

# **Actualisatie GVVP Leiden** ***Fietsverkeer***

*6 december 2007*

**Dirk Ligtermoet**

Ligtermoet & Partners  
Stationsplein 7A  
2801 AK Gouda  
T 0182 520 870  
F 0182 520 877  
E [info@ligpart.nl](mailto:info@ligpart.nl)  
I [www.ligpart.nl](http://www.ligpart.nl)

# Inhoud

<b>Inleiding</b>	3
<b>1. Fietsgebruik en fietsklimaat: belangrijkste beleidsitems</b>	4
1.1 Hoog fietsgebruik	4
1.2 Autonome stadskenmerken bevorderen fietsgebruik	4
1.3 De fietsvoorzieningen: stand van zaken	5
1.4 Onveiligheid: blijvend probleem - vooral door kruispunten	6
1.5 Opinies van burgers/fietsers	7
1.6 Breder verkeersbeleid 2007	8
1.7 Actualisatie GVVP en fietsbeleid	8
<b>2. Doelen en strategie</b>	10
A. Structurele beleidsprioriteit	11
B. Structurele aandacht: communicatie en fine-tuning	14
C. Verbeteringen aan het hoofdnet: route-kwaliteit	15
D. Kleiner werk: woonomgevingen, onderhoud, handhaving	17
E. Fietsparkeren bij bestemmingen	19
<b>3. Uitvoeringsprogramma</b>	21
3.1 Budgetten, doelen en termijnen	21
3.2 Maatregelen fietsparkeren	23
3.3 Prioritering projecten hoofdnet fiets	24
<b>Bijlage 1: Opinies over strategische keuzes</b>	26
<b>Bijlage 2: Projecten hoofdnet, in categorieën van meeliften en geprioriteerd</b>	27

# Inleiding

De Gemeente Leiden voert een actualisatie van het GVVP uit. Aanleiding is de uitkomst van het referendum over de wenselijkheid van een Rijn-Gouwelijn door de stad. De afwijzing van de RijnGouweLijn door de burgers maakt een complete herijking van het plan nodig. De hoofdlijnen daarvan zijn in juli 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarbij is o.a. een uitwerking van het fietsbeleid aangekondigd. In opdracht van de gemeente heeft Ligtermoet & Partners deze fietsverkeer-uitwerking gemaakt.

In de GVVP-actualisatiehoofdlijnen zoals deze zomer in de Leidse gemeenteraad aanvaard, staan over fietsbeleid slechts enkele zinnen, maar de doelstelling is duidelijk: meer stimulansen voor het fietsgebruik in de stad. *“Een voor alle inwoners leefbare stad, waarin het gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd wordt.”* Echter, in de hoofdlijnen wordt vervolgens direct verwezen naar enerzijds de circulatiemaatregelen voor autoverkeer en anderzijds fiets-maatregelen die nog moeten worden uitgewerkt:

*“Naast al deze maatregelen die het fietsverkeer op zichzelf al bevorderen reserveren we een nog te bepalen bedrag voor een samen met partijen als de Fietzersbond en winkeliersverenigingen op te stellen uitvoeringsprogramma met als doel de binnenstad beter bereikbaar te maken. (...) Er zijn aanvullende voorzieningen nodig om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.”*

De aanvullende, specifieke maatregelen voor fietsverkeer worden in deze notitie benoemd, zo veel mogelijk aansluitend bij de GVVP-hoofdlijnen en bij de actuele problemen die fietsers ervaren.

Deze rapportage is het bedoelde uitvoeringsprogramma, inclusief een onderbouwing in een beleidstekst, waarvan de belangrijkste elementen opgenomen kunnen worden in de GVVP-actualisatie.

In eerste instantie zijn standpunten en suggesties van relevante partijen geïnventariseerd: Milieudienst West-Holland, Fietzersbond, Regio Holland Rijnland, Kamer van Koophandel en Centrummanagement Leiden. Daarbij is vooral gesproken over strategische keuze-mogelijkheden in het fietsbeleid. In bijlage 1 worden de conclusies uit de gesprekken op de verschillende keuzepunten verwoord. In twee sessies met leden van de Fietzersbond, VVN en meest betrokken gemeenteambtenaren is vervolgens gewerkt aan een concretisering en prioritering van maatregelen.

## Leeswijzer

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 1 gepoogd een helder beeld te verkrijgen van de knelpunten voor fietsers en fietsgebruik: wat zijn de belangrijkste belemmeringen?

Op basis van de analyse in hoofdstuk 1 worden in hoofdstuk 2 de belangrijkste beleidsrichtingen benoemd: vijf groepen maatregelen die het fietsgebruik kunnen stimuleren en een effectief fietsbeleid in gang kunnen zetten. Voor twee van de vijf groepen maatregelen geldt dat een concreet uitvoeringsprogramma gewenst is, nl. maatregelen voor fietsparkeren en voor het hoofdfietsnet. Die programmering komt aan de orde in hoofdstuk 3.

# 1. Fietsgebruik en fietsklimaat: belangrijkste beleidsitems

## 1.1 Hoog fietsgebruik

In Leiden wordt relatief veel gefietst in vergelijking met andere grotere steden. Inschattingen geven aan dat bijna de helft van de ritten korter dan 7,5 km met de fiets worden gemaakt. Het compacte stedelijk gebied met hoge dichtheden werkt daartoe uitnodigend. Gemiddeld worden per persoon per dag in Leiden 3,2 verplaatsingen afgelegd, waarvan 1,1 met de fiets. Leiden behoort daarmee tot de top van fietssteden in Nederland. Een vergelijking met 10 ongeveer even grote oudere steden:

	<b>inwoners</b>	<b>aandeel fiets in alle verplaatsingen van inwoners, 2000-2003</b>
Haarlem	149.000	26,3%
Arnhem	143.000	22,2%
's-Hertogenbosch	134.000	21,3%
Amersfoort	133.000	29,1%
Dordrecht	123.000	25,0%
Maastricht	123.000	22,1%
<b>Leiden</b>	<b>118.000</b>	<b>34,7%</b>
Zwolle	112.000	36,9%
Delft	98.000	27,6%
Alkmaar	95.000	30,4%
Deventer	89.000	29,5%
<i>Groningen</i>	<i>177.000</i>	<i>37,2%</i>
<i>Leidse agglomeratie</i>	<i>ruim 180.000</i>	<i>31,9%</i>

Leiden doet het met 35% fietsverplaatsingen temidden van de 10 meest vergelijkbare steden erg goed. Alleen Zwolle scoort beter, evenals Groningen (beide 37%). Opmerkelijk is dat Groningen lange afstanden kent van woonwijken naar centrum, hetgeen het fietsgebruik veelal niet ten goede komt, terwijl Leiden een aaneengesloten bebouwd gebied vormt met een aantal buurgemeenten. Worden de buurgemeenten van Leiden meegeteld, dan evenaardt het qua inwonertal Groningen, maar het verschil in fietsgebruik is aanzienlijk: 32% tegen 37% in Groningen.

## 1.2 Autonome stadskenmerken bevorderen fietsgebruik

Enkele min of meer 'autonome' factoren veroorzaken voor een belangrijk deel het zeer hoge fietsgebruik in Leiden (zie het *Verklaringsmodel fietsgebruik* van het Fietsberaad):

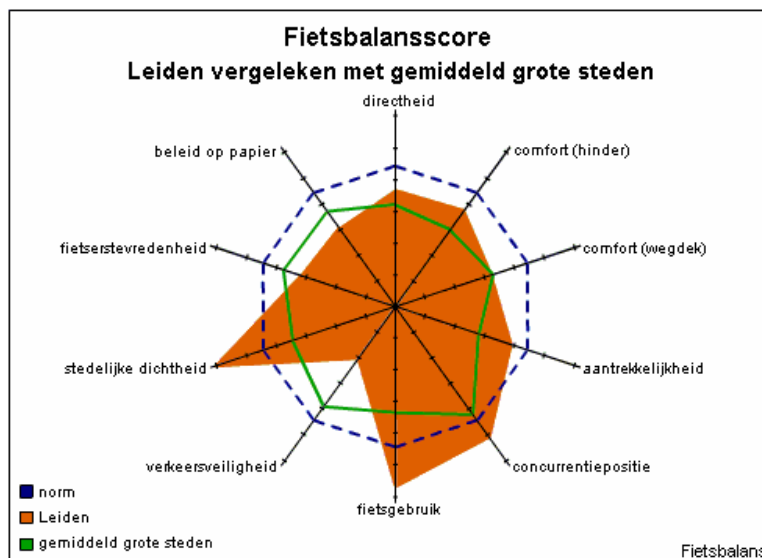
- Leiden is een sterk stedelijke gemeente, bijna zonder groen buitengebied. In verhouding tot andere middelgrote steden is de stedelijke dichtheid er relatief hoog.
- Het is een historische stad, met een oude stadsstructuur en een groot binnenstadsgebied.

- De grote studentenpopulatie is wellicht een derde factor in de verklaring van het hoge fietsgebruik.
- De ligging als schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad leidt tot een zeer hoog treingebruik van/naar de nabije grote steden en daarmee tot bijzonder veel fietsers van en naar de treinstations.

### 1.3 De fietsvoorzieningen: stand van zaken

Naast de autonome factoren, spelen de resultaten van gevoerd fietsbeleid en algemener verkeersbeleid een belangrijke rol in het fietsgebruik. Zo is er een duidelijke spiraal-relatie tussen (hoog) fietsgebruik en (goede) fietsvoorzieningen. In de minst fietsende Nederlandse steden is die spiraal vaak negatief zichtbaar: door slechte voorzieningen (oncomfortabel, onveilig, etc) is er weinig fietsgebruik en daardoor weinig politieke aandacht en politiek vertrouwen in fietsmaatregelen. Maar ook het omgekeerde geldt: bij forse investeringen in fietsvoorzieningen (Groningen, Zwolle, Veenendaal, zie bovenkant ranglijst) zijn er aanzienlijke toenames in fietsgebruik.

En Leiden? Naast het hoge fietsgebruik zijn de omstandigheden voor fietsers



op straat niet slecht te noemen. In de Fietsbalans (2003) scoort Leiden beter dan het gemiddelde van grote(re) steden, zoals het spinnenweb laat zien: De score van Leiden (oranje vlak) is boven het gemiddelde (groene lijn) als het gaat om de omstandigheden die de fietser op straat aantreft:

directheid van de fietsroutes, hinder van autoverkeer, comfort van het wegdek, aantrekkelijkheid van de route en concurrentiepositie t.o.v. de auto. Wel is de verkeersveiligheid een duidelijk negatief punt in Leiden. Iets dat overigens in het GVVP 2005 geen specifieke aandacht kreeg.

