Leiden

Leiden Duurzaam Bereikbaar

Beleidsprogramma Fiets 2020-2030
Leiden Fietsstad

Versie ter inzage - mei 2020

VERSIE TER INZAGE

Inhoudsopgave

Hiermee zetten we de Fiets op 1 6

1 Leiden Duurzaam Bereikbaar 7
1.1 Transitie naar duurzame mobiliteit 7
1.2 Trends en ontwikkelingen 9
1.3 Toelichting 40% meer fietsers in 2030 11
1.4 De fiets en de vitale stad 12
1.5 Onze samenwerkingspartners 13
1.6 Zo denkt Leiden over het fietsen 14

2 Veilig en comfortabel doorfietsen 15
2.1 Fietsbestemmingen in en om Leiden 15
2.2 Fietsnetwerk in en om Leiden 15
2.3 Binnenstad, Stationsgebied Leiden Centraal en Leiden Bio Science Park 19
2.4 Fietsnetwerk Leiden: verbeterd en klaar voor de toekomst 20
2.5 Verbeteringen voor de fietser bij verkeerslichten 26
2.6 Bijzondere aandachtspunten voor het fietsen en de fietser 27

3 Fietsenstallingen zijn er voldoende en van hoge kwaliteit 31
3.1 Onze visie op parkeren 31
3.2 Ambities van de gemeente Leiden 31
3.3 Acht visiepunten voor fietsparkeren 31
3.4 Uitwerking maatregelen uit de parkeervisie 32
3.5 Uitwerking maatregelen stadsbreed 32
3.6 Uitwerking maatregelen in focusgebieden 34

4 Gedrag van fietsers 38
4.1 Het gedrag en de vaardigheden van fietsers 38
4.2 Veilig fietsen voor onze jeugd en onze nieuwkomers: Opstappers 38
4.3 Veilig fietsen tot je 100ste: Doortrappers 39
4.4 Meer werknemers op de fiets 39
4.5 Promotie en marketing 40
4.6 Fietsdata 40

5 De Fiets op 1, dit gaan we doen! 42
5.1 Plannen die bijdragen aan Fiets op 1 42
5.2 Uitvoeringsprogramma Leiden Fietsstad 42
5.3 Financiën en planning 48

Bijlagen **50**
Bijlage I – Fietsnetwerk Leiden 51
Bijlage II – Belangrijke fietsbestemmingen 52
Bijlage III – Knelpunten in het fietsnetwerk 53
Bijlage IV – Aan te pakken kruispunten die voor fietsers onveilig voelen 54
Bijlage V – Ontbrekende schakels in direct fietsnetwerk 57
Bijlage VI – Verbeteren fietsroutes: samenhangend en comfortabel (Fietsstraten) 59
Bijlage VII – Fietsverbeteringen bij verkeerslichten 61
Bijlage VIII – Uitwerkingslocaties fietsparkeren 62
Bijlage IX – Fietsprojecten op kaart 63

Hiermee zetten we de Fiets op 1

Leiden is een echte **fietsstad**. Fietsen is goedkoop, duurzaam, snel en gezond. Fietsen is daarom van en voor iedereen. Van de Leidenaren fietst 67% iedere dag en 92% heeft een fiets. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel in onze stad.

Leiden is ook een **groeiende stad**. Het aantal inwoners neemt toe, jongeren komen graag in Leiden studeren, de stad trekt steeds meer bezoekers en er komen steeds meer banen bij. Die groei stelt ons voor meer en nieuwe uitdagingen. Hoe houden we onze stad bereikbaar? Hoe houden we onze stad leefbaar? Hoe houden we onze stad vitaal? Hoe zorgen we ervoor dat echt iedereen mee kan blijven doen? De fiets is daarbij cruciaal.

De groei van de stad leidt tot meer mobiliteit. Houden we enkel vast aan de huidige vormen van vervoer, dan slibt Leiden dicht en komt de vitaliteit van de stad onder druk te staan. Er is een **transitie naar schone, duurzame mobiliteit** nodig om de toenemende vraag naar mobiliteit te faciliteren, economisch sterk te blijven en om de klimaatdoelen te realiseren. Daarom stimuleren we bewoners, bezoekers en bedrijven om te kiezen zich te verplaatsen per fiets, als voetganger of met het openbaar vervoer.

Ashley North, wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit & Beheer Openbare Ruimte

Gezondheid en **duurzaamheid** zijn thema´s die voor steeds meer Leidenaren belangrijk zijn. Fietsen past bij een gezonde levensstijl en wordt ook daarom steeds populairder. De doorontwikkeling van de elektrische fiets maakt deze voor een reis tot 15 km steeds meer een alternatief voor de auto. Daarnaast neemt de fiets relatief weinig ruimte in beslag. Fietsen stoten geen schadelijke gassen uit en meer fietsen draagt bij aan de energietransitie. Fietsen is goedkoop en daarmee voor iedereen toegankelijk.

Wie kiest voor de fiets, kiest ook voor **fietsveiligheid**. We zien in de afgelopen jaren een stijging van het aantal ongevallen met fietsers. Deze trend willen we keren. We willen dat fietsen ook veilig en comfortabel is voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen. Onveilige kruispunten pakken we daarom aan, we verbreden de fietspaden en objecten in of naast fietsroutes beperken we tot een minimum.

De groei van het fietsgebruik willen we ondersteunen, stimuleren en faciliteren met **verbetering van fietsroutes en meer en betere stallingen**. Dat sluit aan bij de Omgevingsvisie Leiden 2040. Daarin is de fiets een onderdeel van de verbonden stad. Om te bereiken dat er meer en veilig gefietst kan worden (**gedrag**), zorgen we ervoor dat de infrastructuur mee ontwikkelt met de groei van de stad.

Leiden investeert de komende jaren flink in het **fietsnetwerk**. In het uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar hebben we voor dit decennium circa €40,0 miljoen geraamd voor verbeteringen in onze fietsstructuur. Daarmee creëren we meer veilige fietsroutes. We verbeteren onder andere de rotonde Vijf Meilaan-Rooseveltstraat, leggen de fietsrotonde Herenstraat-Koninginnelaan aan en vernieuwen het kruispunt Haagweg-Leidseweg. Comfortabele routes maken we met bijvoorbeeld de fietsstraat Haagweg Zuid, fietsroute door de Zeeheldenbuurt en de fietsstraat langs de Lammenschansweg. Met fietsroutes over het Spoorweghavenpad, langs de Hogeschool in het Leiden Bio Science Park en langs de brandweerkazerne, tussen de Broekweg en de Gooimeerlaan maken we directe routes.
Ook investeert Leiden fors in **fietsenstallingen**. We breiden de fietsenstallingen uit bij de stations Leiden Centraal, Lammenschans en De Vink, we zorgen voor meer fietsenstallingen in de winkelgebieden en we creëren meer fietsenstallingen in de woongebieden.

De wensen uit de stad voor fietsverbeteringen gaan hand in hand met de ambitie van een transitie naar duurzame mobiliteit. Daarom is dit beleidsprogramma Fiets zo belangrijk: we geven concreet aan hoe we onze fietsstad gaan verbeteren zodat Leiden ook in het jaar 2030 bereikbaar, leefbaar, vitaal en voor iedereen is. **Leiden zet de fiets op 1!**

1 Leiden Duurzaam Bereikbaar

1.1 Transitie naar duurzame mobiliteit

Leiden staat voor een mobiliteitstransitie. Onze dichtbevolkte stad blijft alleen bereikbaar, leefbaar en economisch veerkrachtig als we de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten. We willen dat Leiden een duurzame stad wordt, waarin wij en de generaties na ons vitaal oud worden in een aantrekkelijke omgeving met schone lucht en een sterk vestigingsklimaat. Om dat te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat mensen en goederen zich op een andere manier verplaatsen dan momenteel het geval is. Dat betekent andere vervoersmiddelen; minder vervuilend en minder ruimte innemend.

Deze wijziging van het verplaatsingsgedrag wordt ook wel *modal shift* genoemd. De fiets speelt hierin een cruciale rol. Het is niet alleen een gezonde en duurzame manier om jezelf te verplaatsen, maar in een drukke stad vaak ook de snelste. Bovendien zien we dankzij verbeteringen in het openbaar vervoer en door snelle technologische ontwikkelingen in de fietsindustrie dat steeds meer mensen bereid zijn vaker en over langere afstanden de fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Daarom stimuleren we het fietsgebruik met aantrekkelijke en veilige fietsroutes en voldoende fietsenstallingen. Zo levert de fiets een belangrijke bijdrage aan de opgave om Leiden duurzaam bereikbaar te maken.

Mobiliteit is voor de meeste weggebruikers geen doel op zich, maar een middel om te komen waar je naar toe wil, zoals naar het werk, hobby's, winkels, scholing en voorzieningen. Mobiliteit draagt daarom bij aan de grotere ambitie die Leiden heeft voor de stad. In het beleidsakkoord is deze als volgt verwoord:

> We maken de stad klimaatneutraal, we zetten ons ervoor in dat iedereen meedoet en we blijven investeren in Leiden als aantrekkelijke stad

In de **Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030** is vastgesteld dat een transitie naar schone en duurzame mobiliteit nodig is om de bereikbaarheid te vergroten, de verstedelijkingsopgave te faciliteren en de klimaatdoelen te realiseren. De fiets speelt hierin een belangrijke rol.

In de nota zijn de volgende **9 uitgangspunten** vastgesteld voor de fietser en het fietsen. Dit Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 vormt het raamwerk waarbinnen deze uitgangspunten verder worden uitgewerkt:

1. **In 2030 is het fietsgebruik met 40% toegenomen**
   Naast de ambitie van Leiden om het fietsgebruik toe te laten nemen en het autogebruik te verminderen, wordt er ook meer gefietst door autonome ontwikkelingen in de stad. De bouw van 8.500 woningen en 2.700 studentenwoningen in Leiden en 8.000 woningen om Leiden zorgen in 2030 voor duizenden fietsers extra per dag. Deze aantallen worden aangevuld met meer werknemers, meer studenten en meer bezoekers. De doorontwikkeling van de elektrische fiets zorgt meer en meer voor een vervanging van autoritten tot 15 km. Ook een autoluwe binnenstad zorgt voor meer fietsers. Het is noodzakelijk dat de fietsinfrastructuur in Leiden (routes en stallingen) voorbereid wordt op deze grote aantallen extra fietsers.

2. **Fietsen in Leiden is veilig**
   Fietsen in Leiden moet verkeersveilig en sociaal veilig zijn. Ongelukken moeten voorkomen worden en fietsers moeten zich prettig voelen op de fiets en in de stallingen. Fietsroutes zijn breed genoeg voor de (grote) aantallen fietsers met vaak verschillende snelheden zodat conflicten worden voorkomen. Onveilige kruisingen met autoverkeer worden aangepakt. Objecten in of naast fietsroutes worden tot een minimum beperkt en indien nodig vergevingsgezind uitgevoerd. Fietsroutes worden goed onderhouden. Bij sneeuw en vorst worden fietsroutes als eerste gestrooid en geveegd. Overhangend groen wordt gesnoeid.

3. **Kinderen kunnen zelfstandig deelnemen aan het verkeer**
   Fietsen zit bij ons in de genen. Kinderen leren het fietsen op jonge leeftijd. Eerst alleen in de woonstraat en onder begeleiding. We willen dat kinderen zo snel mogelijk zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer. Dat moet veilig zijn. De fietsroutes naar school en schoolomgevingen

moeten daarom zo worden ingericht dat deze de grote groepen scholieren veilig aan kunnen. Dat geldt ook voor de routes naar de sportverenigingen, muzieklessen en andere hobby's van onze kinderen. Ouders en verzorgers moeten met een gerust hart hun kinderen zelfstandig aan het verkeer kunnen laten deelnemen. De meest kindvriendelijke schoolomgevingen zijn schoolomgevingen zonder auto's.

4. **Iedereen heeft de mogelijkheid om te fietsen**
   Het is belangrijk dat iedereen de mogelijkheid heeft om te fietsen. Fietsen is een sociale activiteit en is gezond. Het bevordert de sociale samenhang en -inclusie in buurten en als veel mensen fietsen, verbetert het ook het gevoel van sociale veiligheid op straat. Mensen die nog niet kunnen fietsen, stimuleren we om dat te gaan doen. We willen dat alle kinderen in Leiden een fiets hebben en dat ouderen ook op latere leeftijd kunnen- en blijven fietsen.

5. **We spelen in op het gedrag van de fietser**
   We spelen in op het gedrag van de fietser en beïnvloeden dat gedrag waar dat nodig is. Met fietsprojecten wordt geprobeerd het gedrag van mensen te beïnvloeden. We willen dat mensen vaker gaan fietsen, veiliger gaan fietsen en dat fietsen gemakkelijker wordt. Door te begrijpen waarom fietsers bepaalde keuzes maken, kan daarop ingespeeld worden. Een herkenbare weginrichting maakt dat voor weggebruikers duidelijk is welk gedrag er van hen wordt verwacht. Het is daarbij van belang dat er onderscheid is tussen de verschillende wegcategorieën en dat er uniformiteit is binnen de categorieën. Daarom worden de wegen ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig.

6. **Fietsroutes zijn direct, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk**
   Basis uitgangspunt is dat de fietsinfrastructuur op orde is. Daarom zijn een zorgvuldige planning van het fietsnetwerk en een goed ontwerp van de voorzieningen essentieel. Fietsers moeten zonder grote omwegen hun bestemming kunnen bereiken. Fietsroutes zijn herkenbaar zodat fietsers eenvoudig hun weg kunnen vinden. Het fietsen over goed ingerichte fietspaden heeft de voorkeur. Dat kan of hoeft niet overal. Op fietsstraten zijn auto's te gast. Door de herkenbare inrichting weten automobilisten hoe ze zich moeten gedragen: als gast. Uitgangspunt is dat fietsers in Leiden, waar dat veilig en mogelijk is, voorrang hebben op autoverkeer. Daar waar verkeerslichten toch nodig zijn, krijgen fietsers prioriteit.

7. **Fietsenstallingen zijn er voldoende en van hoge kwaliteit**
   Bij de voorzieningen zoals stations, winkelcentra, de binnenstad en in woonwijken moeten voldoende stallingsplaatsen voor de fiets zijn. Deze stallingsplaatsen hebben een hoge kwaliteit, zijn makkelijk toegankelijk en liggen dicht bij de bestemming. Hierbij volgen we de normen van Stichting Fietsparkeur. We bevorderen het gebruik en in mindere mate het bezit. Door meer deelfietsen zijn minder stallingen nodig.

8. **De Fiets staat op 1 in het beleid en bij projecten en gebiedsontwikkelingen in Leiden**
   De fietser en de voetganger gaan in Leiden voor de auto. In projecten krijgt de fiets een prominente plek. Bij nieuwbouw van woningen en andere complexen wordt gezorgd voor een goede en veilige fietsbereikbaarheid en voor voldoende en eenvoudig te gebruiken fietsenstallingen voor zowel bewoners, gebruikers als bezoekers. Binnen de gemeente moet een fietscultuur ontstaan zonder andere belangen uit het oog te verliezen. Niet altijd staat de fiets op 1. Er zijn gebieden waar de voetganger prioriteit heeft. Waar groen en bomen in de knel komen, moet altijd een goede afweging gemaakt worden.

9. **De gemeente investeert in het fietsen en in de fietser**
   Om ervoor te zorgen dat Leiden voorbereid is op 40% meer fietsers, investeert Leiden de komende jaren in het fietsen en in de fietser. In dit beleidsprogramma Fiets worden beleidskeuzes gemaakt en worden concrete projecten benoemd. Dit zijn niet alleen infrastructuur projecten maar ook gedragsbeïnvloeding, promotie en educatie.

Deze 9 uitgangspunten zijn in dit beleidsprogramma omkaderd benoemd

1.2 Trends en ontwikkelingen

Het fietsgebruik neemt toe
Vanaf de zomer van 2015 tellen we de aantallen fietsers die onze stad in- en uitrijden. In deze tellingen zien we een enorme toename aan het aantal fietsers. Op een werkdag in de zomer van 2015 telden we 66.074 fietsers. In 2019 waren dat er 76.242. Dit is een toename van ruim 15% in 5 jaar.

Ongevallencijfers nemen toe
We zien in de afgelopen jaren een stijging van het aantal geregistreerde ongevallen met fietsers. Er wordt meer en uitgebreider geregistreerd, maar er wordt ook meer gefietst. Twee-derde van de ongevallen ontstaan niet door aanrijdingen maar gebeuren éénzijdig door bijvoorbeeld doordat fietsers vallen bij het opstappen of tegen een trottoirband of paaltje aan rijden. Dit soort ongevallen wordt niet of nauwelijks geregistreerd. Ook de 'bijna'-ongevallen worden niet geregistreerd maar dragen wel bij aan het gevoel van onveiligheid in bepaalde situaties. Uit de geregistreerde ongevallencijfers zien we een enorme stijging van het aantal slachtoffers tussen 2014 en 2019. Deze trend willen we keren.

De fiets is belangrijk in de vervoersketen
De fiets is in Leiden het belangrijkste voor- en natransportmiddel voor het openbaar vervoer. We zien de laatste jaren een enorme toename in de vraag naar meer fietsenstallingen bij treinstations en bushaltes. Om dit nog succesvoller te maken moeten de fietsroutes en de fietsenstallingen, zowel bij de woning als bij de stations en bushaltes op orde zijn. Veel ov-reizigers hebben meerdere fietsen op verschillende locaties. Dit neemt veel kostbare ruimte in beslag. Met deelfietsen kijken we of het mogelijk is op een innovatieve wijze het aantal gestalde fietsen te verlagen.

Wereld in verandering
De wereld in en om Leiden is continu in verandering: sociaal, maatschappelijk, economisch en klimatologisch. De kwaliteit van leven in de stad hangt af van de manier waarop je op zulke veranderingen reageert. Een aantal veranderingen vergt ruimtereserveringen in en om de stad. Door groei van de bevolking hebben we bijvoorbeeld meer woningen en bijbehorende voorzieningen nodig. Andere veranderingen vergen niet zo zeer meer ruimte, als wel een ander gebruik van de beschikbare ruimte.

Er is in de maatschappij ook steeds meer aandacht voor gezondheid en duurzaamheid. De fiets staat hier symbool voor. Fietsers bewegen veel, wat bijdraagt aan een betere gezondheid. Fietsen stoten geen uitlaatgassen uit, wat bijdraagt aan schone lucht. Daarom wordt de fiets steeds belangrijker bij de doorontwikkeling van de stad.

We maken de binnenstad voor een deel autoluw en we maken meer straten autovrij. Hiermee kunnen we onze binnenstad nog veel meer benutten als een prachtige plek voor ontmoeting en ontspanning van Leidenaren en bezoekers. Het verbetert luchtkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid. Verder gaat hiervan het signaal uit dat het goed is om vaker andere vormen van vervoer dan de auto te gebruiken.

Om dit te bereiken willen we onder andere dat er zoveel mogelijk automobilisten de laatste 2 kilometer van hun reis naar het centrum niet met de auto afleggen maar met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer. Daarvoor worden potentiële locaties en mogelijkheden voor overstap (personen) en overslag (goederen) onderzocht: de Hubs.

Hoewel de meeste fietsers echt nog steeds op een normale fiets rijden, zien we steeds meer soorten fietsen. Deze andere soorten fietsen, zoals bakfietsen en transportfietsen, hebben veelal grotere afmetingen waardoor veilig en comfortabel fietsen op de huidige fietspaden niet altijd mogelijk is. Ook de snelheidsverschillen worden steeds groter. Hier moeten we Leiden op voorbereiden.

Covid-19 en de anderhalve meter samenleving

Dit Beleidsprogramma Fiets is opgesteld voordat het Covid-19 (Corona) virus Leiden, Nederland en de rest van de wereld op zijn kop zette. In dit beleidsprogramma zijn daarom geen specifieke (tijdelijke) fietsmaatregelen beschreven die verdere verspreiding van het virus tegengaan. Wel ambiëren we bijvoorbeeld bredere fietspaden die een bijdrage kunnen leveren aan het functioneren van de anderhalve meter samenleving.

Hoewel de verwachting is dat door bijvoorbeeld vaker thuiswerken enerzijds de aantallen fietsers zullen afnemen en de spitsen zullen afvlakken, zullen er anderzijds ook personen zijn die juist in deze tijd overstappen naar de fiets. Dit om bijvoorbeeld besmetting in het openbaar vervoer te voorkomen.

Door te fietsen blijf je niet alleen op afstand van anderen, maar loop je ook minder risico om besmet te worden door het aanraken van oppervlakken. Bovendien is fietsen gezond (zie 1.4) waardoor een kleiner risico op een ernstig verloop van een eventuele Covid-19 besmetting ontstaat.

De wereld is sinds Covid-19 veranderd en er is door de anderhalve meter samenleving een grotere druk op de openbare ruimte ontstaan. In dit beleidsprogramma worden maatregelen beschreven die vaker en verder fietsen stimuleren. In de komende maanden / jaren zullen deze maatregelen en keuzes in de openbare ruimte gemonitord worden en zo nodig tussentijds geëvalueerd.

1.3 Toelichting 40% meer fietsers in 2030

We verwachten in 2030 **40% meer fietsers** in Leiden. Deze groei is niet alleen onderdeel van de ambitie om Leiden bereikbaar, leefbaar, schoon en vitaal te houden, maar is ook een waarschuwing. De fietsvoorzieningen in Leiden in de vorm van fietsroutes en fietsenstallingen moeten op deze toename, met bijkomende effecten zoals grotere snelheidsverschillen op fietspaden, voorbereid worden. Hier ligt een grote opgave voor de gemeente Leiden in de periode tot 2030.

Bij deze opgave heeft de veiligheid voor de fietser, en in het bijzonder voor onze kinderen, de hoogste prioriteit. Door ervoor te zorgen dat alle kinderen al op jonge leeftijd zelfstandig kunnen fietsen door Leiden, gaat het fietsen nog meer in onze genen zitten en kan Leiden uitgroeien tot een volwaardige fietsstad.

In 2030 is het fietsgebruik met 40% toegenomen

Vanaf 2015 worden de aantallen fietsers van en naar Leiden continu geteld op 29 vaste telpunten rondom onze stad. Deze tellingen zijn de onderbouwing van de effectindicator Langzaam Verkeer in de begroting van de gemeente Leiden. In de zomer van 2015 (april-sept) zijn de eerste telresultaten bekend geworden. Per werkdag reden toen gemiddeld 66.074 fietsers de stad in en uit. In de zomer van 2017 werden 72.299 fietsers geteld, wat een toename was van bijna 10%.

De 40% toename is een inschatting waarbij rekening is gehouden met de volgende variabele factoren:
- de toename het aantal woningen (+8.500) en studentenwoningen (+2.700) in Leiden en omliggende gemeenten (+8.000) in 2030
- de vraag naar nog meer woningen in west Nederland tot 2040
- de groei van het aantal werknemers in en om Leiden (bijvoorbeeld Leiden Bio Science Park van 19.000 met een ambitie naar 28.000 werknemers)
- de groei van het aantal studenten
- de groei van het aantal bezoekers
- de groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer
- de verdere ontwikkeling van de elektrische fiets als volwaardig alternatief voor de auto tot 15 km
- het versoepelen van de regelgeving (lease)fiets van de zaak per 1-1-2020
- een gezondere levensstijl van onze inwoners en werknemers
- het langer vitaal blijven van onze inwoners
- veilige en comfortabele fietsroutes en voldoende fietsenstallingen

Om de absolute groei van het aantal fietsers in 2030 te kunnen ramen, wordt als basisjaar 2017 aangehouden. Dit basisjaar en de groei van 40% van het aantal fietsers is ook als uitgangspunt genomen bij de doorrekening van bijvoorbeeld het project Leidse Ring Noord en bij de ontwikkeling van het Stationsgebied Leiden Centraal.

In de zomer van 2017 fietsten per werkdag 72.299 fietsers Leiden in en uit. Een toename van 40% in 2030 maakt dat er dan ruim 101.000 fietsers de stad in- en uitrijden (+28.700 fietsers). Dit is een jaarlijkse toename van circa 2,7%. In tabel 1 is de toename tussen 2017 en 2030 weergegeven.

Jaar	2017	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal fiet-sers	72.299	78.500	80.750	83.000	85.250	87.500	89.750	92.000	94.250	96.500	98.750	101.000

Tabel 1: Toename aantal fietsers (per werkdag in de zomer) op telpunten rond de stad tot 2030

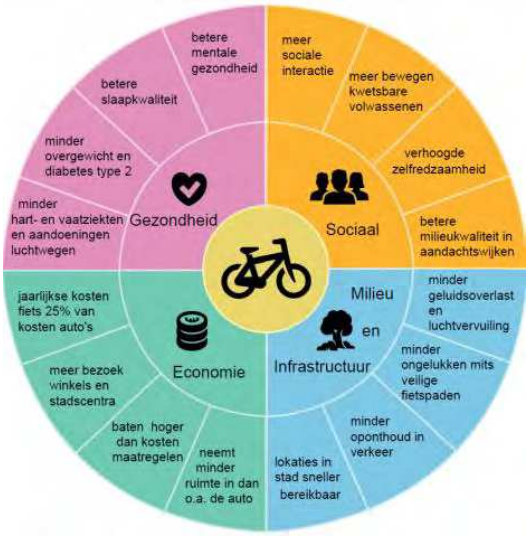
Opgemerkt moet worden dat dit niet het totaal aantal fietsers in Leiden is. Fietsers met een herkomst en bestemming binnen de stad worden immers niet geteld op de vaste telpunten aan de stadsrand.

1.4 De fiets en de vitale stad

De fiets is niet alleen een onderdeel van het mobiliteitssysteem van Leiden maar is ook voor de vitaliteit van de stad erg belangrijk. Het is daarom goed om het belang van de fiets in samenhang te bezien. In figuur 1 zijn ter illustratie verschillende positieve effecten van fietsen uitgebeeld.

Gezonde stad

In het beleidskader Sport en Gezondheid 2019 – 2023 "Samen maken we de stad gezond en actief" beschrijven we de **gezonde stad** als één van de centrale thema's voor de komende jaren. De gezonde stad heeft een gezonde leefomgeving met ruimte voor beweging. **Bewegen** is één van de factoren die bijdraagt aan een gezonde levensstijl. De preventieve werking van bewegen op de gezondheid en daarmee de verlaging van de kans op gezondheidsklachten staat steeds meer centraal bij de behandeling van chronische ziekten en het verhogen van de kwaliteit van leven.



