

## > Leids fietsbeleid dringt door tot de kern



Te veel kruisingen met drukke autoroutes is één van de kernproblemen in Leiden.

*Koos Swank, Gemeente Leiden*

*Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners*

**Fietsbeleid maken met beperkte middelen. Dat kan heel goed door mee te liften op de 'auto-uitgaven'. Het ontvlechten van de auto- en fietsnetwerken dat bij steeds meer gemeenten speelt, biedt hiertoe extra mogelijkheden zoals het voorbeeld Leiden laat zien.**

Omdat in maart 2007 de burgers van Leiden bij referendum een RijnGouweLijn door het centrum afwezen, moest de gemeente een nieuw verkeersplan maken. De railverbinding door de binnenstad was namelijk het fundament onder het nog niet zo oude verkeersplan (uit 2005). Hoe het verder gaat met de RijnGouweLijn is onzeker, maar dat is niet het onderwerp van dit artikel. Hier gaat het om het fietsplan dat gemaakt is voor de GVVP-actualisatie: Actualisatie GVVP Leiden: Fietsverkeer (december 2007). En vooral over de inzichten die tijdens het totstandkomingsproces ontstonden.

### Analyse leidt tot één kernpunt

Een fietsplan wint aan helderheid en politieke overtuigingskracht als het lukt om een duidelijke conclusie te formuleren over wat de kern moet zijn van het fietsbeleid. In het nieuwe fietsplan is daarom in een analytische exercitie gezocht of verschillende analyselijnen conclusies kenden die dicht bij elkaar lagen en met elkaar verbonden konden worden tot één groot kernpunt. In Leiden speelt onder meer het volgende:

- > De Fietsbalansscore laat redelijke tot goede omstandigheden voor fietsgebruik in Leiden zien. Op één punt na: de verkeersveiligheid. Sinds de Fietsbalansmeting in 2003 is de veiligheid voor fietsers in Leiden ook minder verbeterd dan gemiddeld in Nederland.
- > In 2005 is een detailanalyse uitgevoerd waarin mogelijke verklaringen voor verschillen in fietsveiligheid werden gezocht in infrastructuurkenmerken (Goudappel Coffeng, Effect toename fietsaandeel op de verkeersveiligheid, november 2005). Leiden is daarin, naast vijf andere steden, als casus gebruikt. De relatief slechte score van Leiden op fietsveiligheid komt daarin terug. Die lijkt terug te voeren tot het feit dat Leidse fietsers vaker kruisingen met autoverkeer tegenkomen waar bovendien vaker sprake is van hoge auto-intensiteiten. De 'Stadsenquête Leiden 2007' laat zien wat de belangrijkste ergernissen van Leidse fietsers zijn. De drie items die het meest gescoord werden als 'vaak of regelmatig een ergernis' waren: 'te vaak en te lang wachten bij stoplichten', 'geen voorrang krijgen als je het wel hebt' en 'gedrag andere weggebruikers'.

## Leiden fietsstad

In Leiden gaat 35% van alle verplaatsingen per fiets (gemiddelde 2000-2003). Dat is niet veel minder dan de 37% van de absolute toppers Groningen en Zwolle. Het hoge fietsgebruik is natuurlijk niet een zaak van 'nu en onlangs'. Het is een traditie. Een traditie in een wisselwerking met de maatschappelijke vraag om goede fietsvoorzieningen, waardoor er inmiddels een heel aardig net van fietsroutes ligt. Verder zijn enkele min of meer autonome factoren erg gunstig voor fietsgebruik:

- > Leiden is een sterk stedelijke gemeente, bijna zonder groen buitengebied. In verhouding tot andere middelgrote steden is de stedelijke dichtheid er 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 en naar de nabije grote steden en daarmee tot bijzonder veel fietsers van en naar de treinstations.



- > In interviews roemden stakeholders in het algemeen het fietsklimaat in Leiden, met als belangrijkste kanttekening dat het vooral voor kinderen en ouderen wel op veel plaatsen te chaotisch, te onveilig kan zijn.

Deze punten hebben duidelijke relaties. Het gaat om verkeersveiligheid en dan specifiek om de sterke verwevenheid van fietsverkeer en autoverkeer. Fietsroutes die samenvallen met te drukke autoroutes en te veel kruisingen met drukke autoroutes. De kernopgave is dan ook duidelijk: ontvlechting. Ontvlechting enerzijds in de samenloop van auto- en fietsroutes, waarbij de oplossing vaak zal zitten in parallelle fietsroutes door verblijfsgebieden. Anderzijds ontvlechting op te drukke kruispunten. En daar raakt de opgave voor fietsverkeer nadrukkelijk aan de hoofdlijn van de GVVP-actualisatie. Want een kernpunt van het GVVP is de realisatie van een gesloten ringweg, met de aanleg van een ringweg-oost als crux. Als die er is, zijn in de binnenstad routes voor autoverkeer te knippen (sectorenmodel).

