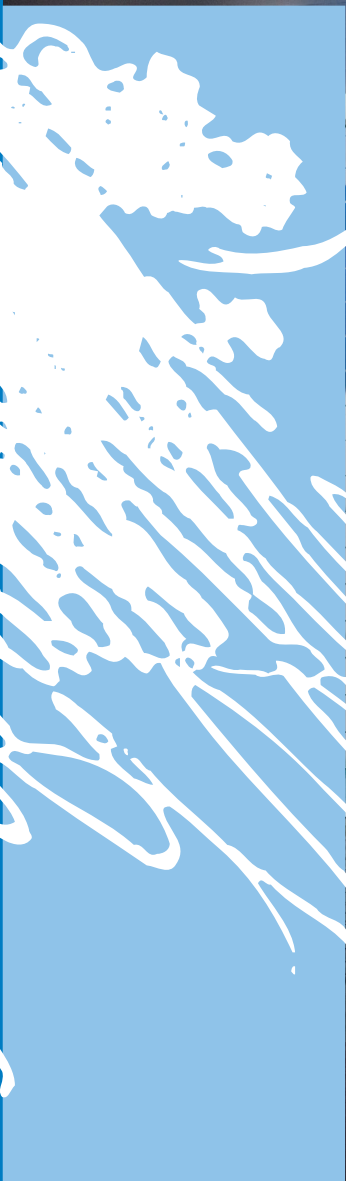


Richtingwijzer fiets

2013-2025

Uitwerking fietsbeleid GVVP 2011



Gemeente  Leeuwarden

De complete stad bereikbaar

Richtingwijzer fiets (2013-2025)

Uitwerking fietsbeleid GVVP 2011



Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1. Context voor fietsbeleidsplan 7

- 1.1 Aansluiten op beleid van Rijk en provincie 7
- 1.2 Aansluiting op het GVVP 7
- 1.3 Ontwikkelingen en analyse fietsverkeer in en rond Leeuwarden 8
 - 1.3.1 Onderzoek fietsersbond toont verbeteringen van fietsstad Leeuwarden 8
 - 1.3.2 Gemeente monitort fietsbeleid met fietsmonitor 9
 - 1.3.3 Terugdringen fietsongevallen 10
 - 1.3.4 Minder fietsendiefstal in Leeuwarden 10

2. Hoofdpijn gemeentelijk fietsbeleid 13

- 2.1 Doelstelling: stimuleren fietsgebruik 13
- 2.2 Uitwerkingsspijlers: infrastructuur, stallingen en gedragsbeïnvloeding 13
 - 2.2.1 Infrastructuur 13
 - 2.2.2 Fietsstallingen 14

3. Pijler infrastructuur 15

- 3.1 Fietsinfrastructuur in programma "Leeuwarden Vrij-Baan" 16
- 3.2 Kwaliteitseisen fietsnetwerk 16
- 3.3 Aanvullende specifieke kwaliteitseisen 17
 - 3.3.1 Voorrang fiets op rotondes binnen grenzen van veiligheid en bereikbaarheid 17
 - 3.3.2 Fietsvriendelijke maatregelen bij verkeerslichten 19
 - 3.3.3 Fietsbruggen en fietstunnels waar ruimtelijk inpasbaar en kosteneffectief 20
 - 3.3.4 Toepassen fietsstraten 21
 - 3.3.5 Fietsvriendelijke drempels en plateaus 22
 - 3.3.6 Openbare verlichting volgens beleidsplan "Het Donker Belicht" 23

4. Pijler fietsstallingen 25

- 4.1 Fietsstallingen op strategische plekken 25
- 4.2 Voldoende stallingmogelijkheden in kernwinkelgebied aanwezig 25
 - 4.2.1 Maatregelen op korte termijn: bestaande stallingen handhaven en gebruik bewaakte (gratis) stallingen stimuleren 25
 - 4.2.2 Langere termijn: inspelen op toekomstige stallingbehoefte 26
- 4.3 Stallingen in het stationsgebied 26
 - 4.3.1 Samenwerking Prorail en gemeente 26
 - 4.3.2 Voldoende stallingen, onvoldoende gebruik betaalde fietsstalling 26
 - 4.3.3 Betere spreiding van fietsen en extra stallingen aan achterzijde station 26
 - 4.3.4 Anticiperen op toekomstige behoefte aan fietsenstallingen 27
- 4.4 Stallingen bij transferia worden uitgebreid waar nodig 28
- 4.5 Stallingen bij bushaltes naar behoefte 28

5. Maatregelenpakket 29

- 5.1 Investerings- en Uitvoeringsprogramma voor projecten met een hoge prioriteit 29
- 5.2 Fietswenslijst voor projecten met een lagere prioriteit 29
- 5.3 Beheer en onderhoud is (en blijft) reguliere taak van de gemeente 29
- 5.4 Kosten en financiering 29



Samenvatting

Leeuwarden fietsstad

In Leeuwarden wordt veel gefietst. Van alle mensen die maximaal 7,5 kilometer reizen, gaat 42% met de fiets. Dat is 8% meer dan in vergelijkbare steden. De schaal van de stad en het grote aandeel scholieren en studenten in de bevolking van de stad zijn verklaringen voor de populariteit van de fiets in Leeuwarden. Bovendien heeft gemeentelijke inzet van de afgelopen jaren ertoe geleid dat Leeuwarden als fietsstad aantrekkelijker is geworden. De waardering van fietsers voor fietsen in Leeuwarden is toegenomen.

Leeuwarden wil deze stijgende lijn vasthouden en de positie van de fiets verder uitbouwen. Ze streeft ernaar dat minimaal 50% van het aantal verplaatsing tot 7,5km per fiets plaatsvindt. Dat is ook zo geformuleerd in het GVVP. De fiets is op deze afstanden namelijk een prima, milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Meer gebruik van de fiets leidt tot minder uitstoot en ruimtegebruik door auto's en minder files. De leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad vaart er wel bij. Dit fietsbeleidsplan sluit aan op het Rijks- en provinciaal beleid en is een nadere uitwerking van het GVVP.

De gemeente stimuleert fietsgebruik

Om meer mensen op de fiets te krijgen, moeten we het gedrag van potentiële fietsers beïnvloeden. Voor het grootste deel zijn het indirecte gedragsbeïnvloedende maatregelen die ervoor moeten zorgen dat meer mensen op de fiets stappen. Door het voor de fietser makkelijker, aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger te maken, stimuleert Leeuwarden het gebruik van de fiets. Maatregelen als wachttijdvoorspellers (pilot bij 4 verkeerslichten in dit plan) of het verkorten van wachttijden bij verkeerslichten zijn in die zin ook gedragsbeïnvloedend. Daarnaast onderneemt de gemeente stimulerende acties om het gebruik van de beschikbare fietsenstallingen te optimaliseren. Aanbod van kluisjes, gratis stalling en andere acties moeten mensen verleiden om vaker de fiets te pakken.

De uitwerking van het fietsbeleid doet de gemeente langs twee pijlers:

- Infrastructuur: door te zorgen voor een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk stimuleert de gemeente het gebruik van de fiets.
- Fietsstallingen: door te zorgen voor voldoende stallingsruimte met goede voorzieningen, ook op piekmomenten, maakt de gemeente het de fietser nog gemakkelijker en ze stimuleert hiermee het fietsgebruik.

In het GVVP maakt de gemeente onderscheid in beleidsonderdelen waarop ze "koers wil houden" en onderdelen waarop ze wil "aanscherpen". Het beleid ten aanzien van het versterken het netwerk van fietsroutes en het verbeteren van de stallingmogelijkheden zet de gemeente voort (koers houden). Het beleid betreffende het faciliteren van het fietsverkeer op belangrijke stedelijke routes is onderwerp van aanscherping. Daar zet de gemeente een tandje bij.

Uitwerkingspijler infrastructuur

De gemeente formuleerde in het GVVP de aspecten waarmee zij rekening houdt bij de realisatie van een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk:

- Samenhang en directheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Veiligheid;
- Comfort.

Ten aanzien van de fietsinfrastructuur richt de gemeente zich de komende periode op:

- Realisatie van de fietsroute tussen de binnenstad en (op termijn) de Zuidlanden en op realisatie van het fietspad langs de Oostergoweg om het fietspadennetwerk te vervolmaken;
- Ombouw van rotondes binnen de stadsring en in woonwijken, voor zover nog nodig, zodat fietser er voorrang krijgen op het autoverkeer. Uitzondering hierop is de route vanaf de Archipelweg tot aan het Drachtsterplein (voormalige Oostelijke ring). Hier geeft de gemeente vooralsnog prioriteit aan het autoverkeer. Na evaluatie van maatregelen uit het programma Vrij-Baan kan dit eventueel wijzigen. Op rotondes op en buiten de stadsring en op bedrijventerreinen verlenen fietsers voorrang aan het autoverkeer. Die situatie handhaven we;
- Realisatie van maatregelen bij verkeerslichten die voor de fietser prettig zijn. De gemeente wil standaard maatregelen zoals het plaatsen van kleine extra verkeerlichten op ooghoogte voor de fietser op korte termijn,

- uiterlijk in 2014, al realiseren. Daarnaast gaat de gemeente in de periode 2013-2018 op een aantal kruispunten met veel fietsers comfort- en prioriteitsmaatregelen nemen, zoals wachttijdvoorspellers.
- Realisatie van een aantal ongelijkvloerse kruisingen met de Overijsselseweg, de Drachtsterweg (ten zuiden van het Van Harinxmakanaal), het Europaplein en de Haak om Leeuwarden en het Van Harinxmakanaal (aquaduct bij de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg);
 - Realisatie van diverse veilige gelijkvloerse fietsoversteken op de Valeriusstraat, de Julianalaan en de Prof. MR. P.S. Gebrandyweg;

Uitwerkingspijler fietsenstallingen

Leeuwarden heeft op dit moment voldoende fietsenstallingen. De stallingen worden echter niet altijd optimaal gebruikt. Op koopavonden en zaterdag worden in de binnenstad veel fietsen buiten de rekken in de openbare ruimte geplaatst terwijl er nog volop ruimte aanwezig is in de gratis, overdekte en bewaakte fietsenstallingen. Een vergelijkbare situatie is er bij het station. Voor het station zijn er veel fietsen die rommelig worden geparkeerd. In de betaalde fietsenstalling is er echter voldoende ruimte beschikbaar. De gemeente Leeuwarden wil fietsen in Leeuwarden nog aantrekkelijker maken. Daarom wil ze voldoende stallingruimte bieden die ook kwalitatief aansprekend is. Daarvoor onderneemt de gemeente de volgende acties:

- Handhaving van de bestaande stallingruimte in het kernwinkelgebied;
 - Het blijven aanbieden van gratis, overdekte en bewaakte stallingmogelijkheden in de binnenstad;
 - Het vergroten van de aantrekkelijkheid van gebruik van deze stallingen door gebruik ervan te belonen (gedragsbeïnvloeding);
 - Realisatie van extra bagagekluisen bij fietsenstallingen;
 - Verruiming van openingstijden van fietsenstallingen;
-
- Realisatie van extra stallingruimte in het stationsgebied. Hiermee anticipeert de gemeente onder andere op toenemende reizigersaantallen. Realisatie van extra fietsenstallingen in het stationsgebied gebeurt in overleg met de NS en Prorail;
 - Inspelen op stallingbehoefte bij transferia en bushaltes;
 - Op termijn (anticiperend op uitbreiding van Leeuwarden in met name de Zuidlanden) aanvullende stallingscapaciteit reserveren in de binnenstad.

Mogelijk nieuwe fietsprojecten na gemeentelijke herindeling

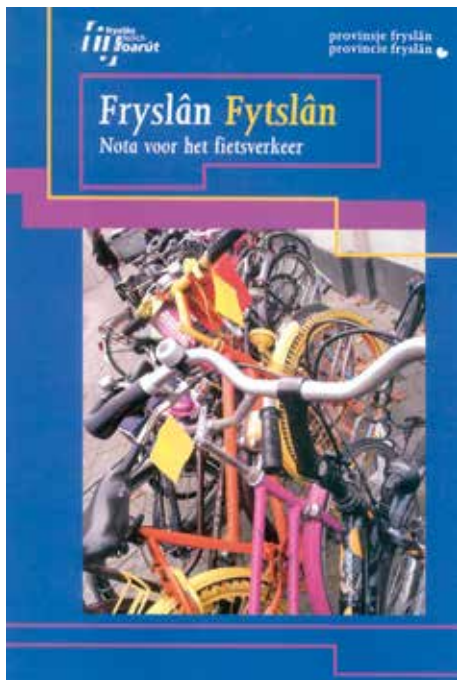
In het kader van de gemeentelijke herindeling wordt in 2014 geïnventariseerd welke fietsprojecten in het nieuwe beheersgebied van de gemeente Leeuwarden op basis van de uitgangspunten van het fietsbeleid nodig en wenselijk zijn, en hoe uitvoering hiervan kan plaatsvinden.

