



RICHTINGWIJZER FIETS

Fietsbeleidsplan gemeente Leeuwarden

RICHTINGWIJZER FIETS

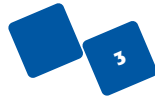
Fietsbeleidsplan gemeente Leeuwarden

december 2006





INHOUD	2
SAMENVATTING	4
De pijlers van het fietsbeleid	4
Uitvoering fietsbeleid	5
1 INLEIDING	8
2 BELEIDSKADER	9
2.1 Landelijk beleid	9
2.2 Provinciaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	9
2.4 Ontwikkelingen en analyse Fietsverkeer in en rond Leeuwarden	10
2.4.1 Fietsbalans	10
2.4.2 Gemeentelijke fietsmonitor	11
2.4.3 Fietsongevallen	12
2.4.4 Fietsendiefstal	12
3 GEMEENTELIJKE BELEIDSVISIE FIETS	13
3.1 Doelstellingen	13
3.2 Twee uitwerkingspijlers	14
4. PIJLER INFRASTRUCTUUR	15
4.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk	18
4.2 Aanvullende specifieke kwaliteitseisen	18
4.2.1 Voorrang fiets algemeen	19
4.2.2 Voorrang op rotondes	19
4.2.3 Verkeerslichten	22
4.2.4 Fietsbruggen en fietstunnels	23
4.2.5 Vormgeving van drempels en plateaus	24
4.2.6 Openbare Verlichting	24
4.2.7 Fietsbewegwijzering	24
5 PIJLER FIETSENSTALLINGEN	26
5.1 Behoeftebepaling fietsenstallingen Binnenstad	28
5.2 Behoeftebepaling fietsenstallingen stationsgebied	29
5.3 Transferia	30
5.4 Bushaltes	30
6 GESIGNALEERDE KNELPUNTEN EN MAATREGELENPAKKET	32
6.1 Uitvoeringsprogramma 2006 - 2015	32
6.1.1 Fietsroute tussen de (binnen)stad en de Zuidlanden	33
6.1.2 Fietroute tussen de (binnen)stad en Zuiderburen/Warten	33
6.1.3 Fietsroutes tussen de binnenstad en Leeuwarden noord	34
6.1.4 Fietsbewegwijzering	34



6.1.5	Fietsenstalling Stationsgebied	34
6.1.6	Fec-transferium	34
6.1.7	Fietsenstallingen kernwinkelgebied	34
6.1.8	Realiseren fietstunnels Stadsring	34
6.1.9	Aanpak verkeersonveiligheid	35
6.1.10	Ombouw van minirotondes tot minirotondes waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer	35
6.2	Fietswenslijst	36
6.3	Financiering	36
7	BEHEER EN ONDERHOUD	37
7.1	Wegsleepregeling voor (brom)fietsers	37
7.2	Gladheidsbestrijding	38
	BIJLAGE 1 FIETSONGEVALLEN	39
	BIJLAGE 2 UITGANGSPUNT BIJ OPZET FIETSROUTENETWERK	40
	BIJLAGE 3 KWALITEITSEISEN FIETSNETWERK	43
	BIJLAGE 4 BEHOEFTEBEPALING FIETSSTALLINGEN KERNWINKELGEBIED	44
	BIJLAGE 5 BEHOEFTEBEPALING FIETSSTALLINGEN STATIONSGBIED	46
	BIJLAGE 6 INVESTEREN IN GRATIS BEWAAKT STALLEN LOONT	47
	BIJLAGE 7 KNELPUNTENLIJST	48
	BIJLAGE 8 UITVOERINGSPROGRAMMA 2006-2015	52
	BIJLAGE 9 WENSLIJST	55



SAMENVATTING

Er wordt veel gefietst in Leeuwarden. Dit komt onder andere door de schaal van de stad, het grote aantal scholieren en studenten en het uitgebreide fietsrouten netwerk. Het fietsrouten netwerk kenmerkt zich door een radiale structuur waarbij de verbindingen zijn gericht op de binnenstad.

Een goed netwerk moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die betrekking hebben op samenhang/directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Op dit moment laat met name de combinatie van samenhang en directheid van het fietsrouten netwerk in Leeuwarden te wensen over. Een ander knelpunt in de huidige situatie is het ontbreken van voldoende fietsenstallingen. Met name in het kernwinkelgebied is realisatie van meer fietsenstallingen noodzakelijk.

Als het gaat om fietsverkeer kiest Leeuwarden binnen het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan er voor de belangrijke positie van het fietsverkeer uit te bouwen. Het doel van dit uitwerkingsplan is dat het fietsen op de korte afstanden (tot 7,5 km) in concurrentie met de auto zal worden gestimuleerd.

De pijlers van het fietsbeleid

Er zijn twee uitwerkingspijlers om de geformuleerde doelstelling daadwerkelijk handen en voeten te geven, deze zijn;

Infrastructuur

Hierbij gaat het vooral om het definiëren van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige, verkeersveilige en herkenbare fietsroutes met inrichtingseisen aan deze routes.

Fietsenstallingen

Bij deze pijler gaat het vooral over de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit die een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik. Voldoende fietsenstallingen is in dit kader zeer belangrijk.

Deze twee pijlers zijn vervolgens nader geanalyseerd. Op basis van de bevindingen en conclusies van deze analyse zijn de knelpunten geïdentificeerd. Waar zijn ontbrekende fietsverbindingen? Waar dienen de fietsoversteken verbeterd te worden? Waar is een tekort aan stallingsplaatsen?

Uit de gesignaleerde knelpunten zijn vervolgens de benodigde maatregelen bepaald. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat er wel sprake moet zijn van een overzichtelijk en realistisch uitvoeringsprogramma. Daarom is er onderscheid gemaakt in een zogenaamd uitvoeringsprogramma voor de periode 2006 - 2015 en een zogenaamde 'fietswenslijst'.

In het uitvoeringsprogramma zijn belangrijke projecten benoemd die de komende jaren tot uitvoering moeten worden gebracht. De fietswenslijst is een lijst met projecten die geen hoge prioriteit hebben maar die, als de mogelijkheid zich voordoet,



kunnen worden meegenomen met andere werkzaamheden ('werk met werk' maken bij riolerings- of herstratingsprojecten).

Uitvoering fietsbeleid

De projecten uit het uitvoeringsprogramma zijn:

1. Fietsroute tussen de (binnen)stad en de Zuidlanden
De huidige fietsverbindingen in zuidelijke richting schieten tekort voor een goede verbinding tussen het toekomstige Leeuwarden Zuid (de Zuidlanden) en de bestaande stad. Een haalbaarheidsstudie zal antwoord moeten geven op de vraag of (en op welke wijze) een dergelijke verbinding ingepast kan worden.
2. Fietroute tussen de (binnen)stad en Zuiderburen/Warten
Door de wijk Zuiderburen loopt een diagonaal fietspad. Dat fietspad is de hoofdfietsontsluiting voor de wijk. Het vervolg van het fietspad naar de stad dient te worden geoptimaliseerd door aan de oostzijde van de Drachtsterbrug een in twee richtingen bereden fietspad te realiseren (een fietspad aan de oostzijde van de brug 'hangen'). Een haalbaarheidsstudie zal antwoord moeten geven op de vraag of (en op welke wijze) een dergelijke verbinding gemaakt kan worden.

Aan de zuidzijde van de wijk - ter hoogte van het toekomstige aquaduct in de Waldwei - dient de fietsverbinding doorgetrokken te worden over de nieuwe Nauwe Greuns met een beweegbare fietsbrug.
3. Fietsroutes tussen de binnenstad en Leeuwarden noord
Deze fietsroutes zullen de schakels vormen tussen de huidige twee - in ontwikkeling zijnde - fietsroutes ten noorden van de Dammelaan (via de Ludingadam en de Eeskwerd in Bilgaard) en de Binnenstad. Ook de (verkeersveiligheids-) aanpak van het kruispunt Spanjaardslaan / Noordersingel / Camstraburen (bij de Noorderbrug) behoort tot dit project.
4. Fietsbewegwijzering
Up-to-date brengen van dit systeem.
5. Fietsenstalling Stationsgebied
De maatregelen voor dit gebied zijn gericht op het voorkomen van overlast door 'wild' geparkeerde fietsen. Het aantrekkelijker maken van de bewaakte fietsenstalling (i.o.m. NS-fiets) en handhavingsacties aan de voorzijde van het NS-station maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket. Voorlichting aan het publiek is een belangrijk onderdeel van dit project.
6. Fec-transferium
Voorzieningen nabij transferium (achterzijde FEC) zoals wachtruimte voorzie-



ning en stallingen voor fietsen zal een onderdeel vormen van de herinrichting van het terrein rond het FEC.

7. Fietsenstallingen kernwinkelgebied

Bij dit project gaat het om het realiseren van minimaal 1300 overdekte en bewaakte fietsenstallingen in het kernwinkelgebied. Gelet op de te verwachten toename van het fietsgebruik zal de capaciteit eenvoudig uit te breiden moeten zijn tot 2000 stallingen. De voorkeur gaat uit naar twee overdekte en bewaakte stallingen in de omgeving van de Mercuriusfontein / Wilhelminaplein en/of rond het Waagplein met in totaal een capaciteit van 2000 fietsen (2 x 1000 bijvoorbeeld). Uitgangspunt is gratis gebruik.

8. Realiseren fietstunnels Stadsring

De kruisingen van de hoofdfietsroutes met de Stadsring kunnen vorm gegeven worden als fietstunnel mits inpasbaar en kosteneffectief. Een tunnel is een verkeersveilige en comfortabele oversteekvoorziening die passend is in een hoofd-fietsroute. Met een oog op de sociale veiligheid dient er in de directe nabijheid van de tunnel een alternatieve oversteeklocatie te zijn (met verkeerslichten).