Een nauwkeuriger vergelijking met de meest overeenkomstige steden (Haarlem, Dordrecht en Delft: in Holland; even groot; ook oud centrum) laat zien dat Leiden op de meest direct aan fietsvoorzieningen gerelateerde aspecten evenwichtig/neutral scoort (directheid, hinder, wegdek,

aantrekkelijkheid), behalve op het punt van veiligheid:

	<i>aandeel fiets</i>	<b>direct- heid</b>	<b>comfort: hinder</b>	<b>comfort: wegdek</b>	<b>aantrek- kelijkheid</b>	<b>verkeers- veiligheid</b>	<b>concurrentie- positie</b>
Haarlem	26,3%	--	-	o	--	o	o
Dordrecht	25,0%	o	+	+	-	o	-
Delft	27,6%	o	-	-	o	++	+
<b>Leiden</b>	<b>34,7%</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	<b>o</b>	-	<b>++</b>
Zwolle	36,9%	+	++	++	+	+	-
Groningen	37,2%	o	-	++	+	o	++

Bron: [www.fietsbalans.nl](http://www.fietsbalans.nl)

Ook Zwolle en Groningen zijn in deze vergelijking opgenomen om te laten zien hoe stimulerend de omstandigheden voor fietsers kunnen zijn - als gevolg van een langdurig consistent fietsbeleid.

## 1.4 Onveiligheid: blijvend probleem - vooral door kruispunten

Wat de slechte score op verkeersveiligheid betreft: In Leiden werd in de Fietsbalans een letselrisico van 38 gemeten (aantal ernstige fietsslachtoffers per 100 mln fietskilometers) over de periode 1997-2001. Ten opzichte van het gemiddelde van 27 in alle grotere steden maar liefst 41% meer risico.

Sinds 2001 is het aantal ernstige fietsslachtoffers in Leiden zelfs nog licht toegenomen, terwijl in geheel Nederland het aantal daalde (en het fietsgebruik min of meer constant bleef):

jaar	doden		ziekenhuisgewonden	
	Leiden	Nederland	Leiden	Nederland
2001	1	194	27	2084
2002	0	167	35	2186
2003	0	187	37	2300
2004	0	157	23	1974
2005	0	151	30	2186
2006	1	179	30	2139
<i>index</i>		92	111	103

Bron: SWOV/Cognos

De conclusie blijft dus staan: fietsen is in Leiden relatief onveilig - en mogelijk nog in sterkere mate dan in 2001 het geval was.

In 2005 is een detail-analyse uitgevoerd waarin mogelijke verklaringen voor verschillen in fiets-veiligheid werden gezocht in infra-kenmerken (Goudappel Coffeng, *Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid*, november 2005). Leiden is daarin als casus gebruikt, naast 5 andere steden. De relatief slechte score van Leiden op fiets-veiligheid komt daarin terug. De verklaring lijkt in deze studie in sterke mate te vinden in het feit dat Leidse fietsers relatief veel kruisingen met autoverkeer tegenkomen - en bovendien daarbij nog relatief

vaak met hoge auto-intensiteiten (26% boven het gemiddelde). In deze probleem-signalering zit de remedie al enigszins verwerkt: *ontvlechting* van fiets- en autoverkeer.

## 1.5 Opinies van burgers/fietsers

Het Fietsbalans-spinnenweb hierboven laat zien dat Leidse fietsers in de Fietsbalans-enquête, beduidend minder tevreden waren over het 'fietsklimaat' in Leiden dan fietsers in andere grote(re) steden over hun stad. De *Stadsenquête Leiden 2007* laat zien wat de belangrijkste ergernissen van Leidse fietsers zijn (let op: er werden in de enquête geen vragen gesteld die direct te relateren zijn aan de bovengenoemde verkeersonveiligheid voor fietsers in Leiden):

	vaak/regelmatig ergernis	soms/nooit ergernis
te vaak en te lang wachten bij stoplichten	39%	61%
geen voorrang krijgen als je het wel hebt	37%	63%
gedrag andere weggebruikers	37%	63%
afwezigheid van fietsenrekken	32%	68%
hobbelig wegdek	30%	70%
fiets gestolen	25%	75%
plassen op het wegdek	21%	79%
geen voorrang op hoofdroutes	19%	81%
geluid- en stankhinder	16%	84%
auto's geparkeerd op fietspaden/-stroken	19%	81%
fietspaden/-stroken te smal	14%	86%

Bron: *Stadsenquête Leiden 2007*.

Deze opinies in de stadsenquête geven enkele clusters van ervaren problemen weer:

- De aspecten 'te vaak en te lang wachten bij stoplichten' en 'geen voorrang op hoofdroutes' zijn gerelateerd: een VRI is nu eenmaal 'geen voorrang', los van de preciese groentijden.
- De aspecten 'geen voorrang krijgen als je het wel hebt' en 'gedrag andere weggebruikers' zijn gerelateerd: de eerste een specificatie van de tweede.
- Een achterliggende constatering bij deze beide clusters van ervaren problemen is dat ze te maken hebben met een relatief sterke verwevenheid van hoofdauto- en hoofd fiets-netwerken. Dat is inderdaad zo in Leiden: weinig volkomen van autoroutes afgeschermd fietsroutes; veel fietsroutes parallel aan belangrijke autoroutes; weinig conflictvrije (ongelijkvloerse) kruisingen van fietsroutes met verkeersaders. De aspecten 'geluid- en stankhinder', 'auto's geparkeerd op fietspaden/-stroken' en 'fietspaden/-stroken te smal' hebben hier eveneens alles mee te maken: hinder van nabije auto's; auto's die op fietspaden en -stroken *kunnen* parkeren; smalle stroken omdat direct ernaast ruimte voor autoverkeer moet zijn. Het is, zoals in 1.4 aangegeven, zeer waarschijnlijk dat ook de slechte verkeersveiligheid-score van Leiden primair met deze verwevenheid van fiets- en auto-netwerken te maken heeft.
- De aspecten 'hobbelig wegdek' en 'plassen op het wegdek' zijn beide duidelijk kwesties van (tekort schietend) wegonderhoud.
- De aspecten 'afwezigheid van fietsenrekken' en 'fiets gestolen' zijn gerelateerd, zelfs enigszins oorzaak en gevolg.

Over diefstal geeft de Fietsdiefstalscan Leiden van de Fietsersbond (2006) opvallende cijfers, die aangeven hoezeer fietsdiefstal een probleem is in Leiden: liefst 29% van de geënqueteerde fietsers zegt zelf niet per fiets naar het station te gaan vanwege het diefstalrisico; 22% zegt dat van het stadscentrum. Stations (35% van alle gestolen fietsen) en het stadscentrum (29%) zijn dan ook de belangrijkste locaties waar fietsen gestolen worden – naast de eigen woning/woonomgeving (34%).

## 1.6 Breder verkeersbeleid 2007

De fiets is in Leiden zeer concurrerend ten opzichte van de auto - het gaat dan vooral om de relatieve snelheid, maar ook om (parkeer)kosten. In de actualisatie van het GVVP zijn enkele belangrijke punten opgenomen die naar het zich laat aanzien deze concurrentiepositie verder zullen verbeteren. Tevens - en dat is de essentiële constatering voor dit fietsplan - maakt de kern van de GVVP-actualisatie het noodzakelijk om oplossingen te vinden voor de belangrijkste problemen die fietsers in Leiden ervaren, hetgeen ook tegelijkertijd de grote kansen zijn.

### GVVP-kern:

- HOV-route Stationsweg-Steenstraat-Langegracht-Hooigracht.
- Realisatie van een gesloten ringweg, met de aanleg van een ringweg-oost als crux).
- Knips op zes plaatsen in doorgaande routes door de binnenstad (Morsweg, Witte Singel, Zijlsingel, Hooigracht, Breestraat, Turfmarkt).

Daardoor wordt een sectoren-model gerealiseerd - met (ook extra) auto-parkeergelegenheid die vanaf de ringweg alleen per sector bereikbaar is ('inprikkers'). Het eindresultaat zal een sterke vermindering van (vooral doorgaand) autoverkeer in het stadscentrum en op routes door woonwijken zijn – en (dus) een sterke bundeling van het autoverkeer op de ringweg.

De concentratie van autoverkeer maakt het enerzijds mogelijk om op vele routes de verwevenheid met druk autoverkeer te verminderen en maakt het anderzijds noodzakelijk om op kruisingen van de hoofd fietsroutes met die ringweg te streven naar conflictvrije, ongelijkvloerse kruisingen. Dat komt het fietsverkeer op vele punten ten goede: minder VRI-hinder, minder stank-/geluid-hinder, minder onveiligheid. Conflictvrije kruisingen van hoofd routes auto/fiets is - zeker na uitvoering van het GVVP-beleid - geen irreële droom meer. Het aantal kruispunten is namelijk beperkt en een deel zal al conflictvrij geregeld zijn (zie hierna).

## 1.7 Actualisatie GVVP en fietsbeleid

In de GVVP-actualisatiehoofdlijnen zoals deze zomer in de Leidse gemeenteraad aanvaard, staan over fietsbeleid slechts enkele zinnen, maar de doelstelling is duidelijk: meer stimulansen voor het fietsgebruik in de stad. "(..) een voor alle inwoners leefbare stad, waarin het gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd wordt." Echter, in de hoofdlijnen wordt vervolgens direct verwezen naar enerzijds de circulatiemaatregelen voor



autoverkeer (zie hierboven) en anderzijds naar een nog te maken uitwerking van fiets-maatregelen:

*“Naast al deze maatregelen die het fietsverkeer op zichzelf al bevorderen reserveren we een nog te bepalen bedrag voor een samen met partijen als de Fietsersbond en winkeliersverenigingen op te stellen uitvoeringsprogramma met als doel de binnenstad beter bereikbaar te maken. (..) Er zijn aanvullende voorzieningen nodig om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.”*

Zoals hierboven geschetst is de hier geclaimde waarde van algemene GVVP-maatregelen voor het fietsverkeer aanzienlijk. De aanvullende, specifieke maatregelen voor fietsverkeer worden in deze notitie benoemd, zo veel mogelijk aansluitend bij de GVVP-hoofdlijnen en bij ervaren problemen van fietsers. Deze rapportage is dus feitelijk het bedoelde uitvoeringsprogramma – inclusief een onderbouwing daarvan in een beleidstekst.