1. Context voor fietsbeleidsplan

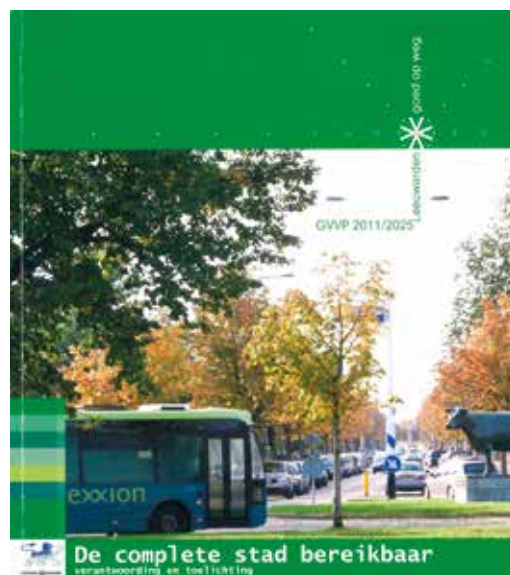
1.1 Aansluiten op beleid van Rijk en provincie

De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt vooral bij gemeenten. De gemeente sluit hierbij aan op het beleid van Rijk en provincie, in lijn met het GVVP. Op landelijk niveau bepaalt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) dat de aansluiting tussen verschillende vervoerswijzen moet worden gestimuleerd.

Op provinciaal niveau is de nota Fryslân Fytslân uit 2005 de volgende doelstelling vastgesteld: "In 2015 is de fiets als dagelijks vervoermiddel in Fryslân geaccepteerd als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 kilometer.



Figuur 1: fietsnota provincie Fryslân (2005)



Figuur 2: GVVP Leeuwarden, 2011

1.2 Aansluiting op het GVVP

Het gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) uit 2003 is in 2011 geactualiseerd. In het GVVP uit 2011 staat dat er geen reden is om het ingezette verkeers- en vervoersbeleid drastisch te wijzigen ten aanzien van het beleid van 2003. Dit geldt ook voor het fietsbeleid.

In het GVVP kiezen we voor een samenhangend verkeers- en vervoersysteem waar alle manieren van reizen even belangrijk zijn.

Veel mensen gaan via een combinatie van vervoerwijzen van A naar B. Ze gaan bijvoorbeeld eerst met de fiets naar het station om vervolgens met de trein weer verder te reizen. Dit wordt "ketenmobiliteit" genoemd. Om dit soort mobiliteit mogelijk te maken, moeten er overstappunten zijn zoals stations en transferia.

Ketenmobiliteit in relatie tot fietsverkeer betekent dat er aandacht moet zijn voor de fietsroutes maar ook voor activiteiten en voorzieningen op het vertrek- en aankomstpunt van een fietser. Denk aan voldoende fietsstallingen bij bijvoorbeeld de stations.

Een samenhangend beleid betekent dat een beperkend beleid voor het autoverkeer in de binnenstad samen gaat met een verbetering van het openbaar vervoer het vervoer per fiets en te voet.

Landelijk onderzoek heeft aangetoond dat het aandeel fietsgebruik in de totale mobiliteit boven een afstand van 7,5 kilometer gestaag daalt. Maatregelen die het gebruik van de fiets moeten stimuleren, zijn het meest succesvol bij afstanden tot 7,5 kilometer.

Zowel (hoofd)fietsroutes als recreatieve fietsroutes hebben een belangrijke functie op deze (fiets)afstand. Daarom richt de gemeente zich op het stimuleren van fietsgebruik op afstanden tot circa 7,5 kilometer. Maar er wordt ook ingezet op het stimuleren van fietsverkeer op de langere afstand (10 – 15 km), zodat fietsgebruik op deze afstanden toeneemt met 5%.

In het GVVP 2011 is voor elk verkeers- en vervoersthema, dus ook voor het fietsverkeer, aangegeven op welke onderdelen er sprake moet zijn van "koers houden" of "aanscherpen" ten opzichte van eerder vastgesteld beleid. Voor het fietsverkeer is in het GVVP het volgende aangegeven:

Koers houden:

- Versterken netwerk fietsroutes, met name binnenstad – zuid;
- Verbeteren stallingsmogelijkheden.

Aanscherpen:

- Faciliteren van fietsverkeer op belangrijke stedelijke routes.

Dit fietsplan geeft invulling aan deze punten.

Proces GVVP en Richtingwijzer fiets

In juni 2011 stelde de gemeenteraad het GVVP vast.

Bij de ontwikkeling van het GVVP is sprake geweest van een zorgvuldig proces met verschillende belangengroepen. Vooraf zijn alle belangengroepen zoals wijkverenigingen, vertegenwoordigers van bedrijventerreinen, Transport- en Logistiek Nederland, de EigenVerladersOrganisatie, de fietsersbond, ROVER in de gelegenheid gesteld input te leveren op het GVVP. De verwerking van de input is naar alle partijen teruggekoppeld en akkoord bevonden. Tenslotte is het GVVP formeel via een inspraakprocedure getoetst. Tijdens de behandeling in de gemeenteraad maakten twee partijen gebruik van de inspraakmogelijkheden. Daaronder was ook de vertegenwoordiger van de fietsersbond. De gemeenteraad stelde echter dat de input van die de fietsersbond heeft kunnen geven bij de samenstelling van het GVVP voldoende was verwerkt in het GVVP.

Kortom: het GVVP is tot stand gekomen via een zorgvuldig proces met alle betrokken partijen. Daarom is bij deze uitwerking ervoor gekozen om niet opnieuw vele partijen erbij te betrekken.

Het college heeft het concept fietsbeleidsplan op 4 september 2012 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Hierop zijn enkele opmerkingen gekomen die de gemeente heeft verwerkt in voorliggend beleidsplan.

1.3 Ontwikkelingen en analyse fietsverkeer in en rond Leeuwarden

Om het fietsbeleid vorm te geven, is een aantal relevante gegevens verzameld over het fietsverkeer in Leeuwarden in de huidige situatie.

Twee onderzoeken zijn hiervoor uitgevoerd:

- Fietsbalans: onderzoek naar fietsklimaat (1.3.1)
- Fietsmonitor: onderzoek naar effectiviteit fietsbeleid (1.3.2)

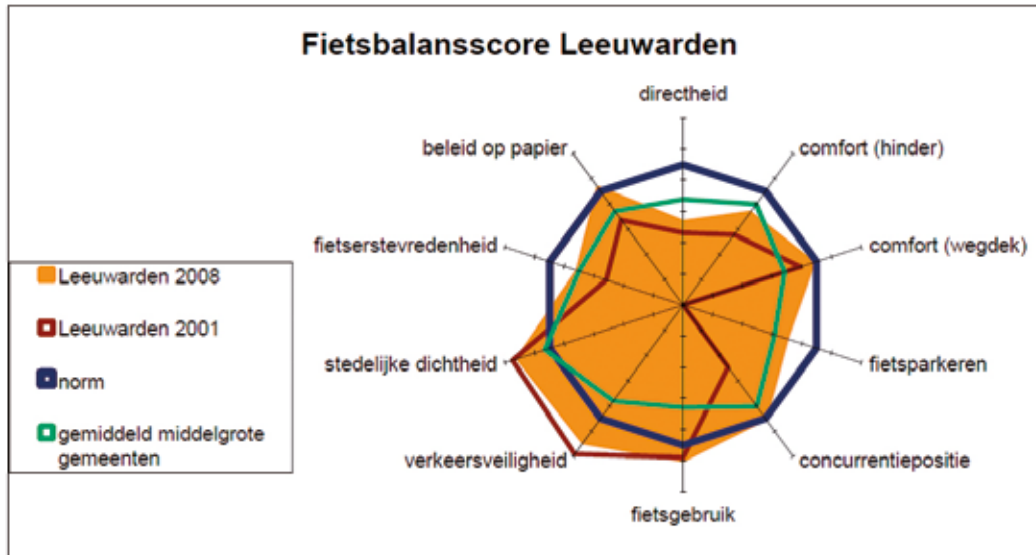
Verder wordt specifiek aandacht besteed aan:

- Fietsongevallen (1.3.3)
- Fietsdiefstal (1.3.4)

1.3.1 Onderzoek fietsersbond toont verbeteringen van fietsstad Leeuwarden

In het onderzoek "Fietsbalans" vergeleek de fietsersbond op basis van 10 criteria het fietsklimaat in Leeuwarden met dat van andere steden in Nederland. Daarbij vergeleek de fietsersbond de situatie in 2008 met die van 2001.

In figuur 3 is de situatie van 2008 (oranje vlak) uitgezet tegen de situatie van 2001 (bruine lijn), het landelijk gemiddelde van vergelijkbare gemeenten (groene lijn) en de norm (blauwe lijn). In 2001 is het aspect fietsparkeeren niet onderzocht. Vandaar dat de bruine lijn bij dit aspect naar het midden van de grafiek loopt.



Figuur 3: Fietsbalansscore gemeente Leeuwarden

Het valt meteen op dat Leeuwarden op 8 van de 10 punten hoger scoort dan vergelijkbare steden. Ook scoort de situatie in 2008 op 6 punten hoger dan in 2001 en op slechts 1 punt enigszins slechter. Uit de vergelijking met de norm wordt duidelijk waar de sterke punten van het Leeuwarder fietsklimaat zitten en waar nog verbetering nodig is. De norm is overigens door de fietsersbond vastgesteld.

Sterke punten zijn:

- Comfort (wegdek)
- Beleid op papier
- Stedelijke dichtheid
- Verkeersveiligheid
- Fietsgebruik
- Concurrentiepositie

Verbeterpunten:

- Comfort (hinder)
- Fietsparkeren
- Fietsertevredenheid
- Directheid

Het enige punt waar Leeuwarden het oordeel 'slecht' kreeg is directheid. Dit komt door de hoge omrijdfactor van het fietsnetwerk. Overigens zijn tussen 2008 en nu infrastructurele projecten en stallingen gerealiseerd waardoor op de verbeterpunten al hoger kan worden gescoord. Vervolgonderzoek zal dat uitwijzen. Geconcludeerd kan worden dat Leeuwarden "goed op weg" om de positie van de fiets in de stad te verbeteren. Daarom houdt de gemeente koers en zet zij op een enkel onderdeel een tandje bij ter aanscherping van het beleid.

1.3.2 Gemeente monitort fietsbeleid met fietsmonitor

Minimaal eens in de twee jaar meet de gemeente de effectiviteit van haar (fiets)beleid. Daarvoor gebruiken we de volgende indicatoren:

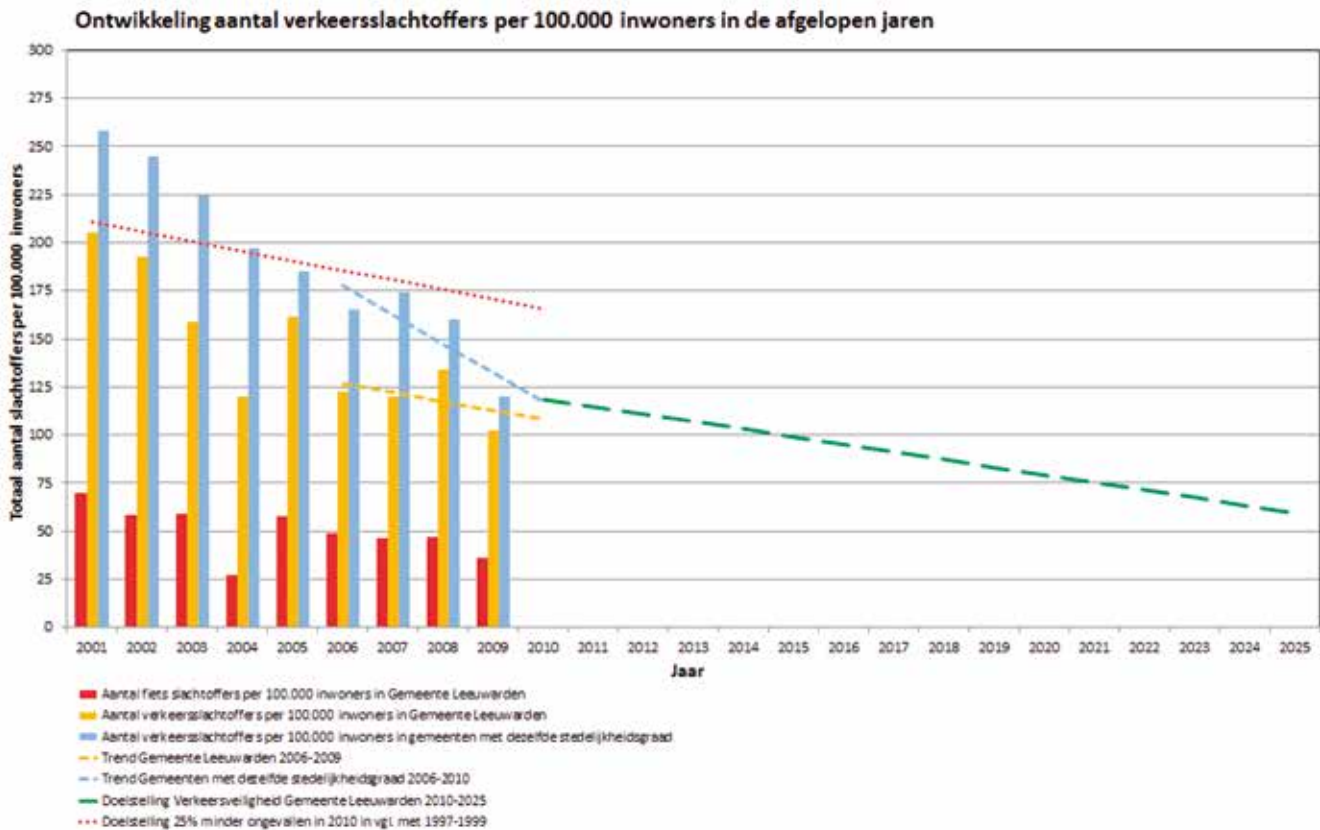
1. De gemiddelde snelheid op een aantal geselecteerde hoofdfietsroutes;
2. Fietsgebruik;
3. Directheid van routes (omrijdafstanden);
4. De beschikbaarheid van fietsstallingen;
5. Verkeersveiligheid (zie tevens paragraaf 2.4.3);
6. Oordeel aantal aanwezige fietspaden;
7. Oordeel kwaliteit van de fietspaden;
8. Oordeel verkeersveiligheid;
9. Oordeel stallingsmogelijkheden.