9. Aanpak verkeersonveiligheid

Hierbij gaat het om het aanpakken van (potentieel) verkeersonveilige locaties. Het betreft de aanpak van het kruispunt Vlietsterbrug / Tuinen / Nieuweweg omdat op deze locatie in een periode van drie jaar 6 letselongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden.

De potentiële verkeersonveilige kruispunten Spanjaardsplein en het kruispunt Rengerslaan / Spanjaardslaan zullen ook worden aangepakt.

Daarnaast gaat het om de aanleg van vrijliggende fietspaden langs die wegen die tot de hoofdwegenstructuur van de stad behoren. Dit zijn:

- Tesselschadestraat
- Willem Lodewijkstraat / Achter de Hoven.

10. Ombouw van minirotondes tot minirotondes waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer

Minirotondes binnen de stadsring:

- Harlingerstraatweg - Harlingersingel-Spanjaardslaan (Us Mem)
- Pier Panderstraat - Harlingersingel
- Westerplantage
- Lange Marktstraat - Sophialaan
- Lange Marktstraat - Oude Veemarkt
- Tesselschadestraat - Westersingel
- Noorderweg - Groeneweg
- Noorderweg - Hoeksterpad
- Bleeklaan - Groningerstraatweg
- Leeuwerikplein



Minirotondes in woonwijken:

- Tearnsedyk - Jonkersleane
- Wergeasterdyk - Jonkersleane
- Kalverdijkje - Egelantierstraat
- Camminghaburg - Oenemastate
- Grovestins - Frittemastate - Melkemastate
- Het Hop - Wiardaplantage - Foudering
- Foudering - Krommezijl
- Foudering - Wite Mar

De inzet is gericht op het zo spoedig mogelijk realiseren van deze maatregel voor de minirotondes binnen de stadsring. De minirotondes in de woonwijken hebben een minder hoge prioriteit en zullen in de periode na 2007 worden uitgevoerd. Als de mogelijkheid zich voordoet kunnen deze rotondes worden meegenomen met andere werkzaamheden ('werk met werk' maken bij rioleerings- of herstratingsprojecten).



1 INLEIDING

Er wordt veel gefietst in Leeuwarden. Dit komt onder andere door de schaal van de stad, het grote aantal scholieren en studenten en het uitgebreide fietsrouten netwerk. Het fietsrouten netwerk kenmerkt zich door een radiale structuur waarbij de verbindingen zijn gericht op de binnenstad.

Een goed netwerk moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die betrekking hebben op samenhang/directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Op dit moment laat met name de combinatie van samenhang en directheid van het fietsrouten netwerk in Leeuwarden te wensen over. Leeuwarden kent vele fietsvoorzieningen, maar op een fietsroute zijn er verschillende voorzieningen zoals fietspaden, parallelwegen en fietsstroken. Het verloop van routes is daarom niet altijd duidelijk en op sommige plaatsen ontbreken zelfs voorzieningen. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om het spoor over te steken tussen het Stephensonviaduct en de spoorwegovergang bij de Schrans.

Een ander knelpunt in de huidige situatie is het ontbreken van voldoende fietsstallingen. Met name in het kernwinkelgebied is realisatie van meer fietsstallingen noodzakelijk.

Een van de speerpunten van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is het stimuleren van het fietsverkeer vooral op de korte afstanden. In dit uitwerkingsplan wordt het fietsbeleid van het GVVP nader uitgewerkt. Dit plan bevat een concrete lijst van uitvoeringsprojecten, die in de komende bestuursperiode (2007 - 2010) en de jaren daarna moeten worden gerealiseerd om het speerpunt te bereiken.

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt als eerste het beleidskader beschreven. Aan de orde komen achtereenvolgens het fietsbeleid van de diverse overheden en de ontwikkelingen van het fietsverkeer in Leeuwarden zoals fietsparkeertellingen, verkeersongevallencijfers. Deze beleidsinformatie vormt vervolgens een goede basis om het fietsbeleid vorm te geven.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het beleid nader geconcretiseerd in een gemeentelijke beleidsvisie. Om de doelstellingen binnen het fietsbeleid daadwerkelijk handen en voeten te geven zijn twee belangrijke uitwerkingspijlers benoemd. De pijler Infrastructuur en de pijler fietsstallingen.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op de pijler infrastructuur waarbij infrastructurele aspecten zoals samenhang in fietsroutes (het fietsnetwerk) en de kwaliteitseisen aan de routes en fietsvoorzieningen centraal staan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de pijler fietsstallingen. De nadruk ligt hierbij op de behoefte aan fietsstallingen in het kernwinkelgebied en het stationsgebied.

Een concreet uitvoeringsprogramma voor de jaren 2006 - 2015 en een zogenaamde wensenlijst is weergegeven in hoofdstuk 6.

Het rapport eindigt met hoofdstuk 7 waarin een aantal relevante aspecten met betrekking tot het beheer en onderhoud staan vermeld.

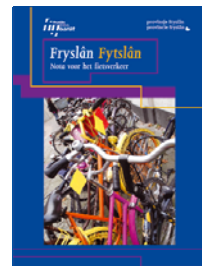
2 BELEIDSKADER

2.1 Landelijk beleid

Op landelijk niveau is het fietsbeleid vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Er is geen sprake van een substantiële rol van het rijk in fietsbeleid. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij gemeenten. In de nota wordt wel genoemd dat niet alleen het functioneren van de afzonderlijke vervoerwijzen op zich (dus alleen de fiets bijvoorbeeld), maar ook de aansluitingen tussen de verschillende vervoerwijzen moet verbeteren (tussen auto en fiets bijvoorbeeld). Dit zorgt voor meer keuzevrijheid voor gebruikers en meer betrouwbaarheid van verplaatsingen. Ook milieuoverwegingen liggen ten grondslag aan het verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen de vervoerwijzen en het stimuleren van lopen, fietsen en kleinschalig openbaar vervoer op afstanden tot 7,5 km.

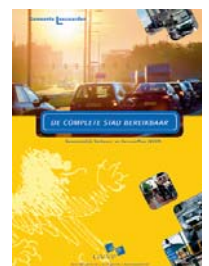
2.2 Provinciaal beleid

Vooruitlopend op het nieuwe Provinciale Verkeers- en Vervoersplan van 2005 (PVVP 2005) is de nota Fryslân Fytslân ontwikkeld. Deze beleidsnota over fietsverkeer zal een belangrijke bouwsteen vormen voor het in ontwikkeling zijnde PVVP. Uitgangspunt is dat de fiets in de toekomst van groeiende betekenis zal zijn om de toename van de mobiliteitsproblemen tegen te gaan. Dat is verwoord in de volgende primaire beleidsdoelstelling: In 2015 is de fiets als dagelijks vervoermiddel in Fryslân geaccepteerd als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 km en zijn recreatieve fietsmogelijkheden beter gekend, aantrekkelijker en uitgebreider.



2.3 Gemeentelijk beleid

In februari 2003 is het GVVP Leeuwarden vastgesteld. In het GVVP heeft de gemeente Leeuwarden haar beleid voor verkeer, vervoer en infrastructuur tot 2020 vastgelegd. Het doel van het GVVP is een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoersysteem dat noodzakelijk is voor het functioneren van de stad Leeuwarden. Het fietsbeleid is een belangrijk onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid.



In het GVVP kiezen we voor een samenhangend verkeers- en vervoersysteem, waar alle vervoerwijzen even belangrijk zijn. Veel mensen begeven zich met een combinatie van vervoerwijzen naar hun bestemming. Dit vraagt om overstappunten in Leeuwarden zoals stations en transferia. Deze 'ketenbenadering' van verkeer en vervoer geldt voor verschillende reismotieven. Een fietsrit is vaak een onderdeel van een grotere verplaatsing. Dus bijvoorbeeld eerst met de fiets naar het station en vervolgens met de trein verder. Ketenmobiliteit in relatie tot fietsverkeer betekent dat naast aandacht voor fietsroutes ook de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik. Voldoende fietsenstallingen is in dit kader belangrijk. Een samenhangend beleid betekent ook dat een beperkend beleid voor autoverkeer in de binnenstad wordt gecombineerd met verbetering van het vervoer per openbaar vervoer, fiets en te voet in en naar de binnenstad.

Als het gaat om fietsverkeer kiest Leeuwarden binnen het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan er voor de belangrijke positie van het fietsverkeer uit te bouwen. Het doel van dit uitwerkingsplan is dat het fietsen op de korte afstanden (tot 7,5 km) in concurrentie met de auto zal worden gestimuleerd. Landelijk onderzoek heeft aangetoond dat het fietsaandeel boven de afstand van 7,5 km aanzienlijk daalt en dat maatregelen ter bevordering van het fietsverkeer het meeste rendement opleveren bij verplaatsingsafstanden tot 7,5 km. Hierbij dient te worden opgemerkt dat zowel (hoofd)fietsroutes als recreatieve fietsroutes een belangrijke functie hebben op deze (fiets)afstand.

2.4 Ontwikkelingen en analyse Fietsverkeer in en rond Leeuwarden

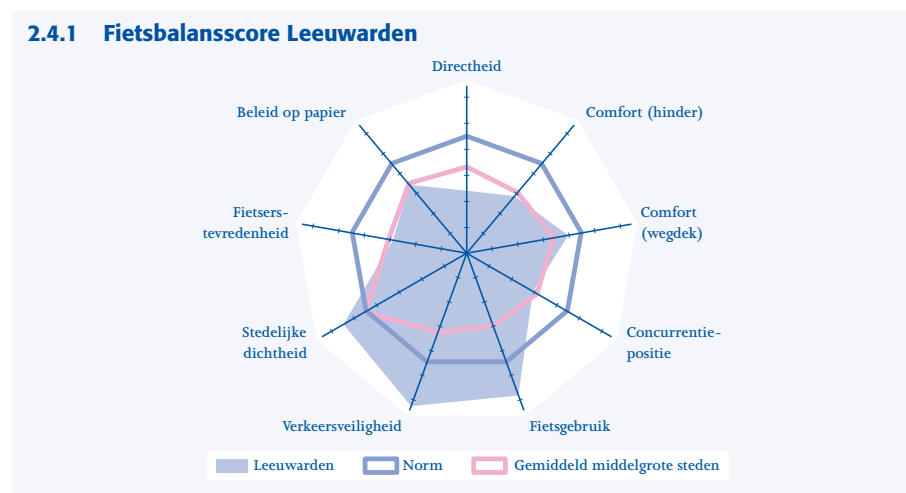
Om het fietsbeleid vorm te geven zijn een aantal relevante gegevens verzameld over het fietsverkeer in Leeuwarden in de huidige situatie. Op de volgende aspecten worden nader ingegaan:

1. Fietsbalans
2. Fietsmonitor
3. Fietsongevallen
4. Fietsdiefstal

2.4.1 Fietsbalans

De Fietsersbond heeft in 2002 onderzoek uitgevoerd in verschillende steden in Nederland (fietsbalans genaamd), waaronder Leeuwarden. Het gemeentelijk fietsklimaat is beoordeeld op 9 aspecten. De resultaten zijn weergegeven in de onderstaande grafiek.

