's rijden hier hard en rakelings langs de fietser.

**Santhorst:** In- en uitparkerende auto's zijn gevaarlijk omdat het overzicht ontbreekt. **Rietschans:** Het deels ontbreken van fietspaden en het te hard rijden van auto's. De Rietschans wordt meegenomen in het maatregelenpakket aan het einde van de nota.

<sup>6</sup> Gemiddeld 3 x zo groot aantal fietsongevallen op kruisingen als op wegvakken. (Fietsbalans Leiderdorp rapport deel 1, pag. 22)



De Hoofdstraat en de Santhorst voldoen aan de alle eisen voor het wegontwerp en worden om deze reden niet meegenomen in het pakket maatregelen.

## Inventarisatie netwerken

Door de gemeente lopen verschillende fietsnetwerken. Interne fietsroutes, regionale fietsnetwerken en recreatieve fietsroutes. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het interne fietsnetwerk. Hier wordt onderscheid gemaakt in een hoofdnetwerk (snel) en een secundair netwerk (autoluw).

- Regionale fietsroutes

Leiden geldt als centrum van de regio. Regionale fietspaden zijn dan ook op gericht op het centrum van Leiden. Het is niet verwonderlijk dat de regionale fietsroutes langs de hoofdwegen in Leiderdorp liggen. Kenmerken van de



Figuur 6 Regionale fietsroutes waarbij Leiden het centrale punt is.

regionale fietsroutes zijn snel en direct. Daarnaast zorgen de

Figuur 7 Recreatieve routes door Leiderdorp

drie bruggen richting Leiden er voor dat fietsroutes gebundeld worden. De regionale fietsroutes zullen dus voornamelijk over de hoofdfietsroutes van Leiderdorp heen liggen. In de kaart zijn de corridors te zien van het regionale fietsnetwerk.

Het regionale fietsnetwerk is en wordt nog steeds uitgebreid

afgestemd met de buurgemeenten (ambtelijk) en via Holland Rijnland (kernteam fiets, UVP fietsroutes, ambtelijke overleggen).

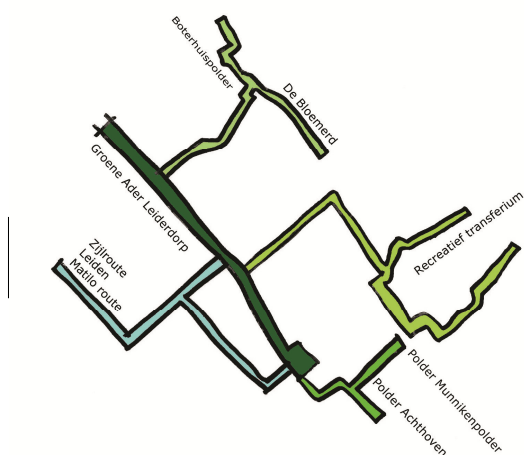
- Recreatieve fietsroutes

In deze nota wordt het 'utilitaire' fietsnetwerk vastgesteld. Deze routes zijn veelal snelle en comfortabele routes. Het regionale netwerk verbindt de regionale kernen met elkaar. Het recreatieve fietsnetwerk kan hier grotendeels op aansluiten en waar nodig aanvullen. De recreatieve fietser wil ook snel en comfortabel bij de recreatieve eindbestemming komen. De recreatieve routes zijn vastgelegd in het beleidsdocument 'stad-landverbindingen'.

Recreatieve routes zijn routes die door de hele regio lopen en houden niet op bij de gemeentegrenzen. In het beleidsdocument stad-landverbindingen worden de verschillende recreatieve routes uitgelicht en beschreven. In grote lijnen zijn deze routes te vinden van polder naar polder en van Leiden richting de polders.

De centrale as van Leiderdorp is een Groene Boulevard, het Engelenlaal. Het is een relatief drukke weg. De as ontsluit de belangrijkste voorzieningen van het dorp, zoals het winkelcentrum, het gemeentehuis en vanuit de as zijn de diverse woonwijken direct te bereiken. Op termijn zal de as nog meer een lokaal karakter krijgen als interne ontsluiting van alle bestemmingen, door de verdieping van de A4 en de nieuwe aansluitingen hierop buiten het dorp.

In de afgelopen jaren is haaks op het Engelenlaal, een tweede as ontwikkeld, de Laan van Berendrecht. In de oksel van beide lanen licht de Houkamp (het grootste park van het dorp), langs de Engelenlaal



liggen de 'Schansen' rijk geschakeerd in het groen en direct achter het Engelendaal ligt de Hofvijver, voorzien van een speelvijver voor kinderen.