De gemiddelde snelheid op de hoofdfietsroutes is de afgelopen jaren met een snelheid van 14 km/uur stabiel. Het fietsgebruik is met 42% (tot de afstand van 7,5 km) 8 % hoger dan vergelijkbare steden. De omrijafstanden zijn in Leeuwarden voor sommige fietsroutes te hoog. De oorzaak hiervan is vooral de stedelijke structuur met barrières zoals de spoorlijn en het Van Harinxmakanaal. In bijlage 4 is informatie te vinden over de beschikbaarheid van fietsenstallingen en in par 1.3.3. is informatie opgenomen over de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers. Het oordeel van het fietsers in Leeuwarden over de aanwezige fietspaden, de kwaliteit van de fietspaden, de verkeersveiligheid en de stallingsmogelijkheden varieert van voldoende tot ruim voldoende.

1.3.3 Terugdringen fietsongevallen

Ontwikkeling fietsongevallen

Verbetering van de verkeersveiligheid is al jaren een speerpunt van beleid in Leeuwarden. De ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de afgelopen jaren in de gemeente Leeuwarden ten opzichte van een referentiegebied (gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad) is in beeld gebracht in figuur 4. Het aantal fiets-slachtoffers is daarbij apart in rood weergegeven. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de periode 2006 tot en met 2009 weergegeven. Ook is de doelstellingslijn uit de Actie -25% Verkeersslachtoffers opgenomen (25% minder slachtoffers in 2010 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 1997, 1998 en 1999 (rode stippellijn)). De trendlijn voor de gemeente Leeuwarden ligt onder de doelstellingslijn. Daarmee is de doelstelling voor de actie -25% Verkeersslachtoffers in 2010 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 1997, 1998 en 1999 gehaald. In de grafiek is ook de nieuwe doelstellingslijn met betrekking tot de verkeersveiligheid aangegeven.



Figuur 4: Fietsbalansscore gemeente Leeuwarden

Het precieze verloop van het aantal fietsongevallen vanaf 2010 is moeilijk te volgen. De kwaliteit van de ongevallendatabase neemt namelijk af. Dit komt doordat een groot aantal ongevallen niet in de database is opgenomen vanwege een andere wijze van registreren door de politie. Het gaat hierbij vooral om ongevallen met een minder ernstige afloop en ongevallen met alleen materiële schade.

De gemeente gaat in overleg met het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF) om de ongevallenregistratie verbeteren.

Leeuwarden pakt fietsonveilige situaties aan

In de notitie verkeersveiligheid geeft Leeuwarden haar ambitie weer ten aanzien van verkeersveiligheid. Een aantal projecten ter bevordering van de veiligheid is al uitgevoerd, zoals het aanleggen van diverse verkeersveiligheidsmaatregelen bij scholen.

De gemeente Leeuwarden gaat vanaf 2013 fietsonveilige situaties verder aanpakken. Dit is een van de afspraken die minister Schultz van Haegen (Infra en Milieu) met lokale overheden en maatschappelijke instanties heeft gemaakt om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Doel is de dalende trend van de verkeersdoden door te zetten en de stijging van het aantal ernstige verkeersgewonden onder oudere fietsers op lokale wegen te keren.

De fietsersbond en het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF) zijn in 2012 gestart met het project; "Inventarisatie fietsknelpunten in Fryslân". Afhankelijk van de resultaten zal de gemeente bekijken of een aanscherping en/of aanvulling van de bestaande notitie verkeersveiligheid noodzakelijk is.

Tot slot werkt de gemeente mee aan het studieproject "Het vergevingsgezinde fietspad". Het doel is het ontwikkelen van een fietspad dat van nature uitnodigt tot het gewenste veilige fietsgedrag. Daar waar nodig kunnen letselbeperkende maatregelen worden genomen. Hierbij wordt vooral rekening gehouden met de capaciteiten van oudere en jongere fietsers. De rol van Leeuwarden is vooral faciliterend, zoals het beschikbaar stellen van informatie en meedenken, onder andere over een mogelijke onderzoekslocatie binnen de gemeente.



2. Hoofdlijn gemeentelijk fietsbeleid

2.1 Doelstelling: stimuleren fietsgebruik

In aansluiting op het GVVP is de hoofddoelstelling voor dit fietsbeleidsplan:

Stimuleren van het fietsgebruik op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer) zodat de fiets een volwaardig, aantrekkelijk en verkeersveilig alternatief wordt voor de auto.

Om meer mensen op de fiets te krijgen, moeten we het gedrag van potentiële fietsers beïnvloeden. Voor het grootste deel zijn het indirecte gedragsbeïnvloedende maatregelen die ervoor moeten zorgen dat meer mensen op de fiets stappen. Door het voor de fietser makkelijker, aantrekkelijker, comfortabeler en veiliger te maken, stimuleert Leeuwarden het gebruik van de fiets. Maatregelen als wachttijdvoorspellers of het verkorten van wachttijden bij verkeerslichten zijn infrastructurele maatregelen die ook dragsbeïnvloedend zijn. Daarnaast onderneemt de gemeente stimulerende acties om het gebruik van de beschikbare fietsenstallingen te optimaliseren. Aanbod van kluisjes, gratis stalling en andere acties moeten mensen verleiden om vaker de fiets te pakken.

De gemeente rekent het niet tot haar taak om grootschalige publiekscampagnes op te zetten om het fietsen te stimuleren. De gemeente is bereid om positief kritisch mee te denken met maatschappelijke organisaties die hiervoor initiatieven (willen) ontwikkelen. De gemeente werkt al mee aan de campagne "Rij 2 op 5", een initiatief van de fietsersbond om mensen (tenminste) 2 keer per week op de fiets naar het werk te laten gaan.

Concreet gaat de gemeente het volgende doen:

1. Het comfort op de hoofdfietsroutes verbeteren, door vertraging voor fietsers te beperken. De gemeente streeft naar handhaving van een gemiddelde fietssnelheid van 14 km/u, op een aantal geselecteerde fietsroutes;
2. Via inzet op een aantal maatregelen proberen om het aandeel fietsverkeer op afstanden tot 7,5 km te verhogen van 42% (periode 2005 – 2009) naar 50%;
3. Vanwege de opmars van de E-bike het fietsverkeer op de langere afstand (10 – 15 km) waar mogelijk stimuleren, zodat fietsgebruik op deze afstanden toeneemt met 5%. Hier voor werkt de gemeente samen met buurgemeenten en de provincie Fryslân;
4. De directheid van fietsverbindingen verbeteren door het omrijden tot een minimum te beperken. De onderlinge afstand tussen de hoofdfietsroutes (ook wel maaswijdte) rond de binnenstad mag maximaal 400 meter zijn. Aan de stadsrand is deze maximale maaswijdte 1000 meter;
5. Zorgen voor voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden op piekmomenten en op logische en strategische locaties;
6. Maatregelen treffen voor fietsveiligheid, zodat het aantal letselgevallen met fietsers in 2025 is gehalveerd ten opzichte van het jaar 2010.
7. Zorgen voor een fietsbeleid dat door bewoners/gebruikers wordt gewaardeerd. Dat meten we door de bewoners rapportcijfers te laten geven op een aantal aspecten van ons beleid. Ons streven is minimaal een 8 te scoren op:
 - Aantal aanwezige fietspaden (rapportcijfer in 2012 = 7,4);
 - Kwaliteit van de fietspaden (rapportcijfer in 2012 = 7,1);
 - Verkeersveiligheid (rapportcijfer in 2012 = 6,5).

2.2 Uitwerkingspijlers: infrastructuur, stallingen

2.2.1 Infrastructuur

De gemeente creëert een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige, verkeersveilige, comfortabele en herkenbare fietsroutes.

In het GVVP "De complete stad bereikbaar" uit 2011 formuleerde de gemeente de aspecten waarmee zij rekening houdt als het gaat om (realisatie van) fietsinfrastructuur:

- **Samenhang en directheid:**
De hoofdroutes sluiten aan op het bovenlokale fietsnetwerk en de fietsverbinding tussen herkomst en bestemming moeten zo direct mogelijk zijn. Het onderliggende fietsnetwerk moet logisch zijn zodat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden;
- **Aantrekkelijkheid:**
Het gaat hierbij om de beleving van de fietser. Door bijvoorbeeld het plaatsen van kunst langs fietsroutes wordt de beleving positief beïnvloed. Onder aantrekkelijkheid valt het aspect sociale veiligheid. Bij bijvoorbeeld fietstunnels moet een sociaal veilig alternatief worden aangeboden in de directe nabijheid, met uitzondering van aquaducten;
- **Veiligheid:**
De kans op ontmoetingen met veel of snelrijdend verkeer moet vermeden worden. Dat betekent dat de gemeente in principe streeft naar ongelijkvloerse kruisingen van fietsverkeer met de stadsring mits kosteneffectief en inpasbaar. Met kosteneffectiviteit doelt de gemeente erop dat de geïnvesteerde kosten een positief effect moeten hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer op de stadsring en de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Daarnaast moet een substantieel aandeel van het fietsverkeer gebruik maken van de tunnel.
- **Comfort:**
De kans op hinder en oponthoud van fietsverkeer op goede fietsverbindingen moet minimaal te zijn. Dit betekent dat de gemeente probeert knelpunten of gebreken in de fietsinfrastructuur te voorkomen en te verhelpen. Dit komt ook tot uiting in het ontwerp van het fietsnetwerk. Elementen daarin zijn de verhardingsbreedte, het verhardingsmateriaal, ontwerp van kruisingen of wachttijden bij verkeerslichten.

2.2.2 Fietsstallingen

Door te zorgen voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsstallingen bevordert de gemeente het fietsgebruik. Voorzieningen en activiteiten bij vertrekpunt en bestemming van de fietsrit spelen een rol bij de beslissing om met de fiets te gaan. Daar speelt de gemeente Leeuwarden concreet op in.

Voldoende en goede stallingruimte

In de binnenstad heeft de gemeente voor gratis overdekte fietsstallingen en fietsstallingen in de openbare ruimte gezorgd. Er zijn op dit moment voldoende fietsstallingen. Het gebruik verdient echter optimalisatie. Op bepaalde piekmomenten worden veel fietsen naast de rekken in de openbare ruimte geparkeerd terwijl er volop ruimte is in de gratis overdekte stallingen. Daar gaan we wat aan doen.

Bij het station speelt een vergelijkbaar probleem. Er is overlast van fietsen die voor en achter het station buiten de rekken worden geparkeerd. Voetgangers en vooral ouderen of mensen met een beperking hebben daar last van. Dat is niet nodig. Want in de bewaakte (betaalde) fietsstalling is volop stallingruimte aanwezig. In overleg met NS en Prorail gaat de gemeente deze situatie verbeteren.