## 2. Doelen en strategie

### Van analyse naar maatregelen

Aansluitend bij de analyse van de belangrijkste beleidsitems in hoofdstuk 1 kunnen voor het fietsbeleid van Leiden enkele hoofdlijnen van beleid worden geschetst, die voor langere tijd richting geven. Gezien de situatie in Leiden, met een ver ontwikkeld geheel aan fietsvoorzieningen, is het zinvol om hierin twee zaken tegelijkertijd op te nemen - en van elkaar te onderscheiden:

- Een schets van een eindbeeld: de gewenste belangrijkste voorzieningen (vooral hoofdfietsnet + fietsparkeervoorzieningen) en de 'toerusting' van de gemeente om ontwikkelingen continu bij te houden en bij te sturen. En de weg richting eindbeeld: een benoeming van de belangrijkste maatregelen die nodig zijn om het eindbeeld te realiseren. Zie verder dit hoofdstuk 2.
- Een selectie uit deze maatregelen in een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren (zeg 2008-2017). Zie hoofdstuk 3.

Waar het om gaat is dat essentiële maatregelen – ook als die bijvoorbeeld vanwege de uitzonderlijke kosten niet op korte termijn realiseerbaar zijn - toch nadrukkelijk 'boven tafel' blijven. Zodat deze op een later tijdstip alsnog tot uitvoering gebracht kunnen worden, of indien mogelijk toch op kortere termijn als er zich ontwikkelingen voordoen die onverwacht de realisatie van die maatregelen mogelijk maakt.

### Centrale problemen en oplossingen

Uitgangspunt is de constatering dat het fietsgebruik in Leiden nu reeds zeer hoog is. Leiden heeft daarvoor ook (blijvend) zeer gunstige omstandigheden in structuur en ligging van de stad. Is een verdere toename van fietsgebruik dan nog wel mogelijk?

Jazeker. Een duidelijke les uit de ontwikkeling van het fietsgebruik op gemeente-niveau in Nederland is dat in veel steden met het hoogste fietsgebruik er een sterke en brede politieke steun is, er flink wordt geïnvesteerd en dat elk jaar het fietsaandeel verder stijgt. Ook het omgekeerde blijkt juist: waar weinig gefietst wordt, blijkt het erg moeilijk om het fietsgebruik op peil te houden, fietsvoorzieningen te verbeteren en politiek voldoende steun te krijgen voor aanzienlijke investeringen in fietsverkeer. Spiralen omlaag en spiralen omhoog, is zo ongeveer het beeld.

Voor Leiden zijn er zeker grote kansen om het fietsgebruik gestaag te laten stijgen. Kansen die zich concentreren in vijf groepen maatregelen:

A. Structurele beleidsprioriteit: beleidskeuzes rond marktsegmenten, voorrang/VRI en fietsparkeren

B. Structurele aandacht: communicatie en *fine-tuning*

C. Verbeteringen aan het hoofdnet: route-kwaliteit

D. Kleiner werk: woonomgevingen, onderhoud, handhaving

E. Fietsparkeren bij bestemmingen

Deze vijf hoofdlijnen van beleid, tezamen 'de weg naar het eindbeeld' en 'de spiraal omhoog' aangevend, worden hieronder uitgewerkt.

## **A. Structurele beleidsprioriteit**

In Leiden wordt veel gefietst en werd en wordt veel gedaan voor het fietsverkeer, maar die uitstraling heeft het mobiliteitsbeleid in Leiden slechts zelden. Een 'spiraal omhoog' vraagt een meer expliciet gemaakte keuze voor de fiets in specifieke situaties: politieke helderheid over het relatieve belang van fietsverkeer daar waar belangen botsen. Helderheid ook in formuleringen - als voorwaarde voor effectuering van deze beleidskeuzes in de praktijk van alledag. Expliciete beleidskeuzes zijn gewenst op drie punten: marktsegmenten, voorrang/VRI en fietsparkeren. In het GVVP 2005 zijn deze expliciete beleidskeuzes al min of meer gemaakt. Het gaat er daarom vooral om deze besluiten ook nadrukkelijk te positioneren als richtinggevende beleidskeuzes en ze ook spoedig daarna in de praktijk te vertalen.

### **A1. Marktsegmenten**

In het GVVP 2005 werd expliciet een visie geformuleerd op de onderscheiden rollen (of markten) van de belangrijkste vervoerwijzen:

*“Op relaties op korte afstanden binnen de stad is het langzaam verkeer (fiets en voetganger) de belangrijkste vervoerswijze. Behoud van met name het aandeel fietsers en stimulering ervan bij nieuwe ontwikkelingen is daarom uitgangspunt. (...) Op verplaatsingen over wat grotere afstand (tussen wijken en met buurgemeenten) krijgt zowel het openbaar vervoer (op de belangrijke geconcentreerde vervoerstromen) als de fiets prioriteit. Op bovenlokaal en regionaal niveau krijgen auto en openbaar vervoer een belangrijke rol. Daarbij spelen de fietser en voetganger een belangrijke rol in zowel het voor- als natransport.”*

In dezelfde lijn -alleen wat scherper/korter- kan geformuleerd worden dat fietsverkeer prioriteit heeft binnen woonwijken (samen met voetgangers) en tussen wijken: verplaatsingen, op hoofdfietsroutes, tussen woonwijken en van woonwijken naar centrum, werkgebieden en stations. Gezien de structuur van Leiden en aangrenzende gemeenten (even korte afstanden), is het logisch om die prioriteit voor fietsers in het 'inter-wijk verkeer' uit te breiden tot de verplaatsingen van en naar deze aangrenzende gemeenten.

In de binnenstad heeft de (verblijvende) voetganger prioriteit. Sowieso in de formele voetgangerszones, maar ook in andere straten waar ruimte beperkt is en aanzienlijke aantallen voetgangers zijn. Autoverkeer richting binnenstad moet snel naar de parkeergelegenheid aan de rand worden gebracht en heeft dus prioriteit op parkeerroutes/ parkeerring. Voor fietsverkeer kan eenzelfde soort prioriteits-formulering worden gebruikt: Fietsverkeer moet snel en veilig tot aan de centrum-bestemmingen worden gebracht.

Let wel: van belang is dat deze prioriteit-formuleringen geen papieren tijgers blijven, maar werkelijk richtinggevend worden in beleidskeuzes.

### **A2. Voorrang en VRI-prioriteit**

Prioriteit voor hoofdfietsroutes, prioriteit voor fietsers tussen wijken - wat betekent dat concreet bij kruising met ander verkeer? Ook hierover bevat het GVVP 2005 een formulering:

*“Hoofdfietsroutes die hoofdautoroutes, zoals de stadsring, kruisen, worden zo veel mogelijk ongelijkvloers opgelost. Daarnaast krijgen fietsers op hoofdroutes prioriteit, dit betekent twee keer groen licht in een regelcyclus. Er zijn twee uitzonderingen: daar waar hoofdfietsroutes de*

*RijnGouweLijn kruisen en daar waar hoofdfietsroutes de hoofdautoroutes kruisen en deze niet ongelijkvloers opgelost kunnen worden.”*

Nu in de Actualisatie GVVP de ringweg des te meer nadruk krijgt (aanleg oost, circulatie-maatregelen, knips in binnenstad), worden deze beleidskeuzes des te belangrijker. En daarmee ook de vraag wat de uitzonderingen op de basisregel van prioriteit concreet betekenen. Dat is in het GVVP-citaat niet direct helder. Ons inziens kan het duidelijker, concreter - zonder inhoudelijk iets te wijzigen. Een voorstel voor drie richtinggevende ‘uitspraken’:

- Doel is dat in principe en op termijn alle kruisingen tussen hoofdfietsroutes en hoofdautoroutes (speciaal de ringweg) ongelijkvloers zijn.
- Op overige kruisingen krijgen de hoofdfietsroutes prioriteit bij verkeersregelininstallaties: twee keer groen licht in een regelcyclus.
- Bij kruisingen tussen hoofdfietsroutes en hoofdroutes voor openbaar vervoer (specifiek de HOV-corridor) behoeft in principe een absolute prioriteit voor het OV niet te botsen met de wens de hoofdfietsroute een hoge doorstroomkwaliteit te geven. Immers, het grootste deel van de tijd kruist er géén OV de hoofdfietsroute.

Met het eerste punt wordt de ambitie van ongelijkvloerse kruisingen sterker verwoord. Het is een aanzienlijke opgave, maar in een plan dat ver vooruit kijkt, mag het ons inziens ongeclausuleerd staan – en het is ook aardig realistisch, zoals het volgende overzicht laat zien:

**De opgave van ongelijkvloerse kruisingen van hoofdfietsroutes met de beoogde ringweg**

	reeds ongelijkvloers	meeliften met bestaande plannen	opgave
Plesmanlaan-Haagse Schouwweg			X
Plesmanlaan-Einsteinweg	X		
Plesmanlaan-Darwinweg	X		
Schipholweg-Zwijgerlaan-Oegstgeesterweg			XX*
W. de Zwijgerlaan-Haarlemmerweg	X		
W. de Zwijgerlaan-Gooimeerlaan		X	
W. de Zwijgerlaan-Kooslaan		X	
W. de Zwijgerlaan-IJsselmeerlaan			XX
Ringweg Oost-Lage Rijndijk		X	
Ringweg Oost-Hoge Rijndijk		X	
Kanaalweg-Roomburg		X **	
Kanaalweg-Heinekenpad			X
Lammenschansplein	X		
Churchillaan-5Meilaan			XXX
Churchillaan-Haagweg	X		
dr Lelylaan-Vondellaan	X		
dr Lelylaan-Stevinpad	X ***		

*Kruisjes in de laatste kolom, ‘opgave’:*

X lage prioriteit gezien relatief geringe belang van de hoofdfietsroute

XX midden-prioriteit

XXX hoge prioriteit gezien grote belang van de hoofdfietsroute

\* Op de driesprong Schipholweg-W. de Zwijgerlaan-Oegstgeesterweg is een ongelijkvloerse kruising wellicht het minst noodzakelijk omdat hier ook een aanzienlijke auto-stroom van/naar de Oegstgeesterweg is. In een slimme VRI-regeling zouden fietsers hier in aanvaardbare mate groen licht moeten kunnen krijgen.

\*\* Met de Kanaalweg als Ringweg-Oost is een goede (ongelijkvloerse) kruising iets wat in de nog te concretiseren plannen zou kunnen zitten.

\*\*\* De tunnel onder de dr Lelylaan ligt op een onhandige plek in de fietsroute. Tegelijk is het gezien de relatief geringe aantallen fietsers weinig realistisch (of juist) om tegen hoge kosten een tunnel op de juiste plaats er min of meer ‘naast’ te leggen.

Het overzicht laat zien dat een streven om hoofdfietsroutes ongelijkvloers met de ringweg te laten kruisen geen utopische droom is. Terwijl het om liefst 17 locaties gaat, is er bij 7 al sprake van een goede situatie en zit de ondertunneling bij 4 tot 5 locaties al in de plannen.