Voor deze beoordeling zijn objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van landelijke databestanden, van speciale ontwikkelde meetfietsen en zijn er enquêtes gehouden onder gemeentelijke beleidsambtenaren en onder dagelijkse fietsers. Het resultaat is een sterkte/zwakte analyse van het fietsklimaat. De scores worden vergeleken met:



1. Bestaande en nieuw ontwikkelde normen
2. De scores van alle onderzochte middelgrote steden (50 - 100.000 inwoners)
3. De best scorende gemeenten uit het onderzoek

Als sterke punten worden door de Fietsersbond genoemd:

1. Stedelijke dichtheid. Er zijn goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets en veel bestemmingen binnen fietsafstand bereikbaar.
2. Fietsgebruik. De fiets is voor mensen in Leeuwarden voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer duidelijk een belangrijke vervoerwijze.
3. Verkeersveiligheid voor fietsers. Fietsers in Leeuwarden lopen een laag (objectief)risico het slachtoffer te worden van een (ernstig) ongeval.

De zwakke punten zijn:

1. Directheid; Bij een aantal verplaatsingen moeten de fietser lang omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Mede hierdoor heeft de fiets een slechte concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Bij de meeste verplaatsingen is de auto eerder op de bestemming dan de fiets.
2. Comfort (hinder)scoort niet goed. Onder comfort vallen alle factoren die te maken hebben met hinder en oponthoud, veroorzaakt door knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur. Fietsers moeten daardoor extra fysieke inspanning leveren. Het telkens moeten stoppen en weer optrekken bij verkeerslichten is hiervan een voorbeeld. Maar ook trillingshinder door niet vlakke verharding betekent discomfort.
3. Matig planmatig fietsbeleid op papier. Met name een onvolledig fietsparkeerbeleid en onvoldoende inzicht in het budget voor de uitvoering van het fietsbeleid in de komende jaren.

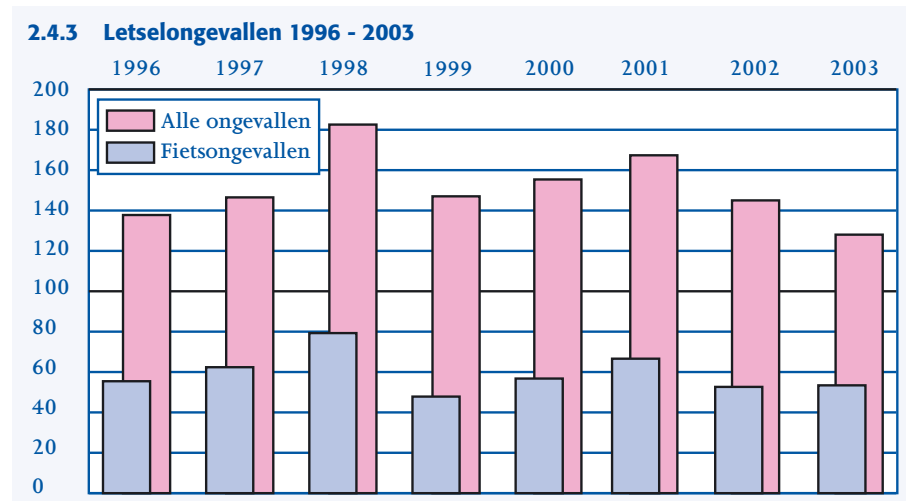
2.4.2 Gemeentelijke fietsmonitor

Om de effectiviteit van het huidige verkeer- en vervoersbeleid te monitoren zijn in 2005 metingen uitgevoerd. Dit is gemeten met een systeem van monitoring ontwikkeld door TNS/NIPO ten behoeve van de jaarlijkse programmabegroting. Voor het onderdeel fietsverkeer zijn door TNS/NIPO drie indicatoren ontwikkeld. Enkele resultaten van deze metingen zijn:

- De gemiddelde snelheid op een aantal geselecteerde hoofd fietsroutes is 14 km/uur.
- Het gebruik van de fiets voor ritten tussen de buitenwijken van de stad en de binnenstad is met 59% een aanzienlijk aandeel (het autoaandeel is 37% en openbaar vervoer gedeelte 4%). Vanuit de omliggende buurgemeenten (de verplaatsingen tot 7,5 km) is het aandeel fietsers naar de binnenstad 10% tegenover 74% met de auto en 15% met het openbaar vervoer.
- De beschikbaarheid van fietsenstallingen in de binnenstad wordt door de meerderheid van de fietsers in de binnenstad gewaardeerd met een rapportcijfer 6,6.

2.4.3 Fietsongevallen

In onderstaande grafiek zijn gegevens over verkeersonveiligheid in relatie tot het fietsverkeer weergegeven.



Het gemiddeld aantal geregistreerde letselongevallen in de periode 1996 t/m 2003 is 151 ongevallen. Het aantal letselongevallen met fietsers over deze periode is gemiddeld 60 ongevallen per jaar. Het aantal letselongevallen met fietsers is vanaf 2002 lager dan het jaargemiddelde. Bijlage 1 toont de locaties van de letselongevallen met fietsers. Hieruit blijkt dat deze verspreid over de stad plaatsvinden. Het kruispunt Nieuwekade/Tuinen/Vlietsterbrug scoort hoog. In de periode 2001 t/m 2003 zijn op dit kruispunt 6 letselongevallen gebeurd. Er is hier sprake van een zogenaamde 'black spot'. Dit is een locatie waar in drie jaar 6 of meer letselongevallen hebben plaatsvinden.

2.4.4 Fietsendiefstal

In 2005 heeft de Fietsersbond een zogenaamde fietsdiefstalscan uitgevoerd. Het fenomeen fietsdiefstal is nader onderzocht. Uit deze scan blijkt dat fietsdiefstal in Leeuwarden een substantieel veiligheidsprobleem is. De politieaangiften van fietsdiefstal in Leeuwarden laten de afgelopen jaren eerst een stijgende en vervolgens vanaf 2003 een dalende trend zien. De piek lag in 2002 met bijna 2500 aangiften van fietsdiefstal. In 2003 was fietsdiefstal in Leeuwarden met 2163 aangiften veruit het belangrijkste delict, gevolgd door diefstal uit/vanaf motorvoertuigen (1522), vernieling (1414) en inbraak (1340 voor woning en bedrijven samen). Hierbij dient te worden opgemerkt dat ongeveer de helft van de fietsen (elk jaar zo'n 1000) bij de woning wordt gestolen.

De relatie met dit uitwerkingsplan heeft uitsluitend betrekking op het raakvlak met het beleid aangaande fietsstallingen. Zo zal er naar alle waarschijnlijkheid een sterk preventieve werking uitgaan van een bewaakte fietsenstalling als het gaat om fietsendiefstal.



3 GEMEENTELIJKE BELEIDSVISIE FIETS

Om het fietsbeleid te concretiseren is het noodzakelijk duidelijke keuzes te maken over het zwaartepunt van de uitwerkingsactiviteiten voor de komende jaren. Gelet op de ambities zoals verwoord in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan en de analyse van het huidige fietsverkeer ligt het zwaartepunt bij de directheid en comfort van de fietsverbindingen en de beschikbaarheid van fietsenstallingen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid - door de aanpak van (potentieel)verkeersonveilige locaties - blijft een aandachtspunt.

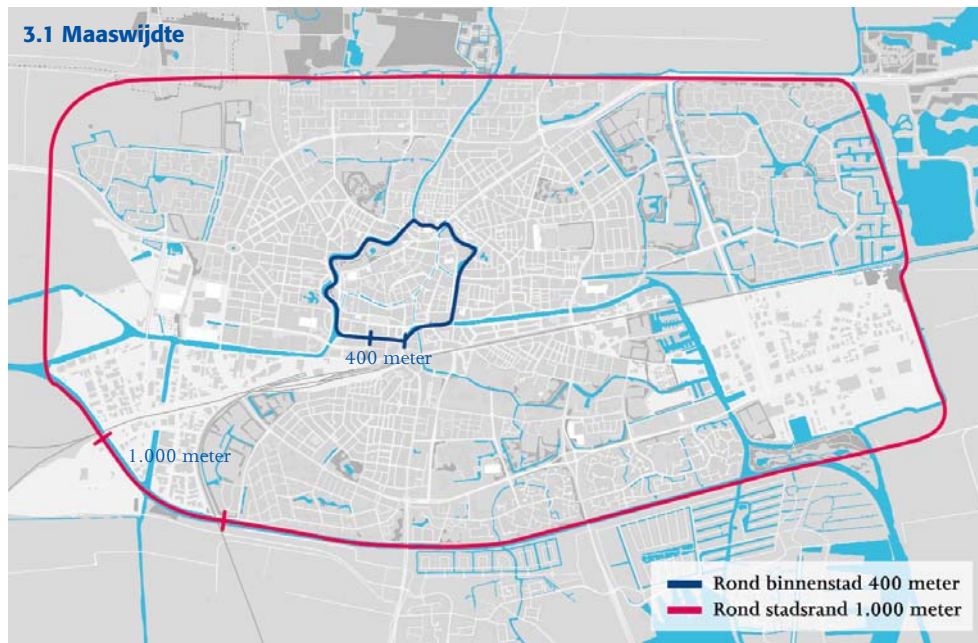
3.1 **Doelstellingen**

Op basis van de gemeentelijke beleidsvisie zijn voor dit uitwerkingsplan fiets de volgende doelstellingen geformuleerd;

Hoofddoelstelling: Stimuleren van het fietsgebruik op de korte afstanden (tot 7,5km) zodat de fiets een volwaardig, aantrekkelijk en verkeersveilig alternatief wordt in concurrentie met de auto op die afstand.