Figuur 1: positieve effecten van fietsen
(bron: www.gezondeleefomgeving.nl/fietsen)

Met fietsen verklein je de kans op diabetes type 2 en hart- en vaatziekten. Daarnaast heeft fietsen een positief effect op je bloed. De samenstelling van je bloed verandert en door de beweging van het fietsen en je verhoogde hartslag gaat het sneller stromen. Fietsen helpt tegen overgewicht, zorgt voor meer spieropbouw, is goed om te ontspannen en helpt tegen stress. Meer fietsen is daarmee niet alleen goed voor de bereikbaarheid van- en leefbaarheid in Leiden, maar fietsen is ook goed voor de gezondheid en vitaliteit van onze inwoners (zowel jong als oud) en werknemers.

Daarom ontwerpen we de fysieke omgeving én openbare gebouwen '**bewegings-inclusief**'. Dat betekent dat de omgeving of een gebouw zo wordt ontworpen dat die aanleiding geeft tot bewegen. We geven ruimte aan de fiets en de voetganger. We bevorderen bewegen via netwerken van wandel- en fietsroutes en een openbare ruimte die ontspannen en ontmoeten faciliteert.

Inclusieve stad

Leiden wil een sociale stad zijn waar **iedereen** mee kan doen. Het merendeel van de Leidenaren kan prima voor zichzelf zorgen. Er zijn ook groepen die speciale aandacht nodig hebben en groepen waar in het bijzonder rekening mee gehouden moet worden. Ook mensen met een visuele beperking, mensen in een rolstoel, mensen met een rollator en mensen met een kinder- of wandelwagen moeten zich vrijuit door de stad kunnen bewegen. Voldoende fietsenstallingen en sociaal gedrag moeten er voor zorgen dat alle wandelroutes begaanbaar zijn voor iedereen.

Iedereen heeft de mogelijkheid om te fietsen

We werken in Leiden volgens het concept van positieve gezondheid (Machteld Huber). Naast de meer medisch gerelateerde voordelen van het fietsen, zijn er ook de maatschappelijke voordelen. Fietsen verbetert de lichaamsfuncties, het werkt stress verlagend waardoor het mentale welbevinden toeneemt. Hierdoor nemen de kwaliteit van leven en maatschappelijke participatie toe. Dit draagt daarmee ook bij aan meer sociale samenhang in de wijken.

Fietsen is een **sociale** bezigheid. Voor eenzame mensen kan fietsen een mogelijkheid zijn om anderen te ontmoeten. Het initiatief van de Fietsmaatjes is een lichtend voorbeeld van hoe samen fietsen de zelfredzaamheid bevordert, de lichamelijke en geestelijke gezondheid bevordert, isolement doorbreekt of tegengaat, relaties tussen jong en oud smeedt, welzijn en plezier van zowel gast als vrijwilliger vergroot en de cohesie in de wijk verbetert. Wij ondersteunen dit initiatief van harte.

Tegenover de mensen die het goed gaat, is er in Leiden ook een groep inwoners die het niet zo breed heeft. Het ontbreken van voldoende middelen om je te verplaatsen, of het de auto, de fiets of het openbaar vervoer is, staat maatschappelijke participatie in de weg en vergroot achterstanden. Hoewel een tweedehands fiets op het eerste gezicht voor een relatief gering bedrag te kopen is, zijn er inwoners voor wie dit toch een flinke uitgave is. Daarbij opgeteld de kosten voor onderhoud maakt dat ook in Leiden mensen wonen die geconfronteerd worden met **vervoersarmoede**.

Via Stichting Leergeld Leiden en Omstreken worden, als een gezin aan de criteria voldoet, tweedehands fietsen beschikbaar gesteld. In 2019 zijn 412 waardecheques aan Leidse kinderen voor fietsen verstrekt. Deze cheques kunnen bij een aangesloten fietsenwinkel ingeruild worden voor een fiets. De verwachting is dat dit aantal in 2020 zal toenemen.

Economie

Een vitale stad is ook een stad met een florerende economie. Bedrijvigheid zorgt voor werkgelegenheid maar ook voor voorzieningen zoals onderwijs, gezondheidszorg, winkels en horeca. Onderdeel van een **excellent vestigingsklimaat** is de goede bereikbaarheid van de stad. Dit kan het verschil maken tussen investeren in- of vertrekken uit de stad.

Het Leiden Bio Science Park dat tot de top van Europa behoort, het stationsgebied als vervoersknooppunt en kantorenconcentratielocatie van de regio en de historische binnenstad met zijn musea, winkels en horeca zijn cruciaal voor het economisch functioneren van de stad. Daarnaast zijn er natuurlijk de bedrijvenlocaties met daarin een grote verscheidenheid aan soorten bedrijven en niet te vergeten alle buurtwinkels en zelfstandigen.

Ondernemers zijn zich bewust van het belang van de fiets binnen het mobiliteitssysteem in Leiden. Meer fietsen zorgt niet alleen voor een betere bereikbaarheid van Leiden. Veel van hun klanten en werknemers maken al gebruik van de fiets. **Vitale werknemers** hebben minder ziekteverzuim en zijn productiever. Voor de economische ontwikkeling van de stad is het niet alleen van belang dat de huidige infrastructuur op orde is maar ook dat Leiden vooruit kijkt en inspeelt op trends en nieuwe ontwikkelingen.

Bijzondere aandachtpunten zijn gastvrije fietsparkeermogelijkheden, doorgaande veilige fietsroutes en een groene wandel- en fietsverbinding tussen de beide campussen van Leiden: de Binnenstad en het Leiden Bio Science Park.

1.5 Onze samenwerkingspartners

Niet alleen Leiden hecht grote waarde aan het fietsen en de fietser. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland, Holland Rijnland, omliggende gemeenten, ProRail en NS zien het belang in van de toename van het fietsgebruik en hebben de fiets opgenomen in hun beleid. Dit Beleidsprogramma Fiets 2020 – 2030 is opgesteld in samenhang met het beleid van deze overheden.

Onder de noemer **Tour de Force** werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms samen aan een sterker fietsbeleid in Nederland. Na het succes van de 1e etappe, met de Nationale Agenda Fiets is nu de 2e etappe gestart: de Schaalsprong Fiets. Leiden heeft zich aangesloten bij F10, een netwerk van ambitieuze fietssteden die gaan voor een 10.

In regionaal verband stellen we een **Regionale strategie Mobiliteit** op. Ook is onder andere een netwerkkaart met regionale snelfietsroutes vastgesteld waarmee de regionale samenhang is geborgd. Samen met omliggende gemeenten en de provincie Zuid-Holland verkennen we mogelijkheden om deze regionale fietsroutes te verbeteren en voeren die uit.

De provincie Zuid-Holland werkt met het Fietsplan 2016-2025 en de Uitvoeringsagenda “**Samen verder fietsen”**. Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets. De provincie zet zich in voor de volgende 3 speerpunten: optimalisatie fietsnetwerken, fiets in de keten en innovatieve en energie neutrale fietspaden. ProRail en NS zijn onze belangrijke partners bij de opgave om het fietsparkeren bij stations op orde te krijgen en te houden. Als onderdeel van de vervoersketen is het makkelijk stallen van de fiets bij stations van groot belang.

1.6 Zo denkt Leiden over het fietsen

Leiden is al een echte fietsstad. Dat is logisch want de fiets is het ideale vervoermiddel in een compacte stad zoals Leiden is. Van de Stevenshof, Meerburg of de Merenwijk fiets je in ongeveer 10 minuten naar het centrum van Leiden, wat sneller is dan met de auto. Lopend is deze afstand in ongeveer 45 minuten te overbruggen en daarom kiezen veel Leidenaren voor de fiets. Van de Leidenaren fietst 67% iedere dag en heeft 92% een fiets.

Daarom hebben wij nadrukkelijk geluisterd naar de wensen en ervaringen van onze inwoners en ondernemers.

Hierbij hebben we ook de reacties betrokken die we hebben ontvangen bij bijvoorbeeld het opstellen van de Omgevingsvisie Leiden 2040, het Ontwikkelperspectief Zuid-West en bij de stadsenquêtes. Deze reacties zijn ook verwerkt in het boekje 'Kijk op Mobiliteit' die op de website van de gemeente te lezen is: www.leiden.nl/mobiliteit

Specifiek voor dit Beleidsprogramma Fiets hebben we wensen en ideeën opgehaald en besproken met diverse externe en interne experts en nauw betrokkenen. Tijdens de Leidse Fiets 10 daagse zijn we in 10 dagen de 10 districten van onze gemeente ingegaan en hebben willekeurige voorbijgangers 10 vragen gesteld over het fietsen in Leiden.

Ook zijn onder andere het Gehandicaptenplatform, de Studenten Denktank (P.K.v.V), Bedrijvig Leiden, het Centrummanagement en ROVER geraadpleegd. In het bijzonder is bij het opstellen van dit Beleidsprogramma Fiets dankbaar gebruik gemaakt van de inbreng van de Fietsersbond Leiden en omstreken.

Participatieverslag

De ontvangen reacties zijn in een participatieverslag opgenomen. Onze geënquêteerde inwoners geven het fietsen in Leiden gemiddeld het **cijfer 7,3**. Inwoners en ondernemers willen veilige en comfortabele fietsroutes met daarbij voldoende fietsenstallingen. Iedere fietsrit begint en eindigt immers bij een stallingsplaats voor de fiets.

Ze zien ook veel verbeterpunten in de stad. Niet alle routes zijn veilig, niet alle routes zijn comfortabel, bij verkeerslichten duurt het wachten soms lang en op soms moet er omgereden worden. Ook zijn er bij belangrijke voorzieningen en in de woonwijken tekorten aan fietsenstallingen waardoor fietsen soms op de stoep staan en voetgangers, rolstoelen en kinderwagens er niet meer door kunnen. De wens in de stad om dit aan te pakken is groot en onze inwoners en ondernemers verwachten concrete maatregelen die zorgen voor verbeteringen.

We stellen vast dat de participanten, ook vanuit de verschillende belangen, aandacht vragen voor drie hoofdthema's als het gaat over fietsen en de fietser in Leiden:

Veilig en comfortabel doorfietsen
Voldoende fietsenstallingen en van goede kwaliteit
Het gedrag van fietsers

De volgende hoofdstukken van dit Beleidsprogramma Fiets gaan daarom over deze drie thema's, gevolgd door een hoofdstuk met concrete fietsprojecten die bijdragen aan het halen van de gestelde doelen.

2 Veilig en comfortabel doorfietsen

2.1 Fietsbestemmingen in en om Leiden

Leiden heeft 125.000 inwoners en is met ruim 59.000 woningen dicht bebouwd. Het stadsgewest Leiden, waar ook Oegstgeest, Voorschoten, Leiderdorp, Zoeterwoude, Katwijk, Teylingen, Noordwijk en Noordwijkerhout bij horen, telt bijna 350.000 inwoners.

Belangrijke **fietsbestemmingen** in Leiden zijn natuurlijk onze binnenstad, het Leiden Bio Science Park, de stations Leiden Centraal, Lammenschans en de Vink, de bedrijventerreinen, wijkwinkelcentra en de onderwijsinstellingen. Deze bestemmingen zijn in bijlage II weergegeven. In ruim 10.000 bedrijfsvestigingen werken bijna 70.000 mensen. Er liggen daarnaast verspreid over de stad een zeer groot aantal bestemmingen zoals buurtwinkels, horeca, sportverenigingen, kinderopvanglocaties, openbare-, kunst-, cultuur-, zorg- en religieuze instellingen en openbaar vervoer haltes.

Daarbij hebben Leidenaren natuurlijk ook fietsbestemmingen in de omliggende regiogemeenten. Dat zijn niet alleen de grote werklocaties zoals Heineken in Zoeterwoude, Flora Holland in Rijnsburg, Estec in Noordwijk, 't Heen in Katwijk en de ministeries in Den Haag, maar ook onderwijs, winkelcentra en recreatieve bestemmingen zoals de Leidse Ommelanden met de polders, het strand en de duinen.

Om de bestemmingen veilig, comfortabel en snel te kunnen bereiken moeten de **fietsroutes** in en om Leiden op orde zijn. Het is daarbij belangrijk dat de fietsroutes aantrekkelijk zijn waardoor het plezierig is om te gaan fietsen en te blijven fietsen.

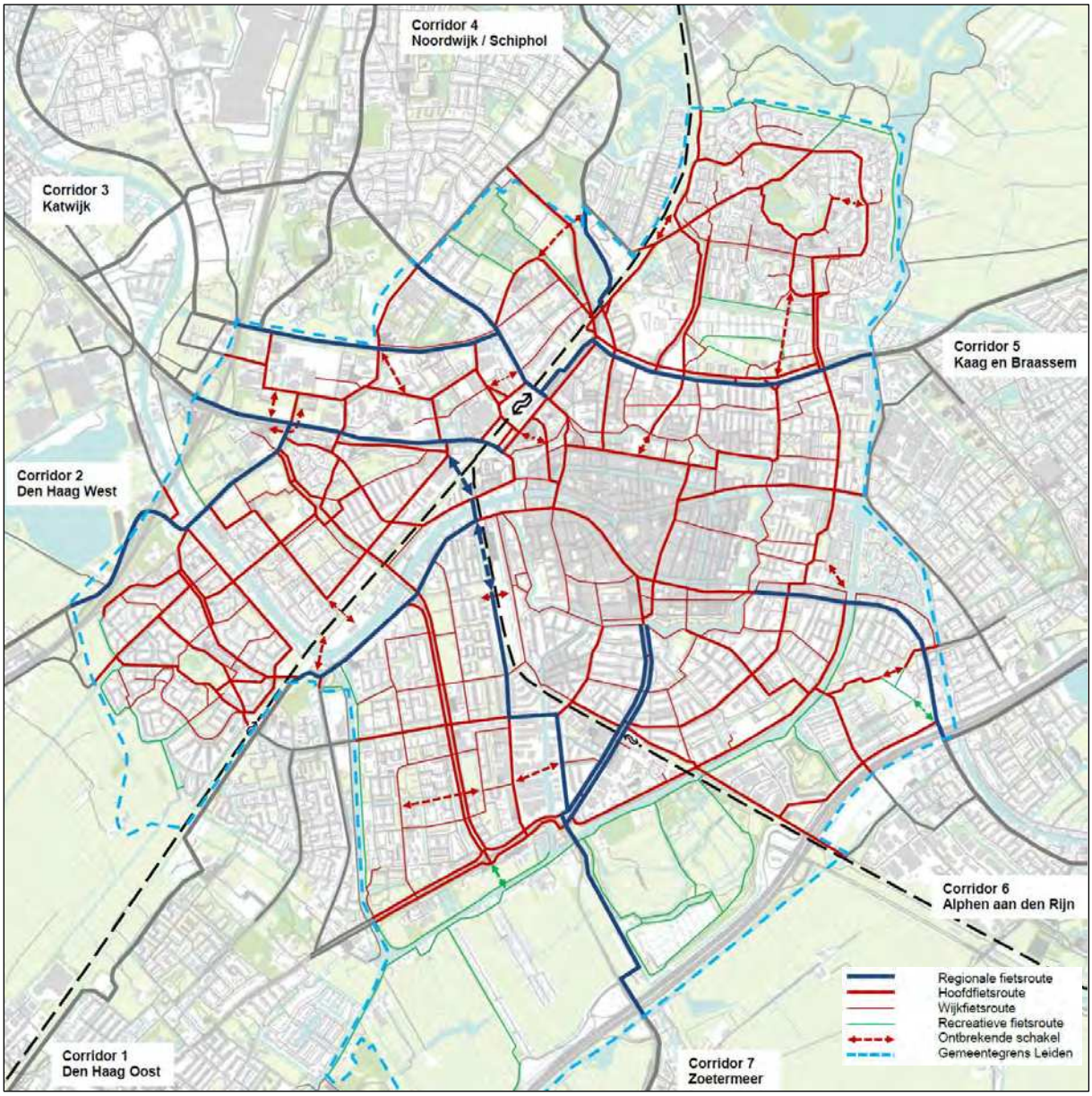
2.2 Fietsnetwerk in en om Leiden

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van groot belang dat de gebruikerseisen van de fietsers het uitgangspunt zijn. Alleen dan is er kans op een veilig en verhoogd fietsgebruik. Bij de aanleg van fietsroutes zijn er vijf factoren die bepalen of het netwerk succesvol is. Deze succesfactoren zijn uitgangspunt bij het ontwerpen en realiseren van fietsroutes:

1.	**Veilig**	Fietsinfrastructuur is verkeersveilig en sociaal veilig voor alle weggebruikers. Bij grote snelheidsverschillen worden fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. De breedte van het fietspad is afgestemd op de fietsintensiteiten. Fietspaden zijn goed verlicht. De inrichting en objecten zijn vergevingsgezind.
2.	**Direct**	Bestemmingen zijn zonder grote omwegen te bereiken. Routes naar belangrijke bestemmingen zijn kort, logisch en intuïtief.
3.	**Samenhangend**	Het fietsnetwerk is duidelijk herkenbaar en is een samenhangend geheel. Het netwerk bestaat uit vloeiende lijnen passend bij de hoofdstromen en heeft een éénduidige inrichting zodat daarmee duidelijk is welk gedrag van de verkeersdeelnemer verwacht wordt.
4.	**Comfortabel**	Fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat fietsers zo min mogelijk hinder en oponthoud ervaren. De verharding is vlak en zonder oneffenheden, de bochten zijn ruim, er is voldoende ruimte. Hellingen en oversteken zijn ook geschikt voor kinderen en ouderen. Fietsers kunnen doorrijden zonder te hoeven stoppen.
5.	**Aantrekkelijk**	Fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat de zintuigen op een aangename manier worden geprikkeld. Die omgeving op een route is bij voorkeur groen, geluidsarm, sfeervol en afwisselend.

Fietsroutes zijn veilig, direct, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk

In dit beleidsprogramma onderscheiden we 4 typen fietsroutes die samen het **fietsnetwerk van Leiden** vormen: regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes, wijkfietsroutes en recreatieve fietsroutes (figuur 2 en bijlage I).



Figuur 2: Fietsnetwerk Leiden (zie ook bijlage I)

Regionale fietsroutes

De regionale fietsroutes, ook wel snelfietsroutes of snelle fietsroutes genoemd, verbinden de belangrijke bestemmingen (zoals de werklocaties, OV-knooppunten en winkelgebieden) in de verschillende regiogemeenten met elkaar. Ze lopen daarom tot aan de binnenstad en het stationsgebied, en bestaan voornamelijk uit vrij liggende (brom)fietspaden of fietsstraten.

De regionale fietsroutes zijn zodanig ingericht dat fietsers zich comfortabel en zonder veel oponthoud kunnen verplaatsen. Door de opkomst en doorontwikkeling van de elektrische fiets is de fiets tot een reisafstand van 15 km een goed alternatief voor de auto. De regionale fietsroutes worden daarom de komende jaren steeds drukker.

Het verbeteren van de veiligheid, directheid, samenhang, comfort en aantrekkelijkheid is op routedelen gewenst. Deze routes ontwikkelen en verbeteren we samen met de regiogemeenten en met de provincie Zuid-Holland.

In Holland Rijnland-verband is een beoogd snelfietsroutenetwerk in onze regio opgesteld. Deze snelfietsroutes vallen samen met de benoemde regionale fietsroutes en met de 7 regionale corridors van en naar Leiden:

1.	Den Haag Oost	(via Voorschoten, Leidschendam, Voorburg)	15 km
2.	Den Haag West	(via Wassenaar)	15 km
3.	Katwijk	(via Valkenburg, Rijnsburg)	8 km
4.	Noordwijk / Schiphol	(via Oegstgeest, Teylingen)	12 km
5.	Kaag en Braassem	(via Leiderdorp)	11 km
6.	Alphen aan den Rijn	(via Zoeterwoude Rijndijk)	12 km
7.	Zoetermeer	(via Zoeterwoude Dorp)	11 km

Hoofdfietsroutes

De hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste routes door en voor de stad. Deze fietsroutes verbinden de wijken en buurten met elkaar en zijn voor Leidse fietser minstens zo belangrijk als de regionale fietsroutes. Hoofdfietsroutes zijn voornamelijk vrij liggende fietspaden of fietsstraten. Op deze hoofdfietsroutes kan het op veel plaatsen aanmerkelijk drukker zijn dan op diverse regionale fietsroutes.

Door barrières zoals water (Oude- en Nieuwe Rijn, Singels, Kanaal), spoor en de inrichting van de stad is de ligging van deze hoofdfietsroutes veelal decennia onveranderd en is de fietser in Leiden hier aan gewend. Het verbeteren van veiligheid, comfort, directheid, samenhang en aantrekkelijkheid is op routedelen gewenst, helemaal bij een toename van het aantal fietsers met 40% en de toenemende snelheidsverschillen op de fietspaden.

Het belang van hoofdfietsroutes door de Binnenstad, het Stationsgebied en het Leiden Bio Science Park is evident. Deze gebieden hebben hun eigen dynamiek. In de volgende paragraaf worden deze gebieden daarom nader beschouwd.

Wijkfietsroutes

Wijkfietsroutes hebben een belangrijke functie voor de wijk en hebben, op enkele uitzonderingen na, in mindere mate een doorgaande functie. Wijkfietsroutes zijn niet altijd vrij liggende fietspaden en kunnen ook over 30 km/uur wegen door de wijk lopen. Op deze routes is er extra aandacht voor de positie van de fietser in bijvoorbeeld wegontwerpen bij reconstructies.

Recreatieve fietsroutes

Naast de drie utilitaire fietsroutenetwerken zijn er ook recreatieve fietsroutes beschikbaar. Deze kennen vaak een overlap met de regionale- en hoofdfietsroutes, aangevuld met routes door de buitengebieden en parken. Hiervoor is landelijk het fietsknooppuntennetwerk ontwikkeld. Ook zijn met de samenwerkingspartners **belevingsroutes** door de Leidse Ommelanden ontwikkeld: Boerenkaasroute, Landschapsroute, Limes Matiloroute, Molens&Meer, Trekvaartroute, Duin&Zeeroute en de Zilverroute. Deze routes starten vanaf het Singelpark.

Eisen aan fietsroutes

Bij het ontwerp van fietsroutes is het belangrijk dat de ontwerper zich verdiept in de fietser als toekomstige gebruiker, daarbij ook rekening houdend met kwetsbare groepen fietsers (zoals kinderen en ouderen) en met de verschillende soorten fietsen met verschillende afmetingen en verschillende snelheden. Ook moet er gezorgd worden dat de functie, de vorm en het gebruik van infrastructuur in evenwicht zijn. In Leiden stellen we hoge eisen aan het fietsnetwerk.

Bij het ontwerpen van fietsvriendelijke infrastructuur houden we de volgende uitgangspunten aan:

- Voorzie in ruimte om te kunnen uitwijken, naast elkaar te fietsen en veilig bochten te nemen
- Minimaliseer de weerstand die fietsers bij het rijden ondervinden
- Neem de grenzen van fysieke en mentale belastbaarheid van fietsers in acht
- Houd rekening met de kwetsbaarheid van fietsers
- Houd rekening met de beleving van fietsers
- Besteed aandacht aan de ruimtelijke integratie van fietsinfrastructuur in de omgeving
- Zorg voor complete en begrijpelijke fietsinfrastructuur

De inrichting van fietsroutes is in een stad als Leiden altijd maatwerk, afhankelijk van de lokale situatie en het gebruik. Wel kunnen de kenmerken van een ideaal fietsnetwerk geschetst worden. Verkeerstechnische ontwerpen van fietsinfrastructuur worden opgesteld aan de hand van de meest recente Ontwerpwijzer Fietsverkeer en bijbehorende publicaties van het CROW.

Het **ideale fietsnetwerk** in Leiden voldoet aan de volgende kenmerken:

Type fietsroute	Ligging	Minimale breedte verharding	Soort verharding	Kruispunten	Overige
Regionale fietsroute	Vrij liggend Solitair	2,50 m (1-ri) 4,00 m (2-ri)	Rood asfalt	Ongelijkvloers Voorrang Hoge prioriteit bij VRI	Sociaal veilig Verlichting Bewegwijzering Vergevingsgezind Fietsers voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom
	Fietsstraat	3,80 m (1-ri auto) 4,80 m (2-ri auto)	Rood asfalt + rabatstroken	Voorrang	
Hoofd-fietsroute	Vrij liggend Solitair	2,50 m (1-ri) 4,00 m (2-ri)	Rood asfalt	Ongelijkvloers Voorrang Prioriteit bij VRI	
	Fietsstraat	3,80 m (1-ri auto) 4,80 m (2-ri auto)	Rood asfalt + rabatstroken	Voorrang	
	Fietsstrook (alleen als vrij-liggend niet mogelijk is)	voorkeur 2,00 m minimaal 1,70 m	Rood asfalt	-	
Wijk-fietsroute	Vrij liggend Solitair	2,00 m (1-ri) 3,50 m (2-ri)	Rood asfalt	Gelijkwaardig	
	Erftoegangsweg		Klinkers Asfalt	Gelijkwaardig	
Recreatieve fietsroute	Vrij liggend Solitair	2,00 m (1-ri) 3,00 m (2-ri)	Rood of zwart asfalt		

Tabel 1: kenmerken ideaal fietsnetwerk

Dit zijn de kenmerken voor de inrichting van een ideaal fietsnetwerk in Leiden. Leiden is een stad met veelal beperkte ruimte en veel verschillende belangen en doelstellingen. Programma's voor klimaatadaptie en biodiversiteitsverbetering vragen ook ruimte. En daarbij is de openbare ruimte ook verblijfsruimte die bijdraagt aan een inclusievere samenleving. Per project worden deze belangen en doelstellingen transparant afgewogen. De Binnenstad, het Stationsgebied en de hartlijn van het Leiden Bio Science Park zijn in paragraaf 2.3 nader omschreven met (mogelijk) afwijkende kenmerken.