### **A3. Fietsparkeren**

Fietsgebruik in het voor- en natransport van de trein wordt in het GVVP als een te bevorderen vervoerwijze(-combinatie) gezien. Fietsgebruik naar het stadscentrum evenzeer. Om deze beleidstekst over voorkeuren handen en voeten te geven, zijn tevens heldere beleidsuitspraken nodig over de wijze waarop fietsen geaccommodeerd worden bij die beide (typen) bestemmingen, station(s) en stadscentrum. Kernpunt is dan de mate waarin tegemoet gekomen wordt aan fietsparkeer-wensen van de fietsers in relatie tot handhaving van (mogelijke) fietsparkeer-overtredingen. Grofweg is de ultieme wens van iedere fietser:

- direct bij de ingang van de bestemming
- gratis fietsparkeren
- optimaal gemak (minimale tijdsduur)
- hoge kwaliteit in bescherming tegen diefstal en vandalisme

Als iedereen in het centrum en bij het station zodanig de fiets kwijt kan, zal er geen bezwaar zijn tegen een sterke handhaving van fietsparkeerregels - maar er zullen ook niet veel overtreders zijn. In de Leidse praktijk was de afgelopen jaren vaak het tegenovergestelde te zien (ver van bestemming, niet gratis, tijdrovend door volle stallingen, lage kwaliteit), maar tegelijk wel -in ieder geval op papier- een sterke handhavingsinspanning.

Aansluitend bij de prioriteit voor fietsers naar station en binnenstad, kan als beleidskeuze worden geformuleerd om in zo sterk mogelijke mate (voorzover realistisch) tegemoet te komen aan deze fietsparkeerbewensen:

- op maximaal 50 à 100 meter van de bestemming (ook: tot het meest nabije punt van de looproute 'winkelen in de binnenstad'), afhankelijk van de tijdsduur van het verblijf op de bestemming: langer lopen als je een werkdag gaat maken vanaf het stations; korter lopen als je slechts 1 boodschapje gaat doen;
- in de binnenstad ook gratis bewaakt voor wie dat wil (en dat is lang niet iedereen, want het betekent nu eenmaal gemiddeld langere loopafstanden); bij het stations is gratis-bewaakt wel een streven (zie Zeezijde-plan), maar moet tegelijk verstandig worden omgesprongen met de belangen van de stallingen-exploitant en NS Fiets;
- goede kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen (keurmerk *Fietsparkeur*);
- en bovenal: voldoende capaciteit per locatie en aanrijrichting waarbij de vraag naar (al of niet gratis) bewaakt en onbewaakt gescheiden wordt behandeld.

Als deze vier beleidskeuzes werkelijkheid worden in de praktijk, komt de discussie over handhaving direct in een geheel ander daglicht te staan.

## **B. Structurele aandacht: communicatie en *fine-tuning***

Naast een meer expliciet gemaakte keuze voor de fiets vraagt een 'spiraal omhoog' ook een sterkere en meer positieve aandacht voor fietsverkeer en fietsbeleid, een grotere zichtbaarheid van het fietsbeleid en aandacht voor *fine-tuning* in het fietsklimaat. Illustratief is de situatie medio 2007:

- Op de website van de gemeente Leiden meldt de pagina over fietsen alleen negatieve zaken over/voor fietsers: restrictiegebied, APV, Fiets Fout = Fiets Weg....
- Hoezeer er ook al vele jaren aanzienlijke investeringen in fietsvoorzieningen zijn gedaan, zijn overzichten daarvan en bijbehorende bestede budgetten niet handzaam beschikbaar. Terwijl inzicht geven in 'wat je doet voor de fiets' van groot belang is voor de beeldvorming.
- De gemeente Leiden heeft vooral in de eerste helft van 2007 intensief gewerkt aan een belangrijke impuls voor het fietsparkeerbeleid die grote waardering verdient (zie ook hierna). Echter, hierover is nog niet met partijen buiten het gemeentelijk apparaat gecommuniceerd.

Het zijn slechts enkele willekeurige voorbeelden, maar de rode draad is duidelijk: het punt is niet dat er weinig voor fietsverkeer wordt gedaan, maar het is te weinig zichtbaar en wervend. Dat kan anders en beter. In het GVVP schrijven dat fietsverkeer in verschillende marktsegmenten prioriteit heeft, vraagt een garantie van voldoende aandacht/capaciteit. Structureel voldoende aandacht kunnen geven aan fietsverkeer is essentieel op de weg naar de 'spiraal omhoog'. Voldoende aandacht zal zich vanzelf vertalen naar meer positieve aandacht.

Als omvangrijke aandachtspunten binnen deze 'structurele aandacht' kunnen worden onderscheiden:

- De algemene positieve waardering zal zich in de eerste plaats moeten uiten in de status van fietsverkeer in alle ruimtelijke en infrastructurele **projecten** die voor fietsers relevant zijn: Roomburg, Ringweg-Oost, Nieuw Leyden, Bio Science Park e.a.
- Een actieve gemeente die meer fietsgebruik nastreeft, kan niet zonder goede **data**. In ieder geval regelmatige tel-cijfers. Die zijn er nu onvoldoende in Leiden. Betere gegevens kunnen leiden tot een herprioritering van de projecten die hierna in dit plan worden genoemd.
- Fietsen vraagt ook in Leiden **bewegwijzering**. Die is er deels. Vooral in de binnenstad is het uitgebreid en goed geregeld, maar in/door de nieuwere wijken (o.a. Stevenshof) is uitbreiding van de bewegwijzering noodzakelijk. Ook onderhoud en continue aanpassing van de bewegwijzering is een belangrijk punt van aandacht. Verder heeft Leiden geen fietskaart - iets wat veel van de grotere steden in Nederland wel hebben. Gezocht zou moeten worden naar manieren om routeringsinformatie zoveel mogelijk vanuit een directe zichtbaarheid van de route te geven. Als immers de route vanzelfsprekend is, ofwel het routeverloop 'zichtbaar' is, is bewegwijzering minder nodig.
- Een sterke **communicatie** met fietsers/burgers. In de eerste plaats informatieverstrekking; zie hierboven bij bewegwijzering. Ook informatie over voorgenomen en uitgevoerd beleid zoals gerealiseerde nieuwe fietsvoorzieningen/-situaties. Maar zeker ook verdient het luisteren naar fietsers/burgers aandacht. Goede communicatie gaat immers twee kanten op. Zie punt D.

## **C. Verbeteringen aan het hoofdnet: route-kwaliteit**

Realisatie van een hoofdfietsroutenet dat voldoet aan normen van veiligheid, directheid, comfort en aantrekkelijkheid, is nog steeds een kernpunt voor het Leidse fietsbeleid, ook al is er al veel gerealiseerd. De klassieke kern van fietsbeleid -goede voorzieningen op straat voor de fietsers- kan in Leiden een duidelijke spits hebben, omdat verschillende probleempunten duidelijk aan elkaar gerelateerd zijn:

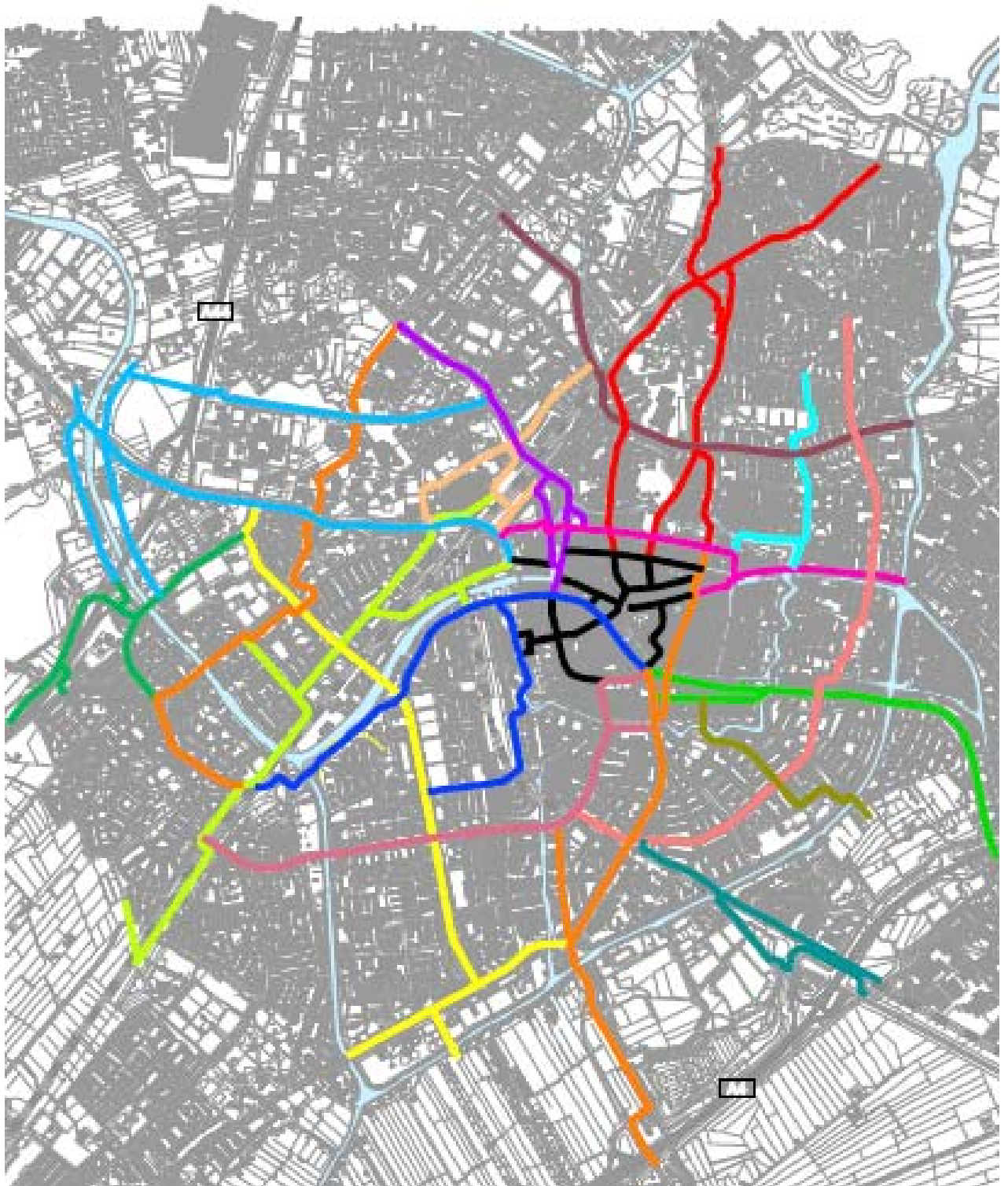
- bovengemiddelde onveiligheid van fietsers;
- nog sterk met elkaar verweven fiets- en auto-netwerken;
- veel routes over fietsstroken - met alle irritaties en gevaarsituaties van dien;
- veel VRI's en irritaties over wachttijden;
- beperkt aantal voorrangsituaties voor hoofdfietsroutes boven kruisend autoverkeer
- beoogde aanzienlijke vermindering van autoverkeer binnen de ringweg-structuur en concentratie van autoverkeer op die ringweg;

Kruisingen met de ringweg ongelijkvloers maken en in aansluiting daarop hoofdfietsroutes herkenbaar en maximaal autoluw/autovrij maken, is dan de kern van het infra-beleid.