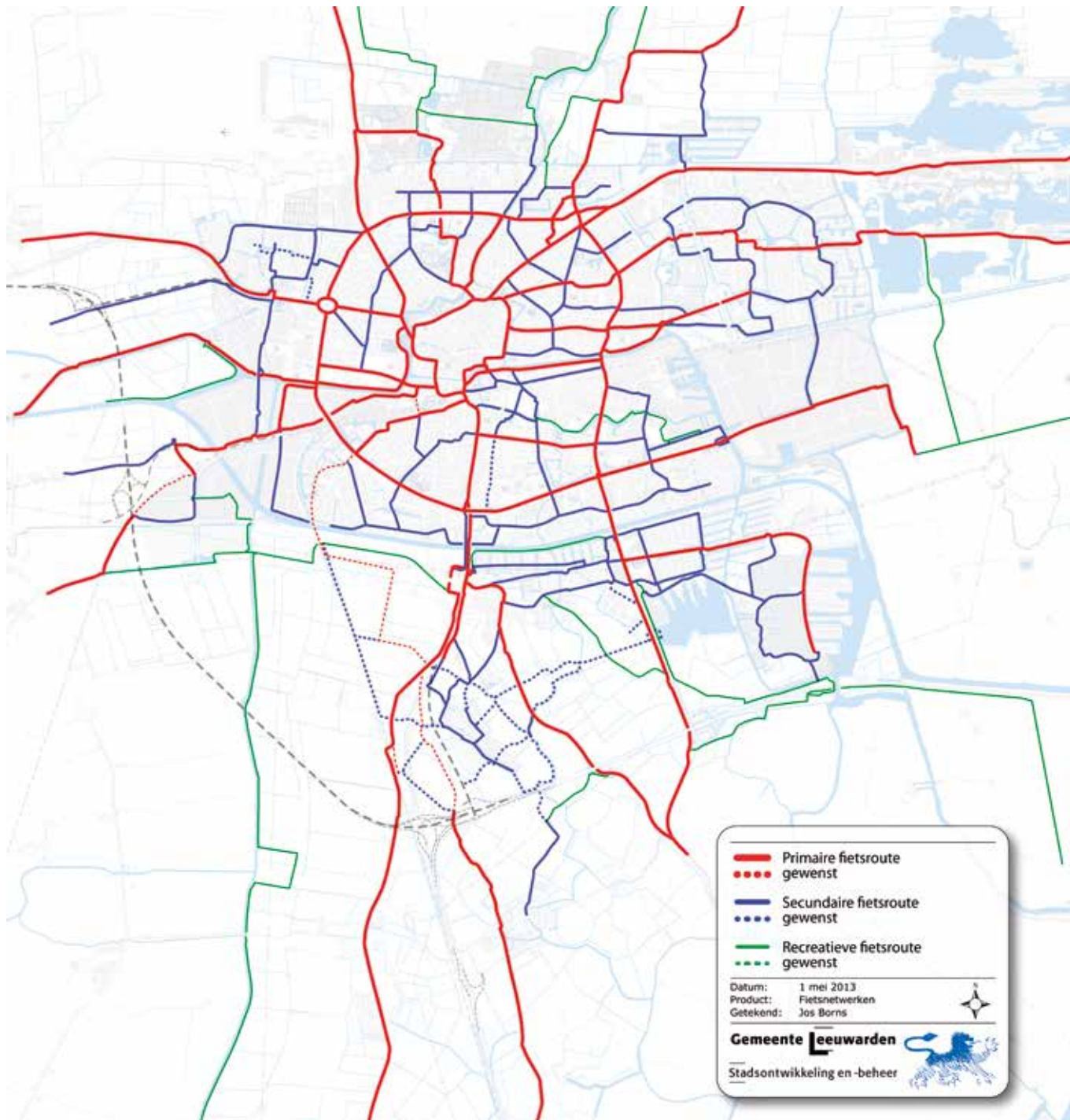
Uitbreiding capaciteit op termijn

Anticiperend op de uitbreiding van Leeuwarden in met name de Zuidlanden, is de verwachting dat op termijn aanvullende stallingcapaciteit in de binnenstad moet worden gerealiseerd.

Tevens gaan we ervan uit dat de capaciteit bij het station op termijn moet worden uitgebreid als gevolg van uitbereiding van Leeuwarden en een toename van het aantal reizigers.

3. Pijler infrastructuur

Leeuwarden heeft een samenhangend fietsnetwerk ontwikkeld. Bij de vormgeving en kenmerken ervan is onderscheid gemaakt naar de functie ervan en het gebruik. Het fietsnetwerk bestaat uit hoofdfietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes. Ten opzichte van het netwerk van 2006 zijn een aantal wijzigingen in het netwerk gewijzigd. De beschrijving van deze wijzigingen geven we in bijlage 1. Belangrijke nog te realiseren uitbreidingen van het netwerk zijn de fietsroute tussen de Zuidlanden en de binnenstad en de fietsroute langs de Oostergoweg.



Figuur 5: Fietsnetwerk gemeente Leeuwarden

3.1 Fietsinfrastructuur in programma “Leeuwarden Vrij-Baan”

Leeuwarden wordt steeds beter bereikbaar. Dat is goed voor de hoofdstad van Fryslân en goed voor de regio. Het past ook in de verbetering van het landelijke wegennet. Rijkswaterstaat, provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden zetten zich hiervoor gezamenlijk in.

Dit gebeurt onder de naam Leeuwarden Vrij-Baan. Vrij-Baan is een omvangrijk, meerjarig infrastructuurprogramma met ongeveer veertig projecten. Met een goede bereikbaarheid blijft Leeuwarden de sterke hoofdstad, banenmotor en het economisch- en cultureel centrum van Fryslân. Het programma gaat in totaal over ongeveer € 750 miljoen.

Binnen het programma Vrij-Baan zijn diverse projecten die een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de fietsstructuur in- en rond de stad. Er zijn inmiddels diverse fietsprojecten gerealiseerd zoals:

- Fiets- en voetgangerstunnel Oostergoplein;
- Fiets- en voetgangerstunnels (4) Drachtsterplein;
- Fiets- en voetgangerstunnel Van Loonstraat;
- Fiets- en voetgangersbrug en fietsroute bij het Aquaduct Langdeel.

Het is de bedoeling dat de volgende fietsprojecten de komende jaren worden gerealiseerd binnen het Vrij-Baan programma:

- Ongelijkvloerse kruisingen (Aquaducten) van twee hoofdfietsroutes met het Van Harinxmakanaal bij de Drachtsterweg en de Westelijke Invalsweg (onderdeel van projecten Drachtsterweg e.o. en Westelijke Invalsweg fase 1);
- Drie ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers op de hoofdfietsroutes bij het Europaplein (onderdeel project Europaplein);
- Drie ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met de Drachtsterweg ten zuiden van het Van Harinxmakanaal (in de hoofdfietsroute ten noorden van het kruispunt met Zuiderburen, het kruispunt Zuiderburen zelf, en ten zuiden van het kruispunt Zuiderburen) (onderdeel Drachtsterweg e.o.);
- Tien nieuwe ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met de Haak om Leeuwarden (onderdeel project Haak om Leeuwarden);
- Twee ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met de Overijsselseweg. Deze vormen een comfortabele verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de toekomstige delen van De Zuidlanden ten westen van de weg en ten oosten van de weg (onderdeel project Overijsselselaan);
- Diverse gelijkvloerse, verkeersveilige oversteken voor fietsers en voetgangers en comfortverhogende maatregelen (asfalteren) voor fietsers op- en langs de Valeriusstraat en de Julianalaan als onderdeel van de stadring (onderdeel projecten Valeriusstraat/-plein en Julianalaan);
- Opwaarderen van de hoofdfietsroutes Tesselschadestraat en Harlingertrekweg door realisatie vrijliggende fietspaden langs de Tesselschadestraat en comfortverhogende maatregelen op de Harlingertrekweg (onderdeel project Tesselschadestraat e.o.);

3.2 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Voor een goed fietsnetwerk is het belangrijk dat fietsroutes buiten en binnen de bebouwde kom op elkaar aansluiten. Bij het opstellen van het wensbeeld voor het fietsverkeer is daarom gekozen voor vrijwel dezelfde kwaliteitseisen als in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) ten aanzien van het hoofdfietsroutenetwerk. Tabel 1 geeft een overzicht van de gehanteerde kwaliteitseisen.

Kwaliteitseisen fietsnetwerk		
Kwaliteitsaspecten	Inrichtingseisen	
	Hoofd fietsverbindingen	Secundaire fietsverbindingen
Samenhang/directheid		
Maaswijdte (onderlinge afstand tussen de routes)	1000 m aan de stadsrand 400 m aan de rand van de binnenstad	-
Aantrekkelijkheid		
Sociale veiligheid	Bij tunnel met stadsring een sociaal veilig alternatief aanbieden in directe nabijheid.	Bij tunnel met stadsring een sociaal veilig alternatief aanbieden in directe nabijheid.
Veiligheid		
Verkeersslachtoffers	Aanpak locaties waar in drie jaar > 6 letselongevallen hebben plaatsgevonden.	Aanpak locaties waar in drie jaar > 6 letselongevallen hebben plaatsgevonden.
Kans op ontmoeting met autoverkeer	* Op erftoegangswegen (30 km/u gebieden) fietsers op rijbaan * Bij gebiedsontsluitingswegen/ verkeersaders fietsers op fietspad/ parallelweg	* Op erftoegangswegen (30 km/u gebieden) fietsers op rijbaan * Bij gebiedsontsluitingswegen/ verkeersaders fietsers op fietspad/ parallelweg.
Verlichting	Binnen de bebouwde kom verlichten	In principe wel verlichten. Enkel als het vanuit de sociale veiligheid beter is om verkeersstromen te concentreren kan worden afgeweken van dit principe.
Comfort		
Ontwerpsnelheid	14 km/u	-
Wachttijd Verkeerslichten	45-60 seconden	60 -90 seconden
Voorrang bij conflictsituaties	Voorkeur, per locatie afhankelijk	Voorkeur, per locatie afhankelijk
Breedte:		
Eenrichting fietspad	2.40 meter (min. 2.00 m)	2.40 meter (min. 2.00 m)
Tweerichting fietspad	3.50 meter (min. 3.00 m)	3.50 meter (min. 2.75 m)
fietsstrook	2.00 meter (min. 1.70 m)	1,50 meter
Verharding	Binnen bebouwde kom fietspaden in rood asfalt. Buiten de bebouwde kom asfalt	Binnen bebouwde kom fietspaden bij voorkeur (rood) asfalt Buiten de bebouwde kom asfalt

Tabel 1: gehanteerde kwaliteitseisen fietsnetwerk Leeuwarden

3.3 Aanvullende specifieke kwaliteitseisen

De volgende kwaliteitseisen zijn specifiek en lichten we toe:

1. Voorrang op rotondes
2. Verkeerslichten
3. Fietsbruggen en –tunnels
4. Vormgeving drempels en plateaus
5. Openbare Verlichting
6. Fietsbewegwijzering

3.3.1 Voorrang fiets op rotondes binnen grenzen van veiligheid en bereikbaarheid

Binnen stadsring fietsers in de voorrang

De gemeente geeft fietsers en voetgangers voorrang op rotondes, waar dat mogelijk is binnen grenzen van veiligheid en bereikbaarheid.

In het gebied binnen de stadsring is er in principe minder ruimte voor de auto beschikbaar. Hier krijgen fietsers en voetgangers op rotondes voorrang op het autoverkeer.

Voormalige oostelijke ring is uitzondering op de regel

Uitzondering op deze hoofdregel, vormen de rotondes op de voormalige oostelijke ringweg, de Archipelweg, Franklinstraat, Julianastraat, Peter Stuyvesantweg en de Drachtsterweg. Deze rotondes zijn binnen de stadsring komen te liggen. Volgens de hoofdregel zouden fietsers hier op rotondes voorrang moeten krijgen. Daar kiezen wij om redenen van doorstroming en veiligheid vooralsnog niet voor. Deze route heeft namelijk, naast de Anne

Vondelingweg, een belangrijke ontsluitende functie voor de aanliggende bedrijventerreinen en bedrijvigheid. Daardoor zijn de (vracht)autostromen er vrij groot. Na evaluatie van de effecten van het Vrij Baanprogramma kan de gemeente eventueel een andere keus maken. De evaluatie vindt plaats na 2017.