2.3 Binnenstad, Stationsgebied Leiden Centraal en Leiden Bio Science Park

De Binnenstad als hart van de stad, het Stationsgebied als vervoersknooppunt met zijn kantoren, horeca en woningbouwopgave en het Leiden Bio Science Park waar onze kennisstad volop tot uiting komt, zijn gebieden met een zeer bijzonder belang voor Leiden en voor de regio.

Deze gebieden hebben een heel **eigen karakter** maar hebben gemeen dat overal enorme hoeveelheden fietsers hun bestemming of herkomst hebben. Dit zijn de **drukste fietsgebieden** in Leiden. Over de Breestraat en de Stationsweg rijden bijvoorbeeld dagelijks meer dan 17.000 fietsers. Door de drie tunnels onder het spoor (Plesmanviaduct, Joop Walenkamptunnel en Rijnsburgerviaduct) zijn dat er, bij elkaar opgeteld, meer dan 36.000 per dag. De 40% groei van de aantallen fietsers die we in Leiden voorzien daarbij opgeteld, en alle andere ambities en belangen die in die gebieden spelen, maken de ontwikkelopgave voor deze gebieden uitdagend maar complex.

Het belang van de fietser in deze gebieden is evident. Voldoende en goed bereikbare fietsenstallingen en veilige fietsroutes waarop je kunt doorfietsen zijn noodzakelijk. Als er gebieden zijn waar de fietser minder prioriteit heeft dan bijvoorbeeld de voetganger of het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), dan bieden we de fietser reële alternatieven en richten we de gebieden en voorzieningen daarop in. Een belangrijk aandachtspunt is het ontbreken van een groene wandel- en fietsverbinding tussen de Binnenstad en het Leiden Bio Science Park, onze beide campussen.

Binnenstad – verbeteren routes en voldoende fietsenstallingen

Voor de Binnenstad is het Programma Binnenstad Leiden opgesteld. Belangrijk daarin zijn de Centrumroute en de beide parkeergarages. Ook gaan we aan de slag met het project Autoluwe Binnenstad en het Masterplan Fietsparkeren Binnenstad. Er zijn straten zoals de Doezastraat, de Hogewoerd, Haven en de Lange- en Korte Mare waar heel veel fietsers rijden en waar fietsverbeteringen (kwaliteit, comfort) wenselijk zijn. De Haarlemmerstraat is van oudsher een gewilde fietsroute maar is tijdens openingstijden van de winkels onderdeel van het winkelgebied waar (rijdende) fietsen niet toegestaan zijn. Door het realiseren van de autoring om Leiden, ontstaat meer ruimte in de stad voor fietsers en voetgangers. Dit gaan we verzilveren. We blijven investeren in de ontwikkeling van dit voor Leiden zo belangrijke gebied.

Ook in de Binnenstad zijn, in het belang van de duizenden fietsers, veilige, samenhangende, herkenbare en comfortabele fietsroutes gewenst. Voor fietsers is een vlakke asfalt verharding het meest comfortabel en herkenbaar en daarom gewenst. Vanwege het historische karakter van de binnenstad zijn in het verleden de verschillende belangen afgewogen en is gekozen voor een inrichting van de fietsroutes in de Binnenstad in (voornamelijk) klinkers.

Stationsgebied – metamorfose met meer fietsenstallingen en goede routes

Het Stationsgebied ondergaat de komende jaren een grote metamorfose, waarbij een sterke, verdere groei van het aantal fietsers plaatsvindt. Leiden Centraal vormt een zeer belangrijke bestemming voor fietsers vanuit Leiden én vanuit omliggende gemeenten. De fiets is in Leiden hét middel voor voor- en natransport voor treinreizigers. Om Leiden Centraal optimaal voor fietsers bereikbaar te houden, wordt gewerkt aan goede fietsroutes en uitbreiding en kwalitatieve verbetering van stallingsplekken.

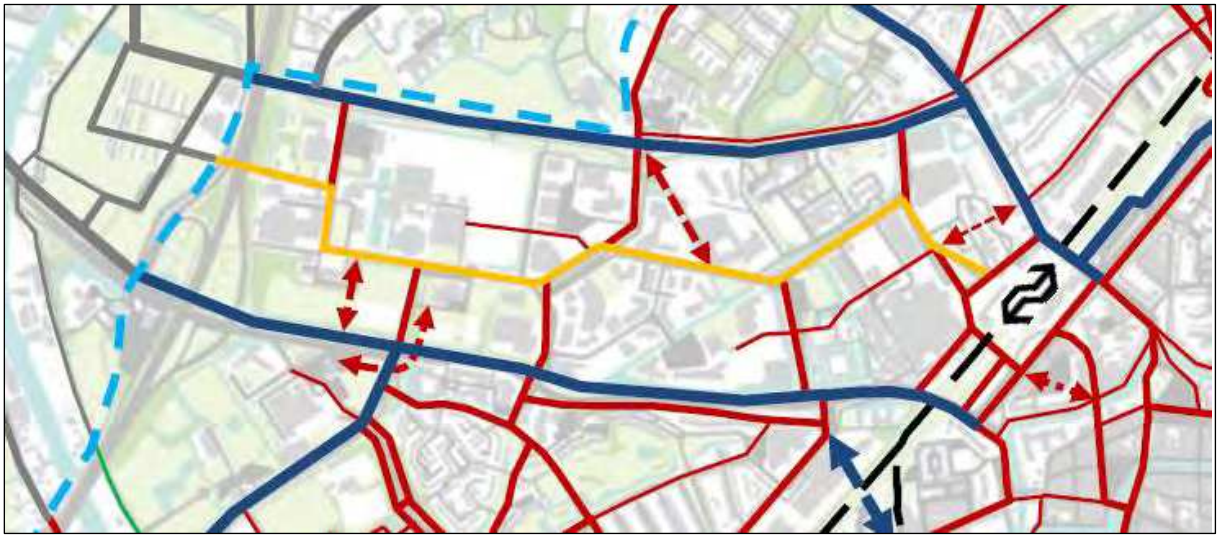
Naast de nieuwe fietsenstalling onder de Lorentz zijn andere locaties in onderzoek. Ook is de verbetering van het fietsnetwerk in en rond het stationsgebied belangrijk om de groei in goede banen te leiden. Zo veel mogelijk ontvlechting van fietsers en bussen en een veilige interactie tussen fietsers en voetgangers zijn daarbij uitgangspunten. De drie tunnels onder het spoor zijn, gezien de geringe afmetingen, grote knelpunten in het stationsgebied en -als verbinding tussen de Binnenstad en het Leiden Bio Science Park en vragen daarom om een ingrijpende verbetering. Vanwege het grote aantal functies in en rondom het Stationsgebied vraagt verbetering van het fietsnetwerk om een integrale benadering en maatwerk. Het in bijlage 1 geschetste fietsnetwerk kan daarom in het Stationsgebied nog wijzigen.

Fietsers geven (ook tijdens de Leidse Fiets 10 Daagse) aan dat zij het stationsgebied en in het bijzonder de Stationsweg als knelpunt ervaren. Het is vanuit het belang van de fietser en de voetganger gewenst om hen duidelijk te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. De route

Stationsweg, Steenstraat en 2e Binnenvestgracht kan dan uitgroeien tot een verkeersveilige en prettige aantrekkelijke ‘rode loper’ tussen Leiden Centraal en onze historische binnenstad. Dit betekent dan tegelijkertijd dat voor de bus op andere routes geïnvesteerd moet worden in betrouwbaarheid en doorstroming.

Leiden Bio Science Park – fietsroutes als verbinding met binnenstad en omgeving
In het Masterplan ‘Leiden Bio Science Park – Gorlaeus’ zijn de ambities voor dit gebied beschreven waaronder de positie van de fiets in het gebied. Het LBSP wordt een campus waar fiets en voetganger prioriteit hebben. De prioriteit komt met name naar voren op de hartlijn tussen Leiden Centraal en de haven in Oegstgeest waar de fietser en voetganger overal voorrang heeft op het overige verkeer.

Door en langs Leiden Bio Science Park lopen regionale- en hoofdfietsroutes waarmee samenhang met de rest van de stad ontstaat. Voor de hartlijn wordt conform het Masterplan LBSP een uitzondering gemaakt. Deze heeft een breedte van 4 m en heeft voor fietsers het comfort dat gelijk is aan asfalt, maar mag in kleur afwijken van andere hoofdfietsroutes in Leiden. Dit om het bijzondere karakter van deze hartlijn voor het LBSP te benadrukken (figuur 3).



Figuur 3: Leiden Bio Science Park met Hartlijn middendoor de campus

2.4 Fietsnetwerk Leiden: verbeterd en klaar voor de toekomst

Onze inwoners en ondernemers geven aan dat ze veel verbeterpunten zien in de stad. Niet alle routes zijn veilig, niet alle routes zijn comfortabel en herkenbaar, bij verkeerslichten duurt het wachten soms lang en soms moet er omgereden worden. De wens in de stad om dit aan te pakken is groot en onze inwoners en ondernemers verwachten concrete maatregelen die zorgen voor verbeteringen. Hierbij zien we de in bijlage III gevisualiseerde knelpunten.

We kijken bij het oplossen van de huidige knelpunten ook integraal naar verbeteringen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie en daarbij de verbeteringen die nodig zijn om de groei van 40% fietsers en daarbij de groei van het aantal bijzondere fietstypen in 2030 op te kunnen vangen.

Om van het fietsen in Leiden een succes te maken werken we aan een veilig, direct, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk.

Veiligheid
De veiligheid van de fietser staat altijd voorop. Fietsen in Leiden moet **verkeersveilig en sociaal veilig** zijn. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid de fietsroutes en de kruispunten veilig in te richten. Hierbij kijken we niet alleen (objectief) naar de geregistreerde ongevalscijfers, maar het fietsen in Leiden moet ook veilig aanvoelen (subjectief). Daarnaast spelen ook gedrag en vaardigheden een rol bij de veiligheid. Dit is allereerst een verantwoordelijkheid van de fietser zelf. Wel wil de gemeente hierbij een ondersteunende rol spelen in de vorm van voorlichting.

Fietsen in Leiden is veilig

Essentieel voor verkeersveiligheid is het goed ontwerpen van de infrastructuur. Zo moeten het gebruik en de inrichting van de infrastructuur goed op elkaar afgestemd zijn. Het is bij het maken van wegontwerpen verder belangrijk expliciet oog te hebben voor kwetsbare doelgroepen. Het vermijden van conflicten en het scheiden van vervoerwijzen met sterk verschillende massa's, snelheden en richtingen levert hier een belangrijke bijdrage aan.

Fietsinfrastructuur moet zo ontworpen worden dat als er toch een ongeval ontstaat, de schade beperkt blijft. Eénzijdige ongevallen lijken op het eerste gezicht misschien de 'fout' van die fietser zelf, maar de gemeente kan het risico op letsel helpen voorkomen door **'vergevingsgezind'** te ontwerpen. Een voorbeeld hiervan is de zogenaamde fietspadpaal, een paal in het fietspad om te voorkomen dat auto's het fietspad op rijden. Deze moeten in de eerste plaats zo weinig mogelijk worden geplaatst. Daar waar ze echt nodig zijn, zijn ze goed zichtbaar en van flexibel materiaal. Als er dan toch tegenaan gereden wordt, blijft de letselschade beperkt.

Ongevallen worden landelijk geregistreerd in het Bron-databestand. We zien in de afgelopen jaren een **stijging van het aantal ongevallen met fietsers** (tabel 2). Er wordt sinds 2017 meer geregistreerd door de politie, maar er wordt ook meer gefietst. Helaas wordt niet ieder ongeval geregistreerd maar dit geeft wel een goed beeld van de ongeval-locaties. Dit zijn de objectieve ongevalscijfers. Voornamelijk de **éénzijdige ongevallen** worden slecht geregistreerd. Uit onderzoek van VeiligheidNL bij spoedeisende hulpposten, blijkt dat twee derde van de ongevallen éénzijdige zijn. Dit zijn ongevallen die niet ontstaan door aanrijdingen maar bijvoorbeeld doordat fietsers vallen bij het opstappen, uit de bocht vliegen of tegen een paaltje aanrijden.

Leiden, slachtoffers 2014 – 2019					
jaar	fiets	e-fiets	snorfiets	bromfiets	totaal
2014	48	1	25	12	86
2015	39	4	17	17	77
2016	46	8	25	19	98
2017	124	11	47	26	208
2018	187	25	53	40	305
2019	158	17	49	60	284

Tabel 2: aantallen verkeersslachtoffers Leiden, 2014-2019 (bron: VIAstat)

Naast de ongevallenregistraties zijn door meldingen, stadsenquêtes en door de enquête die specifiek voor dit fietsbeleid is uitgevoerd tijdens de Fiets 10 Daagse diverse punten bekend die fietsers onveilig vinden. Dit zijn naast de objectieve cijfers ook de locaties waar een gevoel van onveiligheid heerst.

De ongevallen gebeuren in de hele stad maar concentreren zich logischerwijs voornamelijk op de drukste routes. De routes waar de meeste ongevallen plaats vinden zijn de: Vijf Meilaan, Lammenschansweg, Haagweg/Noordeinde, Hoge Rijndijk, Lage Rijndijk, Hooigracht, Langegracht, Rijnsburgerweg, Stationsweg en Noordeinde/Prinsessekade/Turfmarkt (figuur 4).

Figuur 4: Breestraat – Noordeinde – Kort Rapenburg: hier voelen fietsers zich niet veilig

We richten onveilige kruispunten opnieuw in, verbreden fietspaden waar dat nodig is en zorgen voor een vergevingsgezinde inrichting. In bijlage IV zijn locaties en routes te zien waar zich tussen januari 2014 en januari 2020 ongevallen zijn geregistreerd en waar verbeteringen gepland zijn in de vorm van een infrastructureel project.

Bij de verdere uitwerking en prioritering van de veiligheidsprojecten werken we met een preventieve, risico gestuurde aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De provincie Zuid-Holland heeft voor de regio al een risicoanalyse uitgevoerd, waaruit blijkt dat de fietsers in Leiden een relatief groot risico lopen op een ongeval. Samen met de regio Holland Rijnland werken we aan een uitvoeringsplan verkeersveiligheid om de risico's voor de fietsers te verkleinen.

Directheid

Op verschillende routes **ontbreken schakels** in het netwerk waardoor fietsers moeten omrijden. Hoewel de situatie vaak al decennia zo is en fietsers er aan gewend zijn, is het toch gewenst om deze 'ontbrekende schakels' aan te leggen. Niet alleen om de huidige fietsers extra te faciliteren, maar ook om nieuwe fietsers te stimuleren. De aanleg van deze fietsschakels hebben vaak te maken met- en kunnen slechts aangelegd worden in combinatie met ruimtelijke (gebieds)ontwikkelingen. In het uitvoeringsprogramma wordt daarom onderscheid gemaakt tussen langere termijn (complexe) projecten en projecten die wellicht solitair uitgevoerd kunnen worden.

Bij verschillende ontbrekende schakels is de verbinding vanuit het fietsnetwerk gezien gewenst maar zijn nog niet alle bijkomende effecten en voor- en nadelen bekend. Daarom wordt voorgesteld om eerst een nadere verkenning uit te voeren in samenhang met een participatietraject voordat het uitvoeringsproject wordt opgestart.

In bijlage V zijn de ontbrekende schakels in het directe fietsnetwerk ingetekend, omschreven en daarbij aangegeven hoe dit verder wordt uitgewerkt. Enkele lange termijn schakels zijn op dit moment niet belegd in een programma of gebiedsontwikkeling of er zijn op dit moment geen middelen voor beschikbaar. Voor deze schakels geldt dat ze in de toekomst niet onmogelijk gemaakt moeten worden. Ontbrekende schakels die we op korte termijn willen aanleggen zijn: het Spoorweghavenpad, route langs de Hogeschool in het Leiden Bio Science Park en de route langs de brandweerkazerne tussen de Broekweg en de Gooimeerlaan.

Samenhang en comfort

Fietsers willen comfortabel kunnen doorfietsen. Een fiets heeft, in tegenstelling tot een auto, geen of weinig vering. Ook wordt de fiets voornamelijk door spierkracht in beweging gehouden. Daarom is een vlakke ondergrond met zo weinig mogelijk weerstand nodig om fietsers comfort te kunnen bieden. Een fietspad wordt ook comfortabel gemaakt door voldoende breedte, ruime de bochten, hellingen die niet te steil zijn en prioriteit- en voldoende ruimte bij verkeerslichten.

Een herkenbare weginrichting is essentieel zodat voor weggebruikers duidelijk is welk gedrag er van hen wordt verwacht. Fietspaden worden in Leiden daarom uitgevoerd in **rood asfalt**. In tegenstelling tot een ondergrond van elementenverharding zoals tegels en klinkers, heeft asfalt een vlakke ondergrond. De kleur rood wordt gebruikt zodat duidelijk is dat dit het domein is van de fietser. Door dit consequent toe te passen ontstaat een samenhangend en herkenbaar geheel. Rood asfalt draagt ook bij aan de veiligheid voor fietsers. Daar waar fietspaden autowegen kruisen en fietsers voorrang hebben, valt de rode kleur op en deze attentie-verhogende waarde draagt bij aan meer veiligheid.

Doordat er in het verleden verschillende materialen en kleuren zijn toegepast op de fietspaden, is niet overal in Leiden sprake van een samenhangend en comfortabel fietsnetwerk. Soms zijn tegels of klinkers toegepast, soms zwart asfalt en soms rood asfalt. Ook zijn er fietspaden waar om en om zwart en rood asfalt is aangelegd. Dit gaan we stap voor stap herstellen door het uitvoeren van de in hoofdstuk 5 benoemde fietsprojecten en bij regulier onderhoud.

Fietsstraten

In Nederland zien we de laatste jaren steeds meer fietsstraten verschijnen. Dat is niet voor niets. Fietsstraten zijn belangrijke doorgaande fietsroutes (regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes) die samenvallen met relatief rustige (aantallen auto's) woonstraten waar max. 30 km/u wordt gereden.

De fietser heeft prioriteit en **de auto is te gast**. Dit sluit naadloos aan op het uitgangspunt Fiets op 1 in Leiden. Een fietsstraat heeft daarbij met deze gemengde verkeersafwikkeling ook nog eens een efficiënt ruimtegebruik.

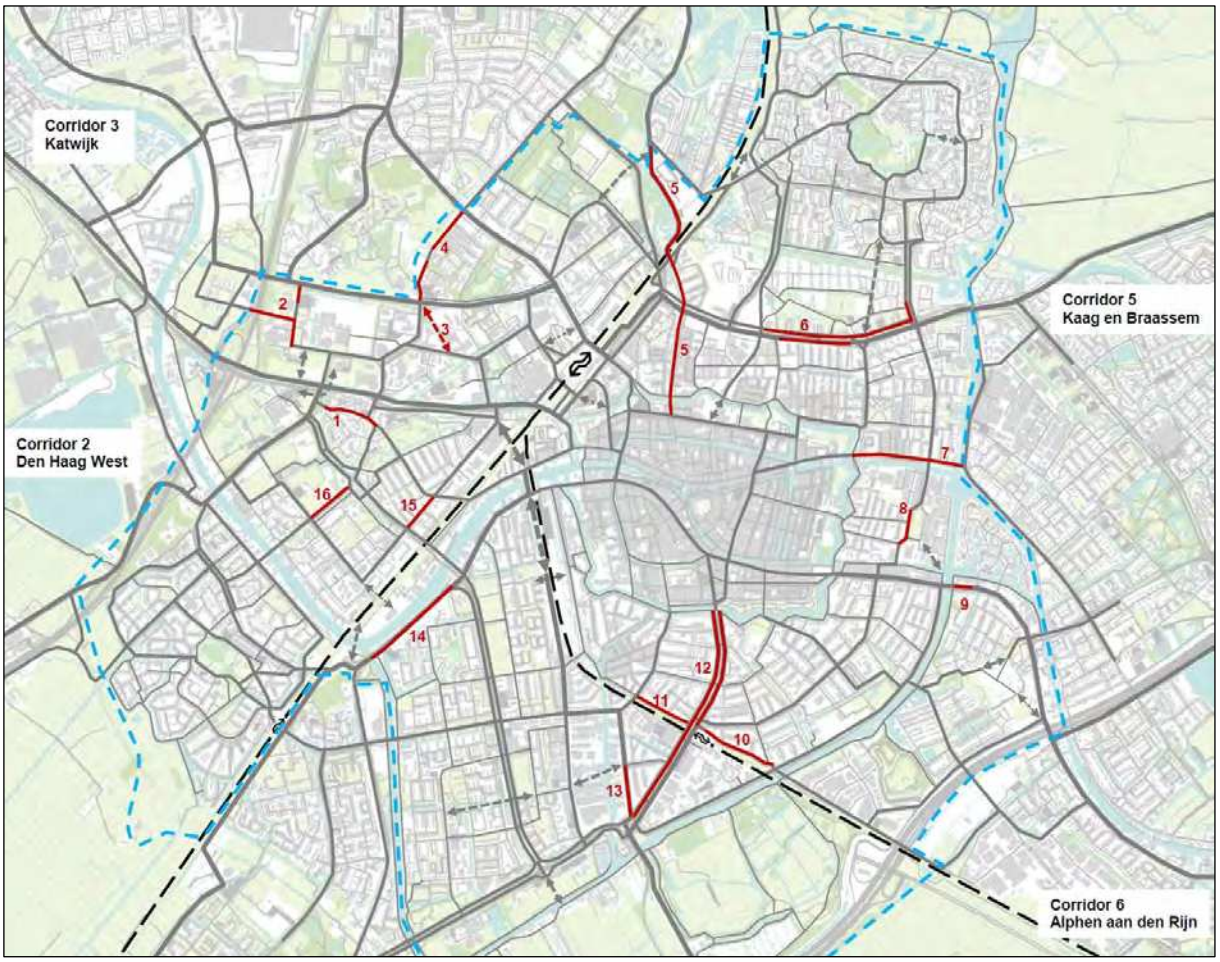
Een fietsstraat heeft de kwaliteitseisen van een regionale-/ hoofdfietsroute. Fietsstraten zijn daarmee comfortabel en maken samenhangend en herkenbaar onderdeel uit van het totale fietsnetwerk. De fietsstraat wordt vanuit verkeersoptiek uitgevoerd in rood asfalt met rabatstroken van rode klinkers. De breedte is zodanig dat auto's moeilijk kunnen inhalen. Hierdoor ontstaat geen twijfelgedrag wat bijdraagt aan een veilig gebruik. Uit de inrichting blijkt dat de fietser prioriteit heeft. Bij historische invalswegen kan er sprake zijn van maatwerk zonder dat de essentiële vormgevingskenmerken van fietsstraten teniet gedaan worden. Een goed voorbeeld is de fietsstraat Van Ravelingenstraat die in 2019 geopend is (figuur 5).

Figuur 5: Fietsstraat Van Ravelingenstraat

Een veel gehoord misverstand is dat er op fietsstraten met een asfaltverharding veel harder gefietst wordt dan op klinkerstraten. Uit een vergelijk van data uit de Fietstelweek 2016 blijkt dat fietsers op asfalt gemiddeld slechts 1 á 2 km/uur harder fietsen dan fietsers op klinkers. Wel zorgt asfalt voor minder weerstand waardoor het de fietser minder energie kost om er overheen te fietsen. Het fietsen over fietsstraten wordt daardoor plezieriger en aantrekkelijker waardoor verder en vaker fietsen gestimuleerd wordt.

Er zijn straten in Leiden, die onderdeel uitmaken van het regionale- of hoofdfietsroutenetwerk, waar dagelijks veel fietsers rijden en die nu nog ingericht zijn als gewone woonstraat. Deze straten hebben veelal een niet-comfortabele ondergrond van klinkers, zijn niet herkenbaar als fietsroute en maken daarmee geen samenhangend onderdeel uit van het fietsnetwerk in Leiden. Om deze redenen is het, vanuit de fietser en het fietsgebruik gezien, gewenst om deze straten te herinrichten. De fietsstraat dient dan als leidraad voor de herinrichting, waarbij ruimte wordt geboden voor maatwerk.

Deze routes zijn weergegeven in figuur 6 en zijn verder omschreven in bijlage VI. Bij de uitwerking van het project wordt samen met belanghebbenden (aanwonenden, gebruikers) bezien of er omstandigheden zijn waardoor gekozen moet worden voor een andere oplossing die de fietsroute (gelijkwaardig) verbetert.



Figuur 6: Ambitiekaart 'fietsstraten in een samenhangend fietsnetwerk' (zie ook bijlage VI)

Aantrekkelijkheid

Het belang van **aantrekkelijke routes** is groter dan jarenlang was aangenomen. Er is weinig moeite nodig om elkaar ervan te overtuigen dat het belangrijk is om geld en energie te steken in de veiligheid van fietsroutes. Onderzoeken en ervaringen geven aan dat het zinvol is om ook aandacht te hebben voor de aantrekkelijkheid van de route en de omgeving waarin ze ligt. Een aantrekkelijke ervaring willen we graag nog een keer beleven. De mate van aantrekkelijkheid blijkt zelfs voor de helft het oordeel over een ervaring te bepalen. Een aantrekkelijke vervoerswijze of route trekt mensen aan, we maken er graag nog een keer gebruik van.

Onderzoek toont daarnaast aan dat de aantrekkelijkheid van een route grote invloed heeft op de routekeuze. Door het fietsen en fietsroutes aantrekkelijk te maken, kunnen we het gebruik er dus van stimuleren. Vooral de beleving van reistijd en sociale veiligheid zijn in diverse onderzoeken aan aantrekkelijkheid gerelateerd. De rit over een aantrekkelijke route lijkt sneller te verlopen en wordt als sociaal veiliger beleefd. Het lijkt er op dat fietsers moeite of angst minder ervaren wanneer ze over een route kunnen rijden die ze plezierig vinden.

Aantrekkelijkheid wordt door iedereen anders ervaren. Ze is daarom niet in formules vast te leggen. Wat we zien, voelen, ruiken en horen is van grote invloed op ons gevoel en daarmee op ons handelen. De motor van ons gedrag gaat lopen zodra er via onze zintuigen informatie binnen komt.

Om het belang van de zintuigelijke ervaring te onderstrepen en de impact er van op te kunnen nemen in de eisen voor fietsvriendelijke infrastructuur, is 'aantrekkelijkheid' als volgt gedefinieerd: "De infrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast **dat de zintuigen op een aangename manier worden geprikkeld**".