De hoofddoelstelling is geconcretiseerd en meetbaar gemaakt door deze hoofddoelstelling uit te werken in de volgende subdoelstellingen;

1. Het comfort op de hoofdfietsroutes verbeteren. Een goede (verzamel)indicator voor comfort is de gemiddelde snelheid. Er wordt gestreefd naar het handhaven van een gemiddelde fietssnelheid op een aantal geselecteerde hoofdfietsroutes van 14 km/uur.
2. Het handhaven van het aandeel fietsgebruik tussen de stad en omliggende gemeenten van 10% in het totaal aantal verplaatsingen.
Gelet op het licht dalend fietsgebruik (plaatselijke trend op basis van tellingen en landelijke trend) is het behouden van het aandeel fietsers van 10% reëel.
De dalende trend heeft te maken met een aantal (landelijke) maatschappelijke ontwikkelingen. Zo heeft het toenemende autobezit en het toenemende autogebruik en de economische ontwikkeling van de afgelopen jaren een negatief effect gehad op het fietsgebruik. Er zal geïnvesteerd moeten worden in diverse projecten ter bevordering van het fietsverkeer - zoals verwoord in het uitwerkingsplan - om het aandeel fietsverkeer op die afstand te behouden.
3. De directheid van fietsverbindingen verbeteren door het omrijden tot een minimum te beperken. De onderlinge afstand tussen de hoofdfietsroutes (de zogenaamde maaswijdte) rond de binnenstad dient ongeveer 400 meter te zijn en aan de stadsrand ongeveer 1.000 meter. De kaart (pag 14) maakt de maaswijdte rond de binnenstad en de stadsrand duidelijk.
4. Bieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden op de piekmomenten (drukste momenten) en op logische en strategische locaties.
5. Afname van het aantal letselongevallen met fietsers met 25% tussen 2003 en 2008.



Om te kunnen toetsen of deze doelstellingen daadwerkelijk gehaald worden is het noodzakelijk deze doelstellingen te kunnen meten.

- De subdoelstellingen 1 en 2 zullen elke twee jaar worden gemeten met de gemeentelijke fietsmonitor (paragraaf 2.4.2).
- Subdoelstelling 3 is een doelstelling die periodiek gemeten zal worden.
- Subdoelstelling 4 zal deels met de tweejaarlijkse gemeentelijke fietsmonitor gemeten kunnen worden. In de fietsmonitor wordt namelijk uitsluitend een waardering gemeten van de beschikbaarheid van fietsenstallingen onder verkeersdeelnemers. Daadwerkelijke tellingen (zie bijlage 4 en 5) zullen het andere deel van de meting omvatten. Deze tellingen zullen ook elke twee jaar plaatsvinden.
- Twee jaarlijkse verkeersveiligheidsanalyses zal de doelstelling met betrekking tot het verminderen van de letselongevallen met fietsers monitoren (zie paragraaf 2.4.3).

3.2 Twee uitwerkingspijlers

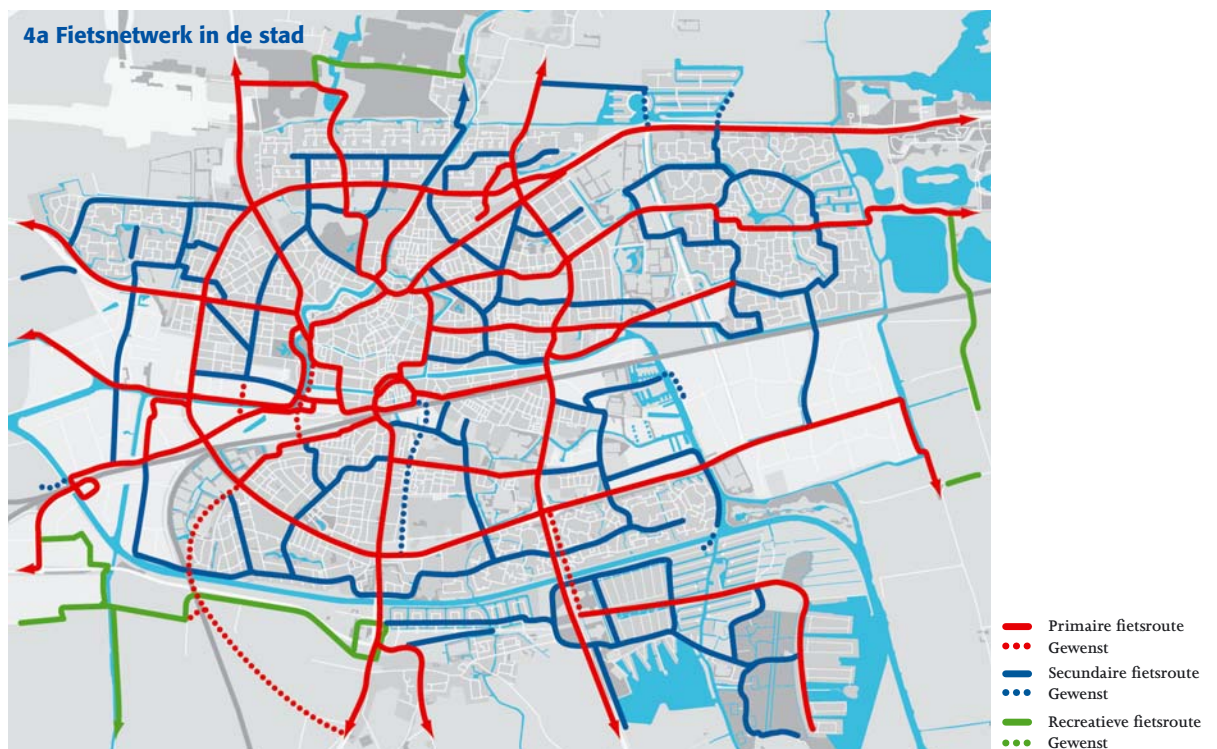
Er zijn twee uitwerkingspijlers om de geformuleerde doelstellingen daadwerkelijk handen en voeten te geven, deze zijn:

- **Infrastructuur**
Hierbij gaat het vooral om het definiëren van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige, verkeersveilige en herkenbare fietsroutes met inrichtingseisen aan deze routes.
- **Fietsenstallingen**
Bij deze pijler gaat het vooral over de activiteiten en voorzieningen bij de herkomst en bestemming van de fietsrit die een rol spelen bij de bevordering van het fietsgebruik. Voldoende fietsenstallingen is in dit kader zeer belangrijk.

4 PIJLER INFRASTRUCTUUR

Er is een samenhangend fietsnetwerk voor Leeuwarden ontwikkeld (zie kaart 4a en 4b op pag 17). In bijlage 2 zijn de uitgangspunten geformuleerd die zijn gehanteerd bij de totstandkoming van dit fietsnetwerk.

Bij de vormgeving en kenmerken van dit netwerk is onderscheid gemaakt naar de functie ervan en het gebruik. In het fietsnetwerk zijn onderscheiden: hoofdfietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes.



- Hoofdfietsroutes (rood)**
Op het hoofdfietsnetwerk worden de hoofdstromen van het fietsverkeer afgewikkeld. Het gaat dan vooral om fietsverkeer tussen de omliggende gemeenten en de (binnen)stad en tussen de diverse stadswijken en de binnenstad. De rode lijnen geven de hoofdfietsroutes aan. De rode stippellijnen geven de hoofdfietsroutes aan die nog gerealiseerd moeten worden.
- Secundaire fietsroutes (blauw)**
De secundaire routes zijn bedoeld om de woonbuurten te ontsluiten voor het fietsverkeer. Deze routes sluiten aan op de hoofdfietsroutes. Deze secundaire routes variëren van straten/wegen waarop gefietst kan worden (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden.

- **Recreatieve fietsroutes (groen)**

Recreatieve routes vormen een aanvulling op de hoofdfietsroutes en de secundaire routes. In stedelijk gebied hebben de hoofd- en secundaire utilitaire fietsroutes veelal een overlap met de recreatieve routes. Het wensbeeld ten aanzien van de diverse recreatieve fietsroutes staat verwoord in het Landschapontwikkelingsplan (LOP). Het LOP is te beschouwen als een uitwerking van de Regiovisie Stadsregio Leeuwarden en Westergozone. De tweede kaart in bijlage 2 (pag 42) toont de nadere uitwerking/aanvulling van de recreatieve fietsroutes. De verdere uitwerking van deze projecten vallen buiten het bereik van dit uitwerkingsplan. De kaart kan worden gebruikt als toetsingskader voor diverse plannen/projectuitvoering.