Het hoofdnet fiets / ontbrekende schakels op papier: Het GVVP 2005 geeft een uitgebreider netwerk van hoofdfietsroutes dan de Fietsnota 1995. In de praktijk speelt het in het GVVP beschrevene nog een geringe rol, omdat er tegelijkertijd een benadering vanuit de 'meest kansrijke routes' is.

Het is goed als een omschreven hoofdnet werkelijke richtinggevend is. Niet voor de korte termijn, maar nadrukkelijk als eind-doel: ooit zouden alle routes van dat omschreven hoofdnet aan alle eisen van veiligheid, snelheid en comfort moeten voldoen. Op basis van een conceptuele maaswijdte van 500 meter en een beoordeling van het feitelijk gebruik van bestaande routes, is in overleg met alle betrokken partijen een hoofdnet getekend – zie de kaart op de volgende pagina.

Het hoofdnet is enigszins gewijzigd en vooral wat uitgebreid ten opzichte van de Fietsnota 1995. Deze Fietsnota benoemde daarnaast ook 10 specifieke routes, die tezamen echter niet het gehele hoofdnet dekten. Van deze 10 routes is er nu in het aangepaste net één helemaal verdwenen - route 9, de Singels. De andere routes zijn vaak wat langer geworden of kregen extra 'takjes'. Verder zijn er routes toegevoegd. De kaart onderscheidt alle hoofdroutes met kleuren. De routes zijn getekend tot aan de gemeentegrenzen; ze sluiten daar aan op lokale en regionale fietsroutes van andere gemeenten.





Het gehele hoofdnet is nu identiek aan benoemde routes:

1	rood	Van Merenwijk (Veerpolderpad en Broekweg) naar de binnenstad (met 3 aanrijroutes: Haarlemmerweg/Lange Mare; Volmolengracht/Vollersgracht; Marnixstraat).
2	oranje	Van Zoeterwoude-Dorp naar binnenstad en Hooigracht, met tak Zoeterwoudseweg.
3	roze	Van Leiderdorp naar binnenstad en station via Lage Rijndijk en Langegracht.
4	paars	Van Oegstgeest naar binnenstad via Rijnsburgerweg en Schuttersveld.
5	blauw	Van Stevenshof (Vinkweg) en Boshuizen via Haagweg naar Breestraat, met aantakking vanaf Telderskade.
6	lichtgroen	Van Zoeterwoude-Rijndijk naar binnenstad (Hogewoerd/Levendaal).
7	roze	Van Stevenshof (De Vink) naar binnenstad, via Vijfmeilaan.
8	lichtblauw	Van Merenwijk door Noorderpark naar Oude Herengracht.
9	lichtgroen	Vanuit Stevenshof(-Zuid) en Voorschoten/Leidschendam naar binnenstad en Leiden Centraal (via Morsweg resp. Vondellaan).
10	oranje	Van Stevenshofdreef naar Leeuwenhoek, via Agaathlaan (tangent).
11	geel	Van Leeuwenhoek naar Fortuinwijk-Zuid, via Lelylaan/Churchillaan (tangent).
12	groen	Van Wassenaar/Den Haag naar (stadsgrens) Leiden/Haagse Schouwweg.
13	paars	Van Leiderdorp-Noord via W. de Zwijgerlaan naar station en Oegstgeest (tangent).
14	blauw	Vanuit Valkenburg en verder naar Leiden: takken Wassenaarseweg, Plesmanlaan en Rhijnhofweg.
15	lichtroze	Van Boerhavelaan naar LUMC en station, zeezijde en centrumzijde.
16	oranje	Van Merenwijk (Ijsselmeerlaan) door De Waard en Burgemeesterswijk naar Herenstraat (tangent).
17	groen	Van Roomburg naar binnenstad.
18	blauw	Van Grote Polder en verder naar Lammenschansplein.

In zwart zijn in het stadscentrum enkele routes aangegeven die wel deel uitmaken van het hoofdnet, maar waarvoor niet dezelfde kwaliteit wordt nagestreefd als voor de reguliere hoofdfietsroutes. Deze centrumroutes hebben geen of weinig doorgaande functie en zijn primair gericht op het brengen van fietsers bij hun centrum-bestemming. 'Laatste stukjes' van een fietsverplaatsing dus. Een lagere kwaliteit (ruimte voor de fietsers en daarmee snelheid; comfort van de verharding) is hier onvermijdelijk, maar ook aanvaardbaar.

Prioritering kwaliteit-projecten: Binnen dit (nieuwe en wat uitgebreide) hoofdnet, is vervolgens een groot aantal knelpunten geprioriteerd; zie paragraaf 3.3.

## **D. Kleiner werk: woonomgevingen, onderhoud, handhaving**

Naast de hoofdfietsroutes is er een groot stelsel aan vaak goed befietsbare routes binnen woonwijken; een net met een geringe maaswijdte. Verbetering daarvan betreft een zeer groot aantal kleinere (en goedkoop op te lossen) knelpunten. Het is zinloos deze vele kleine maatregelen in de prioritering van dit fietsplan mee te nemen, mede omdat de situatie zich snel kan wijzigen. Oplossing van kleinere knelpunten zal soms of vaak zaken betreffen die onder de noemer onderhoud zijn te scharen. De overeenkomst is dat het vaak om

geringe investeringen gaat en dat zowel signalering als prioritering van de knelpunten betere resultaten geeft als het in sterke samenspraak met fietsers/burgers gebeurt. In diezelfde lijn ligt het voor de hand om ook de afstelling van verkeersregelinstallaties hierbij te betrekken. Veel fietsers ervaren de slechte afstelling van verkeerslichten als een doorn in het oog. Specifieke grote problemen met VRI-afstellingen bij hoofdfietsroutes komen al bij punt C aan de orde, maar de kwestie is dat de dynamiek van het verkeer een constante VRI-aandacht vraagt, met een groot belang voor burger-inbreng.

Optimaal is een constructie waarin er voor woonwijken jaarlijkse 'verbeterbudgetten kleine fiets-infra' (of algemener: alle infrastructuur) beschikbaar zijn, waarbij de keuze van projecten mede of vooral een zaak is van de inwoners van de wijken (of wijkverenigingen/districtsoverleggen). In Leiden zijn hiervoor de *wijkactieplannen* wellicht een goed instrument. Specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid op schoolroutes en in schoolomgevingen zou heel goed in dergelijke budgetten kunnen worden ingebracht.

De Gemeente Leiden kent nu een stadsbreed *Verkeersoverleg* met een veelheid aan lokale partijen. Daar kunnen allerlei 'kleinere zaken' worden ingebracht en gemeld. Het is denkbaar dat een zodanig overleg veel meer tot in de voor fietsers zo relevante details zou kunnen doordringen als het meer wijk- of districts-gewijs zou zijn opgezet, met wellicht een sterkere stem van de burgers in prioritering van genoemde knelpunten.

Het belang van onderhoud van alle bestaande voorzieningen kan moeilijk onderschat worden. Veel fietsvoorzieningen in Leiden zijn al tientallen jaren oud. Steeds meer zal in steden als Leiden in het fietsbeleid een groot accent gelegd moeten worden op onderhoud. Beter onderhoud vraagt beduidend meer geld. Koploper is Tilburg, dat in het nieuwe fietsplan het thema onderhoud voorop zet: 1,2 mln euro per jaar. Leiden is weliswaar nog niet toe aan het bijna volledig richten van de aandacht op onderhoud -daarvoor zijn er nog te veel werkelijke knelpunten- maar inmiddels zou het wel een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

Tot slot: Handhaving. Duidelijk is dat tal van gerealiseerde voorzieningen niet zo werken als beoogd door onjuist (illegaal) verkeersgedrag, vooral -in dit geval- van automobilisten en zeker ook bromfietzers. Problemen die in aanzienlijke mate voorkomen zijn o.a. gebruik van fietsstroken, snelheidsovertredingen en negeren van eenrichtings- en afsluitingsregels. Handhaving is een zaak van de politie en niet van de gemeente, maar dat betekent niet dat de gemeente niets kan doen. Zie GVVP 2005:

*"Met name op kwetsbare locaties, zoals rondom scholen en op locaties waar vaak te hard gereden wordt, moet de politie streng optreden tegen onveilig gedrag in het verkeer. De gemeente kan hiervoor een handhavings-inspanningsverplichting afspreken met de politie en het Openbaar Ministerie (zogenaamde handhavings-arrangementen)."*

Zeker op basis van signaleringen door fietsers moet het mogelijk zijn om specifieke overtredingen op specifieke locaties, die zich het best lenen voor een handhaving-aanpak, te selecteren.

## **E. Fietsparkeren bij bestemmingen**

Juist in 2007 maakt de gemeente Leiden veel werk van fietsparkeerbeleid. Voor de belangrijkste diefstallocalaties –centraal station en binnenstad- zijn gedegen analyses gemaakt van wat er nodig is en zijn concrete maatregelen afgesproken.

### Leiden Centraal

De gemeente heeft in 2007 een nieuwe analyse van vraag en aanbod gemaakt. De geplande toekomstige capaciteit van alle onbewaakte voorzieningen is 5525; het huidige aantal geplaatste fietsen 6379. Andere nabije locaties zijn niet te vinden. Een intensief beleid op parkeerduur (aanpak weesfietsen c.q. 'langdurig ongebruikte fietsen') zou in de berekeningen van de gemeente de vraag met zo'n 1.800 plaatsen kunnen verminderen. Voor de kortere termijn dus een oplossing. Bij toenemende stijging van de vraag zou in tweede instantie wellicht gezocht kunnen worden naar manieren om fietsen 'verplaatst' te krijgen naar de lang niet volle bewaakte stallingen. Temeer daar er met de beveiligde Zeezijde-stalling toch al een sterke concurrentie ontstaat. Als dat 'verschuiven' lukt, zijn we vele jaren verder voor er weer een probleem zou kunnen ontstaan.