Kenmerken die veel invloed hebben op de beleving:

- **Afwisseling en verrassing**. Deze blijven boeien en verzetten de gedachten.
- **Prettige plekken en/of activiteiten**. Een gezellig plein of een mooie laan kunnen bepalend zijn voor ons plezier in een route.
- **Prettige prikkels voor de zintuigen**. Niet alleen wat we zien maar ook onze neus en oren geven prikkels door die minstens even bepalend zijn voor ons gevoel.
- **Onderhoud (verzorgd, schoon, heel)**. Een verzorgde, schone omgeving wordt niet alleen mooier gevonden maar relateren mensen ook aan sociale veiligheid, afwezigheid van gevaar en waardering voor hun aanwezigheid.

Daarbij zijn ook belangrijk: bescherming tegen weer en wind, sociale controle, alternatieve fietsverbindingen, levendigheid van de omgeving, kwaliteit van de ruimtelijke ordening, relatie tussen inrichting en verwachtingspatroon, relatie tussen type fietsverbinding en zonetypering, vindbaarheid, oriëntatiemogelijkheid en hinder.

Bij het ontwerpen van fietsroutes houden we daarom zoveel als mogelijk rekening met de eis aantrekkelijkheid.

Aanpak fietsverbeteringen in de 10 districten

Tijdens de Fiets 10 Daagse en tijdens andere participatiemomenten hebben we veel verbeterpunten in de wijken teruggekregen van onze inwoners. Veel verbeterpunten worden aangepakt met de projecten die benoemd zijn in hoofdstuk 5. Gezien de hoeveelheid en gedetailleerdheid kunnen niet alle verbeterpunten afzonderlijk benoemd worden in dit beleidsprogramma.

We kiezen daarom voor een **district-gerichte aanpak**. Onveilige punten en andere fietsverbeteringen worden **in samenspraak** met de wijken geïnventariseerd, geprioriteerd (met als uitgangspunt het beschikbare budget) en vervolgens uitgevoerd. Op dit moment wordt in de Stevenshof een dergelijk traject doorlopen. Hiervoor is € 225.000 beschikbaar gesteld. De positieve resultaten van deze participatieve werkwijze geven aanleiding om deze aanpak in alle districten in Leiden te organiseren. Waar mogelijk (en bij voorkeur) wordt dit integraal aangepakt met bijvoorbeeld geplande weg- of rioleringswerkzaamheden.

2.5 Verbeteringen voor de fietser bij verkeerslichten

Een van de grootste ergernissen die fietsers tegen komen zijn **verkeerslichten**, meestal worden ze stoplichten genoemd. Onbelemmerd fietsen in de stad Leiden waar verschillende modaliteiten elkaar kruisen is veelal niet haalbaar. De meeste fietsers komen op hun rit wel een verkeerslicht tegen waar gewacht moet worden. De enorme fietsgroei van de afgelopen decennia maakt dat er soms op piekmomenten fietsfiles ontstaan. Aan de ene kant een prettig beeld om te zien hoeveel mensen kiezen voor de fiets, maar aan de andere kant een ongewenst verkeersbeeld dat we willen voorkomen.

Het belangrijkste uitgangspunt dat de gemeente hanteert bij verkeerslichten is **geloofwaardigheid**. Een geloofwaardige verkeersregeling bevordert de doorstroming en is over het algemeen verkeersveiliger. Fietsers zijn sneller dan andere bestuurders geneigd door rood licht te rijden wanneer voor hen te lang of om onduidelijke redenen gewacht moet worden. Het komt regelmatig voor dat ongeduldige fietsers gebruik maken van het trottoir en oversteken bij de voetgangersoversteek. Dit heeft veelal een nadelige invloed op de algehele verkeersafwikkeling op een geregeld kruispunt.

In de **verkeersregelstrategie** is vastgelegd welke kwaliteitscriteria van toepassing zijn bij alle kruispunten geregeld door verkeerslichten. Voor de modaliteit fietsers breiden we deze uit van twee naar drie verschillende categorieën. Waar voorheen onderscheid werd gemaakt tussen hoofdfietsroutes en overige fietsverbindingen, wordt dat nu uitgesplitst in regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes en overige routes. Onder overige routes worden recreatieve en minder logische fietsverbindingen verstaan. Bij regionale fietsroutes is een gemiddelde verliestijd van maximaal 10 seconden het doel, bij hoofdfietsroutes maximaal gemiddeld 20 seconden en bij overige routes 40 seconden.

De komende jaren stellen we een groot aantal verkeerslichten af om het fietsgebruik in Leiden meer te stimuleren. Een keuze om gebruik te maken van de fiets in Leiden in plaats van de auto wordt logisch. Daarom wordt ingezet op nog **meer groen licht voor de fietsers**. Op sommige locaties betekent dat dat de fiets twee keer zo vaak groen krijgt als het gemotoriseerd verkeer. Bij de drukke fietsroute over de Lage Rijndijk ter hoogte van de Sumatrastraat krijgen fietsers zelfs drie keer zo vaak groen als het overige verkeer.

Andere maatregelen zijn gericht om juist fietsers als eerste aan de beurt te laten zijn na een brugopening (de Spanjaardsbrug) of spoorwegovergang (Haagweg). Ook wordt extra fietsdetectie (in het fietspad) geplaatst om het verkeerslicht voor fietsers langer op groen te houden.

Een fietser die weet waar hij aan toe is bij het verkeerslicht is geneigd om zijn snelheid daarop aan te passen. Daarnaast verlaagt het de kans op het negeren van het rode verkeerslicht. Het informeren van fietsers geeft meer comfort. Het meest toegepaste hulpmiddel hierbij is de zogenaamde **wachttijdvoorspeller**. Deze geeft aan hoe lang het ongeveer duurt voordat het verkeerslicht verspringt naar groen. De komende jaren worden meer wachttijdvoorspellers geplaatst.
Weten wanneer het verkeerslicht naar groen gaat bevordert het fietsgemak, maar ook het weten hoe lang het verkeerslicht nog op groen blijft wordt als zeer prettig ervaren. Op de Klokpoort is een systeem met ledverlichting aangebracht dat fietsers informeert over de stand van het verkeerslicht. Uit onderzoek blijkt dat fietsers dit begrijpen en hun fietstempo daarop aanpassen. Vanwege de positieve waardering gaan we dit systeem op meer kruispunten toepassen.

De komende jaren worden (na onderzoek) circa **vijftig verbeteringen** uitgevoerd die vooral gericht zijn op korter wachten en comfortabeler een verkeerslicht passeren (bijlage VII). Daarnaast worden ook verbeteringen doorgevoerd die bijdragen aan de verkeersveiligheid. Waar mogelijk wordt meer opstelruimte gemaakt om meer fietsers door het groene licht te laten rijden. Ook de plek van het verkeerslicht wordt verbeterd, zodat fietsers vanaf afstand goed zicht hebben op het verkeerslicht.

2.6 Bijzondere aandachtspunten voor het fietsen en de fietser

Meer soorten fietsen en meer snelheidsverschillen

Hoewel de meeste fietsers echt nog steeds op een normale fiets rijden, zien we steeds meer soorten fietsen en de snelheidsverschillen op de fietspaden worden steeds groter. Een ouder naast een fietsend kind, een student op een gewone fiets en een forens op een snelle e-fiets hebben allemaal een verschillende snelheid.

Daarbij zien we een toename in bijzondere modellen fietsen of fiets-achtigen zoals bakfietsen (waarmee bijvoorbeeld huisvuil in de binnenstad wordt opgehaald), transportfietsen, tandems, driewielers, speedpedelecs, ligfietsen, aangepaste fietsen voor ouderen en mensen met een handicap, fietstaxi's, overkapte fietsen, aanhangfietsen en zelfs steps. De breedte van een fiets is maximaal 0,75 m. De breedte van een fiets met meer dan twee wielen is maximaal 1,50 m.

Bakfiets vervangt vuilniswagen

Bij het ontwerp van de fietsinfrastructuur, zowel de stallingen als de routes, houden we rekening met deze toename in zowel snelheidsverschillen als in soorten fietsen (met verschillende afmetingen).

Als snelle en brede fietsen op meer routes door de stad op de (auto)rijbaan zouden rijden, zou dit voor met name kwetsbare en langzame fietsers veiliger en prettiger zijn omdat er daarmee voor hen meer ruimte ontstaat op de fietspaden. Veilig mengen van deze snelle en brede fietsen met gemotoriseerd verkeer kan volgens de huidige inzichten echter alleen als de auto intensiteiten niet te hoog zijn en als de maximum snelheid op de rijbaan 30 km/uur is. Dit laatste heeft effect op bijvoorbeeld de doorstroming van het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer en mogelijk op alternatieve (sluip)routes. Toekomstige studies zullen moeten uitwijzen of, waar en wanneer dit 'mengen' mogelijk is.

We zorgen in ieder geval voor voldoende brede en comfortabele regionale- en hoofdfietsroutes (volgens de kenmerken van een ideaal fietsnetwerk, zie hoofdstuk 2.2) en ruimte in de stallingen zodat ook snelle en brede fietstypen veilig passen in Leiden. Ook op fietsstraten, waar auto's te gast zijn en fietsers prioriteit hebben, is voldoende ruimte voor de verschillende type fietsen en de verschillende snelheden.

Hubs (goederen- en personen-knooppunten)

We willen een leefbare en toegankelijke (binnen)stad. Om dat te bereiken willen we onder andere dat zoveel mogelijk automobilisten de laatste 2 kilometer van hun reis niet met de auto afleggen maar met het openbaar vervoer, per fiets of te voet. Ook willen we vanaf 2025 emissie-loze bevoorrading van de binnenstad. Daarvoor worden potentiële locaties en mogelijkheden voor overstap (personen) en overslag (goederen) onderzocht.

Goederen worden naar overslagpunten aangevoerd met grote voertuigen en na overslag met schoon, kleinschalig vervoer zoals lichte elektrische voertuigen en (elektrische bak)fietsen het centrum en de wijken in vervoerd. Hierbij wordt ook gekeken naar pick-up points op wijkniveau.

Park & Ride aan de randen van de (binnen)stad zijn bedoeld om autoverkeer aan de randen van de (binnen)stad af te vangen waarna de forens of bezoeker van de (binnen)stad verder kan reizen met andere vormen van vervoer zoals openbaar vervoer, met busjes of per fiets (Park & Bike).

In relatie tot duurzame mobiliteit wordt de term Hub vooral gebruikt als synoniem voor overslag- of overstappunt, waar de ene wijze van vervoer op de andere overgaat. Om hier meer duiding aan te geven maken we een onderscheid in verschillende soorten Hubs. We maken onderscheid in personen- en goederenvervoer en we maken een onderscheid naar 3 schaalniveaus: regio, stad en wijk. We komen dan tot een indeling in zes soorten hubs (tabel 3).

	Goederen	Personen
Regio	Logistiek ontkoppelpunt	OV-hub (transferium)
Stad	Stads-bevoorradingscentrum	Park & Ride (P&R plus)
Wijk	Goederen-afgiftepunt	Wijk-mobiliteitspunt

Tabel 3: zes soorten Hubs

In 2020 onderzoeken we deze Hubs. Hierbij hebben we, daar waar de fiets een belangrijke rol speelt, aandacht voor veilige en comfortabele bereikbaarheid voor fietsers, voldoende en toegankelijke fietsenstallingen en de mogelijkheid van deelconcepten.

Schoolomgevingen en fietsroutes naar school

We willen dat kinderen zo snel mogelijk zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer. Dat moet veilig zijn. De fietsroutes naar school en schoolomgevingen moeten daarom zo worden ingericht dat deze de grote groepen scholieren veilig aan kunnen.

Door de richtlijnen van Duurzaam Veilig te volgen, zorgen we ervoor dat de fietsroutes naar school veilig zijn. We zijn daarnaast gestart met het project **Verkeersveilige Schoolomgeving**. Doel is om in samenspraak met de 38 basisscholen in Leiden te komen tot een schoolomgeving die op orde is. Daarnaast stimuleren we scholen gebruik te maken van verkeerseducatie die wordt aangeboden (zie paragraaf 6.2).

Bij het onderzoek naar verbeteringen aan de schoolomgeving gebruiken we de ervaringen van de ouders en kinderen van die school. Zij zijn immers de gebruikers en kennen de omgeving goed. Ook de wijkboa's die de wijk goed kennen worden betrokken. Een verkeersontwerper stelt het ontwerp van de oplossing op en dit ontwerp wordt vervolgens besproken met de school. Hierna volgt de uitvoering. We zorgen ervoor dat in 2021 alle basisscholen een veilige schoolomgeving hebben.

Gehandicapten en minder validen

We willen dat iedereen kan deelnemen aan het verkeer zodat Leiden zichzelf echt een inclusieve stad kan noemen. Een speciale aandacht gaat uit naar gehandicapten en minder validen die veelal meer moeite hebben om zich door de drukke stad te bewegen dan andere verkeersdeelnemers.

Het is daarom belangrijk dat de openbare ruimte herkenbaar en voorspelbaar wordt ingericht zodat voor iedereen duidelijk is welke verkeersdeelnemer waar hoort te zijn. Conflicten tussen bijvoorbeeld fietsers en voetgangers moeten worden voorkomen door een juiste inrichting van de openbare ruimte en looproutes moeten vrijgehouden worden van hinderlijke objecten zoals gestalde fietsen of overhangend groen. Oversteken moeten zo worden ingericht dat bijvoorbeeld ook geleidehonden deze goed kunnen herkennen.

Fietsenstallingen moeten goed toegankelijk zijn voor gehandicapten en minder validen. Gebouwde stallingen bevinden zich vaak niet op de begane grond. In het stationsgebied is op dit moment aan beide zijden van het spoor een stalling beschikbaar die toegankelijk is voor gehandicapten en minder valide.

Beheer en onderhoud

Goed beheer en onderhoud is essentieel voor het functioneren van het fietsnetwerk en de stallingen. In de beheer en onderhoudsplannen houden we rekening met de veiligheid voor fietsers. Oneffen wegdekken worden hersteld en voorkomen, bij sneeuw en vorst worden fietspaden met voorrang gestrooid en geveegd, fietspadpalen worden vergevingsgezind uitgevoerd en overhangend groen wordt tijdig gesnoeid.

Het uitvoeren van beheer en onderhoudswerkzaamheden wordt afgestemd op het uitvoeren van fietsprojecten en kleine fietsverbeteringen. Hierdoor kunnen budgetten samengevoegd worden en door de gelijktijdige uitvoering ontstaat minder overlast voor omwonenden en bedrijven.

Speciaal aandachtspunt is de oneffenheden in fietspaden veroorzaakt door boomwortels. Bij voorkeur worden bomen daarom op ruime afstand geplant van het fietspad. Daar waar bomen al staan is het veelal niet gewenst deze bomen alleen vanwege de wortelopdruk te kappen. Een mogelijk alternatief

is het toepassen van betonnen fietspaden. We gaan dit alternatief onderzoeken waarbij ook aandacht is voor de samenhang en herkenbaarheid van het fietsnetwerk.

De gemeente organiseert de bemensing en het toezicht op het correct stallen van fietsen. Te lang gestalde fietsen worden verwijderd en overgedragen aan Handhaving. Hierover zijn afspraken gemaakt. Voor het onderhoud aan de stallingen worden onderhoudsplannen opgezet door Parkeermanagement en Vastgoed.

Snorfietsen naar de rijbaan

In delen van Amsterdam is met succes de maatregel '**Snorfiets naar de rijbaan**' ingevoerd. Door de snorfiets van het fietspad te verplaatsen naar de rijbaan verwachtte Amsterdam meer gelijkwaardigheid te scheppen tussen de gebruikers op het fietspad zonder de snorfiets te weren uit de stad. Het zou rustiger worden op de fietspaden en op de rijbaan konden snorfietsen op de rijbaan beter meerijden met het overige wegverkeer. Voorwaarde was wel een helmplicht voor snorfietsers.

De eerste evaluatie (bron: Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan, december 2019) toont aan dat er vooral op het gebied van verkeersveiligheid successen zijn geboekt. De verkeersveiligheid en doorstroming op fietspaden is verbeterd en de drukte op fietspaden is afgenomen. Ook het aantal geregistreerde ongevallen waar een snorfietser bij is betrokken, is afgenomen.

Het aantal geregistreerde snorfietsers (bezit) in Amsterdam is gedaald van circa 37.000 (januari 2018) naar circa 26.000 (oktober 2019). De invoering van de maatregel heeft circa Amsterdam € 6 mln gekost.

De successen in Amsterdam, voor zowel de fietser als voor de snorfietser, zijn evident en worden ook graag behaald in Leiden. Of een dergelijke maatregel in Leiden dezelfde effecten laat zien, moet wel eerst onderzocht worden. Om de maatregel in te kunnen voeren moet ook per fietspad onderzocht worden of de maatregel nodig is en of de situatie op de weg veilig genoeg wordt voor de snorfietser. Dit is (onder andere) noodzakelijk voor de onderbouwing van het verkeersbesluit.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de voorbereiding van een wetsvoorstel voor de **helmplicht voor snorfietsers**. Hiervoor is onderzoek uitgevoerd namens het Ministerie. Ook heeft de minister de tweede kamer per brief (16 december 2019) geïnformeerd over de eerste bevindingen. Het onderzoek geeft een eerste indicatie dat 60% van de snorfietsers overstapt op een ander vervoermiddel als het verplicht wordt een helm te dragen. Een groot deel daarvan stapt over naar de (elektrische) fiets. Aangezien fietsers een groot aandeel hebben in het aantal verkeersdoden en gewonden, wil de minister de gevolgen van deze overstap nader laten onderzoeken.

Wij gaan onderzoeken of en waar de snorfiets in Leiden naar de rijbaan wordt verwezen nadat de minister het (ontwerp)besluit voor de helmplicht heeft genomen. Dit vanwege het grote effect van deze maatregel op het aantal snorfietsers en daarmee op de resultaten van het onderzoek.

Bewegwijzering

Het doel van bewegwijzering is het zo goed mogelijk **informeren van fietsers** en het zo vlot en veilig mogelijk geleiden van weggebruikers naar hun bestemmingen. Met behulp van bewegwijzering kunnen weggebruikers hun weg vinden op het wegennet en kunnen zij de plaats bepalen waar zij zich op dat moment bevinden. Door weggebruikers te informeren, draagt bewegwijzering bij aan een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Sinds 1 januari 2015 is de wettelijke verantwoordelijkheid voor de bewegwijzering in handen van de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd). Conform de Wegenverkeerswet (Wvw) voert de NBd haar taak altijd uit in opdracht en voor rekening van de betreffende wegbeheerder. Alle wegbeheerders zijn daarmee wettelijk verplicht hun bewegwijzeringsplannen voor de wegen die vallen onder hun beheer op te laten stellen door de NBd waarna deze worden vastgesteld door de Minister van

Infrastructuur en Waterstaat. Hiermee is gewaarborgd dat het de bewegwijzering lokaal, regionaal en landelijk samenhangend en eenduidig wordt uitgevoerd.

Uitgangspunten voor fietsbewegwijzering zijn beschreven in de Nota Bewegwijzering en in het doelenplan (vastgesteld door het college op 16 juni 2015). Voor de uitvoering van fietsbewegwijzering in Leiden is verder CROW-publicatie 322 'Richtlijn bewegwijzering 2014' (en toekomstige actualisaties) leidend. Algemene kenmerken van fietsbewegwijzering zijn de witte wijzers met rode rand en rode tekst op een witte mast met rode dop met fietssymbool. In de Binnenstad worden zwarte masten toegepast in verband met de uitstraling van de historische binnenstad. Voor recreatieve routes zijn er ook de fietsknooppunten (witte bordjes met groene rand en groene tekst).

In 2019/2020 is de fietsbewegwijzering in Leiden vernieuwd uitgevoerd. Aanpassingen aan infrastructuur maken wijziging aan de bewegwijzering veelal noodzakelijk. Dit blijft een doorlopend proces.

Verlichting

Regionale fietsroutes, hoofdfietsroutes en wijkfietsroutes maken we comfortabel, verkeersveilig, sociaal veilig en moeten daarom verlicht worden. Deze routes worden altijd voorzien van openbare verlichting. Over Openbare Verlichting wordt specifiek beleid opgesteld. Voor de fiets geven we de volgende aandachtpunten mee:

Verlichting langs fietsroutes heeft verschillende functies:

- het verhogen van het (fiets)comfort
- het verbeteren van de verkeersafwikkeling
- het verbeteren van de sociale veiligheid
- het verhogen van de oplettendheid bij onveilige situaties
- het verhogen van het contrast tussen rijloper en berm

Bij fietsvoorzieningen geldt een obstakelvrije ruimte van tenminste 0,5 m vanaf de verharding. Binnen deze ruimte mogen geen lichtmasten worden geplaatst. Fietsers en voetgangers moeten op oversteekplaatsen goed zichtbaar zijn voor het gemotoriseerde verkeer, omdat daar een conflict kan ontstaan tussen beide modaliteiten. In onderdoorgangen voor fietsers moet zo veel mogelijk daglicht toetreden. Daarnaast wordt verlichting aanbevolen om daarmee de sociale veiligheid te bevorderen. Het verschil tussen het verlichtingsniveau binnen en buiten de onderdoorgang mag niet te groot zijn. De verlichting in de aanloop is daarom afgestemd op het verlichtingsniveau in de onderdoorgang.

De zichtbaarheid van het wegverloop wordt meer vergroot door het aanbrengen van kantmarkering dan door het toevoegen van verlichting. Meer contrast aanbrengen vergroot namelijk al bij heel lage lichtniveaus de zichtbaarheid; iets verlichten wat geen contrast heeft, heeft daarentegen maar weinig effect. Duidelijk zichtbare kantmarkering stelt fietsers in staat bij duisternis koers te houden en hun focus te richten op andere weggebruikers, oneffenheden in het wegdek en paaltjes. Fietsers moeten obstakels op de rijloper kunnen zien met licht in de rug. Bij paaltjes op het fietspad worden om die reden de masten niet ter hoogte van het paaltje geplaatst, maar aan twee zijden op enkele meters afstand van het paaltje.

Daar waar heel weinig mensen bij duisternis fietsen, is het uit efficiëntie en milieu- en natuuroverwegingen niet verstandig een fietsverbinding intensief te verlichten. Het mag echter niet zo zijn dat het ontbreken van verlichting langs de verbinding voor grote groepen een reden is om hier niet te fietsen. Het gaat dus niet alleen om het feitelijke, maar ook om het potentiële gebruik van de verbinding. Intensieve verlichting blijft slechts achterwege als er sprake is van de volgende omstandigheden:

- de fietsverbinding ligt buiten de bebouwde kom en verbindt woonkernen over een afstand van meer dan 5 km
- de fietsverbinding ligt niet in een woon-schoolroute of woon-werkroute
- de fietsverbinding ligt niet in een route naar avondbestemmingen, zoals uitgaanscentra en sporthallen.

3 Fietsenstallingen zijn er voldoende en van hoge kwaliteit

3.1 Onze visie op parkeren

De visie van de gemeente Leiden op parkeren wordt beschreven in de **Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030**. In deze visie is ook het beleid voor het stallen van fietsen opgenomen, omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De gemeente Leiden zet de fiets en de voetganger op de eerste plek. Leiden wil met het realiseren van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen het gebruik van de fiets verbeteren en meer ruimte voor de voetganger vrijhouden. In de **Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020** worden voor het eerst voor alle functies ook fietsparkeernormen vastgelegd en kwaliteitseisen voor fietsenstallingen opgelegd.

Fietsenstallingen zijn er voldoende en van hoge kwaliteit

3.2 Ambities van de gemeente Leiden

De fiets krijgt een steeds belangrijkere rol in het transport naar het stadscentrum en de stations. De ontwikkeling van de elektrische fiets zorgt ervoor dat grotere afstanden met de fiets overbrugd kunnen worden. Het station in Leiden staat nu al in de top drie van fietsstations in Nederland en ook in de Leidse binnenstad is de afgelopen jaren een groei te zien. Voor al deze fietsen moet een stallingsplek gevonden worden. Het is een uitdaging om in een historisch centrum voldoende plekken te realiseren zonder afbreuk te doen aan het karakter van het gebied. Ook in het stationsgebied is het een uitdaging om voldoende fietsenstallingen te realiseren.

Leiden heeft de ambitie om het gebruik van de fiets nog verder te laten stijgen. Landelijk groeit het gebruik van de fiets in grote steden, en Leiden heeft de ambitie om daar een schepje bovenop te doen. De ambities voor fietsparkeren in de Leidse binnenstad en het stationsgebied zijn daarom hoog. Ook bij wijkwinkelcentra en in de wijken zelf zijn er nog uitdagingen om het toenemende fietsgebruik te accommoderen. In woonwijken is het vaak mogelijk om fietsen te stallen op eigen terrein, maar vooral in de binnenstad en in de 19^{e}-eeuwse wijken ontbreekt vaak deze mogelijkheid. In samenspraak met de buurt kan hier naar een oplossing gezocht worden.

De uitdaging waarmee Leiden in het stationsgebied te maken heeft, kent een ander karakter. In het stationsgebied is de afgelopen jaren gewerkt aan de uitbereiding van de stallingscapaciteit. Ambitie is om het stallen van fietsen in het stationsgebied zoveel mogelijk in een gebouwde omgeving plaats te laten vinden. Dit verhoogt het comfort voor de fietser en verhoogt de kwaliteit van de openbare ruimte. Door de opening van de fietsenstalling onder de Lorentz zijn circa 4.800 gebouwde stallingen toegevoegd waardoor de druk op de andere stallingen tijdelijk verlicht wordt. Er blijft echter nog een restopgave waar een oplossing voor gezocht moet worden. Samen met ProRail en NS Stations en de Provincie Zuid-Holland wordt hiervoor naar een oplossing en financiële dekking gezocht.

Om de druk op de fietsenstallingen in het stationsgebied te verlagen, wordt ook gekeken naar het uitbreiden van de capaciteit op omliggende stations (Lammenschans en De Vink). Met deelfietsen kijken we of het mogelijk is op een innovatieve wijze het aantal gestalde fietsen te verlagen.