Op de stadsring prioriteit voor doorstroming autoverkeer

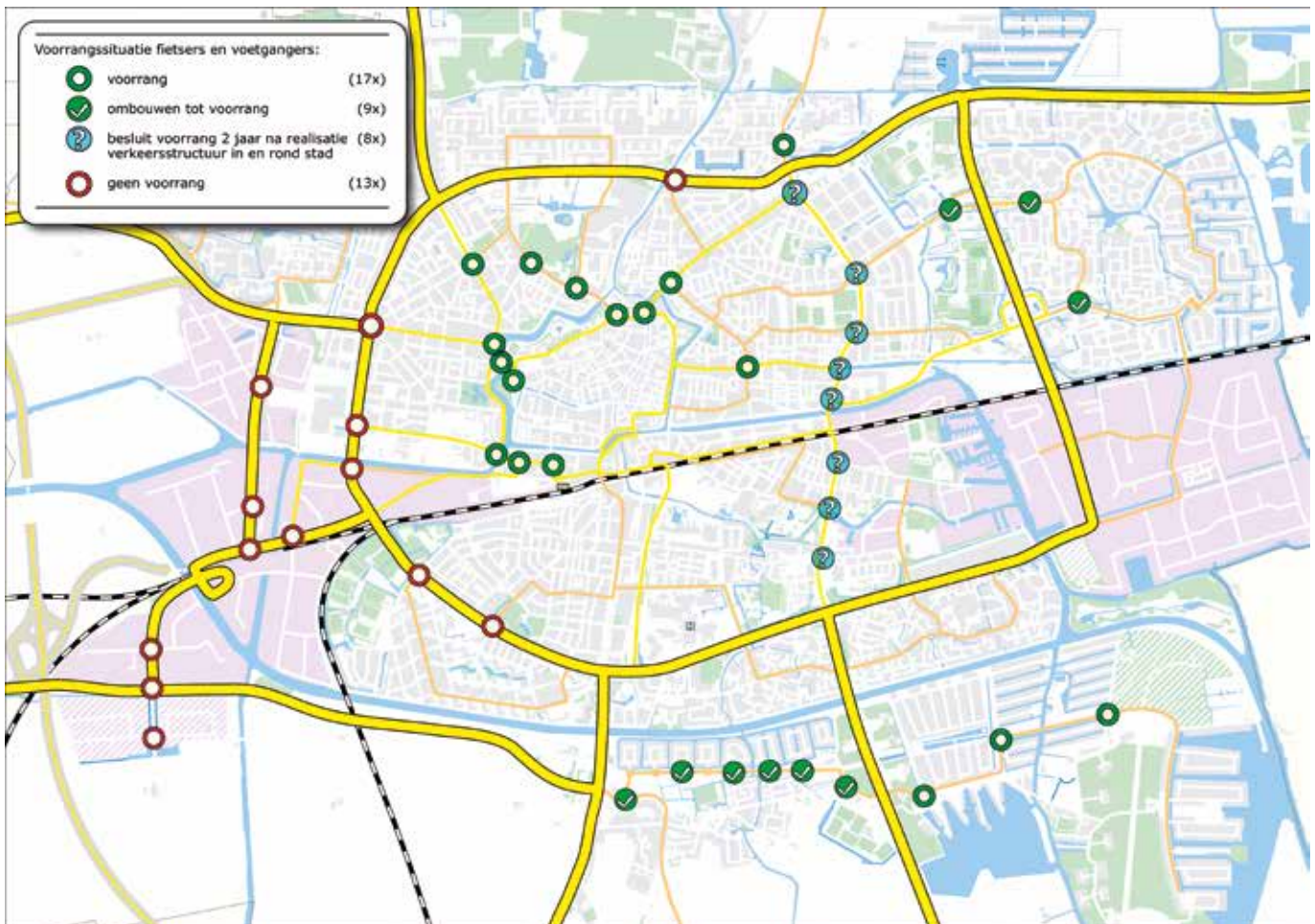
Op de stadsring geeft de gemeente prioriteit aan de doorstroming van het autoverkeer. De stadsring verbindt namelijk alle wijken, bedrijventerreinen en functies in de stad. Het is de kransslagader van de stad en voldoende goede doorstroming op de stadsring is van groot belang op het functioneren van de stad als centrum voor de regio.

In woonwijken fietsers op rotondes voorrang

In de woonwijken krijgen fietsers en voetgangers voorrang op rotondes. De automobilist is hier te gast. De rotondes in de Jonkerleane in Goutum passen we daarom aan. Deze vormden tot nu toe een uitzondering. Dit kwam vanwege de afwijkende vormgeving en vanwege de relatief weinige fietsoversteken in combinatie met fietsoversteken voor fietsverkeer in twee richtingen. Door een aantal toevoegingen aan het ontwerp (zoals het aangeven dat fietsverkeer vanuit beide richtingen op 1 oversteekpunt mogelijk is) kan de voorrangssituatie op deze rotondes worden vormgegeven. Het heeft de voorkeur om de voorangsregels bij de rotondes in de Jonkerleane te wijzigen omdat zo in alle woonwijken dezelfde voorangsregels gelden bij rotondes. Dat schept duidelijkheid

Op rotondes op bedrijventerreinen voorrang voor (vracht)verkeer

Op bedrijventerreinen geeft de gemeente prioriteit aan de afwikkeling van het (vracht)autoverkeer. Fietsers en voetgangers moeten daarom op rotondes op bedrijventerreinen voorrang verlenen aan het autoverkeer.



Figuur 6: Voorrangssituaties fietsers en voetgangers in Leeuwarden.

3.3.2 Fietsvriendelijke maatregelen bij verkeerslichten

Fietsvriendelijke maatregelen bij verkeerslichten kunnen worden ingedeeld in drie categorieën. Bijlage 2 (Toolbox fietsvriendelijke maatregelen) geeft een compleet overzicht van mogelijke fietsvriendelijke maatregelen bij verkeerslichten. We onderscheiden de volgende categorieën:

1. Standaard maatregelen

Dit zijn maatregelen die minimaal nodig zijn om de fietser op acceptabele wijze te bedienen bij verkeerslichten. Te denken valt aan de zogenaamde onderlichten: kleine extra verkeerslichten op ooghoogte van de fietsers.

2. Comfortverhogende maatregelen

Dit zijn maatregelen die de fietsers extra comfort of informatie verschaffen zoals wachttijdvoorspellers.

3. Prioriteitsmaatregelen.

Kenmerkend voor deze categorie maatregelen is dat ze echt ingrijpen in de verkeersregeling met als doel de wachttijd voor de fietsers te minimaliseren en de doorstroming voor het fietsverkeer te vergroten. Deze maatregelen stimuleren het fietsverkeer. Een maatregel in deze categorie is het vaker groen geven aan fietsers. Zij hoeven dan minder lang te wachten. Maar dit gaat wel ten koste van de doorstroming voor het overige verkeer.

De gemeente Leeuwarden past bij verkeerslichten verschillende fietsvriendelijke maatregelen toe. Dit zijn vooral standaard maatregelen. Comfort- of prioriteitsmaatregelen zijn nog schaars. De gemeente kan bij een aantal verkeersregelinstallaties comfort- of prioriteitsmaatregelen invoeren.

Bij de invoering van eventuele comfort- of prioriteitsmaatregelen houdt de gemeente rekening met het vigerende verkeer- en vervoersbeleid. Alle vervoerwijzen bekijken we in samenhang. Op de stadsring is het beleid ten aanzien van het autoverkeer anders dan op de binnenring. Op de binnenring is minder ruimte voor het autoverkeer en heeft het fietsverkeer prioriteit. Op de stadsring heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer prioriteit. Het beleid is bovendien gedifferentieerd in tijd en plaats. Zo kunnen maatregelen om het autoverkeer en fietsverkeer tijdens de spitsen te geleiden, anders zijn dan buiten de spitsen. In de dagelijkse praktijk passen we in Leeuwarden comfort- en prioriteitsmaatregelen, die ten koste gaan van het autoverkeer, alleen toe buiten de spitsperiodes. Toepassing in de spitsperiodes leidt tot verkeersopstoppingen. Dat schaadt sociaaleconomische positie van Leeuwarden en zou daarom onverstandig zijn.

De komende jaren (2013-2014) worden de standaard maatregelen voorbereid en uitgevoerd. In 2014 moet dit gereed zijn. Voor de uitvoering van comfortverhogende maatregelen en prioriteitsmaatregelen wordt een periode van vier jaar uitgetrokken (t/m 2018). In figuur 7 staat aangegeven bij welke verkeerslichten fietsvriendelijke maatregelen worden uitgevoerd. In de tabel in bijlage 3 staat per verkeerslicht (nummers komen overeen met nummers in figuur 7) welke maatregelen per verkeerslicht wordt gerealiseerd. In bijlage 2 staat een nader toelichting per maatregel.

De gemeente start een pilot met wachttijdvoorspellers bij de volgende kruispunten:

- Zuiderplein
- Valeriusplein
- kruispunt Groningerstaatweg/Anne Vondelingweg
- kruispunt Henri Dunantweg Aldlansdyk/Rietgras.



Figuur 7: Fietsvriendelijke maatregelen bij verkeerslichten (zie ook tabel in bijlage 3 toelichting in bijlage 2)

3.3.3 Fietsbruggen en fietstunnels waar ruimtelijk inpasbaar en kosteneffectief

Fietsbruggen en fietstunnels zijn ongelijkvloerse fietsverbindingen. Deze zijn soms gewenst in verband met de doorstroming en verkeersveiligheid. De kosten zijn echter hoog. Daarnaast is er niet altijd voldoende ruimte om een tunnel te realiseren.

Ongelijkvloerse kruispunten worden daarom alleen gerealiseerd bij kruisingen waar met auto- en fietsverkeer, zoals de kruisingen van hoofd fietsroutes met de stadsring. Een tunnel heeft de voorkeur ten opzichte van een brug, omdat:

- De snelheid die wordt opgebouwd bij het inrijden van de tunnel weer kan worden gebruikt bij het uitrijden;
- Bij een tunnel minder hoogteverschil overbrugd hoeft te worden. Dit betekent ook een kortere helling voor fietsers, en daardoor meer comfort voor de fietser;
- Een fietser in een tunnel minder last heeft van eventuele wind en neerslag;
- Een tunnel minder ingrijpende invloed heeft op het (stedelijk)landschap.

Nadeel van een tunnel ten opzichte van een brug:

- Een tunnel is niet van alle kanten zichtbaar waardoor een tunnel sociaal onveiliger kan zijn. Dit probleem kan door zorgvuldig ontwerp grotendeels worden opgelost.

Om de eventuele nadelen van een tunnel te beperken houdt de gemeente bij het ontwerp al rekening met de sociale veiligheid. Idealiter is de uitgang van de tunnel al zichtbaar bij de ingang. De gemeente zorgt verder voor goede verlichting in de tunnel en soms ook voor kunstelementen, om de aantrekkelijkheid van deze route te vergroten.

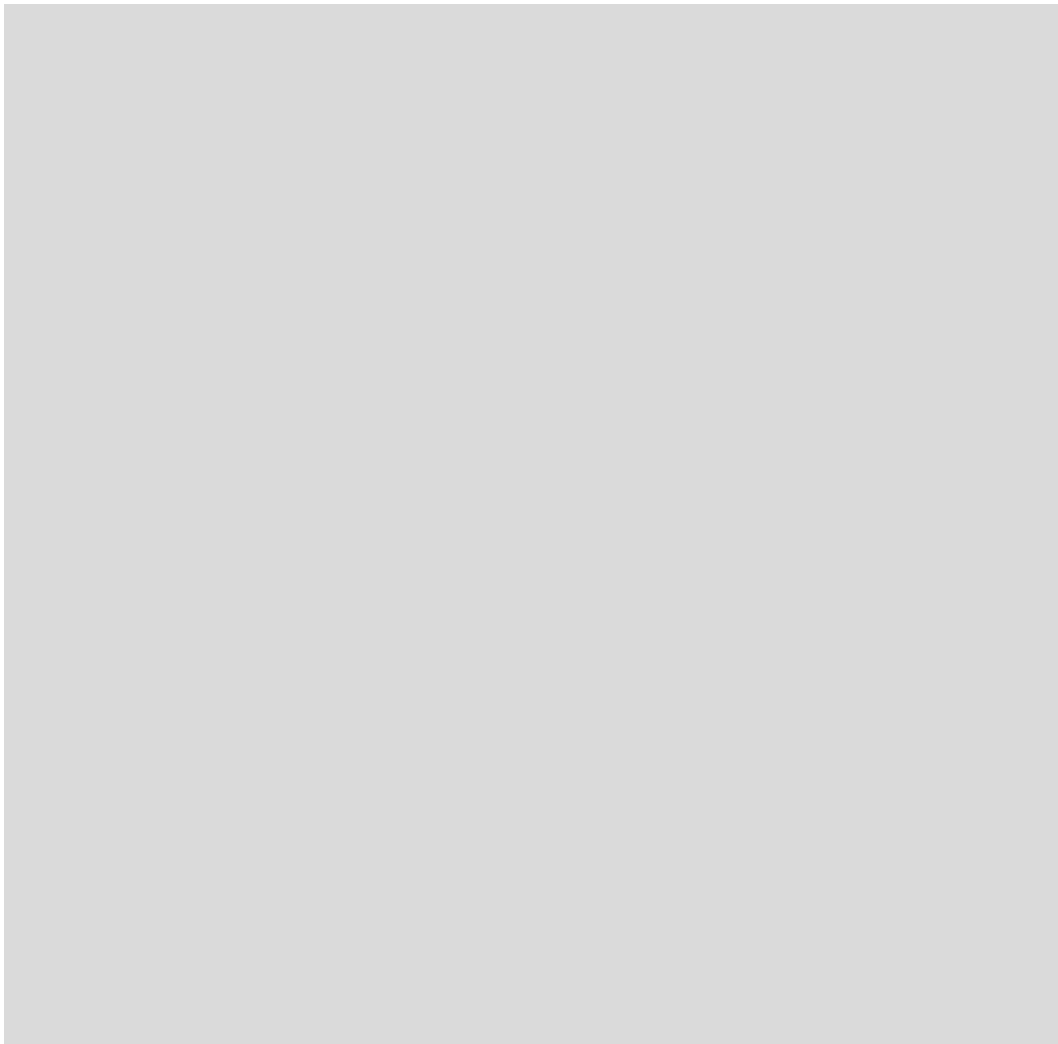
Daarnaast is het uitgangspunt van de gemeente dat in de omgeving van de tunnel een sociaal veilige alternatieve route aanwezig moet zijn.