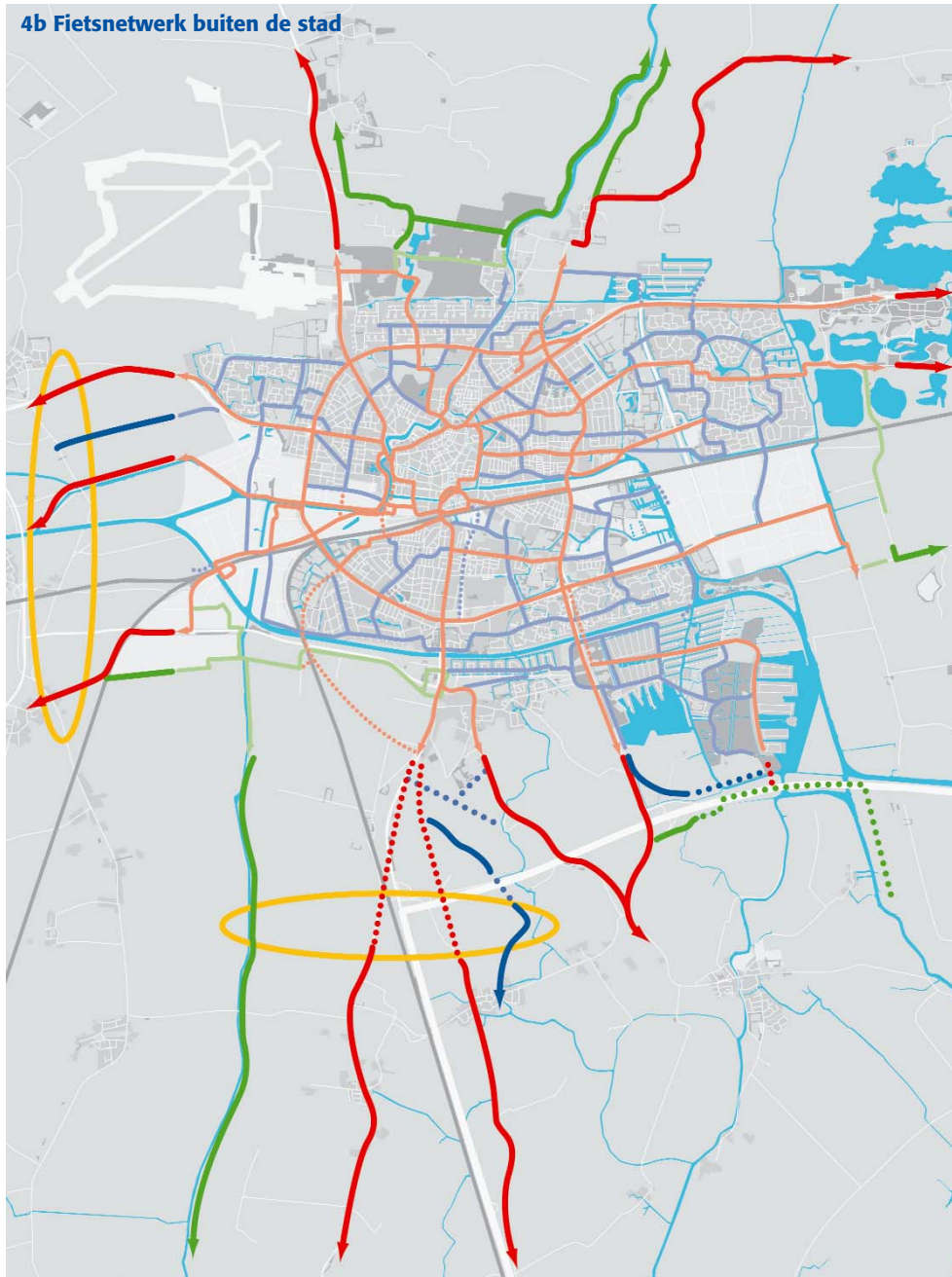
Voor de recreant zijn er voorts diverse bewegwijzerde fietsroutes in en om de stad. Het betreft onder andere:

- **De Rondritten**
Dit zijn bewegwijzerde fietsroutes waarbij het begin en eindpunt hetzelfde is.
- **Landelijke Fietsroutes**
Deze bewegwijzerde LF-routes vormen het landelijk hoofdnet voor de recreatieve fietser. In Leeuwarden voert een belangrijke LF-route door de stad. Het betreft de LF3 Rietlandroute (Holwerd - Kampen).
- **Fiets(knooppunten)netwerk**
Op dit moment is dit systeem, in navolging van o.a. zuid-west friesland, in ontwikkeling voor in- en om de stad. Het is een systeem van bewegwijzering met knooppuntnummers. Op basis van dit knooppuntennetwerk kan naar eigen inzicht oneindig veel routes in de regio worden samengesteld.

Daarnaast zijn er diverse meerdere fietsroutes in talrijke gidsen en op kaarten verkrijgbaar.

- **Overige verbindingen**

Naast de bovengenoemde fietsroutes zijn er meerdere fietsverbindingen die niet op de kaart staan aangegeven. Die zogenaamde overige verbindingen vormen onmisbare schakels tussen de (nog te ontwikkelen) fietsroutes en de herkomst of bestemming van de fietser. Net als de secundaire fietsverbindingen variëren deze verbindingen van straten/wegen waarop gefietst wordt (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden. Aangezien dit netwerk van verbindingen dermate fijnmazig over de stad is verspreid en er veelal sprake is van korte verbindingen zijn deze niet weergegeven.



- Primaire fietsroute
 — Secundaire fietsroute
 — Recreatieve fietsroute
- ... Gewenst
 ... Gewenst
 ... Gewenst
- Nader uit te werken in het kader van projecten de Haak om Leeuwarden / de Zuidlanden

4.1 Kwaliteitseisen fietsnetwerk

Voor een goed fietsnetwerk is het van belang dat fietsroutes buiten en binnen de bebouwde kom op elkaar aansluiten. Bij het opstellen van het wensbeeld voor het fietsverkeer is daarom gekozen voor nagenoeg dezelfde kwaliteitseisen als in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) ten aanzien van het hoofdfietsroutenetwerk. In bijlage 3 zijn de volgende kwaliteitseisen aangegeven:

Samenhang/directheid

Binnen een goed fietsnetwerk dienen de hoofdfietsroutes aan te sluiten op de plaatsen van herkomst en bestemming van de fietser. Het onderliggend fietsnetwerk moet helder vormgegeven worden zodat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden en de logica begrijpt en de route als logisch ervaart. De fietsverbinding tussen een herkomst en bestemming moet zo direct mogelijk zijn, waarbij omrijden tot een minimum wordt beperkt. De directheid van een route wordt bepaald door de omrijafstand. De noodzaak tot omrijden moet minimaal zijn, zodat er zo min mogelijk tijdverlies is en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert.

Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid heeft met name te maken met de beleving van de gebruiker, in dit geval de fietser. Omdat het om subjectieve gevoelens gaat is het moeilijker om grenswaarden aan te geven voor de verschillende criteria. Klachtenpatronen kunnen gebruikt worden als indicatie of de vormgeving van een fietsverbinding aangepast moet worden. Onder aantrekkelijkheid valt ook het belangrijke aspect sociale veiligheid.

Verkeerveiligheid

Met de hoofdeis veiligheid wordt de verkeerveiligheid bedoeld (niet de sociale veiligheid), zowel objectief als subjectief. In het algemeen kan worden gezegd dat om tot een duurzaam veilige oplossing te komen, de kans op ontmoetingen met veel/snelrijdend verkeer vermeden moet worden.

Comfort

Op een goede fietsverbinding dient de kans op hinder en oponthoud tot een minimum beperkt te worden. Dit betekent dat knelpunten en/of gebreken in de fietsinfrastructuur moeten worden voorkomen. Zo dient de verharding van fietsroutes bijvoorbeeld te bestaan uit asfalt en dient de fietsers op hoofdfietsverbindingen bij voorkeur voorrang te hebben op het autoverkeer.

4.2 Aanvullende specifieke kwaliteitseisen

De volgende kwaliteitseisen zijn dusdanig specifiek dat een nadere toelichting gewenst is. Het betreft de volgende specifieke kwaliteitseisen:

1. Voorrang fiets
2. Voorrang op rotondes

3. Verkeerslichten
4. Fietsbruggen en -tunnels
5. Vormgeving drempels en plateaus
6. Openbare Verlichting
7. Fietsbewegwijzering

4.2.1 Voorrang fiets algemeen

Wanneer gekozen wordt voor fietsers in de voorrang bij kruispunten, dient dit - als het past binnen de omgeving - duidelijk te worden aangegeven met rood asfalt en blokmarkering. Het rode asfalt dient in dat geval dus door te lopen over het kruisingsvlak (ondersteund met blokmarkering en haaiantanden). Bij uitritconstructies wordt alleen het rode asfalt doorgetrokken.



4.2.2 Voorrang op rotondes

Het landelijk kennisplatform (het CROW), heeft richtlijnen opgesteld hoe minirotondes vormgegeven dienen te worden. Daarin staat aangegeven dat bij minirotondes binnen de bebouwde kom de fietsers in de voorrang moeten zijn opgenomen.

In de drie noordelijke provincies is tot nu toe het standpunt aangehouden dat verkeersveiligheid voor comfort gaat. Tot voor kort betekende dit automatisch dat het voor de fietser (de zwakke verkeersdeelnemer) het meest verkeersveilig is om bij minirotondes voorrang te verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Dat is de reden geweest dat in het noorden de landelijke richtlijnen ten aanzien van de voorrang voor het fietsverkeer bij minirotondes - in de meeste gevallen - niet is opgevolgd. Omdat landelijk gezien steeds meer fietsers voorrang kregen op minirotondes kwam er ook meer inzicht in de gevolgen inzake de verkeersveiligheid. Het veiligheidsverschil tussen fietsers wel of niet in de voorrang is tot nu toe een punt van discussie geweest. Inmiddels is duidelijk geworden dat minirotondes (al dan niet met fietsers in de voorrang) ten opzichte van traditionele kruispunten (tot een bepaalde intensiteit) veel veiliger zijn. Tevens kan gesteld worden dat de minimale verschillen in veiligheid tussen fietsers in de voorrang en uit de voorrang eerder ontstaan uit vormgevingsverschillen tussen de onderzochte minirotondes dan uit het al dan niet in de voorrang opgenomen zijn van de fietsers. Met andere woorden: Het argument van verkeersveiligheid, dat in het noorden zo lang werd aangehaald, is behoorlijk verzwakt. Binnen het regionaal orgaan voor de verkeersveiligheid Friesland (ROF) is de weerstand tegen minirotondes met fietsers in de voorrang ook afgenomen.