3.3 Acht visiepunten voor fietsparkeren

De ambitie voor fietsparkeren is in de Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 uitgewerkt naar acht visiepunten.

1. De gemeente besteedt extra aandacht aan gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om het fietsen te stimuleren.
2. De gemeente organiseert het fietsparkeren op een intuïtieve manier (bijvoorbeeld aansluitend op fietsroutes), zodat de juiste fiets(er) op de juiste plek terechtkomt.
3. Met fietsparkeren versterkt de gemeente de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer.
4. Leidse fietsenstallingen worden zo efficiënt mogelijk benut, bijvoorbeeld door bewoners toegang te geven tot bezoekers-, school- en bedrijfsstallingen.

5. Op locaties waar extra behoefte aan fietsparkeerplaatsen is, investeert de gemeente in nieuwe hoogwaardige voorzieningen. Ook onderzoekt de gemeente de mogelijkheden van flexibele fietsparkeer oplossingen.
6. De gemeente gebruikt reguleringsmaatregelen om het fietsparkeren in de stad te beheersen.
7. In Leiden is de fiets het uitgangspunt in het ontwerp van nieuwe gebouwen. Dit geldt ook voor gebouwen die een andere functie krijgen.
8. De gemeente zoekt aansluiting bij nieuwbouw- en andere projecten om extra fietsparkeervoorzieningen te creëren of om de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren.

Deze visiepunten, die verder zijn uitgewerkt in de Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030, vormen het uitgangspunt voor de concrete maatregelen.

3.4 Uitwerking maatregelen uit de parkeervisie

In de Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 is een fietsparkeerfilosofie uitgewerkt. Deze visie is uitgesplitst in vijf thema's:

Betrekken	Er zijn veel belanghebbenden betrokken bij (grootschalige) fietsparkeerlocaties. Via belanghebbenden kan de gemeente de fietser bereiken en zijn parkeergedrag beïnvloeden.
Beinvloeden	Het doel is om een structurele gedragsverandering bij de fietser te bereiken. Goede communicatie is hierbij het sleutelwoord. Social nudging is een techniek waarmee het gedrag van mensen beïnvloed kan worden.
Benutten	Bestaande (inpandige) fietsparkeervoorzieningen in panden van derden benutten voor openbaar gebruik op momenten dat deze niet gebruikt worden door de eigenaar. Ook het (in aangewezen gebieden) toezicht op wees- en wrakfietsen is onderdeel van het beter benutten van de bestaande voorziening.
Bouwen	Investeren in nieuwe, openbare fietsenstallingen is nodig omdat uit onderzoek blijkt dat er op dit moment een groot tekort is. Fietsparkeercapaciteit bijbouwen kan op de volgende manieren: • Fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein van bewoners of bedrijven • Collectieve fietsenstallingen op buurt- of straatniveau • Autoparkeerplaatsen omzetten in een fietsenstalling • Openbare fietsenstallingen bouwen • Extra fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte realiseren
Beheersen	Beheersen betekent in de parkeervisie handhaven. Doel van handhaven is het gebruik van (nieuwe) fietsparkeervoorzieningen te stimuleren. Beheersing is vooral van belang op locaties waar geparkeerde fietsen hinder veroorzaken.

In de Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 zijn stads-brede maatregelen voor het stallen van fietsen uitgewerkt. Daarnaast zijn ook specifiek voor de focusgebieden (stationsgebied, binnenstad en winkelcentra) maatregelen uitgewerkt. In dit document volgt een verdere uitwerking van deze maatregelen.

3.5 Uitwerking maatregelen stadsbreed

In de Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 zijn stadsbrede maatregelen beschreven:

Duidelijke bewegwijzering naar en binnen stallingen

Voor fietsers moet het direct duidelijk zijn waar zij hun fiets kunnen stallen. De bewegwijzering naar gebouwde stallingen moet intuïtief zijn en de keuze om je fiets in een gebouwde stalling te plaatsen vergemakkelijken. Op deze bewegwijzering kan ook meteen getoond worden hoeveel stallingsplekken er nog beschikbaar zijn. Binnen de stalling moet duidelijk zijn waar nog plekken beschikbaar zijn. Door het verbeteren van de bewegwijzering kunnen de bestaande voorzieningen beter gebruikt worden.

Zoals er een parkeerroute voor automobilisten is moet ook gekeken worden hoe de sturing van fietsers richting de openbare stallingsplaatsen verbeterd kan worden. Zowel in het stationsgebied als in het historisch centrum is het belangrijk dat fietsers direct kunnen zien bij welke stalling nog ruimte

beschikbaar is om hun fiets te stallen. Ook de tijdelijke Pop-up stallingen kunnen een plek krijgen in dit systeem. In steden als Utrecht, Amsterdam en Den Haag zijn hier goede voorbeelden van te vinden. Met deze systemen komt ook meer data beschikbaar over het gebruik van de stallingen. In het stationsgebied is een koppeling met de bestaande systemen in de gebouwde stallingen mogelijk.

Openstellen privévoorzieningen voor openbaar gebruik

Er zijn enkele plekken in de stad waar fietsers gebruik zouden kunnen maken van particuliere fietsenstallingen op momenten waarop de hoofdgebruiker hier geen gebruik van maakt. Door deze reeds bestaande capaciteit dubbel te gebruiken, ontstaan interessante mogelijkheden om meer plek te bieden aan het stallen van de fiets. Om deze locaties geschikt te maken voor dergelijk dubbelgebruik is overleg met de eigenaren nodig, zoals de diverse onderwijsinstellingen in de stad. De stallingen zijn immers ontwikkeld als onderdeel van het gebouw dat er gebruikt van maakt en voor een solitaire exploitatie van de stallingen zijn mogelijk aanpassingen nodig.

Verhogen kwaliteitsniveau fietsparkeervoorzieningen

Het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande stallingen kan zorgen voor een beter gebruik van deze stallingen. Kwaliteitsverbeteringen kunnen fysieke aanpassingen aan de stallingen zijn, zoals het vergemakkelijken van de toegang tot een stalling. Van de Waagstalling is bijvoorbeeld bekend dat de steile helling vanaf de Breestraat een belemmering vormt voor sommige gebruikers. Met technische oplossingen kan dit opgelost worden.

Het is ook belangrijk om goede services aan te bieden in de stallingen, zodat fietsers gestimuleerd worden om er gebruik van te maken. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid om je elektrische fiets op te laden, maar ook een bandenplakservice, lockers of kinderwagen uitleen maakt het gebruik van de stalling prettiger. In andere steden zijn hier voorbeelden van te vinden.

Extra stallingsmogelijkheden in wijken

In de wijken waar bewoners onvoldoende individuele stallingsvoorzieningen hebben, zijn verschillende manieren om het stallen van fietsen te verbeteren. Deze problemen spelen vooral in de binnenstad en de omliggende 19^{e} -eeuwse wijken. Huizen hebben hier vaak geen voortuinen of achterom, waarmee een eigen berging bereikt kan worden. Fietsen staan daarom gestald in de openbare ruimte. Steeds meer mensen willen hun fietsen veiliger kunnen stallen. Oplossingen hiervoor zijn buurtstallingen en fietsboxen. Ook extra openbare fietsparkeervoorzieningen geeft extra comfort en veiligheid omdat je hier je fiets met een slot aan vast kunt maken.

- Extra openbare fietsparkeervoorzieningen: Op plekken waar daar behoefte aan is kunnen extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Als hiervoor in de openbare ruimte geen mogelijkheden zijn kan op verzoek van bewoners gestart worden met het plaatsen van een fietsvlonder op een autoparkeervak. Aan het plaatsen van deze vlonders zijn voorwaarden verbonden. Als na een proefperiode blijkt dat het plaatsen van een fietsvlonder geen ernstige bezwaren opgeleverd heeft wordt op dezelfde plaats een vaste fietsparkeervoorziening gerealiseerd en het parkeervak opgeheven.
- Buurtstallingen: In overleg met bewoners kijken waar ruimte en behoefte aan buurtstallingen is. Hierbij kan gekeken worden naar nieuw te bouwen voorzieningen, maar ook hergebruik van leegstaande panden. Aanleggen van buurtstallingen vraagt intensief overleg met de buurt om tot een geschikte locatie te komen. Het verzorgingsgebied van een buurtfietsenstalling is behoorlijk groot. Het streven is om per buurt maximaal één buurtstalling te realiseren.
- Fietsboxen: Fietsboxen hebben dezelfde mogelijkheden als buurtfietsenstallingen, maar hebben een beperktere capaciteit. Daardoor is het verzorgingsgebied ook kleiner. Voor het plaatsen van fietsboxen kunnen autoparkeervakken opgeheven worden. Het plaatsen van deze boxen gaat op verzoek en in overleg met bewoners. Het plaatsen van fietsboxen dient ook vooraf gegaan te worden door het plaatsen van een fietsvlonder om het effect van het opheffen van een parkeervak na te gaan.

Het realiseren van extra stallingsmogelijkheden in de wijken kan ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. De parkeerdruk mag hierdoor niet boven de 90% komen.

Naast bovenstaande ontwikkelingen wordt bij herinrichtingsprojecten gekeken of de aanwezige fietsparkeervoorzieningen nog voldoende aansluiten bij de behoefte. Indien nodig en mogelijk wordt het aantal stallingsplaatsen uitbereid.

Gebruik maken van ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kijkt de gemeente actief mee om op strategische plekken extra fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Vooral in de binnenstad is het aanhaken bij nieuwe ontwikkelingen extra belangrijk, omdat de beschikbare ruimte hier beperkt is. De koppeling aan bestaande ontwikkelingen heeft vaak ook een financieel voordeel.

3.6 Uitwerking maatregelen in focusgebieden

De Parkeervisie Auto- en Fietsparkeren Leiden 2020-2030 beschrijft ook maatregelen voor focusgebieden. De focusgebieden zijn omgeving station Leiden Centraal, stations Lammenschans en De Vink, binnenstad en winkelcentra in de wijken. Niet voor ieder gebied zijn alle maatregelen van toepassing, omdat de gebieden sterkt van karakter verschillen. De stationsomgevingen vormen een belangrijke bestemmingslocatie als overstappunt op het openbaar vervoer. De binnenstad is een belangrijke bestemming voor bezoekers op de fiets vanuit de hele regio. De winkelcentra in de wijken vormen juist een centraal punt binnen de wijk en kennen daardoor vooral bezoekers vanuit de wijk zelf.

Grootschalige stallingen bijbouwen

Er is onvoldoende capaciteit om fietsen te kunnen stallen in de focusgebieden. In het stationsgebied wordt gewerkt aan het toevoegen van extra stallingscapaciteit. Hierin wordt samengewerkt met ProRail, Provincie Zuid-Holland en NS. Ook in de binnenstad is de stallingscapaciteit maar beperkt.

Voor de ov-reizigers is de fiets een zeer belangrijk voor- en natransportmiddel. Begin 2019 had het gebied ruim 13.000 fietsparkeerplaatsen. In het stationsgebied is de nieuwe stalling onder de Lorentz geopend (figuur 7). Hiermee wordt een grote stalling toegevoegd met een capaciteit van circa 4800 fietsen. Volgens de prognoses van ProRail moeten dit er in 2030 19.000 zijn. Deze prognoses worden in 2020 herzien. Hierbij houdt ProRail al rekening met een betere benutting door fietsdetectie -en verwijssystemen. Er blijft dus ook na de realisatie van de Lorentz-stalling nog een restopgave over. Een gedeelte van de huidige stallingscapaciteit is slecht een tijdelijke oplossing (Trafolocatie, Alphens Perron en Morssingelterrein). Er wordt op dit moment gewerkt aan een invulling om deze opgave te realiseren. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid die deelmobiliteit biedt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te verminderen.

Figuur 7: Lorentz fietsenstalling met 4.800 stallingsplaatsen

Ook in de binnenstad is behoefte aan extra stallingscapaciteit voor fietsen. Het maatgevend moment voor fietsenstalling in de binnenstad is, in tegenstelling tot fietsenstalling in het stationsgebied, op zaterdagmiddag. De huidige Waagstalling wordt op dat moment het drukste gebruikt. De Waagstalling bereikt een specifiek gedeelte van het kernwinkelgebied. Het is wenselijk dat op andere bronpunten ook gebouwde fietsenstallingen worden gerealiseerd. Hierbij moet gedacht worden aan de volgende locaties (bijlage VIII):

- Beestenmarkt (bioscoop, diverse horeca, westkant Haarlemmerstraat)
- Omgeving Bioscoop Trianon, Minerva en Stadsgehoorzaal (uitgaanslocaties)
- Oostelijk gedeelte Breestraat (detailhandel, horeca en markt)
- Omgeving Garenmarkt (detailhandel, horeca)
- Oostkant Haarlemmerstraat, rondom Kaasmarkt (detailhandel)
- Middengedeelte Haarlemmerstraat, rondom Lange Mare (detailhandel, horeca)

Met de realisatie van deze stallingen kunnen bezoekers uit alle richtingen gemakkelijk hun fiets in een gebouwde stalling achterlaten en de binnenstad bezoeken. Door de stallingen op een logische locatie langs een fietsroute te realiseren worden fietsen gestimuleerd om hun fietsen in een gebouwde stalling te plaatsen. Dit heeft een positief effect op de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad. De maatregelen in de binnenstad worden verder uitgewerkt in een masterplan fietsparkeren binnenstad.

Bij de nieuw te bouwen stallingen, in het bijzonder de stallingen in de binnenstad en bij Leiden Centraal, moet ook rekening gehouden worden met afwijkende modellen fietsen (zoals bak- en maatjesfietsen) en met snor- en bromfietsen.

Gebruik van gebouwde fietsvoorzieningen stimuleren

Het gebruik van de nieuw bijgebouwde stallingen en de bestaande stallingen willen we stimuleren. De gebouwde stallingen bieden meer kwaliteit voor de gestalde fietsen en maken het mogelijk om de openbare ruimte grotendeels vrij te houden van gestalde fietsen. Fietsers die voor langere tijd de binnenstad bezoeken moeten gestimuleerd worden om zoveel mogelijk de gebouwde stallingen te gebruiken. Voor korter bezoek moeten ook mogelijkheden op straat beschikbaar blijven.

In het kernwinkelgebied willen we bezoekers met de fiets verwelkomen. De gebouwde extra stallingen zoals de Waagstalling (figuur 8) zijn hiervoor de aangewezen plek. Om ervoor te zorgen dat deze stallingen optimaal benut worden door het bezoekende publiek kan ervoor gekozen worden om in te zetten op restrictiegebieden waar fietsen niet buiten de fietsparkeervoorzieningen gestald mogen worden. Doel hierbij moet zijn om fietsers te stimuleren om hun fiets in de gebouwde voorzieningen te stallen. Deze maatregel kan pas toegepast worden als voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd zijn. Hierover gaan we in overleg met ondernemers en bewoners.

Figuur 8: De Waagstalling, gebouwde fietsenstalling in hartje Leiden

Tijdelijke en flexibele stallingsmogelijkheden creëren

De behoefte aan fietsparkeerplaatsen varieert sterk afhankelijk van het moment in de week. De grootste piekmomenten voor het stationsgebied zijn op de weekdagen, de binnenstad en winkelcentra in de wijken kennen hun pieken in het weekend en woensdagmiddag. Om deze pieken op te vangen realiseren we tijdelijke en flexibele stallingen waar mogelijk.

Om op de piekmomenten in de binnenstad op te vangen wordt op dit moment gebruik gemaakt van pop-up stallingen. Deze staan langs de Nieuwe Rijn, de Steenschuur en de Lange Mare. Deze stallingen worden alleen ingericht op momenten waarop deze nodig zijn. Op de andere momenten in de week zijn dezelfde locaties beschikbaar als parkeervakken voor auto's. Zoeklocaties voor extra pop-up stallingen zijn de omgeving Vrouwensteeg/Minerva/Boommarkt, Stadhuisplein, Korevaarstraat en omgeving, Lange Mare, Hogewoerd en de Haven. Op de Breestraat speelt ook een fietsparkeerprobleem op de drukke dagen. Hier wordt gekeken naar flexibele fietsparkeervakken in combinatie met laad- en losvakken.

In het stationsgebied bij Leiden Centraal is de ambitie om fietsparkeren zoveel mogelijk in gebouwde stallingen plaats te laten vinden. Na de opening van de Lorentz wordt hard doorgewerkt om de achterstand in gebouwde stallingen in te lopen. Er bestaat nog een restopgave van 6300 fietsparkeerplaatsen, waarvan een gedeelte vervanging is van bestaande tijdelijke stallingen. Naast deze stallingen, vooral bedoeld voor forensen, bestaat er ook nog een opgave voor kort parkeren bij het station voor bezoekers van de andere voorzieningen in het gebied. Voor deze bezoekers is een tijdelijke stallingsmogelijkheid in het stationsgebied wenselijk.

Ook bij wijkwinkelcentra zijn in de weekenden pieken in het aantal gestalde fietsen. De toename van het aantal fietsers en het grote aantal nieuwbouwprojecten vooral in de wijken zorgt ervoor dat er aanzienlijk meer mensen afhankelijk zijn van wijkwinkelcentra. Hier streven we ernaar om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren.

Verhoogde handhaving wrakken en weesfietsen

Voor bewoners en bezoekers moet het duidelijk zijn waar hun fiets wel en niet mag staan. Het stationsgebied bij Leiden Centraal is ingericht als Fiets Fout Fiets Weg-gebied. Hier wordt door Handhaving met veel inzet gevaarlijke situaties tegengegaan door fout geparkeerde fietsen. Een aantrekkelijke uitstraling van het gebied is hier een gevolg van. Ook wordt door de strikte handhaving bereikt dat er zoveel mogelijk rekken beschikbaar zijn voor de forenzen en dat deze rekken niet door weesfietsen bezet worden.

Figuur 9: Zoneborden fiets-fout-fiets-weg in stationsgebied Leiden Centraal

In de binnenstad wordt gehandhaafd op fietsen die voldoen aan de eisen van een wrakfiets. Hiermee wordt voorkomen dat plekken bezet worden gehouden door niet meer gebruikte fietsen. Handhaving neemt de binnenstad regelmatig mee in het weghalen van deze fietsen. Op dit moment wordt door handhaving gehandhaafd op wrakfietsen. Er wordt gekeken of het controleren op weesfietsen een effectieve maatregel is met betrekking tot inzet en resultaat. Niet gebruikte fietsen kunnen hierdoor sneller weggehaald worden dan in de huidige situatie. Deze maatregel levert naar verwachting vooral in de stegen rondom de Breestraat en de Haarlemmerstraat extra ruimte op. Hier moet onderzoek naar gedaan worden. Voor weesfietsen geldt een termijn van maximaal 28 dagen zodat fietsen van bewoners geen hinder ondervinden van deze maatregel. Het handhaven op weesfietsen vraagt een extra inzet vanuit Handhaving. Om dit in te voeren zijn dus extra financiële middelen nodig. Bij de wijkwinkelcentra blijft handhaving op wrakfietsen het uitgangspunt. In buitenwijken en bij de stations Lammenschans en De Vink wordt gecontroleerd op wrakfietsen.

Mogelijkheden tot regulering

Er kan voor gekozen worden om in gebieden met een zeer hoge aantrekkingskracht (zoals het stationsgebied) een zo efficiënt mogelijk gebruikt van de aanwezige stallingscapaciteit te stimuleren middels het hanteren van een maximale tijdsduur van gratis parkeren. Hiermee wordt voorkomen dat onnodig veel capaciteit gebruikt wordt door fietsen die langere tijd niet gebruikt worden. Het aanleggen van stallingscapaciteit in het stationsgebied is hiervoor immers te kostbaar. Het aansluiten bij de landelijk bij NS-fietsenstallingen toegepaste eerste 24 uur gratis regeling ligt voor de hand.

4 Gedrag van fietsers

4.1 Het gedrag en de vaardigheden van fietsers

Een, ook tijdens de participatiemomenten, veel gehoorde klacht over fietsers is hun **gedrag**. Hard fietsen waar het druk is, inhalen waar dat eigenlijk niet kan, rijden zonder licht en neerzetten van de fiets op de stoep op een manier waardoor voetgangers er niet meer door kunnen. Dit gedrag is een grote irritatie voor andere Leidenaren en draagt ook bij aan een onveilige, slecht bereikbare en een niet-inclusieve stad.

Natuurlijk moeten fietsers zich netjes gedragen in het verkeer en moet verlichting aan in het donker, maar vaak hangt het gedrag ook samen met **tekortkomingen in de infrastructuur**. Zijn de fietspaden druk en te smal, dan ontstaan situaties van twijfel en onzekerheid. Is er een tekort aan stallingsplaatsen in de buurt van de fietsbestemming, dan voelen fietsers zich genoodzaakt om de fiets neer te zetten op een plaats waar dat eigenlijk niet kan.

We spelen in op het gedrag van de fietser

Gedrag heeft natuurlijk ook te maken met de mentaliteit van de fietser. Dit is in eerste instantie een eigen verantwoordelijkheid maar **goede informatie en bewustwording** kan bijdragen aan socialer gedrag. Met handhaving worden mensen beboet als zij zich niet aan de regels houden, met als doel dat zij dat daarna wel doen.

Het maken van mobiliteitskeuzes is ook onderdeel van het gedrag. Kiest een werknemer om de woon-werk afstand van 10-15 km te reizen met het comfort van de auto of kiest de werknemer voor de fiets wat iets meer inspanning kost. Door de verdere ontwikkeling en introductie van de elektrische fiets en de mogelijkheid om een fiets te leasen, wordt de fiets meer een meer een concurrent van de auto. Daarbij komt dat werkgevers en werknemers het belang inzien van gezondheid. Meer lichaamsbeweging door het dagelijks 30 tot 60 minuten fietsen draagt bij aan de vitaliteit van werknemers, minder ziekteverzuim en meer productiviteit.

Ook het hebben van voldoende **vaardigheden** is nodig om veilig en zelfverzekerd door Leiden te kunnen fietsen. Jonge kinderen die het fietsen door een stedelijke omgeving nog moeten leren, ontbreekt het logischerwijs vaak aan deze vaardigheden. Ook zien we een toename aan ongevallen van vooral ouderen op de elektrische fiets. De snelheden zijn hoger en de fietspaden worden steeds drukker. Het is daarom belangrijk om aandacht te schenken aan het verbeteren van de fietsvaardigheden voor deze specifieke doelgroepen: de jongeren en de ouderen.

In het volgende hoofdstuk beschrijven we projecten die zorgen voor de verbetering van de infrastructuur. In dit hoofdstuk besteden we aandacht aan gedragsbeïnvloeding, educatie en promotie.

4.2 Veilig fietsen voor onze jeugd en onze nieuwkomers: Opstappers

Fietsen zit bij ons in de genen. Kinderen leren het fietsen vaak al op jonge leeftijd. Eerst alleen in de woonstraat en onder begeleiding. We willen dat kinderen zo snel mogelijk zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer. Naast een gedegen fietsinfrastructuur is het ook belangrijk dat onze kinderen vaardig worden op de fiets en dat zij kennis hebben van de verkeersregels.

Kinderen kunnen zelfstandig deelnemen aan het verkeer

In groep 7 worden de kinderen voorbereid op het **fiets-examen** dat zij in datzelfde leerjaar doen. In groep 8 worden de kinderen voorbereid op de middelbare school. Vanaf dat moment is de reis van huis naar school vaak wat langer, waardoor deze scholieren op de fiets door de stad reizen. Door de fietsroute van huis naar de middelbare school te verkennen, leren ze de drukke punten en de punten waar extra oplettendheid van ze wordt verwacht.

In Leiden werken wij, in samenwerking met Onderwijs Advies, met **School op Seef**. Dit is hét programma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd (vanaf groep 1). Hier worden kinderen in een veilige omgeving op een eigentijdse manier begeleid in hun ontwikkeling tot duurzaam veilige weggebruikers.

School op Seef omvat hoogwaardig en aansprekend, praktijkgericht en digitaal materiaal. Het werken aan de verkeersveiligheid van kinderen op en rond de basisschool vereist een integrale aanpak. Het programma School op Seef biedt de mogelijkheid om vanuit verschillende facetten (educatie, infrastructuur, communicatie e.d.) hieraan te werken. Het motto is dan ook: 'kinderen hebben recht op een veilige, zo zelfstandig mogelijke deelname aan het verkeer'. Centraal in dit programma staan zes voor Holland Rijnland werkzame verkeersleerkrachten. De verkeersleerkrachten zijn in dienst bij Onderwijsadvies.

Niet alleen onze kinderen moeten het fietsen goed aanleren. Er zijn ook nieuwkomers, zoals buitenlandse studenten, statushouders maar ook buitenlanders die al langer in Nederland wonen, die niet allemaal opgegroeid zijn in een fietscultuur. Voor hun veiligheid en ter bevordering van de maatschappelijke participatie, integratie en zelfstandigheid is het belangrijk dat ook zij goed en veilig leren fietsen. Er zijn inmiddels al enkele initiatieven in Leiden die fietslessen, inclusief fietsexamen aanbieden. Wij ondersteunen deze initiatieven waar dat nodig is.

4.3 Veilig fietsen tot je 100ste: Doortrappers

We willen dat fietsers zo lang mogelijk en ook op hogere leeftijd door Leiden kunnen blijven fietsen. Mede door fietsen blijven ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam. Ouderen fietsen graag, en willen graag blijven fietsen, maar ze zijn ook kwetsbaar in het verkeer. Zo zien we een toename van het aantal ongevallen waarbij ouderen zijn betrokken. Ook het veilig gebruiken van de elektrische fiets is een aandachtspunt.

Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het **programma Doortrappen** ontwikkeld en wordt ondersteund door partners als VVN, VeiligheidNL, BOVAG en de Fietsersbond. Zie voor meer informatie www.doortrappen.nl. Dit programma heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Doortrappen motiveert hen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Het lokale netwerk rondom de oudere in elke gemeente helpt daarbij.

Leiden sluit zich aan bij het programma Doortrappen. Dit doen we in samenwerking met het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH). Als eerste actie wordt, in overleg met de ouderen, een plan van aanpak opgesteld, specifiek gericht op Leiden. Daarin leggen we vast welke acties we waar gaan uitvoeren en gaan daarmee naar de ouderen toe.