Een fietstunnel onder een stadsring zal er alleen komen wanneer dit ruimtelijk inpasbaar is en kosteneffectief. De geïnvesteerde kosten moeten een positief effect hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de stadsring en op de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. De kosteneffectiviteit wordt per situatie bekeken.

3.3.4 Toepassen fietsstraten

Een fietsstraat is (woon)straat die onderdeel is van een belangrijke fietsverbinding. Deze straten moeten tegelijkertijd grote aantallen fietsers op een veilige en vlotte manier kunnen afwikkelen (verbindende functie) en tegelijkertijd de functie van woonstraat (ontsluitende functie) Dit houdt in dat er autoverkeer op voorkomt. Die hoeveelheid autoverkeer is echter gering en is ondergeschikt aan het fietsverkeer. De auto is als het ware te gast op het fietspad.

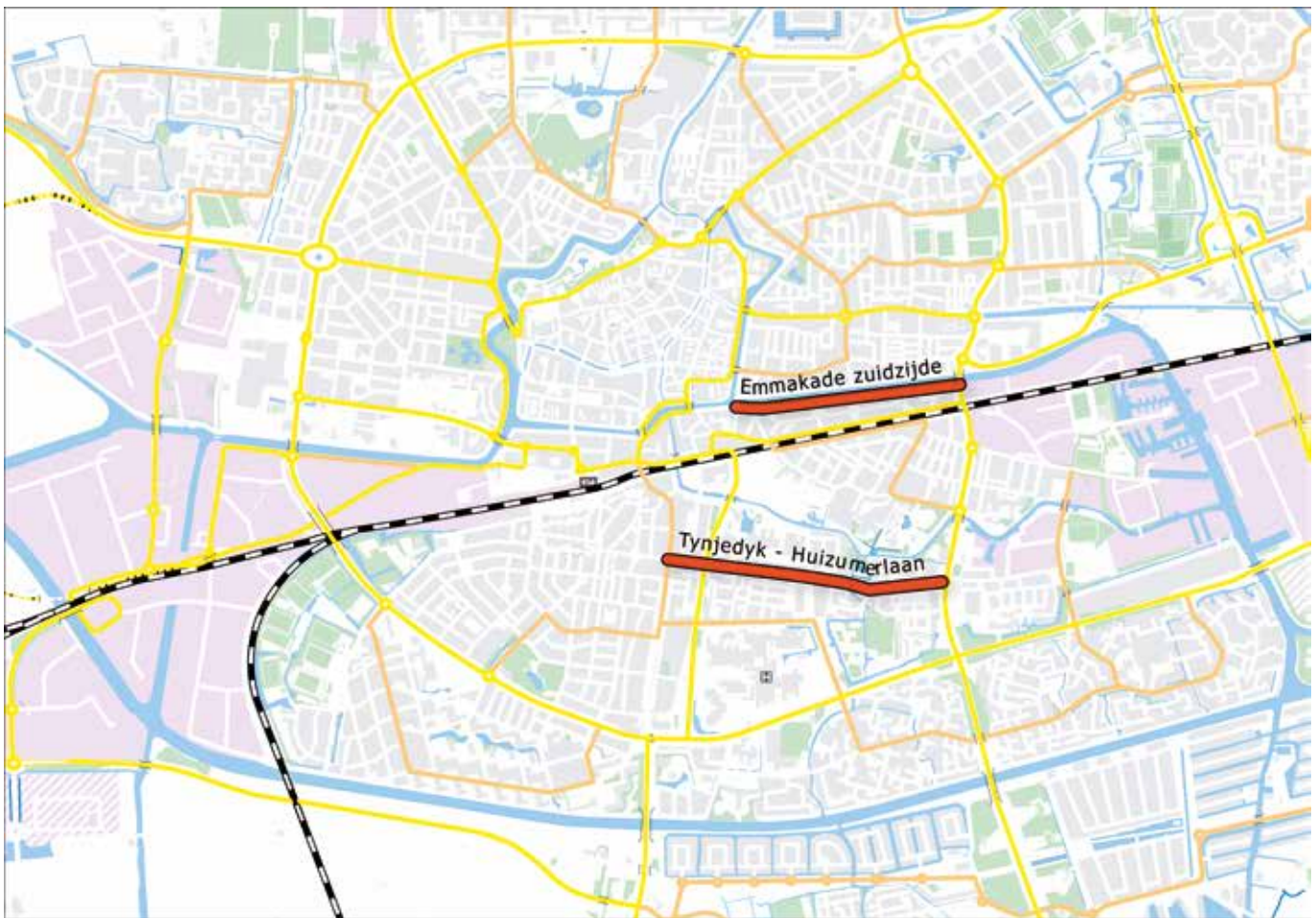
In een fietsstraat zijn de aantallen fietsers veel hoger, minstens twee keer zo hoog, dan de aantallen auto's. Het autoverkeer is er dus ondergeschikt. Concrete maatregel voor een fietsstraat is doorgaans een comfortabele verharding zoals rood asfalt. De Dokkumertrekweg tussen de Dammelaan en de Spanjaardslaan in Leeuwarden is een goed voorbeeld.



Figuur 8: fietsstraat aan de Dokkumertrekweg

De toepassing van zogenaamde fietsstraten is in Leeuwarden voor sommige routedelen van hoofdfietsroutes een mogelijkheid. Daarbij is de intensiteitsverhouding tussen het autoverkeer en fietsverkeer een belangrijk afwegingscriterium. De gemeente overweegt inrichting tot fietsstraat voor de volgende wegvakken:

- Emmakade zuidzijde;
- Tynjedyk – Huizumerlaan;

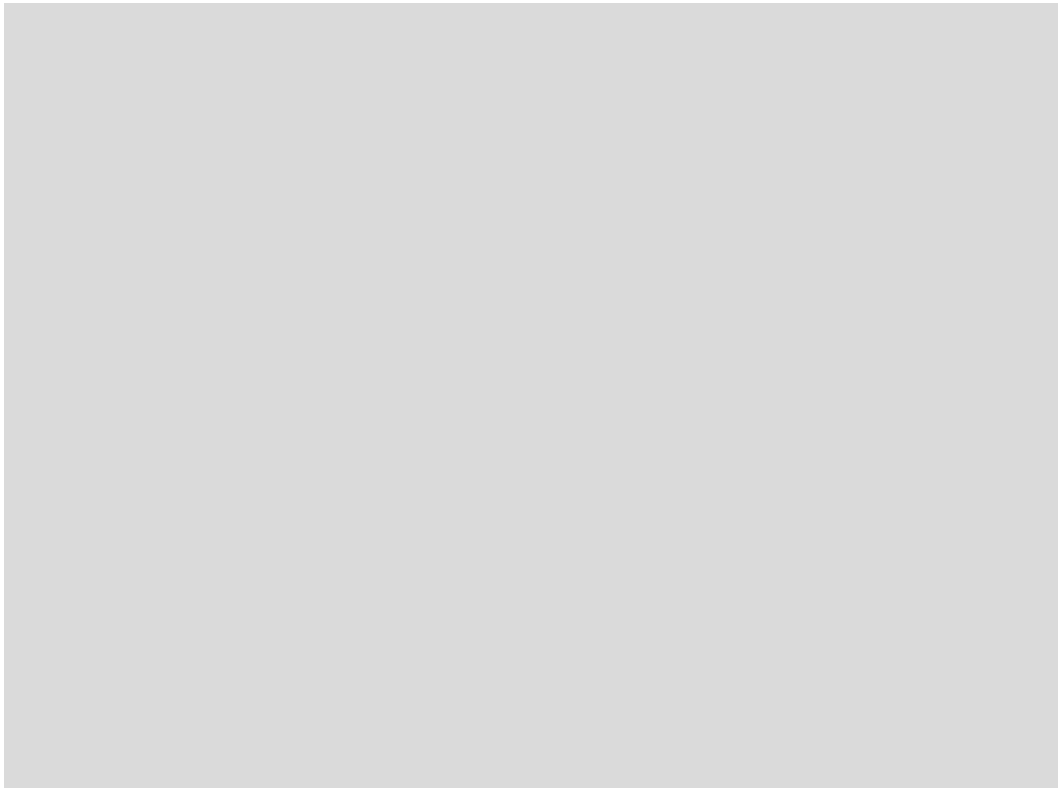


Figuur 9: Locaties waar de gemeente realisatie van een fietsstraat overweegt

Eventuele herinrichting van wegvakken tot fietsstraten combineren we waar mogelijk met andere werken. Zo maken we werk met werk, besteden schaarse middelen efficiënt en beperken we de overlast voor omwonenden.

3.3.5 Fietsvriendelijke drempels en plateaus

In verblijfsgebieden (30 kilometerzones en woonerven) past de gemeente uit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid snelheidsremmende maatregelen toe, zoals drempels en plateaus. Dergelijke maatregelen zijn effectief. Voor fietsers zijn ze echter niet comfortabel. Daarom zoeken we naar alternatieven, zoals "punaises". Dit zijn bolvormige drempels midden op het kruispunt. De vormgeving en maatvoering hiervan zijn opgenomen in het kwaliteitshandboek openbare ruimte van de gemeente Leeuwarden.

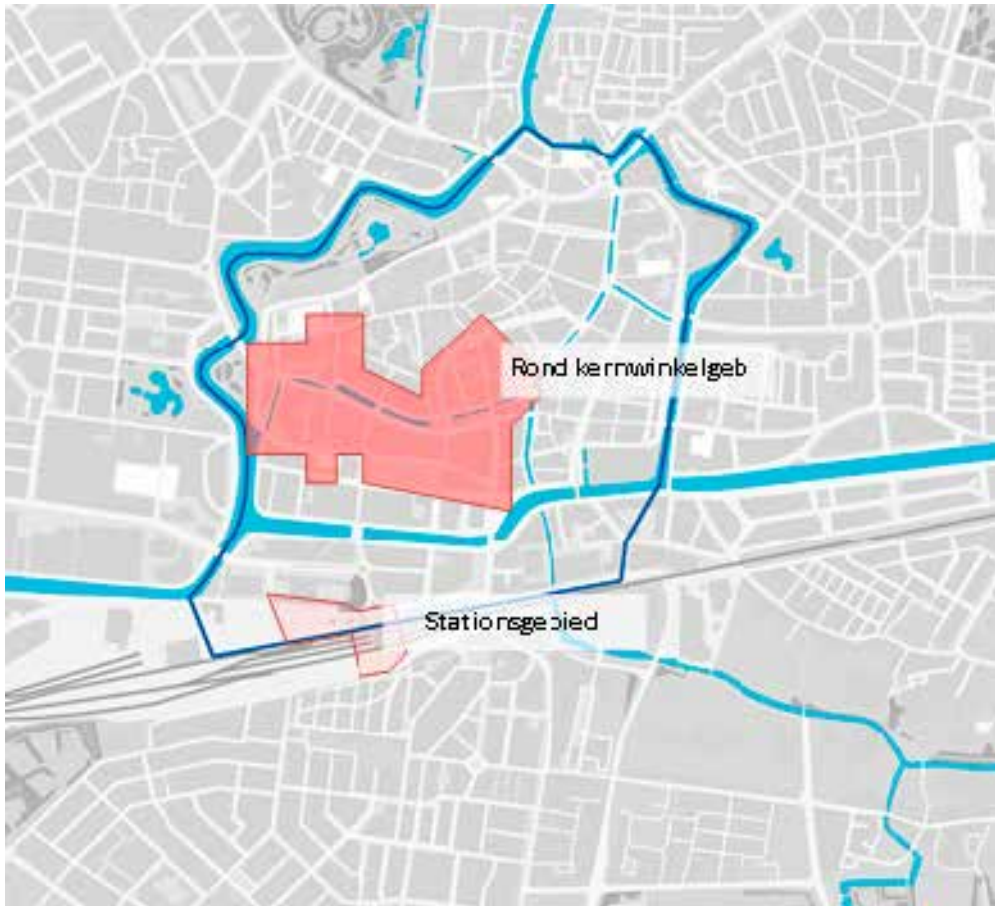


Figuur 10: "Punaise" als fietsvriendelijke snelheidsremmer.

3.3.6 Openbare verlichting volgens beleidsplan "Het Donker Belicht"

Het beleid voor openbare verlichting is vastgesteld in het beleidsplan "Het Donker Belicht". Dit plan bevat een visie over het duurzaam verlichten van de openbare ruimte in de gemeente Leeuwarden 2011-2020. Hierin zijn de volgende beleidsuitgangspunten opgenomen:

1. De hoofd fietsroutes binnen de bebouwde kom moeten altijd verlicht zijn;
2. Bij fietspaden die parallel lopen aan de rijbaan wordt de nadruk van de verlichting waar mogelijk gelegd op de fietspaden in plaats van op de rijbaan;
3. Voor fietstunnels geldt dat deze moeten voldoen aan de NSVV-aanbeveling "verlichting van tunnels en onderdoorgangen".
4. De secundaire fietspaden binnen de bebouwde kom worden in principe verlicht. Alleen als het vanuit de sociale veiligheid beter is om verkeersstromen te concentreren kan worden afgeweken van dit principe;
5. Recreatieve voet-/fietspaden worden niet verlicht;
6. Uitgangspunt is dat fietspaden buiten de bebouwde kom niet worden verlicht. Voor gemeentegrens-overschrijdende hoofd fietspaden kan een uitzondering worden gemaakt. Dan gebruiken we reflectie of verlichting.
7. Bij het ontwerp van vrijliggende fietspaden wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van sociaal toezicht vanuit de nabijgelegen woningen.