In de loop der jaren zijn er ook in het noorden steeds meer gemeenten overgaan de minirotondes conform de richtlijnen aan te leggen, dus binnen de bebouwde kom met de fietsers in de voorrang (Smallingerland, Groningen en Zwolle). In deze ge-



meenten komen beide soorten minirotondes dan ook binnen de stad voor. Bij minirotondes met fietsers in de voorrang heeft de minirotonde een beperktere capaciteit voor het autoverkeer. In welke mate die capaciteitsvermindering optreedt, is sterk afhankelijk van de verhouding tussen de auto- en fietsintensiteit en tevens van het aankomstpatroon van vooral de fietsers.

Binnen dezelfde gemeente/plaats kan de weggebruiker dus met twee soorten minirotondes worden geconfronteerd.

Uit onderzoek van TNO is gebleken dat er twee aspecten zijn waarop de weggebruiker bij een minirotonde bepaald welk gedrag van hem wordt verwacht met betrekking tot de voorrang.

- De markering (haaiantanden) met bijbehorende verkeersborden.
- Het doorlopen van de rode kleur van het fietspad over de oversteek.

Uit de ervaring van b.v. Zwolle, Groningen en Drachten, waar beide soorten minirotondes naast elkaar bestaan, blijkt dat bij het juist toepassen van bovengenoemde kenmerken er geen problemen ontstaan.

Keuze aspecten

De reden om niet voor het comfort voor de fietser te kiezen (fietsers in de voorrang) kan slechts uit twee argumenten bestaan.

- Verkeersveiligheid
- Afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer

Verkeersveiligheid

Uit het voorgaande kan afleid worden dat verkeersveiligheid geen serieus argument meer is om de keuze, al dan niet voorrang voor de fietsers, op te baseren. Welke keuze ook gemaakt wordt, met de verkeersveiligheid zit het altijd goed.

Afwikkeling

In het GVVP is gesteld dat de stadsring de kransslagader van Leeuwarden is en als 'vliegwiel' moet functioneren. Dit kan alleen als de doorstroming op de stadsring gewaarborgd is. De verkeersafwikkeling op de stadsring zou negatief beïnvloed worden als de fietser voorrang zou krijgen op de minirotondes. Om die reden zou fietsers in de voorrang niet moeten worden toegepast op minirotondes in de stadsring.

Hoewel de 'oostelijke rondweg' (Archipelweg, Franklinstraat, Julianastraat, Peter Stuyvesantweg en Drachtsterweg) geen onderdeel uitmaakt van de stadsring, is doorstroming van deze wegen wel belangrijk. Als gevolg van de aanwezige spoorwegovergang en de aanwezigheid en uitbreiding van winkelplein 'de centrale' moet deze weg niet met extra doorstromingsbelemmerende maatregelen worden geconfronteerd. Dus ook op de 'oostelijke rondweg' geen fietsers in de voorrang bij de minirotondes.

Nader onderzoek zal worden ingesteld naar de meest geschikte voorrangsregeling voor fietsers op de huidige- en toekomstige minirotondes op het bedrijventerrein-west (inclusief de aansluitingen op de Westelijke Invalsweg).

Voor welke minirotondes de fietsers wel in de voorrang?

De minirotondes binnen de stadsring zijn nog op te delen in twee soorten.

Minirotondes die gelegen zijn in een radiale route (Leeuwerikplein, Bleeklaan / Groningerstraatweg) en minirotondes op de binnenring.

De binnenring is volgens het GVVP een plaats waar alle vervoerswijzen elkaar ontmoeten. Het primaat ligt hier voor het autoverkeer dan ook niet bij een snelle afwikkeling. Enig verlies in afwikkelingscapaciteit voor het autoverkeer is dan ook acceptabel. Op al deze minirotonden zou voorrang voor de fiets dus kunnen worden geïntroduceerd.

De minirotondes op de radiale routes hebben in de radiale richting het meeste autoverkeer te verwerken. Dat is echter ook de richting waarop het meeste fietsverkeer zit. Deze beide hoofdverkeersstromen hoeven elkaar dan ook niet te kruisen. Dat betekent dat voorrang voor de fiets hier de hoofdstroom van het autoverkeer - waarvan de afwikkeling op deze wegen ook belangrijk is - niet wezenlijk hoeft te frustreren.

De overige minirotondes liggen in de woonwijken waar geen capaciteitsproblemen zijn niet te verwachten indien de fietsers voorrang hebben op het autoverkeer. Dit betekent dat die minirotondes omgebouwd kunnen worden naar minirotondes met fietsers in de voorrang.

In het uitvoeringsprogramma (bijlage 8) worden de volgende minirotondes aangegeven die omgebouwd worden tot minirotondes waarbij de fietser in de voorrang komt:

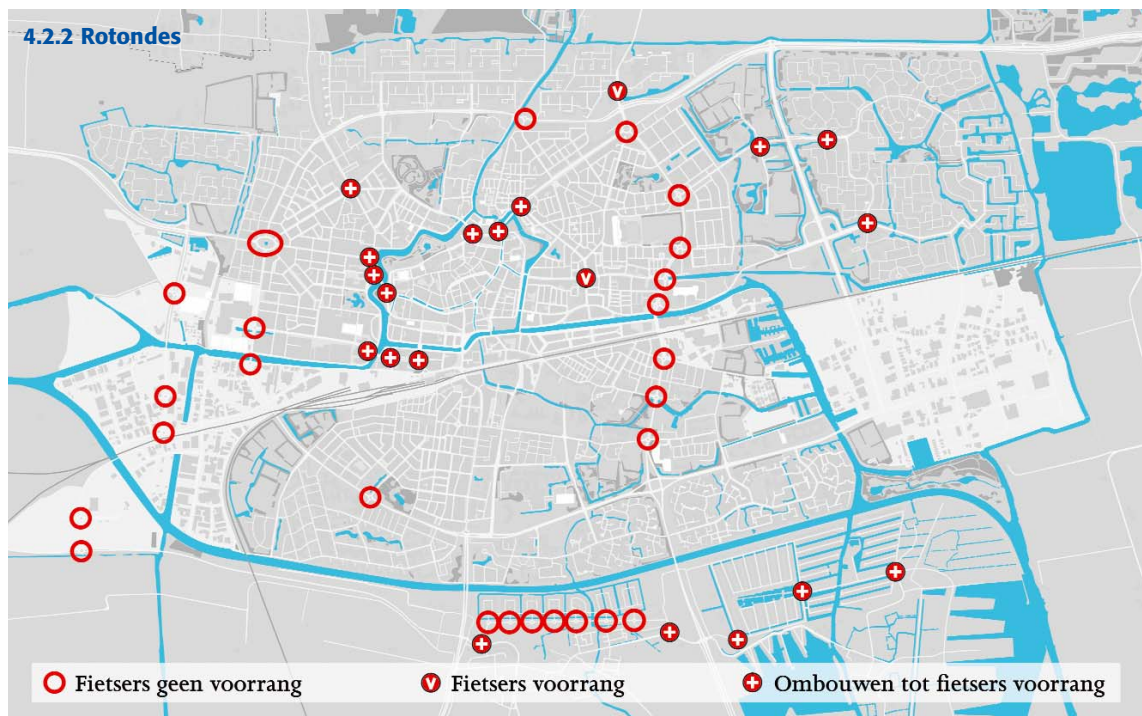
Minirotondes binnen de stadsring:

- Harlingerstraatweg - Harlingersingel-Spanjaardslaan (Us Mem)
- Pier Panderstraat - Harlingersingel
- Westerplantage
- Lange Marktstraat - Sophialaan
- Lange Marktstraat - Oude Veemarkt
- Tesselschadestraat - Westersingel
- Noorderweg - Groeneweg
- Noorderweg - Hoeksterpad
- Bleeklaan - Groningerstraatweg
- Leeuwerikplein

Minirotondes in woonwijken:

- Tearsedyk - Jonkersleane
- Wergeasterdyk - Jonkersleane

- Kalverdijkje - Egelantierstraat
- Camminghaburg - Oenemastate
- Grovestins - Frittemastate - Melkemastate
- Het Hop - Wiardaplantage - Foudering
- Foudering - Krommezijl
- Foudering - Wite Mar



De inzet is gericht op het zo spoedig mogelijk realiseren van deze maatregel voor de minirotondes binnen de stadsring. De minirotondes in de woonwijken hebben een minder hoge prioriteit en zullen in de periode na 2007 worden uitgevoerd. Als de mogelijkheid zich voordoet kunnen deze rotondes worden meegenomen met andere werkzaamheden ('werk met werk' maken bij riolerings- of herstratingsprojecten). Op de betreffende locaties zal de gewijzigde situatie gedurende de eerste maanden duidelijk met verkeersborden gecommuniceerd moeten worden met de weggebruikers.

4.2.3 Verkeerslichten

In principe krijgen alle verkeersdeelnemers beurtelings groen. Per cyclus komt het verkeerslicht voor de fietser, net als voor de auto, dan ook minimaal één keer op groen. Als er in de regeling ruimte is om een auto of een fiets extra groen te geven wordt gekozen voor de fietser. Voor een aantal belangrijke fietsroutes wordt onderzocht of de fietsers standaard twee keer per cyclus groen kunnen krijgen.

Naast de frequentie per cyclus is de maximale cyclustijd van belang. Onderzoek wijst

uit dat fietsers wachttijden van meer dan 90 seconden niet waarderen. Negentig seconden kan in dit verband als omslagpunt worden gezien. De streefwaarde van negentig seconden is niet altijd mogelijk. Met name in de spitsperiodes zijn langere cyclustijden onontkoombaar. Bij nieuwe aanleg of reconstructie wordt onderzocht of alternatieven mogelijk zijn.