De waarde van deze algemene GVVP-maatregelen voor het fietsverkeer is aanzienlijk. De concentratie van autoverkeer maakt het enerzijds mogelijk om op vele routes de verwevenheid met druk autoverkeer te verminderen, maar maakt anderzijds de ontvlechtingsopgave bij kruisingen van de hoofdfietsroutes met die ringweg veel groter.

### Geen utopie

Als hoofdfietsroutes kruisen met een drukke ringweg komt al snel de gedachte op aan conflictvrije ongelijkvloerse kruisingen. En de tweede gedachte is vaak bijna even snel: onhaalbaar, utopisch. Bij nadere beschouwing bleek dat utopische erg mee te vallen.

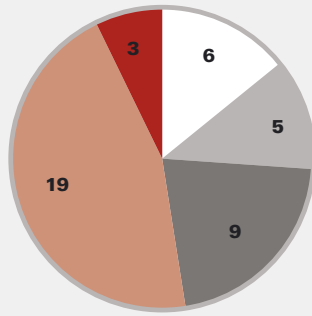
In totaal gaat het om maar liefst 17 kruisingen van de ringweg met hoofdfietsroutes. Als al deze kruisingen nog ongelijkvloers zouden moeten worden gemaakt met specifieke budgetten zou het etiket 'utopisch' passen. De werkelijkheid is anders:

- > Bij zeven kruisingen is er al een ongelijkvloerse passage.
- > Bij vijf kruisingen moet een fietstunnel in principe mee te nemen zijn in reconstructieplannen die op stapel staan (aanleg ringweg-oost; overkluizing ringweg-noord, enzo-voort).
- > Van de resterende vijf gelijkvloerse kruisingen zijn er drie wat minder relevant voor fietsers of te regelen met voldoende groentijden voor de hoofdfietsroute.

Slechts twee echt grote knelpunten resteren om het ideaal van een ontvlechting tussen ringweg en hoofdfietsroutes te bereiken!

### Meeliften als mogelijkheid

Bij de vijf gerealiseerde fietstunnels ging het in het verleden al vaak om meeliften op andere - vaak auto- - budgetten; bij vijf andere gaat het daar nu heel concreet om. De kansen liggen er, de voornemens zijn er. Of het lukt om uiteindelijk met een kwaliteitsvolle oplossing voor de fietsroutes mee te



Overzicht 42 fietsprojecten naar kans om mee te liften met andere investeringen.

- zeker meeliften / goede oplossing
- zeker meeliften / goede oplossing mogelijk
- meeliften waarschijnlijk / goede oplossing mogelijk
- niet meeliften, dus prioriteren met fietsgeld
- weinig kans op oplossing

liften, is natuurlijk nog de vraag. Belangen moeten steeds weer bevochten worden. Maar het inzicht dat er bij dit soort grote en dure projecten zo veel te bereiken valt zonder specifiek fietsgeld, door fietsverkeer mee te nemen in een integrale oplossing, is al van groot belang.

De waarde van meeliften werd ook zichtbaar in een systematische prioritering van alle knelpunten in het hoofdnet van fietsroutes. Bij de actualisatie van het fietsplan is ook het gehele fietsnetwerk opnieuw tegen het licht gehouden, op basis van een conceptuele maaswijdte van 500 meter en een beoordeling van het feitelijk gebruik van bestaande routes. Voor het vernieuwde fietsnet zijn vervolgens door Fietzersbond en gemeente alle grotere knelpunten in kaart gebracht, 42 in totaal. Liefst 20 van de 42 projecten maken een aanzienlijke kans op 'goed meeliften'! Het gaat om projecten die zeker zo duur zijn als de projecten die met specifiek fietsgeld gerealiseerd lijken te moeten worden. De helft van alles wat nog nodig is voor een perfect fietsnet is min of meer 'gratis' te bereiken als Leiden het meeliften optimaliseert.

#### Waarde van eenvoudig prioriteren

Naast al die meeliftprojecten zijn 19 projecten geprioriteerd omdat ze met 'fietsgeld' gerealiseerd moeten worden. Daarvoor is een eenvoudige systematiek gebruik: drie klassen van probleemomvang, drie klassen van fietsintensiteiten en drie klassen van investeringskosten. Fietzersbond en gemeente doen samen de prioritering.

Het resultaat kan men zien - naast het meeliften - als de agenda van een tweede kernopgave in fietsbeleid: zo veel mogelijk van de geprioriteerde projectenlijst realiseren.

De lijst heeft trouwens direct al nut gehad. Eind 2007 was een restbudget meteen in te zetten voor de aanpak van de top van de prioriteitenlijst.



Ergenis nummer 1: 'te vaak en te lang wachten bij stoplichten'.