Momenteel wordt gewerkt aan een integrale benadering van zowel bewaakt als onbewaakt fietsparkeren ('Visie fiets') in het kader van het LCP

De afgesproken aanpak bij Leiden Centraal is op 1 punt riskant: De groei van het aantal fietsen is al enkele jaren zo onverwacht groot, dat het aanbod snel weer tekort schiet. Tussen 2004 en 2006 steeg volgens het *Statistisch Jaarboek Leiden 2007* het aantal in- en uitstappers op station Leiden Centraal van 54.362 naar 59.710. Ruim 2.500 mensen die op een dag heen-en-weer gaan. Daarvan zullen er aan de Leidse kant van hun verplaatsingen ongeveer 1.200 de fiets nemen. Ze reizen niet allemaal tegelijk, maar grotendeels wel. In 2 jaar tijd zal deze toename van treinreizigers ook een toename van het aantal geparkeerde fietsen van liefst 1.000 hebben betekend. Dat zijn groeipercentages waar heel moeilijk tegenop te bouwen is: in 1 jaar zijn er dan 500 extra plaatsen nodig. Als deze groeipercentages ook de komende jaren realiteit worden (en dat is wel een streven in het mobiliteitsbeleid), is alle resterende capaciteit rond het station snel weer benut. Het blijkt dus relevant ook voor de iets langere termijn een analyse te maken en te zoeken naar mogelijkheden.

### Binnenstad

In en nabij het kernwinkelgebied is fietsparkeren een groot probleem. Feitelijk is er onvoldoende openbare ruimte op enigszins nabije locaties. De nieuwe plannen van de gemeente Leiden omvatten:

- klemmen van slechte kwaliteit vervangen door parkeervoorzieningen met Fietsparkeur; liefst 400 extra en 215 betere klemmen in Breestraat, Haarlemmerstraat en directe omgeving;
- bouw van een gratis-bewaakte stalling onder het Stadshuisplein, met 1000 plaatsen;
- gratis maken en op zaterdagen uitbreiden van de Harteburg-stalling, tot 250 plaatsen.

In principe lijkt daarmee het 'probleemveld' fietsparkeren in de binnenstad voor de overzienbare termijn opgelost. Natuurlijk zullen er periodiek fietsparkeer-locaties af gaan en elders weer bij moeten komen. Het goed in het

oog houden van de vraag-aanbod verhouding per locatie is nodig. Fundamenteler is wellicht dat een concentratie van gratis-bewaakt op 2 plaatsen, Stadhuisplein en Hartebrug, in de praktijk misschien te zeer een concentratie blijkt.

#### Overige locaties

- Publiekstrekkers als wijkwinkelcentra en sportaccommodaties hebben vaak verouderde parkeervoorzieningen die nergens aan Fietsparkeur voldoen. Ook eenvoudig onderhoud als geregeld straatvegen is hier niet vanzelfsprekend. Bij winkelcentra komt het gebruik van fietstassen en –karren veel voor. De voorzieningen moeten daar rekening mee houden: steun bieden aan de fiets, ruimte voor tassen, ruimte voor fietskarren (met bebording of in het wegdek gemarkeerd).
- Station Lammenschans heeft een bewaakte fietsenstalling met tekortschietende capaciteit en verouderde rekken. Deze stalling wordt voor rekening van de gemeente door DZB geëxploiteerd en niet door NS Fiets. De onbewaakte stalling staat al jaren op de planning van ProRail en kampt met een groot aantal weesfietsen, die ook periodiek schoonmaken verhinderen. Vernieuwing moet door intensiever beheer worden gevolgd.
- In oudere wijken ondervinden bewoners problemen bij het veilig stallen van hun fiets. Hun woningen hebben vaak geen bergruimte of achterom, de straten zijn smal en de ruimte voor buurtstallingen beperkt en versnipperd. Alleen aan de Morsweg is, in de berm van de spoorloot, een buurtstalling gemaakt die door bewoners wordt beheerd. In delen van Groenord, Noorderkwartier, De Kooi en Tuinstadwijk bestaat behoefte aan een buurtfietsenstalling.
- Vanaf grootschalige autoparkeerterreinen kan de fiets een nuttige rol in het natransport vervullen, het zgn. Park & Bike. Stadsparkeerplan heeft hiermee al ervaring opgedaan met zijn Blauwefietsenplan.

In paragraaf 3.2. worden maatregelen fietsparkeren concreet benoemd.

## 3. Uitvoeringsprogramma

### 3.1 Budgetten, doelen en termijnen

In hoeverre is het financieel haalbaar om de maatregelen van de vijf groepen zoals in hoofdstuk 2 benoemd, uit te voeren? Een belangrijke vraag, maar zeker niet het enige relevante aspect. Want essentiële maatregelen die, bijvoorbeeld vanwege de uitzonderlijke kosten, niet op die kortere termijn realiseerbaar zijn, moeten toch nadrukkelijk 'boven tafel' blijven. Zodat deze op een later tijdstip alsnog ten uitvoering gebracht kunnen worden, of indien mogelijk toch op kortere termijn, als er zich ontwikkelingen voordoen die onverwacht de realisatie van die maatregelen op een eerder tijdstip mogelijk maakt.

Het geheel aan (vijf) maatregelgroepen zoals weergegeven in hoofdstuk 2 heeft in de eerste plaats tot doel om duidelijk te maken welke weg ingeslagen moet worden om een structureel verbeterd fietsklimaat en stijgend fietsgebruik te bereiken. Sommige maatregelen (de groepen A en B, over structurele beleidskeuzes en aandacht, en groep D, over kleine infra-aanpassingen) zijn ook geen eenmalige projecten die op een bepaald moment uitgevoerd en 'klaar' zijn.

De vraag hoeveel jaar het ongeveer zou duren, gezien financiële randvoorwaarden, om het beoogde kwaliteitsniveau in fietsinfrastructuur/-netwerk (maatregelgroep C) en in fietsparkeervoorzieningen (maatregelgroep E) te bereiken, is relevant. In het navolgende wordt daar in 3.3, specifiek voor de kwaliteit van het hoofdnet, nader op ingegaan. De vraag is echter niet te beantwoorden zonder een aanname over die financiële randvoorwaarden. Welk budget zou beschikbaar moeten zijn in de komende 10 jaar - en welke maatregelen moeten/kunnen dan prioritair gerealiseerd worden? Een vergelijking is hier zinvol, maar tegelijk lastig te maken. Onderstaand overzicht geeft de gemiddelde bestedingen aan fietsvoorzieningen van een aantal gemeenten, over een periode van minstens 4 jaar. De bedragen zijn exclusief budgetten voor onderhoud en inclusief ontvangen subsidies voor de uitgevoerde projecten.

**Gemiddelde bestedingen aan fietsvoorzieningen, excl. onderhoud en incl. ontvangen subsidies**

	<b>mln euro per jaar</b>
Amsterdam	9,7
Den Haag	4,1
Tilburg	1,9
Enschede	1,7
Groningen	3,8
Nijmegen	1,7
Apeldoorn	0,9
's -Hertogenbosch	1,5
Zwolle	2,0
<b>Leiden (2005-2007)</b>	<b>1,4</b>

Het Leidse bedrag heeft betrekking op projecten die ofwel specifiek een fiets-etiket hadden ofwel in belangrijke mate het fietsverkeer ten goede komen (zoals 30km-zones) en uitgevoerd zijn met provinciale subsidie (van vaak 40%; de kosten voor rekening van Leiden waren dus gemiddeld per jaar ca. 0,9 mln EUR).

Grootste struikelblok in de interpretatie van deze gegevens is het *meeliften* in breedste zin: fietsvoorzieningen die gerealiseerd worden in samenhang met andere civiele werken. Soms -en het verschilt niet alleen per gemeente maar vaak ook per project- worden fietsvoorzieningen apart onderscheiden en gefinancierd; soms ook niet. Ook kan de etikettering van projecten verschillen: veel verkeersveiligheidsprojecten zijn bijvoorbeeld ook fietsprojecten – en het is dan maar net in welke contreien het project startte of welke begrotingspost nog ruimte heeft.

Vanuit dit overzicht kan geconstateerd worden dat een gemiddeld jaarlijks budget voor Leids fietsbeleid in de orde van 2 mln euro niet vreemd zou zijn (incl. het werkelijke meeliften; excl. regulier onderhoud en fietsprojecten als compensatie binnen projecten die de kwaliteit van bestaande fietsroutes verminderen - denk aan fietstunnels als een Ringweg-Oost een barrière gaat vormen). Eerste stap is om binnen die 2 mln een verdeling te maken over de vijf onderscheiden maatregelgroepen:

**Orde-van-grootte voorstel voor jaarlijkse budgetten in Leids fietsbeleid**

		jaarlijks budget 2008-2017
A. Structurele beleidsprioriteit		0
B. Structurele aandacht	fietsvoorzieningen minstens op peil houden in alle ruimtelijke en infrastructurele projecten	0
	website; fietskaart; data; bewegwijzering	€200.000
C. Verbeteringen aan het hoofdnet		€1.000.000 (prioritering in 3.3)
D. Kleiner werk: woonomgevingen, onderhoud, VRI-afstelling, handhaving		€400.000 (ca. 10 wijken x 40.000; bovenop reguliere bedragen onderhoudsbudget)
E. Fietsparkeren bij bestemmingen		€400.000 (excl. exploitatie; benoeming maatregelen in 3.2)
<b>totaal</b>		<b>€2.000.000</b>

## 3.2 Maatregelen fietsparkeren

Op basis van de beschrijving onder punt E van hoofdstuk 2 kunnen voor fietsparkeren de volgende acties/projecten worden benoemd:

### Leiden Centraal

Reeds afgesproken/vastgestelde aanpak:

- Een intensief beleid op parkeerduur om de vraag met zo'n 1.800 plaatsen te kunnen verminderen.

Juist omdat een (verder) uit de hand lopen van het capaciteitstekort toch als een dreigende wolk boven de uitbreidingsplannen blijft hangen, is het zaak om in aansluiting op wat nu reeds vastgesteld beleid is, ook op de volgende punten aan de slag te gaan c.q. blijven:

- Herhaald gedegen tellen en de parkeerduur meten, om zeker te zijn van de cijfers. Foute cijfers en prognoses zijn desastreus.
- FF=FW richt zich nu nog primair op foutief geplaatste fietsen, die op een sterk juridische wijze worden 'aangepakt'. Lastig voor de fietser, maar ook tijdrovend en duur voor de gemeente. In de toekomst zal de aandacht minstens zozeer naar parkeerduur-overtredingen moeten gaan. Dat vraagt een andere, nieuwe opzet van het verwijderingsbeleid. Zeker mag ook overwogen worden of een minder juridische aanpak niet efficiënter is: fietsen simpelweg verplaatsen naar een locatie 'een aardig stukje verder weg' (zie nog te verschijnen Fietsberaad-publicatie 13).
- Een groot verschil in bezettingsgraad tussen bewaakt en onbewaakt is, gezien de ontbrekende ruimte voor uitbreidingen, niet aanvaardbaar. Met het beveiligingsniveau dat de ondergrondse Zeezijde-stalling zal bieden, is sowieso een sterke afstemming met de bewaakte stallingen nodig. Het is wenselijk om het zoeken naar een manier om alle capaciteit meer in 1 model onder te brengen (met kwaliteitsverschillen in vooral locatie) te starten.