Voorts zal bij nieuwe aanleg of reconstructie worden onderzocht of aanvullende fietsvriendelijke maatregelen ingepast kan worden. Gedacht kan worden aan zogenaamde wachttijdvoorspellers en/of regelingen waarbij alle fietsers tegelijk groen krijgen. Een zogenaamde wachttijdvoorspeller is een instrument die de wachttijd voor fietsers aangeeft. De praktijk wijst uit dat dit tot een betere acceptatie van de wachttijd leidt.

In het kader van de bevordering doorstroming van het openbaar vervoer wordt bij veel verkeerslichten het openbaar vervoer zo mogelijk met prioriteit behandeld. Als een bus zich bij een verkeerslicht meldt wordt in de regeling o.a. gekeken naar de wachttijd van het overige verkeer. De wachttijd van fietsers telt daarbij zwaarder mee dan de wachttijd van een auto. Met deze maatregel worden onnodige lange wachttijden voor fietsers als gevolg van het busverkeer voorkomen.

4.2.4 Fietsbruggen en fietstunnels

Fietsvoorzieningen waarbij de vormgeving zeer belangrijk is, zijn fietsbruggen en tunnels. Een ongelijkvloerse kruising is uit een oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid gewenst. De kosten zijn echter hoog en deze oplossing is niet altijd ruimtelijk inpasbaar. Ongelijkvloerse kruispunten worden daarom alleen gerealiseerd bij kruisingen van veel auto- en fietsverkeer zoals de kruising van een hoofdfietsroute met de stadsring. Een tunnel verdient als ongelijkvloerse kruising om de volgende redenen de voorkeur ten opzichte van een brug:

- De snelheid die wordt opgebouwd bij het inrijden van de tunnel, kan weer gebruikt worden bij het uitrijden.
- Bij een tunnel moet minder hoogteverschil overbrugd worden. Dit betekent ook een kortere helling voor fietsers.
- In een tunnel heeft een fietser minder last van windhinder en neerslag.
- Bij een brug kan sprake zijn van oponthoud wanneer het gaat om een beweegbare brug.
- Een tunnel heeft een minder ingrijpende invloed op het landschap.

Nadeel van een tunnel ten opzichte van een brug is:

- Een tunnel is niet van alle kanten zichtbaar waardoor een tunnel sociaal onveiliger is.

Om de nadelen van een tunnel zoveel mogelijk weg te werken zal er bij het ontwerp gestreefd moeten worden naar een situatie waarbij de uitgang van de tunnel al bij de ingang zichtbaar is. Ook moet het verlichtingsniveau voldoende hoog zijn. Voorts dient er in de directe nabijheid van de tunnel een alternatieve sociaal veilige route beschikbaar te zijn, zoals een oversteek met verkeerslichten. De kruising van een

hoofdfietsroute met de stadsring zal als tunnel vorm worden gegeven mits ruimtelijk inpasbaar en kosteneffectief. Met kosteneffectiviteit wordt in dit verband bedoeld dat de geïnvesteerde kosten een positief effect moeten hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de stadsring en de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Een tunnel voor fietsers vergt immers geen capaciteit van de verkeerslichten. Die capaciteit kan ten goede komen aan de afwikkeling van het autoverkeer. Daarnaast moet er sprake zijn van een substantieel aandeel fietsverkeer dat van de tunnel gebruik gaat maken. De kosteneffectiviteit wordt per situatie bekeken. Veelal is een combinatie van de (afwikkelings)winst voor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer van belang.

4.2.5 Vormgeving van drempels en plateaus

In verblijfsgebieden (30 km zones en woonerven) worden uit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid vaak snelheidsremmende voorzieningen zoals drempels en plateaus toegepast. Alhoewel zeer effectief, zijn ze voor het comfort van de fietsers niet gewenst. In de ontwerpfase zullen daarom alternatieve maatregelen worden onderzocht. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan fietsvriendelijke drempels en zogenaamde punaises (bolvormige drempel midden op het kruispunt). De vormgeving en maatvoering hiervan zijn opgenomen in het kwaliteitshandboek openbare ruimte van de gemeente Leeuwarden.



4.2.6 Openbare Verlichting

Het beleid voor openbare verlichting is vastgelegd in het 'Beleidsplan openbare verlichting gemeente Leeuwarden'. Hierin worden de fietspaden onderscheiden in zogenaamde utilitaire paden (waaronder de hoofdfietsroutes) en recreatieve paden. Binnen de bebouwde kom geldt het volgende. De utilitaire paden kunnen direct grenzen aan de weg en gescheiden van de weg liggen. De fietspaden die grenzen aan de weg worden met de weg meeverlicht. Geeft de verlichting van de weg te weinig licht, dan moet er aparte verlichting worden aangebracht. Utilitaire fietspaden die niet langs de weg liggen worden apart verlicht. Buiten de bebouwde kom worden de fietspaden inclusief de recreatieve niet verlicht. Een aantal fietspaden die nu nog buiten de bebouwde kom liggen zullen met de toekomstige stadsuitleg binnen de bebouwde kom komen te liggen. Die paden zullen dan dus worden verlicht. Als voorbeeld kan in dit verband de Overijsselseweg worden genoemd als toekomstige stadsas.

4.2.7 Fietsbewegwijzering

Om fietsers te ondersteunen in hun route is fietsbewegwijzering belangrijk. De fiets-

bewegwijzering heeft de afgelopen jaren geen gelijke tred gehouden met de uitbouw van de fietsinfrastructuur. Het systeem is dus niet meer up-to-date en is aan een grondige herziening toe. De huidige bewegwijzering voor de fiets sluit grotendeels aan op de bewegwijzering voor de auto. Dit houdt in dat de fietser gebruik maakt van de autobewegwijzering. Op locaties waar dat niet mogelijk is wordt aparte fietsbewegwijzering geplaatst. Deze situatie is niet gewenst omdat de bestemmingen voor het gemotoriseerd verkeer op grotere afstanden liggen dan de bestemmingen van de meeste fietsers.

Bovendien wordt in 2006 en 2007 de huidige bewegwijzering van Leeuwarden gewijzigd in een ringbewegwijzering. Hierdoor zijn er zeer waarschijnlijk aanvullingen nodig in het fietsbewegwijzeringssysteem. In de komende jaren wordt nieuwe fietsbewegwijzering ontwikkeld.

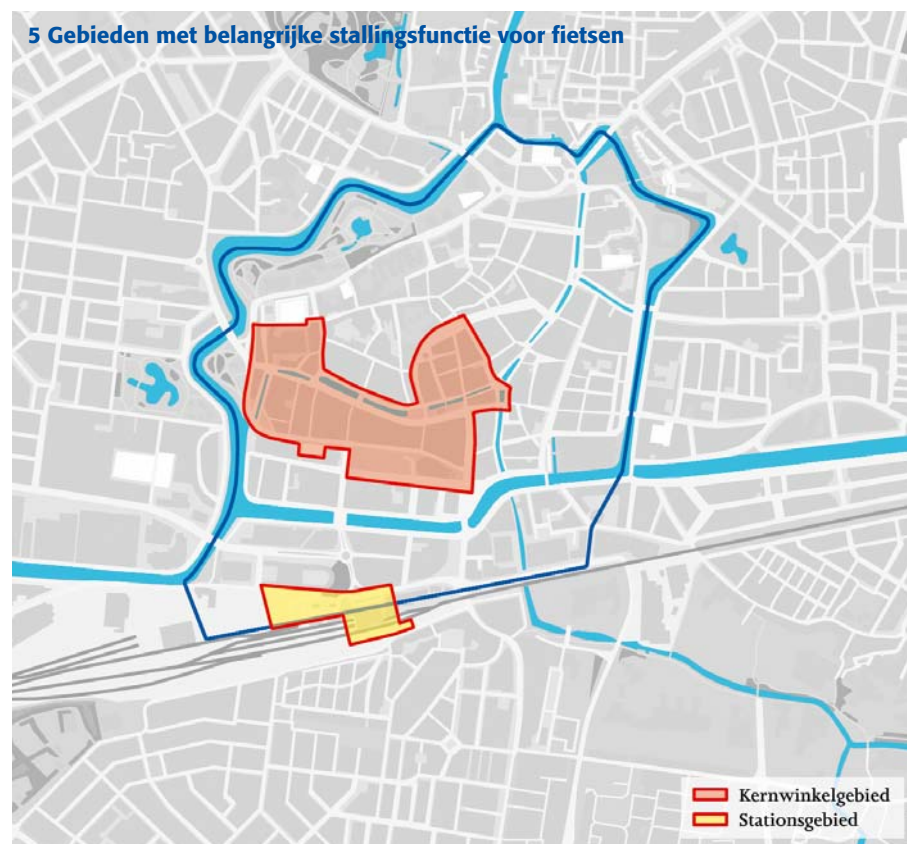


5 PIJLER FIETSENSTALLINGEN

De fiets vormt in veel gevallen het vortransport en natransport voor bus en trein. Goede en voldoende stallingen bij bushaltes en het station zijn dan ook van essentieel belang. Maar ook het voor- en natransport in combinatie met autoverkeer wordt steeds belangrijker. Denk hierbij aan carpoolplaatsen en transferia. Steeds vaker is te zien dat werknemers in de binnenstad die met de auto van buiten de stad komen hun auto parkeren rondom de binnenstad (en net buiten de parkeerschijfzone) en met de eigen ('vouw')fiets hun weg vervolgen naar het werk. Met het steeds verder uitbreiden van de parkeerschijfzone wordt voor deze doelgroep het transferiumgebruik steeds aantrekkelijker en zijn goede en voldoende stallingen voor fietsen bij transferia noodzakelijk.

Naast de fietsenstallingen bij belangrijke overstappunten zoals transferia en het station zijn goede stallingmogelijkheden voor de fietsers in zijn algemeenheid in met name in de binnenstad van groot belang.