Figuur 11: Kernwinkelgebied en stationsgebied, belangrijke fietsbestemmingen.

4. Pijler fietsstallingen

4.1 Fietsstallingen op strategische plekken

Stallingen bij het station, bushaltes en transferia

De meeste mensen fietsen naar en van een bushalte of station. Hier zorgt de gemeente (soms in samenwerking met Prorail) voor voldoende fietsstallingen.

Ook fietsen als voor- en natransport in combinatie met autoverkeer wordt steeds belangrijker. Mensen die in de binnenstad werken maar buiten de stad wonen, parkeren steeds vaker rondom de binnenstad net buiten de parkeerschijfzone. Met de eigen (vouw)fiets vervolgen ze hun weg naar het werk. Aangezien de parkeerschijfzone steeds verder uitbreidt, wordt voor deze doelgroep het transferiumgebruik aantrekkelijker. Daarom zorgt de gemeente bij transferia en carpoolplaatsen voor voldoende fietsstallingen.

Stallingen in binnenstad voor een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte

In de binnenstad zijn fietsstallingen niet alleen belangrijk voor de fietsers, maar ook voor de kwaliteit van de openbare (verblijf)ruimte. Fietsers willen hun fiets veilig, gemakkelijk en ordelijk parkeren, om hiermee kans op diefstal en beschadiging van de fiets te verkleinen. Voor voetgangers en mensen met een beperking is de openbare (verblijf)ruimte beter en veiliger toegankelijk als fietsen netjes in rekken of stallingen worden geparkeerd. De gemeente zorgt daarom voor voldoende fietsstallingen in de stad, die gebruiksvriendelijk zijn en op korte loopafstand liggen van de bestemming van fietsers. Lange loopafstanden doen de kracht van de fiets, namelijk dat men snel tot vlakbij de bestemming kan komen, teniet.

Niet alle stallingen zijn verantwoordelijkheid van gemeente

Voor diverse voorzieningen zoals sportcomplexen, winkelcentra, onderwijsinstellingen en kantoren wordt voor het bepalen van de benodigde capaciteit aan stallingen veelal de richtlijnen toegepast die zijn opgenomen in de "Ontwerpwijzer fietsvoorzieningen" van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). Deze voorzieningen worden door de betreffende initiatiefnemers geplaatst. De gemeente is niet verantwoordelijk voor deze voorzieningen.

4.2 Voldoende stallingmogelijkheden in kernwinkelgebied aanwezig.

In het kernwinkelgebied zijn op dit moment – naast de stallingen in het openbaar gebied - twee bewaakte en gratis te gebruiken fietsstallingen. De openingstijden en beschikbare capaciteit zijn aangegeven in bijlage 4.

De parkeerbezetting van fietsen in Leeuwarden wordt elke twee jaar onderzocht. Dit gebeurt om tijdig in te kunnen spelen op de vraag naar stallingvoorzieningen. Uit het laatste onderzoek blijkt dat in de binnenstad vooral in de nachtelijke uren een capaciteitstekort is.

Tijdens piekuren - winkeltijden en uitgaansmomenten - staan fietsen niet altijd in de rekken geparkeerd, wat soms tot overlast leidt.

Optimaler gebruik beschikbare fietsenstallingen in kernwinkelgebied mogelijk

Uit onderzoek (bijlage 4) blijkt dat in het gebied rond de Waag en de Wirdumerdijk op piekmomenten (donderdagavond en zaterdagmiddag) veel buiten de rekken wordt gestald. Dit komt doordat de aanwezige rekken bezet zijn. De fietsen vormen soms een belemmering voor voetgangers.

Op dezelfde piekmomenten is er voldoende ruimte in de overdekte, bewaakte en gratis toegankelijke fietsstallingen. Het aantal fietsen dat op piekmomenten buiten de rekken staat, kan gestald worden in deze overdekte stallingen. Er zijn dus voldoende fietsenstallingen aanwezig in het kernwinkelgebied, ook voor de piekmomenten. De gemeente wil daarom bezoekers van de binnenstad verleiden tot een beter gebruik van de beschikbare capaciteit aan fietsenstallingen.

4.2.1 Maatregelen op korte termijn: bestaande stallingen handhaven en gebruik bewaakte (gratis) stallingen stimuleren.

In het kernwinkelgebied voert de gemeente de volgende maatregelen uit om de stallingproblemen op te lossen:

1. De gemeente handhaaft de bestaande stallingen op maaiveldniveau in het kernwinkelgebied. Deze stallingen liggen verspreid binnen het kernwinkelgebied. Ze blijven een belangrijke functie vervullen voor korte bezoeken aan een bepaalde locatie binnen het kernwinkelgebied. Aanbieden van extra stallingen op maaiveld is niet nodig. Er is (zelfs op piekmomenten) voldoende ruimte in de gratis bewaakte en overdekte stallingen. Extra rekken in het openbaar gebied vermindert de ruimte voor voetgangers in het winkelgebied.
2. De gemeente zet het gratis gebruik van de overdekte en bewaakte stallingen in de binnenstad voort. Dit stimuleert het gebruik van de stallingen. De jaarlijkse kosten hiervoor zijn 250.000 euro. Verder maakt de gemeente het gebruik van deze stallingen extra aantrekkelijk, door:
 - a) Het invoeren van een beloningssysteem voor fietsers die gebruik maken van de gratis bewaakte stallingen. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan een loterij. Als fietsers gebruik maken van de gratis bewaakte stallingen, ontvangen zij één of meer loten voor een periodieke loterij. Het digitale systeem is tevens een controletoegangssysteem (in plaats van de huidige bonnetjes). In onder andere Apeldoorn en Eindhoven zijn hiermee positieve ervaringen opgedaan.
 - b) Het aanbieden van bagagekluisen als extra voorziening. Uit verschillende onderzoeken naar behoeften van bezoekers van de binnenstad komt deze wens naar voren.
 - c) Verruiming van de openingstijden van de stalling aan de St. Jacobstraat op donderdag, vrijdag en zaterdag tot 06:00u. Op dit moment is de stalling open tot 19:00 (op koopavonden tot 22:00). De openingstijden op donderdag tot en met zaterdag zijn dan hetzelfde als van de fietsstalling Zaailand.

4.2.2 Langere termijn: inspelen op toekomstige stallingbehoefte

De gemeente anticipeert op een toekomstige behoefte aan fietsstallingen. Door ontwikkeling van verschillende functies in het Harmoniekwartier is de verwachting dat in dit gebied aanvullende stallingmogelijkheden moeten worden gerealiseerd. Daarnaast is de verwachting dat vanuit Leeuwarden-Zuid een toename van het fietsverkeer is te verwachten. De gemeente speelt hier op in door voortdurende de behoefte aan fietsstallingen te monitoren mede in relatie tot het ontwikkelingstempo van Leeuwarden-Zuid. De gemeente verhoogt de stallingcapaciteit in de binnenstad in fasen om tred te houden met de gebleken behoefte.

4.3 Stallingen in het stationsgebied

4.3.1 Samenwerking Prorail en gemeente

Het aanbieden van voldoende fietsstallingen in het openbaar gebied rond het station is de verantwoordelijkheid van Prorail. De NS is de exploitant van de bewaakte stalling. De gemeente is belast met beheertaken van de openbare ruimte rond het station. De wegsleepregeling uit 2004 voor fout gestalde fietsen en voor weesfietsen valt binnen deze gemeentelijke beheertaken.

4.3.2 Voldoende stallingen, onvoldoende gebruik betaalde fietsstalling

Uit onderzoek (bijlage 4) blijkt dat aan de voorzijde van het station veel fietsen buiten de rekken worden gestald omdat de aanwezige rekken bezet zijn. Ook aan de achterzijde is de capaciteit vaak ontoereikend. Deze fietsen vormen een belemmering voor voetgangers. Op dezelfde momenten is er voldoende ruimte in de overdekte, bewaakte fietsstallingen van de NS.

De fietsen die op piekmomenten buiten de rekken voor het station staan, kunnen worden gestald in de overdekte, betaalde stalling.

Redenen voor de slechte spreiding van de fietsen zijn:

- Tarief dat moet worden betaald voor de overdekte, bewaakte fietsstalling;
- Kortere loopafstand tot het station voor de fietsstallingen aan de voor- en achterzijde van het station.

4.3.3 Beter spreiding van fietsen en extra stallingen aan achterzijde station

Ook rond het station is er voldoende stallingruimte aanwezig. De beschikbare capaciteit wordt echter niet optimaal benut. Daarom neemt de gemeente een aantal maatregelen:

1. De gemeente gaat in overleg met NS en Prorail over het gratis aanbieden van de bewaakte fietsstalling. Eventueel in combinatie met een beloningssysteem voor fietsers die gebruik maken van de bewaakte stalling;
2. Prorail heeft 600 extra gratis stallingplaatsen aan de achterzijde van het station gerealiseerd. Aan de voorzijde van het station is geen ruimte voor uitbreiding van fietsstallingen;
3. De gemeente handhaaft de bestaande wegsleepregeling voor fout gestalde fietsen en zogenaamde weesfietsen om zoveel mogelijk capaciteit vrij te houden.

4. De gemeente voert een quick scan uit naar de haalbaarheid voor een zogenaamd BRV-systeem, wat staat voor betalen (inclusief gratis), registreren (van parkeertijd) en verwijzen (naar lege plekken)¹. Dit systeem kan zorgen voor een zo optimaal mogelijk gebruik van de beschikbare fietsstallingen.

4.3.4 Anticiperen op toekomstige behoefte aan fietsstallingen

De NS heeft de prognoses opgesteld, onder andere op basis van reizigersgroei in de komende jaren, betreffende de benodigde fietsstallingen. Tabel 2 toont deze prognoses.

	Capaciteit 2013	Prognose 2020	Prognose 2030(=opgave)	Tekort 2030 t.o.v 2012
Bewaakt	1600	1700	1950	350
voorzijde onbewaakt	500	950	1100	600
achterzijde onbewaakt	1250	1350	1550	300
	(incl. 600 nieuwe)			
Totaal	3350	4000	4600	1250

Tabel 2: prognose van NS betreffende behoefte fietsstallingen bij station

Aan de achterzijde zijn al 600 extra stallingen gerealiseerd. Dit is een eerste stap op weg naar de uitbreiding van het aantal stallingen, na overleg dat Prorail heeft gezocht met de gemeente.

De toekomstige uitbreiding tot 4000 stallingen in 2020 en 4600 in 2030 zal in overleg met NS-fiets en Prorail plaatsvinden in het kader van de revitalisering van het stationsgebied. Vooral vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte stelt de gemeente voor om een groot deel van de uitbreiding ondergronds te realiseren. De gemeente streeft naar een gebiedsgerichte aanpak, in nauw overleg met Prorail (verantwoordelijke fietsstallingen) en NS (exploitant bewaakte fietsstalling) om tot goede stallingmogelijkheden bij het station, die bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van het station.

4.4 Stallingen bij transferia worden uitgebreid waar nodig

Weinig gebruik van fietsstallingen bij 'traditionele' transferia

Er zijn op dit moment drie transferia in Leeuwarden. Bij twee van deze drie transferia, WTC-locatie en Kalverdijkje zijn fietsstallingen. Het gebruik van deze fietsstallingen is minimaal. Het transferium WTC zal – met het realiseren van de Noordelijk Invalsweg - worden vervangen door een nieuw transferium langs de Noordelijke Invalsweg. Met het toekomstige station Werpsterhoek ontstaat aan de zuidzijde van de stad een nieuw transferium.