4.4 Meer werknemers op de fiets

Werkgevers geven aan dat zij zicht er goed van bewust zijn wat het belang is van meer fietsende werknemers. Meer fietsen houdt Leiden bereikbaar, wat nodig is voor een goed functionerende economie. Ook houdt bewegen werknemers vitaal, wat zorgt voor minder ziekteverzuim en meer productiviteit. In de spitsen reizen voornamelijk studenten en werknemers. Studenten hebben veelal geen auto tot hun beschikking, wat maakt dat de grootste winst te behalen valt bij de werknemers.

In Leiden is de Mobiliteitsmakelaar actief die werknemers, via de werkgevers, stimuleert om meer te gaan fietsen. We zijn ons er van bewust dat de fietsinfrastructuur op orde moet zijn om werknemers langdurig meer te laten fietsen. Vanwege de grote winst die te behalen is onder werknemers blijven wij de aanpak van de Mobiliteitsmakelaar ondersteunen.

4.5 Promotie en marketing

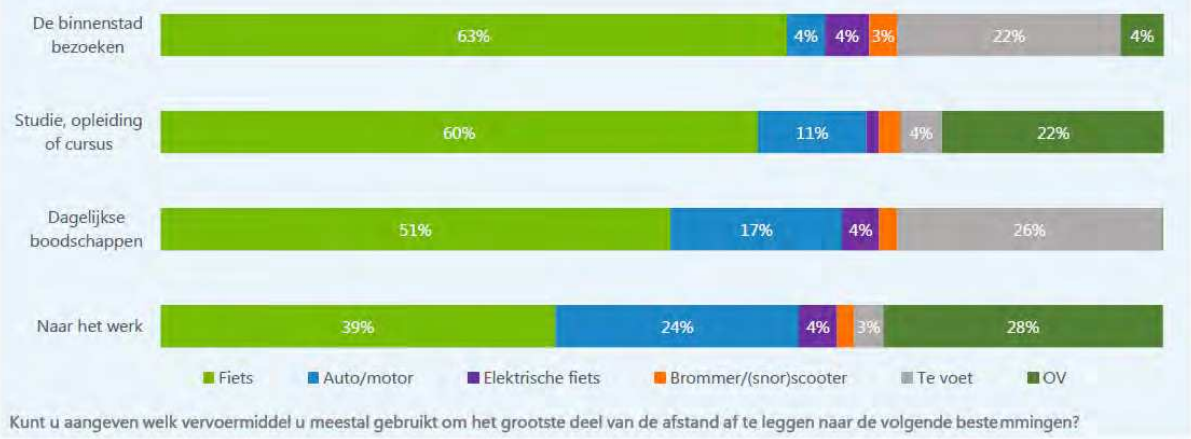
Goede promotie is belangrijk om uit te dragen wat de voordelen zijn van fietsen in- en naar Leiden. Enkele jaren geleden is hiervoor als hulpmiddel het beeldmerk **Flink Fietsen** geïntroduceerd. Via Leiden Marketing (www.visitleiden.nl/zien-doen/beleven/fietsen) worden bezoekers geïnformeerd hoe Leiden op de fiets te beleven is, waar fietsen te huur zijn en welke fietsenstallingen wanneer open zijn.

Om ervoor te zorgen dat meer mensen met de fiets naar Leiden komen is het noodzakelijk dat zij weten dat er voldoende fietsenstallingen zijn, wat de openingstijden zijn en dat de fietsroutes veilig en aantrekkelijk zijn. Dit doen we niet alleen om de stad dagelijks bereikbaar te houden maar ook om ervoor te zorgen dat bezoekers aan de stad op de fiets komen naar de vele evenementen die jaarlijks in de stad georganiseerd worden. Ook zijn er Belevingsroutes door de Leidse Ommelanden ontwikkeld, die bijdragen aan meer mogelijkheden voor Leidenaren, bezoekers van Leiden en mensen uit de regio om aantrekkelijke routes in en rond Leiden te fietsen.

4.6 Fietsdata

Om goede analyses te kunnen maken, is informatie nodig over fietsers en het fietsen in Leiden. We willen weten hoeveel fietsers er op welk punt rijden, wat is de reistijd en snelheid, wat is hun herkomst en bestemming, waarom en wanneer wordt gekozen voor een bepaalde route, waar gebeuren welke ongevallen en wat is de oorzaak daarvan. Ook willen we weten op welke plekken in de stad geparkeerd wordt, wat de parkeerdruk is, wat de drukste momenten zijn en waar fietsers behoefte aan hebben.

Leiden is een echte fietsstad en daar werken we al jaren aan. Daarom is er al veel data bekend. De gemeente verzamelt onder de noemer ‘Leiden in cijfers’ veel feiten en cijfers over Leiden en omgeving. Deze cijfers brengen in beeld hoe de stad zich ontwikkelt. Zie ook www.leiden.incijfers.nl. Tijdens de Wijk- en Stads enquêtes worden Leidenaren gevraagd naar hun fietsgebruik. Hieruit weten we bijvoorbeeld dat 67% van de Leidenaren dagelijks fietst, dat 63% een gewone fiets- en 4% een elektrische fiets gebruikt als vervoermiddel naar de Binnenstad en dat 39% een gewone fiets en 4% een elektrische fiets gebruikt om naar het werk te gaan (figuur 10).



Figuur 10: uitkomsten stadsenquête 2019

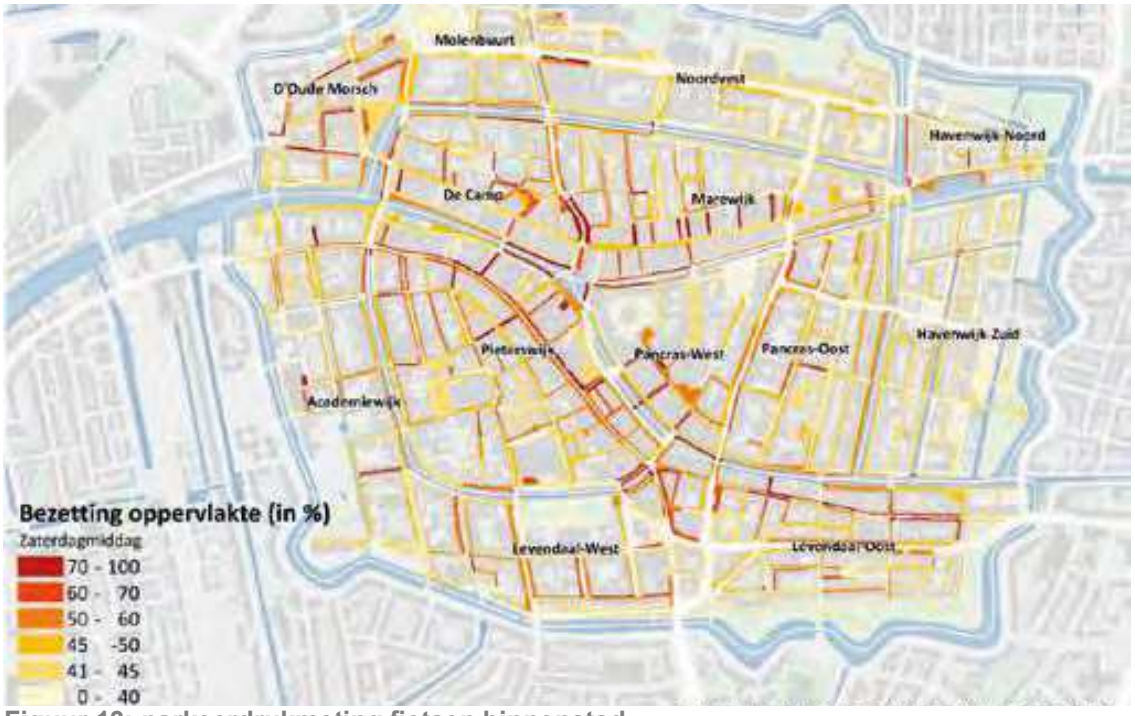
We hebben 29 vaste fietstelpunten rond de stad. Hier tellen we 24 uur per dag, 7 dagen per week de aantallen fietsers die de stad in- en uit rijden. Met deze data monitoren we onder andere de groei van het aantal fietsers en rapporteren daarover (figuur 11). In samenwerking met provincie Zuid-Holland gaan we deze telpunten uitbreiden met meer telpunten in de stad. In 2016 is de laatste fietstelweek georganiseerd. Door het aanzetten van een app werden de fietsroutes geregistreerd en de aantallen fietsers. Hoewel natuurlijk niet alle fietsers hebben meegedaan aan deze fietstelweek, geeft de data wel belangrijke informatie over de drukste en belangrijkste fietsroutes door Leiden (figuur 12).

Figuur 11: 29 fietstelpunten rond Leiden

Figuur 12: Fietstelweek 2016

Ongevallen die geregistreerd worden door de politie, worden verzameld in het bron-databestand. Met het programma VIAstat kunnen op de kaart of in tabelvorm selecties worden gemaakt bij de geregistreerde ongevallen waaruit we de locatie, leeftijd, type voertuig, aard van het ongeval, materiele schade, letselschade enz. kunnen opmaken. Deze data gebruiken we bij verkeersveiligheidsanalyses voor het oplossen van knelpunten. Gezien de lage dekkingsgraad van deze bron-data is een verbeterslag nodig waarbij ook ongevalsdata van de spoedeisende hulp en ambulance diensten worden betrokken.

Net zoals voor het autoparkeren worden ook parkeerdrukmetingen gedaan voor het fietsparkeren in de Binnenstad (figuur 13) en in het Stationsgebied. Met deze informatie kunnen we gericht zoeken naar oplossingen om de parkeerdruk te verlagen.



Figuur 13: parkeerdrukmeting fietsen binnenstad

We blijven jaarlijks data over fietsroutes, fietsparkeren en fietsgedrag verzamelen. Daarbij onderzoeken we, in samenwerking met bijvoorbeeld provincie Zuid-Holland, innovatieve technieken waarmee we makkelijker en sneller de benodigde informatie kunnen verzamelen en zetten die in. Veel data is immers al beschikbaar, maar kan nog niet op een eenvoudige wijze gepresenteerd- of aan elkaar gekoppeld worden.

5 De Fiets op 1, dit gaan we doen!

5.1 Plannen die bijdragen aan Fiets op 1

Om ervoor te zorgen dat er meer gefietst wordt in Leiden, dat fietsen in Leiden veilig is en dat de fiets snel en gemakkelijk gestald kan worden, passen wij de fietsinfrastructuur aan. We moeten Leiden voorbereiden op het jaar 2030 als er 40% meer fietsers door onze stad fietsen. Ook tijdens de participatiemomenten is nadrukkelijk gevraagd om maatregelen uit te voeren die **fietsroutes, fietsenstallingen** en het **fietsgedrag** verbeteren. Daarom geven we in dit beleidsprogramma niet alleen aan dat we verbeteringen gaan uitvoeren, maar ook hoe.

Projectparticipatie

De uitvoering van de genoemde fietsmaatregelen gebeurt samen met de stad. De gemeente Leiden hecht grote waarde aan het vormgeven van plannen samen met de stad. Samenwerking zorgt voor draagvlak en betere plannen. De schaal waarop geparticipeerd wordt kan variëren. Bij projecten in de openbare ruimte wordt aan diverse georganiseerde partijen maar ook aan individuele bewoners en belangenorganisaties gevraagd om samen met de gemeente een participatieproces te doorlopen voor het project. Bijvoorbeeld van direct aanwonenden en bedrijven tot de fietser zelf, de wijk en belangenverenigingen.

Het doel van de participatie is om alle belanghebbenden te infomeren over het project, eventuele suggesties ter verbetering op te halen om zo tot een gedragen plan te komen. Voor ieder project wordt een participatie aanpak op maat gemaakt. Bij het gekozen participatieniveau van bijvoorbeeld infomeren en raadplegen worden ideeën, inzichten en wensen opgehaald in de wijk. Op basis van deze input wordt van het schetsontwerp een voorlopig ontwerp en vervolgens een definitief ontwerp opgesteld. Over het proces en de behaalde eindresultaten wordt geïnformeerd en teruggekoppeld via verschillende gemeentelijke middelen zoals bewonersbrieven, Stadsnieuws (digitale nieuwsbrief), sociale media of bijvoorbeeld de gemeentelijke e-tool doemee.leiden.nl.

5.2 Uitvoeringsprogramma Leiden Fietsstad

In het Uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar zijn alle mobiliteitsprojecten in de stad opgenomen. De voorbereiding en uitvoering vinden **in samenhang** plaats. Specifiek voor de fiets en de fietser zijn lopende fietsprojecten, nieuwe fietsprojecten en integrale (mobiliteits)projecten met grote fietsbelangen samengevoegd. De benoemde projecten kunnen soms solitair worden uitgevoerd, maar maken vaak onderdeel uit van integrale (mobiliteits)projecten of gebiedsontwikkelingen.

De fietsprojecten richten zich op het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk en het realiseren van meer fietsenstallingen. Daarbij worden de verschillende beleidsuitgangspunten die van invloed kunnen zijn voor de uitwerking van projecten integraal beschouwd en afgewogen. Waar mogelijk worden ook ecologische maatregelen integraal meegenomen, zodat de (her)inrichting van het verkeerssysteem ook fungeert als een kans om de biodiversiteit en de (natuurlijke) leefomgeving te versterken.

De Fiets staat op 1 in het beleid en bij projecten en gebiedsontwikkelingen in Leiden

Uitbreiden fietsenstallingen

Daar waar grote tekorten aan fietsenstallingen zijn, gaan we **meer fietsenstallingen** bij plaatsen. Bij de treinstations doen we dat in samenwerking met Provincie Zuid-Holland, ProRail en NS. In de Binnenstad, in de woonwijken en in de werkgebieden zoeken we daarnaast de samenwerking met bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en andere belanghebbenden.

	Projecten fietsparkeren 2020 - 2030		
	Projectnaam	**Ambities**	**Realisatie**
1	Station Lammenschans	Uitbreiding naar 1600 plekken	2020/2021
2	Station De Vink	Uitbreiding 224 plekken Leidse zijde	2020/2021
3	Pop-up stallingen zaterdagmarkt	Pop up stallingen op Steenschuur en Nieuwe Rijn	Doorlopend
4	Pop up stalling Haarlemmerstraat / Lange Mare	Pop up stallingen op Lange Mare	Doorlopend
5	Fietsenstalling Breestraat/Mosterdsteeg onder AH	Fietsenstalling met 350 plekken onder AH	2023/2024
6	Leiden Centraal - De Geus	3.000 inpandige stallingsplaatsen bij Leiden Centraal	2023/2024
7	Leiden Centraal - Planstudie 2030: bouw, exploitatie en handhaving	Bouw van nieuwe stallingen; in 2030 ruim 19.000 fietsparkeerplaatsen	2025/2030
8	Fietsparkeren R-net halte Lammenschansweg / Kastanjekade	Bouw 40 fietsparkeerplaatsen bij R-Nethalte. Opgenomen in project station Lammenschans	2020/2021
9	Stallingsplaatsen in de wijken	600 extra fietsenrekken in de wijken	Doorlopend
10	Kanaalpark / Lammenschansdriehoek	Ruim 100 extra fietsparkeerplaatsen in openbare ruimte	2020/2021
11	Deelfietsenplan	Opzetten innovaties plan voor deelfietsen, ook buiten het stationsgebied	2020/2021
12	Fietsparkeren Binnenstad: masterplan	Kernwinkelgebied: lang parkeren/ fietsenstallingen, kort parkeren op straat, extra stallingen op zaterdag, handhaving foutgeparkeerde fietsen in het kernwinkelgebied inpandig, pop up en overige voorzieningen. Verbeteren fietsparkeren bewoners	2021/2025
13	Fietsparkeren in de wijken	Fietsnietjes/klemmen, fietstrommels, buurtstallingen, overige voorzieningen	Doorlopend
14	Fietsparkeren bij wijkwinkelcentra	Fietsnietjes/klemmen, overige voorzieningen	Doorlopend

Fietsrouteprojecten korte termijn

In het uitvoeringsprogramma bij het fietsbeleid 2013 - 2020 zijn verschillende **fietsrouteprojecten** vastgesteld die nog in voorbereiding zijn. Deze projecten zijn gestart en uitvoering is op korte termijn gepland. Samenvattend zijn hieronder de projecten, de maatregelen en de hoofddoelen beschreven.

Er zijn verbeterpunten op een fietsroute als deze route niet voldoet aan de in paragraaf 2.2 benoemde factoren van een succesvol fietsnetwerk: veiligheid, directheid, samenhang, comfort en aantrekkelijkheid. In bijlage IX zijn deze projecten op kaart ingetekend. De kleur en nummers op deze kaart corresponderen met onderstaande tabel.

	Fietsroutes projecten 2020 - 2025		
	Projectnaam	**Ambities en hoofddoelen**	**Realisatie**
1	Fietsroute Zeeheldenbuurt (tussen de Rijndijken)	Verbreden fietspaden en aanleggen fietsstraat (veilig, comfortabel)	2020-2021
2	Fietsstraat Haagweg Zuid	Aanleggen fietsstraat (veilig, comfort)	2020-2021
3	Wijzigen fietsrotonde Haagweg - Churchilllaan	Wijzigen kruispuntvorm (in project Fietsstraat Haagweg Zuid) (veilig, comfortabel)	2020-2021
4	Fietsroute Zoeterwoudseweg - Vrijheidslaan	Aanleggen vrij liggend fietspad (veilig, comfortabel)	2020-2021
5	Kruising Vijf Meilaan - Rooseveltstraat (zuidzijde)	Aanpassen rotonde (veilig)	2020-2021
6	Kruising Vijf Meilaan - Rooseveltstraat (Meas locatie)	Aanpassen rotonde (veilig)	2020-2021
7	Kruising Vijf Meilaan - Sweelincklaan	Aanpassen kruispunt (veilig)	2021-2022
8	Oversteek Julius Caesarbrug - Kanaalweg	Aanpassen hellingbanen (veilig, comfortabel)	2020-2021
9	Herenstraat – Koninginnelaan	Aanleggen fietsrotonde (veilig, comfort)	2020-2021
10	Fietsknelpunten Stevenshof	Oplossen diverse knelpunten (veilig, comfortabel)	2020-2021
11	Masterplan Verkeer Houtkwartier	Onderzoek (veilig, comfortabel)	2020-2021
12	Fietsstraat Lammenschansweg	Aanleggen fietsstraat (veilig, comfortabel)	2021-2023
13	Fietsstraat Niels Bohrweg Noord	Aanleggen fietsstraat (veilig, comfortabel)	2024-2025
14	Fietsstraat Nachtegaallaan	Aanleggen fietsstraat (veilig, comfortabel)	2024-2025
15	Fietsroute Agaatlaan - C. Huygenslaan	Verbeteren fietsroute door de wijk, mogelijk fietsstraat Agaatlaan (veilig, comfortabel)	2023-2025
16	Fietsroute Centrum - Meerburg	Verbeteren fietsroute door de wijk (veilig, comfortabel)	2023-2025
17	Aanpak fietspadpalen	Vergevingsgezinde palen plaatsen (veilig)	2020-2021
18	Fietsroute Matilo - Meerburg	Aanleggen ontbrekende schakel (direct, comfortabel)	2024-2025
19	LBSP Fietsroute langs Hogeschool (fietsstraat)	Aanleggen fietsstraat / fietspad (direct, comfortabel)	2022-2023
20	Fietsroute Spoorweghavenpad	Aanleggen ontbrekende schakel (direct, comfortabel)	2020-2021
21	Fietsroute Kikkerpolder	Aanleggen fietspad, bij herinrichting sportpark (direct, comfortabel)	2024-2025
22	Onderzoek snelfietsroute Leiden - Alphen	Onderzoek samen met Alphen, Zoeterwoude en pzh (direct, comfortabel)	2020-2021

Fietsrouteprojecten 2020 – 2030

Aanvullend op de fietsrouteprojecten 2020 – 2025 die al gestart zijn, zijn er meer verbeterpunten in het fietsnetwerk die we gaan aanpakken zodat in heel Leiden een veilig, direct, samenhangend, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk ontstaat.

Deze projectenlijst is samengesteld uit recente veiligheidscijfers, wensen vanuit de participatie en de ambitie om een succesvol fietsnetwerk te realiseren, als onderdeel van de gewenste mobiliteitstransitie. In bijlage IX zijn deze projecten met een blauwe lijn ingetekend. De kleur en nummers op deze kaart corresponderen met onderstaande tabel.

	Fietsroutes projecten 2020 - 2030		
	Projectnaam	**Ambities en hoofddoelen**	**Realisatie (indicatief)**
1	Herinrichting kruispunt Haagweg - Leidseweg	Herinrichting kruispunt zonder fietsoversteken (veilig, comfort, aantrekkelijk)	2020-2022
2	Rotonde Ommedijkseweg - Haagse Schouwweg	Te onderzoeken (veilig, comfort)	2020-2022
3	Rotonde Vijf Meilaan - Boshuizerlaan	Te onderzoeken (veilig, comfort)	2020-2022
4	Oversteek IJsselmeerln - Kraaienpad	Herinrichten oversteek (veilig)	2020-2022
5	Herinrichting Hoge Morsweg (Smaragdlaan - Haagse Schouwweg)	Vrij liggende fietspaden (650 m) en zicht bij rotonde verbeteren. In samenhang bezien met sportpark (veilig, comfort, samenhang)	2022-2025
6	Fietspaden Rijnsburgerweg (Posthof - Dellaertweg)	Aan weerszijden 2-ri fietspaden ca. 4,00 m breed (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
7	Fietspaden LBSP, Bontiuspad en Albinusdreef, Poortgebouw	Verbreden fietspaden ca. 4,00 m (160 m + 300 m), maken doorsteek. Grond LUMC. (veilig, direct, comfort)	2025-2030
8	Verbeteren Broekweg	Verbreden fietspad naar 3,50 / 4,00 m (veilig, comfort, samenhang, aantrekkelijk)	2025-2030
9	Oversteek Veluwemeerlaan-Broekweg	Aanpassen oversteek (veilig)	2020-2022
10	Veiligheid en quickwin fietsverbeteringen in 10 Districten	Diverse oplossingen (planmatige aanpak in overleg met bewoners)	2020-2030
11	Openbare Verlichting	Plaatsen ontbrekende lichtmasten (veilig)	2020-2022
12	Verkeerslichten, optimalisaties fiets	Verkorten wachttijden, analyse en uitvoering (comfort, veilig)	2020-2030
13	Acties en onderzoeken data, gedrag, inclusie, pr, e.d.	Educatieprogramma, onderzoeken, innovatie	2020-2030
14	Fietsstraat Zoeterwoudseweg Zuid	Herinrichten tot fietsstraat, 275 m (veilig, comfortabel)	2025-2030
15	Verbeteren Rooseveltstraat Noord	Mogelijk herinrichting tot fietsstraat (eerst onderzoek), 300 m (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
16	Fietsstraat Kastanjekade	Herinrichting tot fietsstraat, 340 m (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
17	Fietsstraat Melchior Treublaan	Herinrichting tot fietsstraat, 460 m (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
18	Fietsroute Roomburgerweg	Verbeteren route, 550 m (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
19	Fietsstraat Haarlemmerweg (tussen Tennis en Maresingel)	Herinrichting tot fietsstraat, 1080 m (veilig, comfort, samenhang)	2025-2030
20	Fietsroute Damlaan - Vondellaan	Fietsstraat Damlaan, 250 m en tweerichtings fietspad, 230 m, incl. kruispunt (veilig, comfort)	2025-2030
21	Befietsbaar maken brug Korte Vlietpad	Nieuwe brug (direct, comfort)	2025-2030
22	Fietspad Voorschoterweg zuidzijde	Tweerichtings fietspad (van pzh). Ook verbeteren ontsluiting i.r.t. gebiedsontwikkeling-en (veilig, direct, comfort, samenhang)	2020-2025
23	Fietspad Broekweg - Brandweerkazerne Gooimeerlaan	Aanleggen fietspad om kazerne heen, 210 m (direct, comfort)	2020-2025
24	Fietspad Kapellenpad - Zwartemeerlaan	Aanleggen fietspad om gebouw heen (direct, comfort)	2025-2030
25	Verharding fietspaden	Vervangen tegels, klinkers en zwart asfalt door rood asfalt, verbreden (veilig, comfort, samenh)	2020-2030

Deze projecten kunnen niet allemaal tegelijk en op korte termijn uitgevoerd worden. Dit omdat de bereikbaarheid van stad dan onder druk zou komen, maar ook omdat dit organisatorisch (interne capaciteit) niet haalbaar is. Daarbij zijn er subsidies of andere bijdragen nodig om de projectbudgetten rond te krijgen. Deze subsidies worden verspreid over de periode 2020 – 2030 aangevraagd waarvan, vanwege de afhankelijkheid van de subsidieverstrekkers, op voorhand niet met zekerheid is te zeggen dat- en wanneer deze subsidies toegekend worden.

De planningen van deze projecten zijn indicatief en hangt in het bijzonder samen met de combinatiemogelijkheden met beheerprojecten en gebiedsontwikkelingen zodat werk met werk gemaakt kan worden. Vanwege de verkeersveiligheid en de grote voordelen die de huidige fietsers daarvan hebben, hebben wij uit deze projectenlijst wel 2 speerpuntprojecten benoemd:

- Herinrichting kruispunt Haagweg – Leidseweg
- Optimalisaties voor de fietser bij verkeerslichten

In samenwerking met Voorschoten (verleggen ontsluitingsweg Leidseweg) en de provincie Zuid-Holland (verlengen Velostrada regionale (snel)fietsroute Leiden – Den Haag) wordt de herinrichting van het kruispunt Haagweg – Leidseweg, waar veel ongevallen gebeuren, opgepakt. Wij zien hier mogelijkheden tot een vereenvoudiging van het kruispunt waarbij het autoverkeer gescheiden wordt van het fietsverkeer en waar veel vergroening mogelijk is.

Om de duizenden fietsers die dagelijks door Leiden fietsen meer comfort te bieden, nemen wij alle 50 kruispunten onder de loep, doen hiervoor verbetervoorstellen en voeren die uit. Deze verbetervoorstellen kunnen, zoals beschreven in paragraaf 3.6, variëren van meer en vaker groen licht voor fietsers tot bijvoorbeeld ruimere opstelvakken.