### Binnenstad

Reeds vastgestelde aanpak:

- voldoende extra en betere klemmen in Breestraat, Haarlemmerstraat en directe omgeving;
- bouw van een gratis-bewaakte stalling onder het Stadshuisplein, met 1000 plaatsen;
- gratis maken en op zaterdagen uitbreiden van de Hartebrug-stalling, tot 250 plaatsen.

De investerings- en exploitatiekosten zijn aanzienlijk: een investering van EUR 6.500.000 plus jaarlijks EUR 350.000 exploitatie voor alle fietsparkeer-voorzieningen.

Aanvullend gewenste maatregelen, op langere termijn:

- Goed in het oog houden van de vraag-aanbod verhouding per locatie. Periodiek zullen er ook fietsparkeerlocaties af gaan en elders weer bij moeten komen.
- Het is goed voorstelbaar dat er, zeker na enige tijd, behoefte blijkt te bestaan aan een 3<sup>e</sup> gratis-bewaakte stalling, die andere aanrijroutes van het centrum afdekt (bijv. Turfmarkt/begin Haarlemmerstraat/Beestenmarkt).

### Overige locaties

- ⇒ Publiekstrekkingen als wijkwinkelcentra en sportaccommodaties:
  - benodigde capaciteit en kwaliteit (ook voldoende h-o-h afstand) inventariseren en realiseren
  - beoordeling van de waarde van een mobiele bewaakte stalling (zoals Biesieklette in verschillende Zuidhollandse gemeenten introduceerde) voor grotere evenementen
- ⇒ Station Lammenschans:
  - uitbreiding en kwaliteitsverbetering bewaakte DZB-stalling en (verantwoordelijkheid Prorail) onbewaakte voorzieningen (mogelijk medefinanciering)
- ⇒ Oudere woonwijken:
  - Behoeftesignalen buurtstallingen uit Groenord, Noorderkwartier, De Kooi en Tuinstadwijk nauwkeuriger onderzoeken en waar ruime behoefte: buurtstallingen realiseren via een vaste regeling (leren van andere grote steden).
- ⇒ Park & Bike.
  - Gebruik Blauwefietsenplan van Stadsparkerplan helpen verbeteren.
  - Onderzoeken of introductie van Park&Bike bij A4 en A44 zinvol kan zijn.
  - Een aansluiting bij OV-Fiets is voorstelbaar.

### **3.3 Prioritering projecten hoofdnet fiets**

Voor het hoofdnet is er op deze wijze een budget van 1 mln euro per jaar; 10 mln over de periode 2008-2017 die gehanteerd wordt in het uitvoeringsprogramma.

Voor dit programma zijn alle mogelijke grotere knelpunten in het (aangepaste) hoofdnet fiets geïnventariseerd. In totaal waren er dat liefst 42. Zie bijlage 2.

Deze projecten zijn eerst geprioriteerd, via drie factoren met steeds een driepuntsschaal:

<b>criteria</b>	<b>categorieën</b>
omvang van het probleem voor een fietser	1 klein 2 middel 3 groot
aantal betrokken fietsers (intensiteiten dus)	1 weinig ("niet echt meer dan 1.000 v/etm") 2 middel 3 veel ("vanaf zo'n 10.000 v/etm")
investeringskosten	1 laag (< 100.000 EUR) 2 middel 3 hoog (> 1.000.000 EUR)

Vervolgens is ook van alle projecten bekeken in hoeverre er een kans op 'meeliften' is. Van sommige projecten staat al vast dat er meegelift kan worden en op welke wijze ze uitgevoerd zullen worden. Soms is het nog onzeker - en dan vooral of de oplossing voldoende fietsvriendelijk zal zijn om te kunnen gelden als een oplossing van het knelpunt voor fietsers.



Een overzicht van de 42 projecten, ingedeeld naar meelift-kansen en kosten:

	kosten laag ( < 100K)	kosten middel	kosten hoog ( > 1000K)	totaal
meeliften en goede oplossing <b>vaststaand</b>	1	2	3	<b>6</b>
meeliften <b>vaststaand</b> ; goede oplossing <b>mogelijk</b>	1	2	2	<b>5</b>
meeliften <b>waarschijnlijk</b> ; goede oplossing <b>mogelijk</b>	1	5	3	<b>9</b>
vooralsnog <b>geen</b> kans op meeliften, dus te prioriteren (‘specifiek geld nodig’)	7	7	5	<b>19</b>
vooralsnog weinig kans op oplossing / uitvoering	0	2	1	<b>3</b>
<b>totaal</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>42</b>

Liefst 20 van de 42 projecten maken een aanzienlijke kans op ‘goed meeliften’. Het gaat om projecten die relatief zeker zo duur zijn als de projecten die met specifiek fiets-geld gerealiseerd lijken te moeten worden.

De 19 projecten die vooralsnog op de rol staan om met eigen gemeentelijk geld (en natuurlijk zo mogelijk subsidies) uitgevoerd te worden, zijn geprioriteerd op de mate van probleem-omvang en de aantallen betrokken fietsers. Zie bijlage 2.

Op deze plaats de constatering dat een jaarlijks budget voor het hoofdnet van 1 mln EUR in een programma voor 10 jaar, wellicht toereikend is om allen 20 projecten uit te voeren. De ambitie mag daarom zeker zijn: Alle hoofdnet-projecten uitvoeren in de periode 2008-2017.

## Bijlage 1: Opinies over strategische keuzes

Strategie-keuzes	Reacties van de 5 gesprekspartners
<p>1. Hoe waarderen gesprekspartners het bredere verkeersbeleid en de beperkte aandacht voor specifiek fietsbeleid? Is er (inderdaad) weinig specifiek fietsbeleid nodig?</p>	<p>Algemeen wordt erkend dat er een sterke concurrentie is: Het hoge fietsgebruik heeft zeker ook te maken, nu al, met de slechtere auto-bereikbaarheid. En het fietsverkeer zal zeker baat hebben bij de voorgenomen circulatie-maatregelen voor autoverkeer. Maar het is niet voldoende, simpelweg omdat er op fietsroutes en misschien nog wel meer rond fietsparkeren teveel knelpunten zijn voor fietsers.</p>
<p>2. Hoe waarderen gesprekspartners een type fietsbeleid, dat niet alleen of niet zozeer 'klassieke' investeringen in fietsroutes en stallingen omvat, maar veel nadruk legt op promotie, beeldvorming, communicatie en technische innovaties?</p>	<p>Niemand ziet veel heil in die 'moderniteiten'. Fietsgebruik wordt in de Leidse discussie (zie ook vraag 1) in sterke mate aan rationaliteit en concurrentieposities gekoppeld. Er is ook geen behoefte aan concentratie van investeringen in 1 perfect, schitterend, duur "ding" voor fietsers: gewoon kosten en baten steeds afwegen. Innovaties moeten niet worden ingevoerd omdat ze nieuw zijn, maar omdat/als ze nodig zijn. Als er een goed werkend automatisch signalerings-systeem voor parkeerduur op de markt komt: Mooi, bruikbaar – omdat het nuttig is!</p>
<p>3. Hoe waarderen gesprekspartners de compleetheid van het netwerk en de kwaliteit van de bestaande voorzieningen?</p>	<p>Wisselend, waarbij vaak ook vanuit eigen ervaringen wordt gesproken (zie ook 6). Doorpratend lijken de verschillende beoordelingen vooral ingegeven door verschillen in meer of minder aanvaarden dat er nu eenmaal altijd wat minpunten zijn, zeker in een oude, krappe stad. Ondanks deze verschillen is algemeen het oordeel dat er nog de nodige infrastructurele knelpunten (zeker ook fietsparkeren) op te lossen zijn,</p>
<p>4. Hoe kijken gesprekspartners aan tegen heropening van de discussie over alternatieve binnenstad-fietsroutes en over herinrichting van de Breestraat vanuit het perspectief van voetgangers en fietsers?</p>	<p>Iedereen vindt het onjuist om de huidige situatie in de Breestraat simpelweg te aanvaarden, al waren er tegelijk ook veel bedenkingen over de mogelijkheid iets beters te realiseren dat algemeen aanvaard wordt.</p>
<p>5. Hoe waarderen gesprekspartners het voorstel voor realisering van extra fietsparkeerplaatsen op korte termijn en welk belang hechten gesprekspartners aan een integrale bestrijding van de fietsdiefstal?</p>	<p>Iedereen ziet fietsparkeren, zowel in de binnenstad als bij station Centraal, als een kernprobleem. Over de wenselijkheid en effectiviteit van 1 grote (gratis) parkeerkelder in het centrum wordt (nog steeds) wisselend en genuanceerd gedacht – en getwijfeld. De recente initiatieven van de gemeente voor extra fietsparkeerplaatsen op andere locaties in de binnenstad zijn nog onbekend (maar worden wel positief ontvangen).</p>
<p>6. Hoe waarderen de gesprekspartners de verkeersveiligheid voor fietsers in Leiden; waar zien zij als de grootste knelpunten?</p>	<p>Dat Leiden een bovenmatig fiets-veiligheid probleem heeft, wordt niet in sterke mate zo ervaren. Eigen fiets-ervaringen spelen hierin mee, met ook weer de aanvaarding van 'zo is het nu eenmaal': Fietsen in een stad als Leiden vraagt nu eenmaal een beetje lef en slimheid en vaardigheid. Doorpratend wordt wel algemeen erkend dat er voor kinderen en ouderen grote problemen kunnen zijn.</p>