De eerste fietstransferia

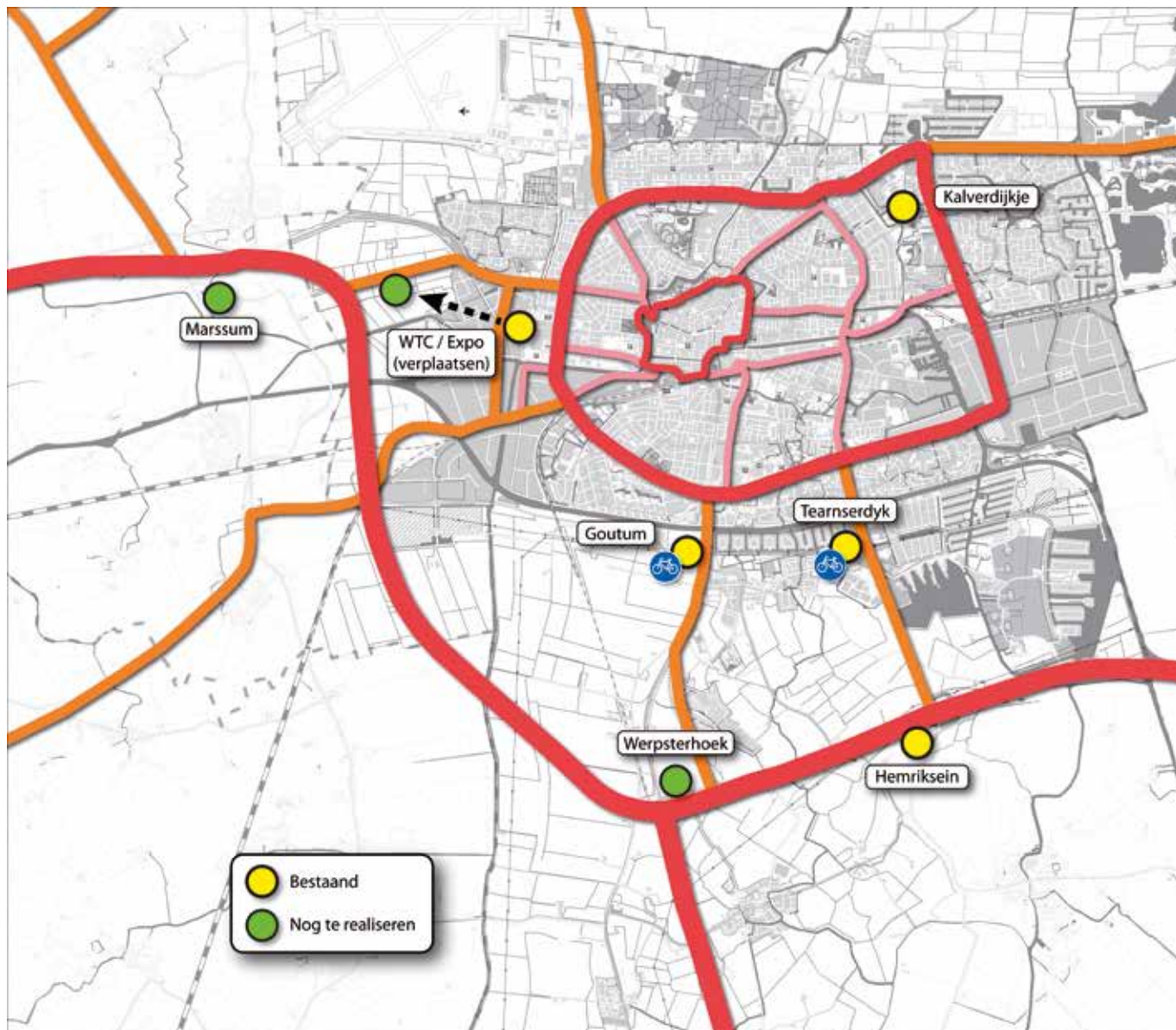
De gemeente realiseerde tevens twee specifieke fietstransferia. Eén bij de velden van Blauw-Wit aan de Tearnsedyk (Drachtserweg) en één bij Goutum (Overijsselseweg). Hier kunnen reizigers hun auto parkeren en met de fiets verder reizen. Bij Goutum zijn fietskluizen aanwezig. Medewerkers van bedrijven en instellingen die deelnemen aan het – in 2010 afgesloten - mobiliteitsconvenant kunnen een pasje krijgen om hier, na het parkeren van hun auto, een fiets te lenen. Op termijn kan een "opener" systeem worden overwogen waarbij een breder publiek gebruik kan maken van deze voorziening. Voor het eventueel zo ver is, doet de gemeente ervaring op met het systeem van de fietskluizen.

In eerste instantie realiseert de gemeente kleinschalige transferia. Wordt een transferium veel gebruikt, dan kan deze worden uitgebreid met parkeerplaatsen en voorzieningen.

Verwachting voor toename gebruik transferia

Het bepalen van de fietsparkeercapaciteit bij transferia is op dit moment moeilijk door het ontbreken van monitoringsgegevens. De gemeente hanteert nu als uitgangspunt een capaciteit van dertig parkeerplaatsen voor fietsen. Tevens houdt de gemeente er rekening mee dat bij een transferium mogelijkheid bestaat om het aantal fietsstallingen uit te breiden als er veel gebruik van wordt gemaakt. Aangezien de parkeerschijfzone steeds verder wordt uitgebreid, is de verwachting dat het transferiumgebruik in de toekomst zal toenemen.

1) Deze quick scan zal antwoord geven op de ingediende motie op 5 november 2012 over het BRV-systeem de bij de behandeling van de programmabegroting 2013



Figuur 12: Transferia in Leeuwarden

Kwaliteitseisen voor transferia

De gemeente hanteert kwaliteitseisen voor fietsenstallingen bij transferia. Dit zijn de volgende:

- * de stallingen zijn overdekt;
- * vanuit het oogpunt van (sociale) veiligheid is de overkapping transparant;
- * de stallingen zijn voorzien van goede bevestigingsmogelijkheden.

4.5 Stallingen bij bushaltes naar behoefte

Bushaltes voor streeklijnen zijn – net als transferia – geen bestemmingen maar overstappunten. Op basis van tellingen bepaalt de gemeente de benodigde hoeveelheid stallingsplaatsen bij haltes. Waar behoefte is aan meer stallingen en daar ook voldoende ruimte voor beschikbaar is, realiseert de gemeente extra fietsstallingen. De gemeente volgt de behoefte via haar twee jaarlijkse monitoringprogramma.

5. maatregelenpakket

In hoofdstuk 3 (pijler infrastructuur) en hoofdstuk 4 (pijler fietsstallingen) staat de beleidsmatige achtergrond voor het fietsbeleid van gemeente Leeuwarden. Om onze doelstellingen te realiseren hebben we een maatregelenpakket samengesteld: het Investerings- en uitvoeringsprogramma voor de periode 2013 – 2025.

5.1 Investerings- en Uitvoeringsprogramma voor projecten met een hoge prioriteit

In de tabel op de volgende pagina's worden de projecten uit het Investerings- en uitvoeringsprogramma gepresenteerd in volgorde van uitvoering. Ook worden de kosten weergegeven en hoe deze kosten gedekt worden. De projecten die worden uitgevoerd in het kader van het Vrij-Baan programma worden nader beschreven in de programmaonderdelen van Vrij-Baan. Een beschrijving van de overige projecten is te vinden in bijlage 3. Het projectnummer dat in onderstaande tabel staat verwijst naar de beschrijving in de bijlage.

5.2 Fietswenslijst voor projecten met een lagere prioriteit

In de wenslijst (bijlage 5) staan maatregelen die niet direct hoeven te worden uitgevoerd, maar die wenselijk zijn om een kwalitatief en samenhangend fietsnetwerk te realiseren. Bij de totstandkoming van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's wordt deze wenslijst als checklist gebruikt. De uitvoering van de projecten kan dan eventueel in combinatie met andere werken plaatsvinden, waardoor "werk met werk gemaakt wordt". Op de wenslijst staan ook projecten die voor de lange termijn (rond 2025) wenselijk zijn.

5.3 Beheer en onderhoud is (en blijft) reguliere taak van de gemeente

Het beheer en onderhoud van de voorgestelde voorzieningen is een reguliere gemeentelijke taak. Er zijn twee belangrijke specifieke aspecten in relatie tot het fietsverkeer die een aparte vermelding verdienen namelijk de wegsleepregeling voor (brom)fietsers en gladheidbestrijding. Deze lichten we nader toegelicht in bijlage 6.

5.4 Kosten en financiering

Het fietsplan is richtinggevend en het uitgangspunt is dat het uitvoeringstempo zal worden bepaald op basis van het beschikbaar zijn van middelen. Het Investerings- en uitvoeringsprogramma is indicatief en geeft de prioriteitsvolgorde van de projecten aan. Een aantal van de maatregelen uit het investerings- en uitvoeringsprogramma maakt onderdeel uit van projecten uit het Programma Leeuwarden Vrij-Baan en is daarmee al gedekt.

De besluitvorming over de uiteindelijke prioritering met de bijbehorende kostendekking en kredietverlening van de nieuwe fietsinfrastructuurprojecten vindt plaats bij de vaststelling van het Programma Infrastructuur als onderdeel van de Programmabegroting. Deze maatregelen moeten worden gedekt uit de middelen die jaarlijks voor infrastructuur beschikbaar worden gesteld. De maatregelen bij de verkeerslichten uit het Investerings- en uitvoeringsprogramma worden bekostigd uit de vervangingsinvesteringen voor verkeersregelinstallaties. Het onderdeel realisatie en exploitatie van de fietsstallingen zal worden gedekt uit het saldo Reserve Parkeren.

Project	Draagt bij aan	Planning (indicatief)		Kosten (€)	Dekking	Toelichting (bijlage 3)
		Voorbereiding	Uitvoering			
Bagagekluizen als extra voorziening (overdekte fietsstalling kernwinkelgebied)	Optimalisatie gebruik fietsstallingen	2013	2013	7.000 (incl. montage)	Reserve Parkeren	5
Verruimen openingstijden stalling St. Jabobsstraat	Optimalisatie gebruik fietsstallingen		2013	4.000 per maand	Reserve Parkeren	5
Fietspad Oostergoweg: Realiseren ontbrekende schakel tussen Aldlansdyk (stadsring) en Borniastraat	Infrastructuur: Samenhang en directheid	2013	2014	300.000	Programma Infrastructuur	2
Ombouw rotondes bij Goutum (fietsers voorrang)	Infrastructuur: Comfort, veiligheid	2013	2014	195.000	Programma infrastructuur	3
Standaardmaatregelen uitvoeren bij verkeerslichten	Infrastructuur: Comfort	2013	2014	150.000 (waarvan 54.000 voor pilot wachttijdvoorspellers)	Vervangings kosten verkeerslichten	4
Beloningssysteem voor fietsers die gebruik maken van de gratis bewaakte stallingen (2 x)	Optimalisatie gebruik fietsstallingen	2013	2014	35.000 éénmalig 5.000 per jaar	Reserve Parkeren	5
Ca. 10 nieuwe ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met Haak om Leeuwarden	Infrastructuur: Samenhangende, veilige, comfortabele en directe fietsroutes		t/m 2014	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan	
Twee ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met de Overijsselseweg (verbinding De Zuidlanden west en oost).	Infrastructuur: Samenhangende, veilige, comfortabele en directe fietsroutes		t/m 2014	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan	
Opwaarderen hoofd fietsroutes Tesselshadestraat en Harlingertrekweg door realisatie vrijliggende fietspaden en comfortverhogende maatregelen.	Infrastructuur: Comfort en veiligheid		t/m 2014	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan	
Fietsroute door Aquaduct	Infrastructuur:		t/m 2014	Niet apart geraamd –	Leeuwarden Vrij-Baan	

Westelijke Invalsweg (kruising Van Harinxmakanaal)	Comfort				onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan			
Ombouw rotondes bij Camminghaburen (fietsers voorrang)	Infrastructuur: Comfort en veiligheid	2014	2015	135.000	Programma infrastructuur	3		
Fietsroute door Aquaduct Drachtsterweg (kruising Van Harinxmakanaal)	Infrastructuur: Comfort		t/m 2016	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan			
Drie ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers op hoofd fietsroutes bij het Europaplein	Infrastructuur: Samenhangende, veilige, comfortabele en directe fietsroutes		t/m 2016	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan			
Drie ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers met de Drachtsterweg	Infrastructuur: Samenhangende, veilige, comfortabele en directe fietsroutes		t/m 2016	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan			
Diverse gelijkvloerse, verkeersveilige oversteken voor fietsers en voetgangers langs Valeriusstraat en Julianalaan (onderdeel stadsring)	Infrastructuur: Veiligheid		t/m 2017	Niet apart geraamd – onderdeel van Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan			
Asfalteren fietspad op en langs de Valeriusstraat en Julianalaan (onderdeel stadsring)	Infrastructuur: Comfort		t/m 2017	Niet apart geraamd – onderdeel van Leeuwarden Vrij-Baan	Leeuwarden Vrij-Baan			
Opwaarderen fietspad langs Oostergoweg tussen Borniastraat en fietspad over Van Hall terrein	Infrastructuur: Comfort	2016	2017	200.000	Programma Infrastructuur	2		
Comfortverhogende en prioriteitsmaatregelen bij kruispunten met verkeerslichten	Infrastructuur: Comfort	2013-2014	2013-2018	170.000	Aantal wordt meegenomen in vervangings Kosten verkeerslichten en deels n.t.b.	4		
Inpassing kruising spoor op fietsroute tussen (binnen)stad en de Zuidlanden	Infrastructuur: Samenhangende, veilige, comfortabele en directe fietsroutes	2017	2018	17 miljoen	12 miljoen t.b.v. Extra Snelrein Leeuwarden-Groningen (ESGL) 5 miljoen	1		