Mobiliteitsprojecten en gebiedsontwikkelingen met fietsbelangen

Naast de hierboven benoemde fietsprojecten zijn er ook **grote projecten en gebiedsontwikkelingen** in de openbare buitenruimte met flinke fietsbelangen.

Met name in de Binnenstad, Stationsomgeving Leiden Centraal en het Leiden Bio Science Park spelen zo veel ontwikkelingen en projecten dat niet alle projecten op de kaart zijn weergegeven maar het gebied als geheel. Over de projecten in deze gebieden vindt separaat planvorming en besluitvorming plaats, waarbij het belang van de positie van de fiets in deze projecten evident is. Omdat we echter graag in één document een overzicht bieden van álle inspanningen op het gebied van de fiets en daarnaast de fietsbelangen in deze gebieden worden beschouwd aan de hand van de beschreven eisen in dit beleidsprogramma, zijn deze projecten voor de volledigheid hier benoemd.

Ook bij grote infrastructurele projecten zoals de Leidse Ring Noord vindt besluitvorming plaats met kader- en uitvoeringsbesluiten waarbij de verschillende belangen in samenhang worden beschouwd. Ook in deze projecten worden de fietsbelangen bezien aan de hand van de beschreven eisen in dit beleidsprogramma. In bijlage IX zijn deze projecten met een oranje lijn ingetekend. De kleur en nummers op deze kaart corresponderen met onderstaande tabel.

	Overige projecten met fietsbelangen		
	Projectnaam	**Ambities en hoofddoelen**	**Realisatie (indicatief)**
1	Binnenstad	Diverse projecten. (Integraal UP Binnenstad, Autoluwe Binnenstad, Centrumroute, Beheer)	2020-2023
2	Stationsomgeving Leiden Centraal	Zie Gebiedsagenda Stationsgebied Leiden (november 2019)	2020-2030
3	Leiden Bio Science Park	Realiseren Hartlijn en hoofdfietspaden volgens Masterplan Leiden Bio Science Park	2020-2025
4	Rijnlandroute (fietstunnel A44 en inrichting Lammenschansplein	Fietstunnel, fietspaden en compenserende maatregelen	2020-2025
5	Noord Zuid Verbindingsas LBSP (Darwinweg - Posthofrotonde)	Te onderzoeken	2020-2025
6	Leidse Ring Noord	Fietstunnels, fietspaden 4,00 m (veilig, direct)	2020-2025
7	Rijnzichtbrug éénrichting	Eén richting auto's afsluiten en herinrichting brug (veilig, comfort)	2020-2025
8	Churchilllaan	Twee-richtingsfietspaden aan weerszijden van de Churchilllaan, inclusief kruispunten (direct, comfort)	2020-2025
9	Rooseveltstraat	Inrichting met vrijliggende fietspaden (veilig, comfort)	2025-2030
10	Lammenschansweg	Herinrichting tot fietsstraat of fietspad (veilig, comfort)	2020-2025
11	Hoge Rijndijk	Herinrichting (veilig, comfort). Verbetering fietsroutes, deel fietsstraat, tweerichtings-fietspaden	2020-2025
12	Lage Rijndijk, Spanjaardsbrug	Afsluiten Spanjaardsbrug, mogelijkheid (gefaseerde) inrichting als fietsstraat (veilig, comfort)	2020-2025
13	Sumatrastraat	Herinrichting, project Beheer (veilig, comfort)	2020-2025
14	Fietsstraat Haarlemmerweg (tussen gemeentegrens en tennis)	Aanleggen fietsstraat, project Trekvaartplein en woonboten (veilig, comfort)	2020-2025
15	Hubs	Onderzoek naar Hubs	2020
16	Veilige schoolomgevingen	Onderzoeken (samen met de basisscholen) en veiliger maken van de schoolomgevingen	2020-2021

5.3 Financiën en planning

De beschreven fietsprojecten maken onderdeel uit van het totale **Uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar**. Naast deze mobiliteitsprojecten staan er, zoals hiervoor aangegeven, in Leiden ook beheerprojecten (wegen, riool, groen e.d.) gepland en worden gebieden (her)ontwikkeld. Deze ontwikkelgebieden vragen ook om een aansluiting op- en veelal een wijziging van de omliggende openbare ruimte.

Samen met beschikbare subsidies waarvoor deadlines vastgelegd zijn, en een volgordelijkheid in de uitvoering om te zorgen dat de stad niet op slot gaat (verkeersregie), maakt dat een gedegen planning van alle projecten noodzakelijk is maar ook complex. Deze **planning en aanpak** wordt in het programma Leiden Duurzaam Bereikbaar verder in samenhang en integraal uitgewerkt.

De gemeente investeert in het fietsen en in de fietser

Onderdeel van de financieringsopgave is een dekking van circa 50% vanuit andere bronnen dan mobiliteitsbudget zoals subsidies, integrale uitvoering met beheerprojecten en gebiedsontwikkelingen. Het integraal uitvoeren van projecten in de openbare buitenruimte biedt niet alleen financiële kansen om werk met werk te maken, maar zorgt ook voor het beperken van de overlast voor onze inwoners en ondernemers.

In het uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar zijn budgetten voor de fietsprojecten gereserveerd:

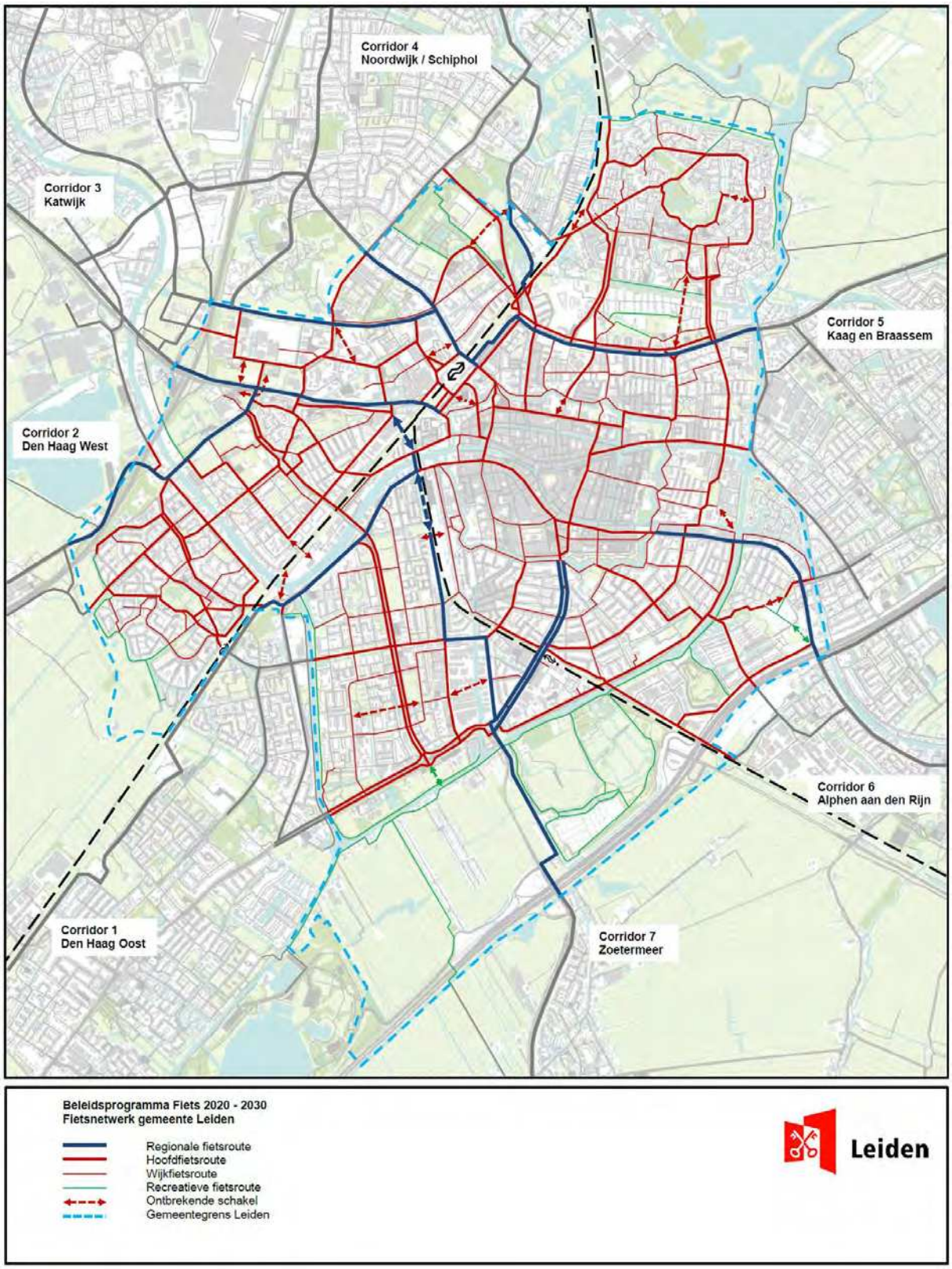
- **Veilig en comfortabel doorfietsen: € 40,0 miljoen**
- **Voldoende fietsenstallingen van hoge kwaliteit (exclusief Leiden Centraal): € 7,1 miljoen**

Over dit Uitvoeringsprogramma, de projecten, de planning en de daarbij behorende financiën rapporteren wij separaat.

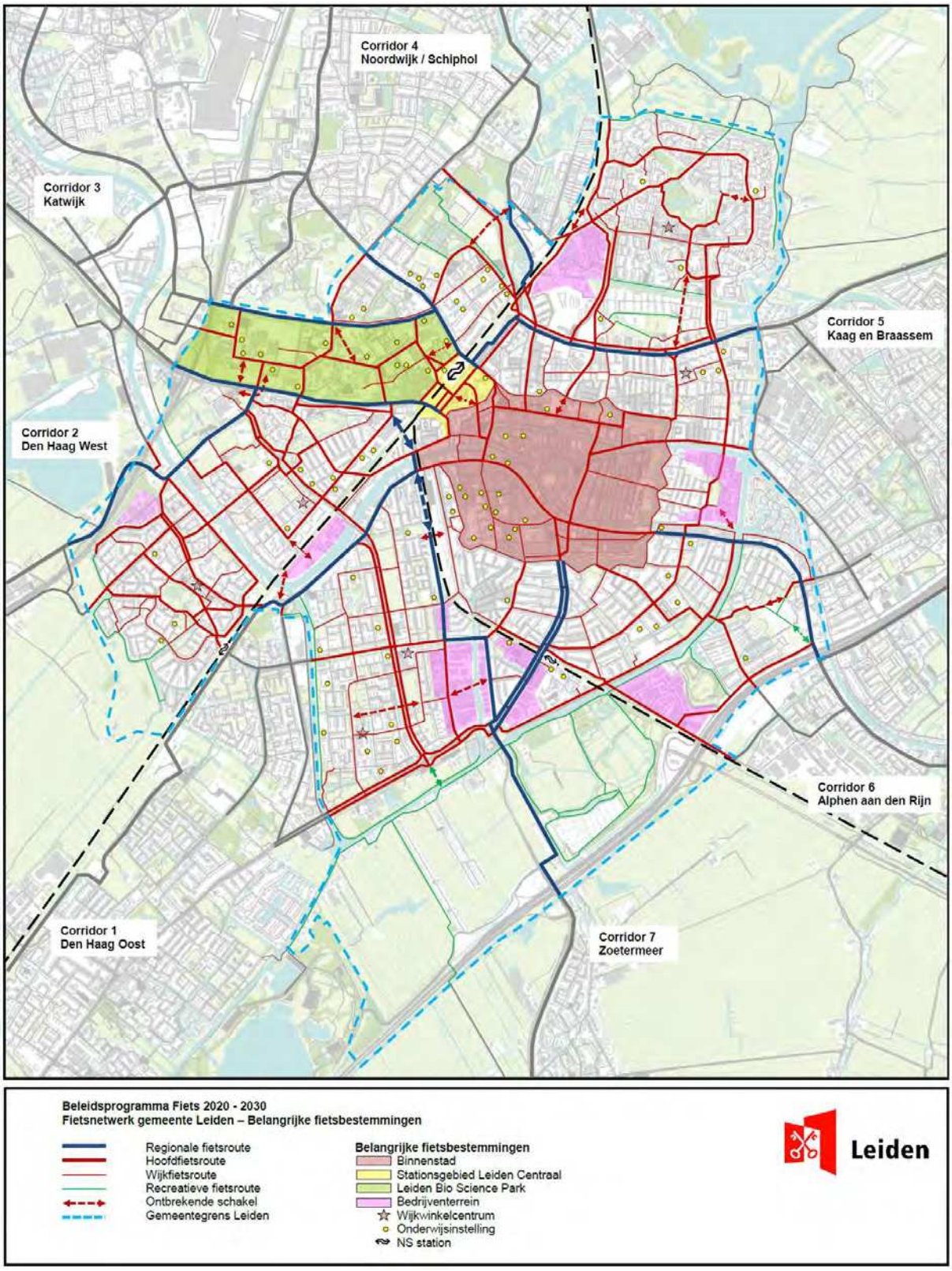
VERSIE TER INZAGE

Bijlagen

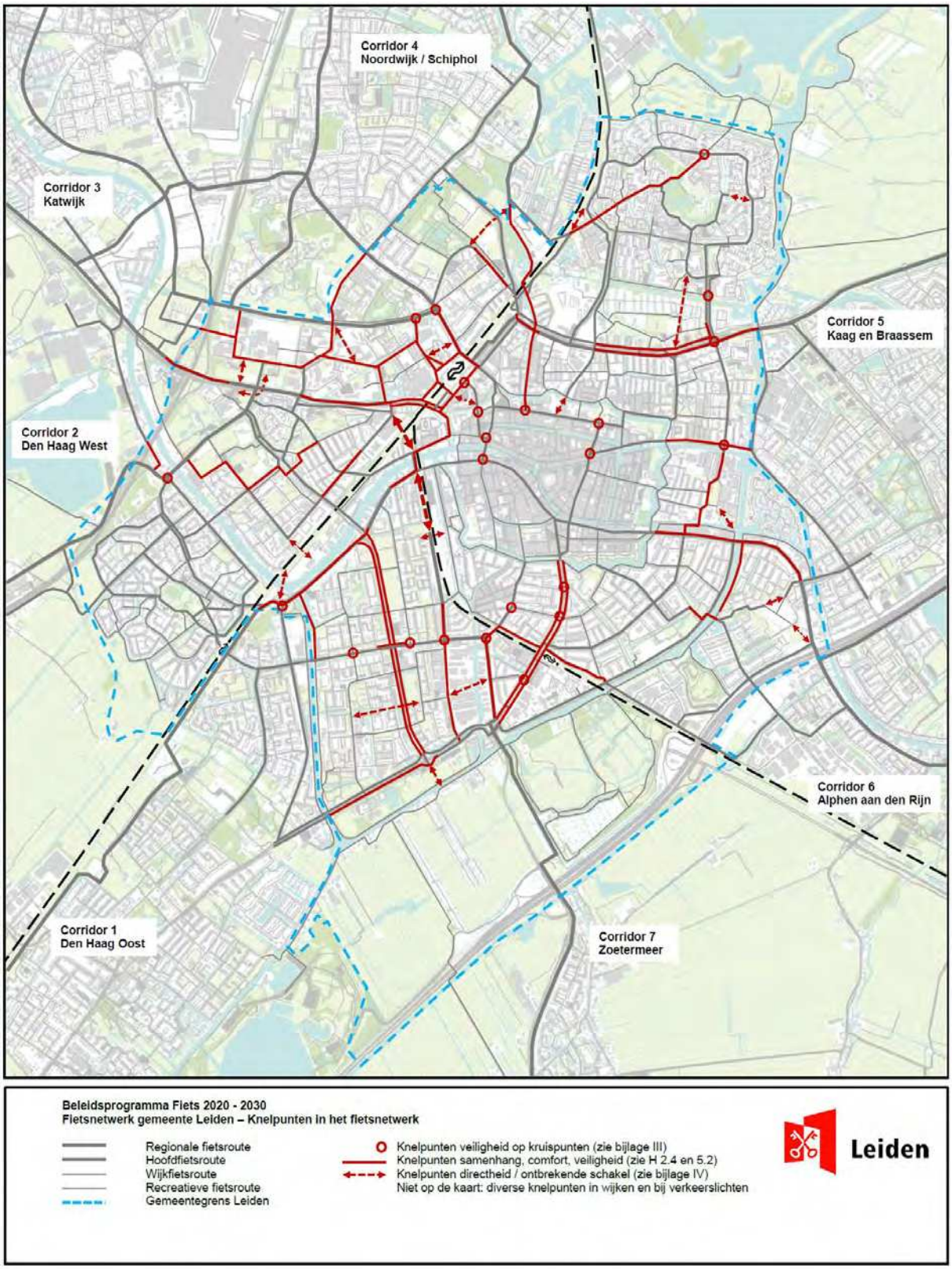
Bijlage I – Fietsnetwerk Leiden



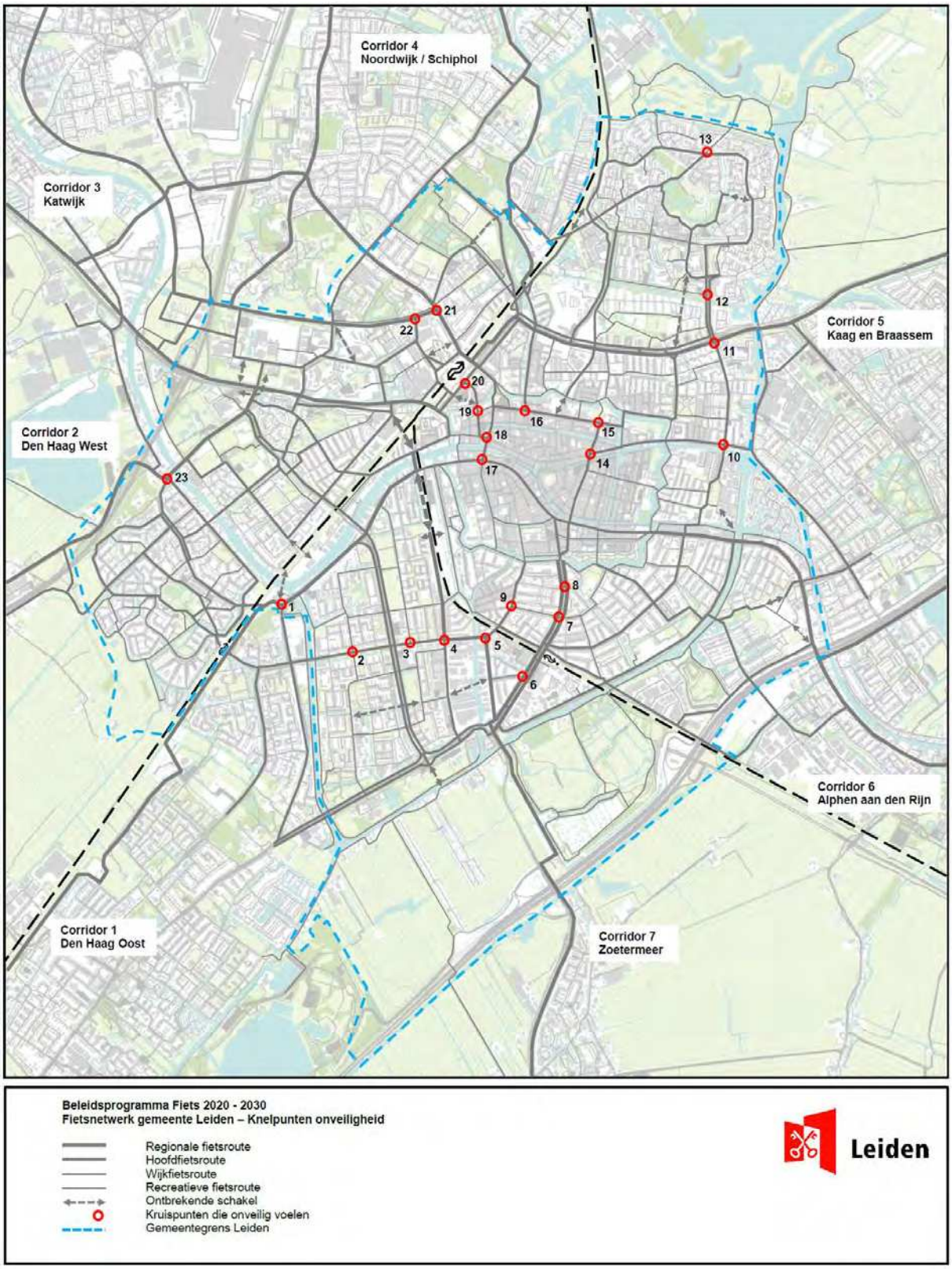
Bijlage II – Belangrijke fietsbestemmingen



Bijlage III – Knelpunten in het fietsnetwerk



Bijlage IV – Aan te pakken kruispunten die voor fietsers onveilig voelen



Omschrijving kruispunten die voor fietsers onveilig voelen (willekeurige volgorde):

Nr.	Naam	Omschrijving	Realisatie
1	Haagweg – Leidseweg	Onveiligheid op fietsoversteek. Aanpassen kruispunt door gebruik te maken van auto-onderdoorgang	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar (LDB)
2	Vijf Meilaan – Sweelincklaan	Onveiligheid op kruispunt.	Programma LDB Aanpassing te onderzoeken
3	Vijf Meilaan – Boshuizerlaan	Onveiligheid op rotonde	Programma LDB Aanpassing te onderzoeken
4	Vijf Meilaan – Rooseveltstraat	Onveiligheid op rotonde en inrichten omgeving MEAS-locatie	Programma LDB Gebiedsontwikkeling Meas-loc. Aanpassen rotonde
5	Vrijheidslaan – Zoeterwoudseweg	Onveiligheid op kruispunt en oversteek	Programma LDB Project Zoeterwoudseweg Relatie met gebiedsontwikkeling Watergeuskade
6	Lammenschansweg – Tomatenstraat	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Project Lammenschansweg / aanleg fietsstraat
7	Lammenschansweg – Koninginnelaan	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Project Lammenschansweg / aanleg fietsstraat
8	Lammenschansweg – Leliestraat	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Project Lammenschansweg / aanleg fietsstraat
9	Herenstraat - Koninginnelaan	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Project Fietsrotonde
10	Lage Rijndijk – Sumatrastraat	Onveiligheid op kruispunt	Programma LDB Project Spanjaardsbrug / Lage Rijndijk
11	Willem de Zwijgerlaan – Sumatrastraat / IJsselmeerlaan	Onveiligheid op kruispunt	Programma LDB Project Leidse Ring Noord
12	IJsselmeerlaan - Kraaienpad	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Aanpassing te onderzoeken
13	Veluwemeerlaan - Broekweg	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Aanpassing te onderzoeken
14	Hooigracht – Kaasmarkt / Haarlemmerstraat	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Centrumroute
15	Langegracht – Klokpoort	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Centrumroute
16	Langegracht – Korte Mare	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Centrumroute
17	Breestraat – Kort Rapenburg	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Prinsessekade – Turfmarkt – Noordeinde
18	Blauwpoortsbrug – Haarlemmerstraat	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Prinsessekade – Turfmarkt – Noordeinde
19	Steenstraat – 2e Binnenvestgracht	Onveiligheid op kruispunt	Integraal UP Binnenstad Project Steenstraat / Beestenmarkt
20	Stationsplein	Onveiligheid op kruispunt	Stationsgebied Leiden (STEO)
21	Posthofrotonde	Onveiligheid op rotonde	Programma LDB Project Noord-Zuid Verbindingsas
22	Wassenaarseweg – Sandifortdreef	Onveiligheid op oversteek	Programma LDB Project Noord-Zuid Verbindingsas
23	Rotonde Haagse Schouwweg	Onveiligheid op rotonde	Programma LDB Oplossing te onderzoeken

Naast de aanpak van deze locaties worden in projecten en op wijkniveau diverse onveilige punten aangepakt. Ook worden fietsverbeteringen gebiedsgericht- en samen met de wijken onderzocht, geprioriteerd en aangepakt. Hiervoor is per district budget gereserveerd binnen het programma Leiden Duurzaam Bereikbaar (LDB).