## Bijlage 2: Projecten hoofdnet, in categorieën van meeliften en geprioriteerd

	route	probleem/ problemen	nr	oplossing	vastgesteld beleid of meeliften in andere projecten	probleem fietsers: Klein Middel Groot	fiets-intensiteit: W einig M iddel V eel	Kosten: Laag Middel Hoog
<b>meeliften en goede oplossing vaststaand</b>	route 1: Merenwijk - binnenstad	Oversteek Marnixlaan/Willem Zwijgerlaan: onveilig.	1	ongelijkvloerse kruising	overkluising geeft oplossing	G	M	H
	route 6: Zoeterwoude-Rijndijk - binnenstad	Plantage/Hoge Rijndijk: wachttijden bij VRI	17	VRI aanpassen	reeds voorgenomen/ingepland	M	M	L
	route 9: Stevenshof/ Voorschoten naar binnenstad/station	Morsweg/ Rijnzichtbrug en Morsweg/Morsstraat: slechte oversteekbaarheid	19	Capaciteitsverruimende maatregelen kruispunt Haagweg - Rijnzichtbrug	Raadsbesluit, wordt momenteel besteksgereed gemaakt	M	M	H
	route 13: tangent Leiderdorp Noord - station/Oegstgeest	VRI Schipholweg/W. de Zwijgerlaan: lang wachten	21	wijzigen circulatie en VRI (ongelijkvloers onnodig)	Onderdeel reconstructie W.Zwijgerlaan/Leiden-N	G	M	H
	route 11: tangent Leeuwenhoek - Fortuinwijk-Zuid	Brug over de Vliet naar Vlietweg / Oostvlietpolder	29	aanleg	mee te nemen in plan Oostvlietpolder	G	W	M
	route 8: Merenwijk-Noorderpark-binnenstad	route noord van Zwijgerlaan: ontbrekende schakel	40	aanleg	Plan Leiden Noord	G	M	M
<b>meeliften vaststaand; goede oplossing mogelijk</b>	route 4: Oegstgeest - binnenstad	Schipholweg/ Schuttersveld: weinig opstelruimte, lang wachten bij vri	3	vri en Layout aanpassen	Onderdeel van U-bocht	G	V	L
	route 3: Leiderdorp - binnenstad/station.	Lammermarkt: auto linksaf naar Molenwerf, terwijl fietsers rechtdoor gaan	10	Gehele herinrichting; voorrangsroute gewenst	Onderdeel herinrichting "Kijkplein" parkeergarage	G	M	H
	route 3: Leiderdorp - binnenstad/station.	Lammermarkt tussen Korte Mare en Lange Scheistraat: geen tweerichtingspad	11	fietspad verbreden	Onderdeel herinrichting "Kijkplein" of kruispunt Langegracht/ Korte Mare	M	W	M
	route 16: tangent Merenwijk-De Waard-Burgemeesterswijk	Lammenschansweg moeilijk oversteekbaar	25	herinrichting	aanpak kruispunt station/ ROC Lammenschans	G	M	H
	route 12: uit Wassenaar/Den Haag naar stadsgrens Leiden	VRI Valkenburgseweg: lang wachten + te kort groen voor fietsers	39	Verschillende nabije kruispunten analyseren en aanpakken (wellicht rotonde)	brede kruispunt-aanpak; niet specifiek fiets	M	W	M

	route	probleem/ problemen	nr	oplossing	vastgesteld beleid of meeliften in andere projecten	probleem fietsers: Klein Middel Groot	fiets-intensiteit: Weinig Middel Veel	Kosten: Laag Middel Hoog
<b>meeliften waarschijnlijk en goede oplossing mogelijk</b>	route 1: Merenwijk - binnenstad	kruispunt Huigstraat/ Lange-gracht: opstelruimte Huigstraat en oversteek zonder vri	2	vri en layout aanpassen	Onderdeel van HOV-route	M	W	L
	route 2: Zoeterwoude-Dorp - binnenstad	Tomatenstraat/ Lammen-schansweg: black spot	4	AVOC; evt. rotonde aanleggen	Verkeersveiligheids-actie-programma	M	M	M
	route 2: Zoeterwoude-Dorp - binnenstad	Koninginnelaan/ Lammen schansweg: black spot	5	nadere analyse / AVOC	Verkeersveiligheids-actie-programma	G	M	M
	route 2: Zoeterwoude-Dorp - binnenstad	Lammenschansweg/ Leliestraat: onlogisch routeverloop westzijde richting stad	6	aanleg extra fietsbrug naast Houtbrug, wellicht cf. RGL/Breestraat-plan + en herinrichting aansluitingen	onderdeel van HOV-route	G	V	H
		Jan van Houtbrug: onoverzichtelijk kruispunt, extreem smal, zigzag vanuit zuid						
	route 2: Zoeterwoude-Dorp - binnenstad	Hooigracht: smalle (1,20 – 1,50 m) fietspaden/-stroken	8	herprofilering: meer fietsruimte / minder parkeren	Onderdeel van HOV-route	G	M	H
	route 3: Leiderdorp - binnenstad/station.	Pelikaanstraat/Oude Rijn: moeilijk oversteekbaar	9	herinrichting en vooral circulatie autoverkeer	Onderdeel van HOV-route + GVVP-circulatie	G	M	H
	route 5: Haagweg en Telderskade naar Breestraat	black spot Breestraat/ Rapenburg /Noordeinde	14	herinrichting + autoluw	Verkeersveiligheids-actie-programma	G	V	M
	route 5: Haagweg en Telderskade naar Breestraat	black spot Noordeindeplein	15	herinrichting, na nadere analyse	Verkeersveiligheids-actie-programma	M	M	M
route 14: Valkenburg naar Leiden: Wassenaarseweg en Plesmanlaan	vanaf Verlengde Wassenaarseweg naar Rhijnhofweg: ontbrekende schakel	37	realisatie doortrekking	plan-ontwikkeling	K	W	M	
<b>vooralsnog weinig kansen op oplossing knelpunt</b>	route 9: Stevenshof/ Voor-schoten naar binnenstad/station	Brug over de Rijn aan/nabij spoorbrug: ontbrekende schakel	36	aanleg	[kan alleen meeliftend met evt. spoorbrug-plannen]	M	M	G
	centrumroutes	Gangetje, Hartesteeg, Nieuwstraat en vooral Hooglandsekerkgracht: slecht wegdek	42	t.z.t. streven beter befietsbare hist. verantwoorde verharding (afgeplatte kasseien)	- (alleen t.z.t.)	G	M	M
	route 6: Zoeterwoude-Rijndijk - binnenstad	Hoge Rijndijk tussen Wilhelminabrug en Burggravenlaan: tweerichtingspad nodig	16	tweerichtingen-fietspad realiseren	KT geen kansen gezien recente besluiten.	G	M	M

	route	probleem/ problemen	nr	oplossing	vastgesteld beleid of meeliften in andere projecten	probleem fietsers: Klein Middel Groot	fiets-intensiteit: Weinig Middel Veel	Kosten: Laag Middel Hoog
<b>te prioriteren projecten fiets</b>	route 2: Zoeterwoude-Dorp - binnenstad	Geregracht/ Korevaarstraat: wachttijden bij VRI	7	VRI aanpassen en/of rechtsafstrook van Geregracht naar Van den Houtkade (voor betere regeling)	mogelijk onderdeel van HOV-route	G	V	M
	route 5: Haagweg en Telderskade naar Breestraat	Breestraat: inhalende, halterende en passerende bussen (+ vele andere voertuigen..)	13	vooralsnog: minimalisering aantal bussen en snelheidsafspraken. LT: herinrichting verblijfsgebied met fietsroute	-	G	V	L - H
	route 16: tangent Merenwijk-De Waard-Burgemeesterswijk	VRI Zwijgerlaan: lang wachten	23	Ongelijkvloers/tunnel	[géén onderdeel herinrichting Willem de Zwijgerlaan]	G	V	H
	route 4: Oegstgeest - binnenstad	Blauwpoortsbrug, Steenstraat, Stationsweg: zeer druk busverkeer	31	(a) tegenrichting Steenstraat breder en afgescheiden; Stationsweg ruimte voor fietspad (b) Opwaarderen route via Lammenmarkt met vrijliggende fietspaden	mogelijk relatie HOV-route Langegracht/Hooigracht	G	V	H
	route 10: tangent Stevenshof-dreef - Leeuwenhoek	Dr Lelylaan niet oversteekbaar tussen Agaatlaan en Vierlinghlaan	22	Route via het Maansteenpad geleiden (Leeghwatertunnel)	-	M	M	L
	route 1: Merenwijk - binnenstad	tussen overkluizing en Langegracht: routing over Nuon-terrein	41	aanleg	niet echt onderdeel Plan Leiden Noord	G	M	M/H
	route 7: Stevenshof - binnenstad via Vijfmeilaan	conflict met afbuigend doorgaand autoverkeer Herestraat/Koninginnelaan	28	herinrichting van of markering bij kruispunt	-	M	M	L/M
	route 15: van Boerhavelaan naar LUMC en station	hekjes onder poortgebouw; voetpad tussen Hippocratespad en Darwinweg	34	hekjes verwijderen en aanleg fietspad, in overleg met LUMC (privaat terrein)	-	M	M	L/M
	route 7: Stevenshof - binnenstad via Vijfmeilaan	5 Meilaan/Churchillaan: black spot en lange wachttijden bij VRI.	18	ongelijkvloerse kruising met (alle of doorgaand) autoverkeer		G	M	G

	route	probleem/ problemen	nr	oplossing	vastgesteld beleid of meeliften in andere projecten	probleem fietsers: Klein Middel Groot	fiets-intensiteit: Weinig Middel Veel	Kosten: Laag Middel Hoog
<b>VERVOLG te prioriteren projecten fiets</b>	route 15: van Boerhavelaan naar LUMC en station	Boerhaavelaan slechte verharding / gebrekkig onderhoud	32	herbestraten als comfortabele fietsroute door woonstraat	-	M	M	M
	route 16: tangent Merenwijk -Burgemeesterswijk	onduidelijk routeverloop De Waard	24	eenheid in verharding, straatmeubilair of markering	-	K	M	L
	route 5: Haagweg en Telderskade naar Breestraat	onduidelijk routeverloop tussen Rijn- en Schiekade en binnenstad	30	eenheid in verharding, straatmeubilair of markering	-	K	M	L
	route 9: Stevenshof/Voorschoten via Morsweg of Vondellaan naar binnenstad	onduidelijk routeverloop via Paaltjenspad	33	duidelijker markering van de route (rood?) en bewegwijzering, in overleg met LUMC	-	K	M	L
	route 17: Roomburg - binnenstad	Julius Ceasarbrug: te steil; gevaarlijke aansluiting op Kanaalweg	27	herinrichting kruising Kanaalweg	-	M	W	M
	route 9: Stevenshof/ Voorschoten via Morsweg of Vondellaan naar binnenstad	Austriapad nog geen fietspad	35	beperkte wijzigingen huidige pad	-	M	W	L
	route 4: Oegstgeest - binnenstad	Prinsessekade en Turfmarkt: vaak weinig ruimte bij grote drukte/dynamiek	12	voldoende breedte voor passende herprofilering, a la RGL/Breestraat-plan	mogelijk onderdeel HOV-route	M	M	G
	route 14: uit Valkenburg naar Leiden: Wassenaarseweg en Plesmanlaan	Morssingel in verlengde Plesmanlaan: fietsers tegenrichting op strook	20	afscheiding/2-richtingen pad?	-	M	W	M
	route 9: Stevenshof/ Voorschoten via Morsweg of Vondellaan naar binnenstad	aansluiting Stevenshof via L. Ribbuspad	38	aansluiting realiseren, incl tunnel	-	M	W	M
	route 17: Roomburg - binnenstad	onduidelijk routeverloop, vooral tussen Kanaalweg en Vollenhovenkade	26	eenheid in verharding, straatmeubilair of markering	-	K	W	L