Geregistreerde ongevallen met fietser, e-fiets, snorfiets en bromfiets (1 jan 2014 – 1 jan 2020)
Slachtoffers en niet-slachtoffers

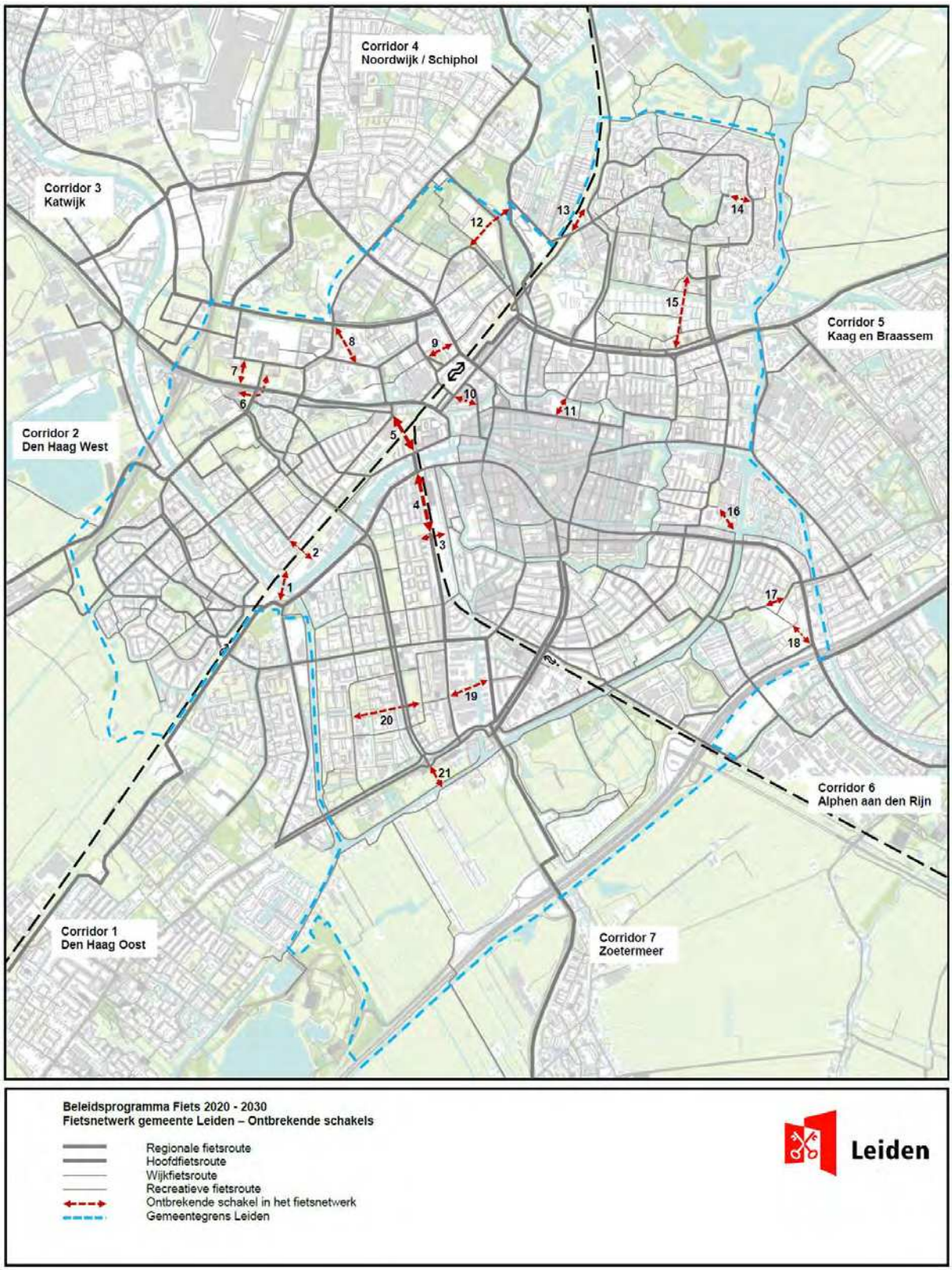
Bron: VIAstat

Leiden, slachtoffers 2014 – 2019					
jaar	**fiets**	**e-fiets**	**snorfiets**	**bromfiets**	**totaal**
2014	48	1	25	12	86
2015	39	4	17	17	77
2016	46	8	25	19	98
2017	124	11	47	26	208
2018	187	25	53	40	305
2019	158	17	49	60	284

Bron: VIAstat

De aantallen slachtoffers zijn de gewonden en de dodelijke slachtoffers die geregistreerd zijn. Sinds 2017 registreert de politie meer en nauwkeuriger omdat ingezien werd dat dataverzameling bijdraagt aan betere analyses van de ongevallen en het, door het nemen van maatregelen, voorkomen daarvan. Dit verklaart met name de enorme toename van de aantallen verkeersslachtoffers na 2017.

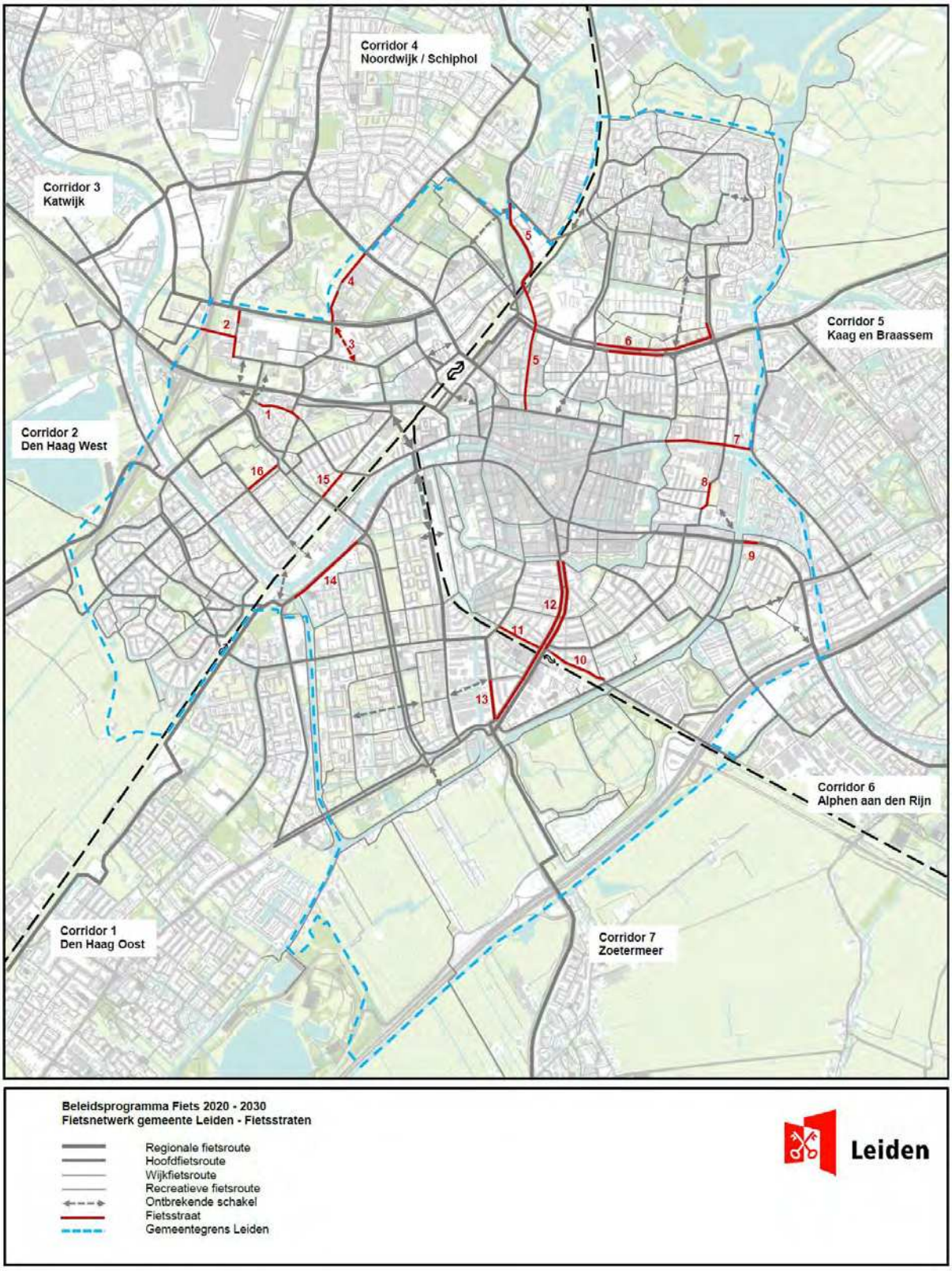
Bijlage V – Ontbrekende schakels in direct fietsnetwerk



Omschrijving ontbrekende schakels in direct fietsnetwerk (willekeurige volgorde)

Nr.	Naam	Omschrijving	Realisatie
1	Werninkterrein Zuid	Verbinding tussen Wernink terrein en Vinkweg. Financiering, planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling Werninkterrein.	Gebiedsontwikkeling Werninkterrein
2	Werninkterrein Noord	Verbinding tussen Werninkterrein en Diamantlaan. Financiering, planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling Werninkterrein.	Gebiedsontwikkeling Werninkterrein
3	Potgieterlaan / Lucebertstraat – Blauwe tramstraat	Verbinding onder het spoor. Zie Ontwikkelperspectief Zuidwest.	Op lange termijn onderzoeken of combinatie met andere ontwikkelingen mogelijk is
4	Spoorweghavenpad	Verbinding tussen Jan Wolkersstraat en Rijnzichtbrug. Project is opgestart.	Programma LDB
5	Rijnzichtbrug – Vondellaan	Verbinding tussen Rijnzichtbrug en Vondellaan. Directe verbinding met LBSP. Lange termijn.	Gebiedsontwikkeling
6	Paardenwei – Entreegebied LBSP	Verbinding tussen ontwikkelgebied Paardenwei met werkgebied LBSP, voorzieningen Entreegebied en Leiden Centraal.	Gebiedsontwikkeling Paardenwei
7	LBSP – Plesmanlaan – Einsteinweg	Verbinding tussen Plesmanlaan (regionale fietsroute Leiden – Katwijk) en Einsteinweg / LBPS. Financiering, planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling LBSP.	Gebiedsontwikkeling LBSP
8	LBSP – Hogeschool	Verbinding tussen Nachtegaallaan / Wassenaarseweg en Zernikedreef langs de Hogeschool Leiden (Endegeesterwatering). Planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling LBSP.	Gebiedsontwikkeling LBPS Programma LDB
9	LBPS – Poortgebouw	Verbinding tussen Boerhaavelaan en Albinusdreef onder Poortgebouw. Planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling LBSP.	Gebiedsontwikkeling LBSP Programma LDB
10	Stationsweg – Walenkamptunnel	Verbinding tussen Stationsweg en Walenkamptunnel. Financiering, planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling Station en omgeving.	Gebiedsontwikkeling STEO
11	Energiepark	Verbinding tussen Driemanschapskade en Langegracht over terrein Energiepark is gerealiseerd. Nu nog 24/7 openstelling	Gebiedsontwikkeling Energiepark
12	Kikkerpolder	Verbinding tussen Houtlaan en nieuwe brug Poelgeest. Planvorming en uitvoering in combinatie met plannen sportpark.	Ontwikkeling sportpark Programma LDB
13	Brandweerkazerne	Verbinding langs het spoor tussen Gooimeerlaan en Broekweg.	Programma LDB
14	Kapellenpad – Zwartemeerlaan	Verbinding tussen Mussenplaats en Zwartemeerlaan.	Programma LDB
15	Merenwijk - Kooiplein	Verbinding tussen Ravenpad en Kooiplein. In combinatie met gebiedsontwikkeling Kooiplein en omgeving. Lange termijn.	Op lange termijn onderzoeken of combinatie met andere ontwikkelingen mogelijk is
16	Kanaalweg – De Waard	Verbinding tussen Kanaalweg en De Waard. In combinatie met ontwikkelingen De Waard op lange termijn.	Op lange termijn onderzoeken of combinatie met andere ontwikkelingen mogelijk is
17	Matilo oost – west	Verbinding tussen Stierenbrug en Julius Caesarbrug door Meerburg.	Gebiedsontwikkeling Programma LDB
18	Matilo zuid - noord	Verbinding tussen Hoge Rijndijk en park Matilo	Gebiedsontwikkeling Programma LDB
19	Tomatenstraat – Van der Helmstraat	Verbinding tussen Tomatenstraat en Van der Helmstraat. Zie ontwikkelperspectief Zuid-West. Planvorming en uitvoering door gebiedsontwikkeling.	Gebiedsontwikkeling
20	Van der Helmstraat - Brahmslaan	Verbinding tussen Van der Helmstraat en Brahmslaan. Zie ontwikkelperspectief Zuid-West.	Op lange termijn onderzoeken of combinatie met andere ontwikkelingen mogelijk is
21	Voorschoterweg - Oostvlietpolder	Verbinding tussen Voorschoterweg en Oostvlietpolder. Zie ontwikkelperspectief Zuid-West.	Gebiedsontwikkeling Recreatie

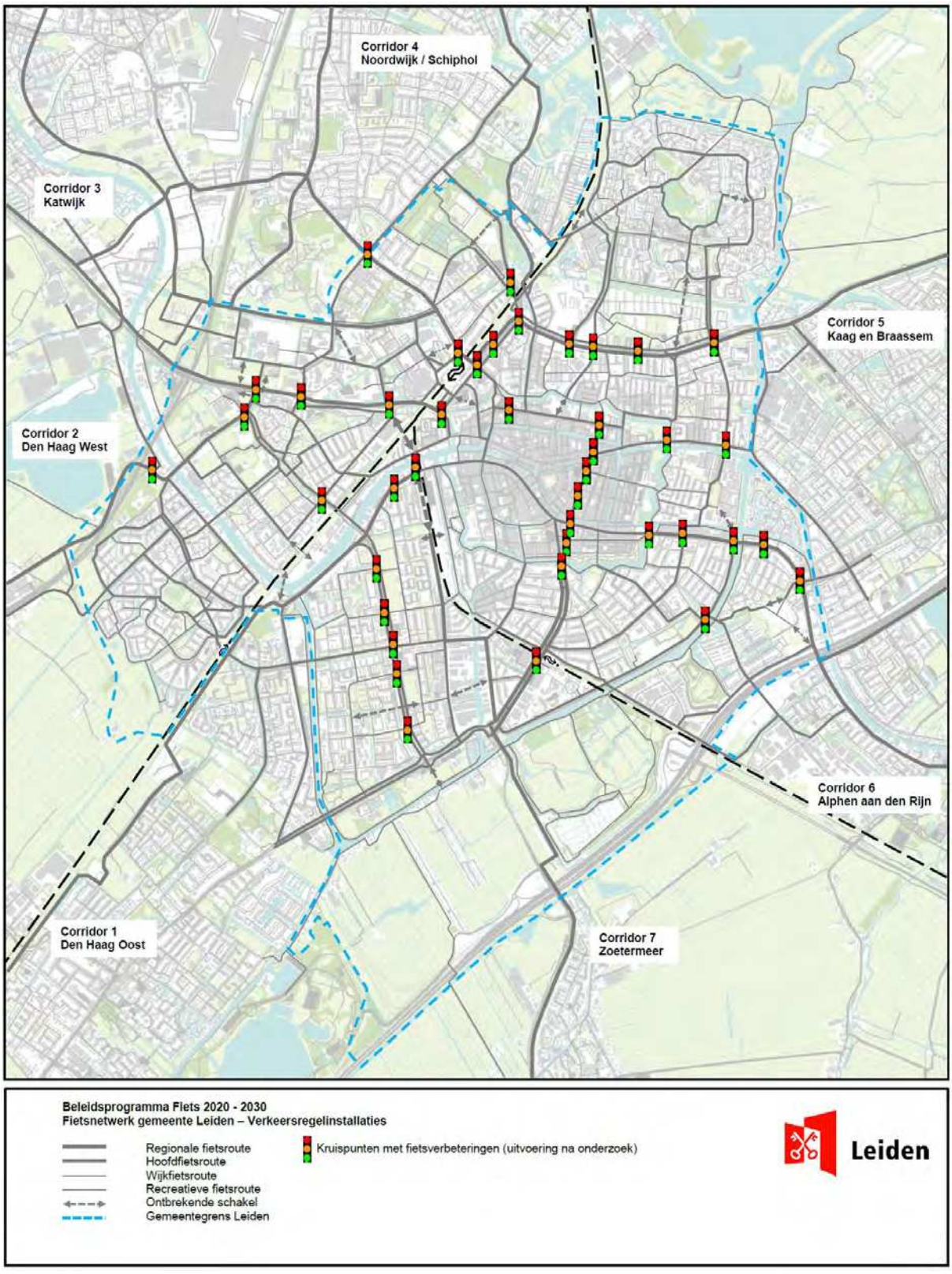
Bijlage VI – Verbeteren fietsroutes: samenhangend en comfortabel (Fietsstraten)



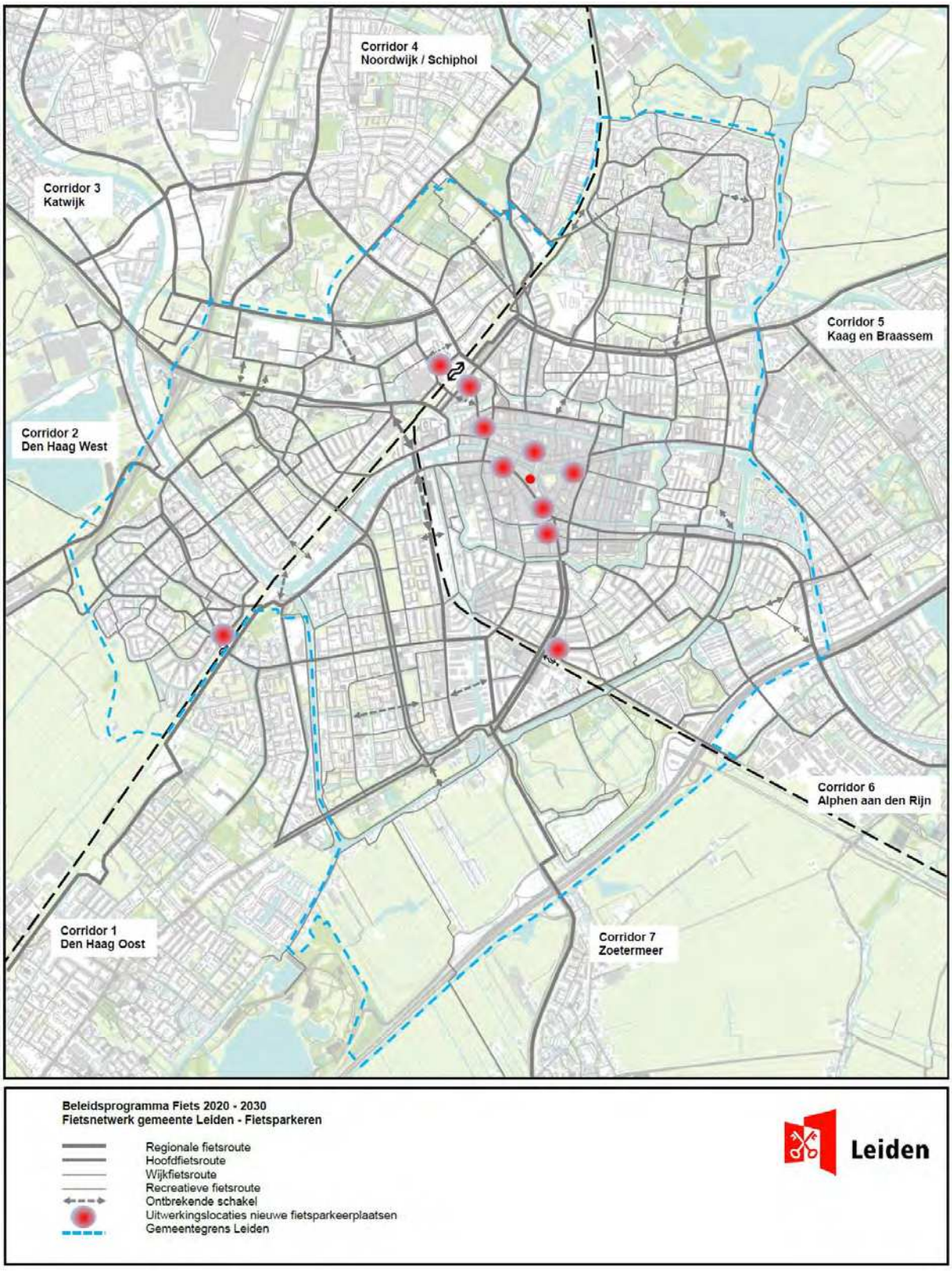
Omschrijving fietsstraten in samenhangend en comfortabel fietsnetwerk (willekeurige volgorde):

Nr.	Naam	Omschrijving	Realisatie
1	Fietsstraat Van Ravelingenstraat		Gerealiseerd 2019
2	Fietsstraat Niels Bohrweg – Robert Boyleweg	Hoofdfietsroute door Leiden Bio Science Park. Nu niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	In project LBSP. Budget programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
3	Fietsstraat LBSP Hogeschool	Ontbrekende schakel door Leiden Bio Science Park. Fietsstraat zodat gecombineerd gebruik mogelijk is (bevoorrading)	In project LBSP. Budget programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
4	Fietsstraat Nachtegaallaan	Hoofdfietsroute richting Leiden Bio Science Park. Niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
5	Fietsstraat Haarlemmerweg	Hoofdfietsroute richting Leiden centrum. Grotendeels niet comfortabel (klinkers), niet herkenbaar als hoofdfietsroute. Efficiënt ruimtegebruik mogelijk waardoor meer groen. Eerst integraal onderzoek / opstellen visie op de hele route, waarna het verder (eventueel in delen) uitgewerkt kan worden.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
6	Fietsstraat Willem de Zwijgerlaan	Regionale fietsroute / hoofdfietsroute langs Willem de Zwijgerlaan. Deels nu al fietsstraat (oude vormgeving), deels niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar en Beheer.
7	Fietsstraat Lage Rijndijk (Spanjaardsbrug – Sumatrastraat en Sumatrastraat - Zijlsingel)	Mogelijkheid tot inrichten als fietsstraat bij afsluiten Spandjaardsbrug voor auto's. Efficiënt ruimtegebruik waardoor meer ruimte voor groen. Mogelijk gefaseerde uitvoering.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
8	Fietsstraat Tasmanstraat	Hoofdfietsroute door Zeeheldenbuurt. Nu niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute. Efficiënt ruimtegebruik.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
9	Fietsstraat Hoge Rijndijk (tussen Roomburgerweg en Aarstraat)	Hoofdfietsroute langs Hoge Rijndijk. Samenhang met aansluitende fietspaden.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
10	Fietsstraat Melchior Treublaan	Hoofdfietsroute richting station Leiden Lammenschans. Nu niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
11	Fietsstraat Kastanjekade	Hoofdfietsroute richting station Leiden Lammenschans. Nu niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
12	Fietsstraat Lammenschansweg	Regionale fietsroute aan weerszijden van de Lammenschansweg (over de parallelweg). Nu niet comfortabel (klinkers) en niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
13	Fietsstraat Zoeterwoudseweg Zuid	Regionale fietsroute richting centrum, Leiden Centraal en LBSP. Nu niet herkenbaar als hoofdfietsroute.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
14	Fietsstraat Haagweg Zuid	Regionale fietsroute richting centrum. Nu niet comfortabel (klinkers). Niet herkenbaar als hoofdfietsroute. Op delen te smal.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
15	Fietsstraat Damlaan	Hoofdfietsroute door de Mors. Niet herkenbaar als hoofdfietsroute. Schoolomgeving, daarom auto te gast.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar
16	Fietsstraat Agaatlaan	Hoofdfietsroute Stevenshof – De Mors. Niet comfortabel (klinkers). Niet herkenbaar als hoofdfietsroute. Mogelijke fietsstraat bezien in de ontwikkelingen van de wijk.	Programma Leiden Duurzaam Bereikbaar

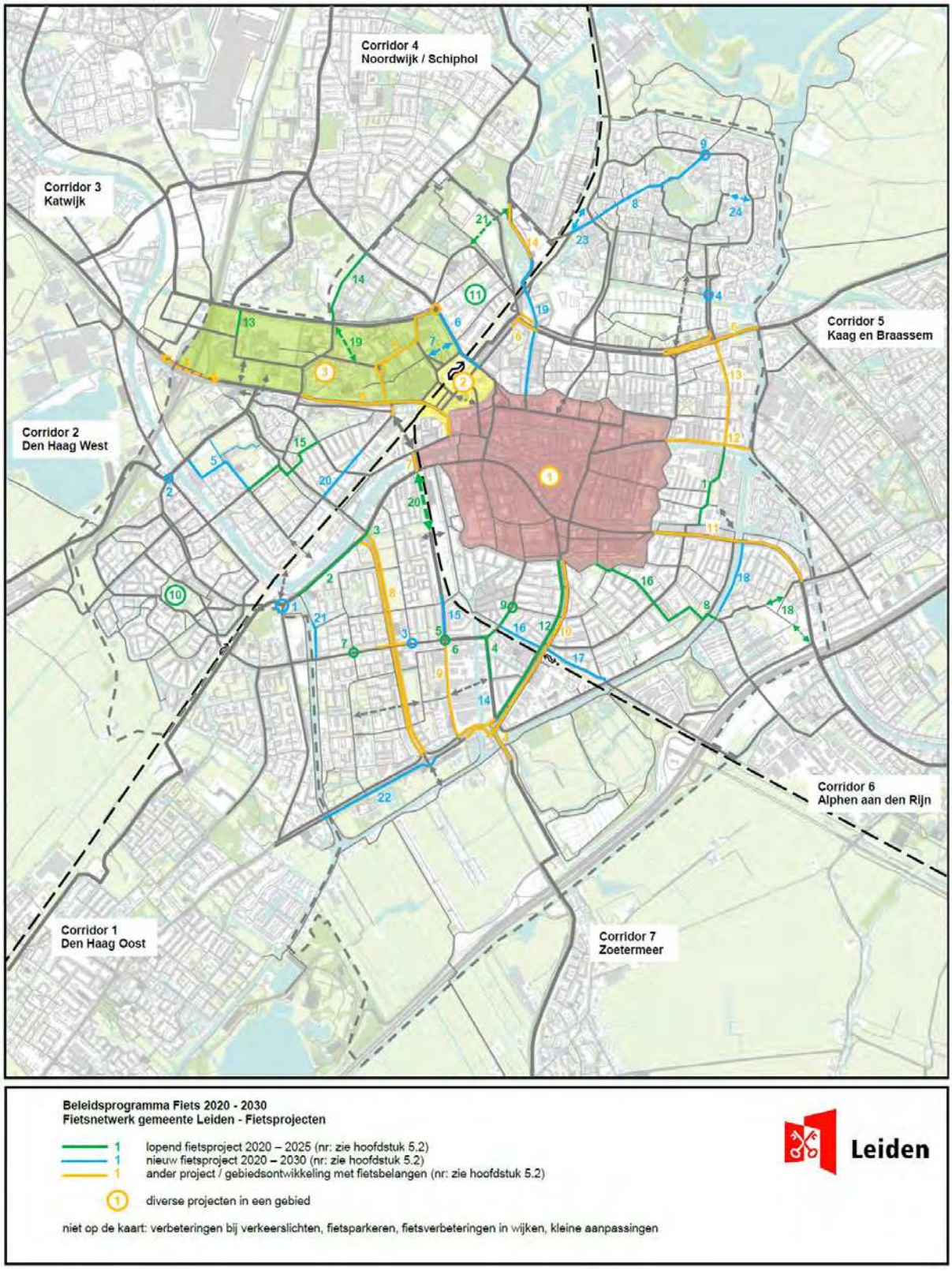
Bijlage VII – Fietsverbeteringen bij verkeerslichten



Bijlage VIII – Uitwerkingslocaties fietsparkeren



Bijlage IX – Fietsprojecten op kaart



VERSIE TER INZAGE

Leiden

Gemeente Leiden
Postbus 9100
2300 PC LEIDEN