Fietsers hebben de behoefte hun fiets veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Deze behoefte is begrijpelijk, gezien de kans op diefstal en beschadiging van de fiets. Goede stallingsvoorzieningen voor fietsen leveren een positieve bijdrage aan de kwa-



liteit van de openbare (verblijfs)ruimte en de toegankelijkheid hiervan voor ondermeer voetgangers en minder validen.

Het aspect 'gemak' gaat ten aanzien van fietsers verder dan gebruiksvriendelijke parkeervoorzieningen. Gemak slaat zeker ook op korte loopafstanden tussen de parkeerlocatie en bestemming. Lange loopafstanden doen de grote kracht van de fiets, namelijk dat men snel tot vlakbij de bestemming kan komen immers teniet.

Een zorgvuldige locatiekeuze van stallingsvoorziening in de binnenstad is dan ook essentieel voor het slagen van een goed fietsparkeerbeleid.

Het is dan ook van essentieel belang als gemeente zorg te dragen voor het aanbieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen op de piekmomenten (drukste momenten) en op logische en strategische locaties in het kernwinkelgebied en het station.



De kaart (pag 26) geeft de gebieden weer. Deze twee gebieden hebben een belangrijke functie voor het stallen van fietsen omdat zich hier veel (fiets)bestemmingen bevinden.

Binnen deze twee gebieden wordt de parkeerbehoefte elke twee jaar bepaald om tijdig in te kunnen spelen op de vraag naar stallingsvoorzieningen.

Ook bij transferia en streekbushaltes wordt dit uitgevoerd. Bijlage 5 geeft de resultaten weer van de diverse deelgebieden binnen de binnenstad.

De overige gebieden zijn voor de capaciteitsbepaling buiten beschouwing gelaten. Voor diverse voorzieningen zoals sportcomplexen, winkelcentra, onderwijsinstellingen en kantoren zijn richtlijnen voor de capaciteitsbepaling voor fietsenstallingen opgenomen in de 'Ontwerpwijzer fietsvoorzieningen' van het CROW (publicatie 230).

Uit een eerder onderzoek (in 2000) in het kader van de herinrichting van de binnenstad bleek een stallingsbehoefte van 1.000 fietsenstallingen rond de Harmonie, het Ruiterskwartier, en de omgeving rond het winkelcentrum Zaailand. Deze opgave voor het realiseren van stallingen is vervolgens gekoppeld aan de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor het Wilhelminaplein. Dit is vervolgens geconcretiseerd door in het programma van eisen voor het Wilhelminaplein een ruimteclaim voor circa. 1.000 fietsen op te nemen.

Vooruitlopend op de herinrichting van de locatie 'Harmoniekwartier' is een tijdelijke oplossing gevonden voor een inpandige fietsenstalling met een beperkte oppervlakte (met name ten behoeve van uitgaanspubliek). Het betreft de fietsenstalling van de gemeente tegenover de Harmonie met een capaciteit van ca 150 fietsen (openingstijden van donderdag t/m zaterdag van 18:00 tot 6:00 uur). Hiermee is op

deze locatie de behoefte aan fietsenstallingen nagenoeg volledig inpandig opgelost.

5.1 **Behoeftebepaling fietsenstallingen binnenstad**

Op basis van de tellingen in 2005 (zie bijlage 4) en prognoses zijn er in het kernwinkelgebied de volgende maatregelen voor fietsstallingen nodig:

- De bestaande stallingen op maaiveldniveau in het kernwinkelgebied handhaven. Deze stallingen liggen verspreid binnen het kernwinkelgebied en blijven een belangrijke functie vervullen voor korte bezoeken aan een bepaalde locatie binnen het kernwinkelgebied. De bestaande stallingen zijn gebruiksvriendelijk en hebben een goede bevestigingsmogelijkheid wat fietsendiefstal tegen gaat. Het uitgangspunt is dat dit type stalling toegepast dient te worden in de openbare ruimte van het kernwinkelgebied. Onderzocht wordt of deze stallingen in aanmerking kunnen komen voor het zogenaamde keurmerk 'fietsparkeur'. Fietsparkeur is een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert.
- 
- Realisatie van minimaal 1.300 overdekte en bewaakte (bescherming tegen weersinvloeden en diefstal) fietsenstallingen in het gebied Wirdumerdijk en de Nieuwestad. Hier worden in de huidige situatie door 'wild parkeren' doorgaande looproutes en oversteekplaatsen voor voetgangers geblokkeerd en wordt de kwaliteit van de openbare ruimte aangetast. Het aantal van 1300 is gelijk aan het huidige tekort aan fietsenstallingen in het kernwinkelgebied. Deze extra stallingen zullen een functie vervullen voor fietsers die een wat langere periode een bezoek brengen aan de binnenstad.
 - Gelet op de te verwachten toename van het fietsgebruik door onder andere het groeiend aantal inwoners zou de minimale capaciteit van 1.300 fietsen eenvoudig uitgebreid moeten kunnen worden tot 2.000 plaatsen. De voorkeur gaat uit naar twee overdekte en bewaakte stallingen met in totaal een capaciteit van 2.000 fietsen (2 x 1.000 bijvoorbeeld).
 - De stallingen dienen gesitueerd te worden rond de binnenstadsdelen waar de behoefte aan deze voorziening het grootst is. De voorkeurslocaties zijn de omgeving Mercuriusfontein/Wilhemina-plein en/of rond het Waagplein. De loopafstanden tot de diverse bestemmingen zijn dan minimaal. Bovendien zijn dit aantrekkelijke locaties die uitnodigen tot het stallen van fietsen. Met het oog op het uitgaanspubliek zal ook de haalbaarheid van een stalling in/rond het Harmoniekwartier worden onderzocht. De huidige stalling is immers tijdelijk.

- Kwaliteitseisen voor de stallingen zijn: gemakkelijke toegankelijke en gebruiksvriendelijke stallingen.
- Er dient gratis gebruik van stallingen te zijn. Een gratis stalling stimuleert het gebruik. De ervaringen in Apeldoorn staan beschreven in het artikel 'Investeren in gratis bewaakt stallen loont' in bijlage 6. De ervaringen in Apeldoorn laat zien dat gratis stallen een positief effect heeft op het aspect comfort, fietsendiefstal en gebruik.

Fietsenstallingen zijn meestal niet zelfstandig te exploiteren. Helemaal als er gekozen wordt voor gratis gebruik. Dit betekent voor de gemeente een actief sturend beleid met de nodige financiële consequenties. Juist met het oog op dit benodigde sturende beleid zal de kostendekking voor een fietsenstalling gekoppeld worden met de auto parkeeropbrengsten. De exploitatie en beheer van de stalling zou de stichting parkeergarages voor zijn rekening kunnen nemen, zoals nu ook het geval is bij de huidige fietsenstalling het gebouw Zaailand.



5.2 Behoeftebepaling fietsenstallingen stationsgebied

Bijlage 5 geeft de resultaten weer van de fietstellingen in het stationsgebied. Op basis van deze tellingen en prognoses zijn in het stationsgebied de volgende maatregelen voor fietsstallingen nodig:

- De capaciteit van fietsenstallingen aan de voor- en achterzijde van het NS-station is, gelet op de slechte bezetting van de overdekte en bewaakte stationsstalling, voldoende. Het tarief voor de bewaakte stalling werkt waarschijnlijk drempelverhogend. Verdere uitbreiden van stallingen aan de voor- en achterzijde (op maaiveld) van het station is niet noodzakelijk. Verder uitbreiding zou zelfs als neveneffect kunnen hebben dat het aantal fietsen in de bewaakte stalling verder afneemt en dat er onnodige aanslag wordt gepleegd op de kwaliteit van de openbare (verblijfs)ruimte en de toegankelijkheid rond het station. Inzet op het meer en beter gebruik van de overdekte en bewaakte fietsenstalling is gewenst. De gemeente treedt in overleg met de eigenaar van deze stalling (NS-fiets) over de gebruikersmogelijkheden.
- Sinds mei 2004 worden in het gebied rond het NS-station verkeerd gestalde fiet-



sen periodiek verwijderd (zie tevens hoofdstuk 7 Beheer en onderhoud), met als doel de toegankelijkheid en het aanzien van het gebied te verbeteren. Een structurele aanpak van verkeerd gestalde fietsen blijft - mede gelet op de voldoende capaciteit in de bewaakte fietsenstalling - noodzakelijk. Om te voorkomen dat een goed gestalde fiets uit het rek wordt gehaald (en dan dus verkeerd gestald staat), is het zaak om gebruikers te adviseren hun fiets aan de fietsklem te bevestigen. Dit kan met een symbool op een onderbord.

- Aanvullend is het wenselijk op te treden tegen zogenaamde. ongebruikte fietsen, die nodeloos capaciteit gebruiken. Hiervoor kan een procedure worden gevolgd die vergelijkbaar is met de hierboven genoemde wegslepregeling. In de APV dient een maximale parkeerduur voor fietsen te worden vastgelegd. Er is dan een intensiever handhavingsbeleid nodig. De meest geschikte handhavingsmethode zal nader worden uitgewerkt.
- Voor het uitvoeren en kenbaar maken van de hierboven genoemde maatregelen is een voorlichtingscampagne noodzakelijk. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan mailings aan studenten/scholen en bedrijven. Dit dient nadere uitgewerkt te worden in een voorlichtingscampagne.

5.3 **Transferia**

De transferia Kalverdijkje en FEC zijn op dit moment in ontwikkeling. Op termijn wordt ook een transferium bij Werpsterhoek gerealiseerd.

Het bepalen van de fietsparkeer capaciteit bij transferia is op dit moment moeilijk door het ontbreken van monitoringsgegevens. Een capaciteit van 30 parkeerplaatsen voor fietsen bij een transferium wordt als uitgangspunt gehanteerd waarbij er voldoende mogelijkheden moeten zijn om het aantal fietsstallingen naar behoefte uit te breiden. Met het in de toekomst steeds verder uitbreiden van de parkeerschijfzone zal het transferiumgebruik naar verwachting toenemen.

De bekendheid van transferia zal door een promotiecampagne worden vergroot. Hierbij wordt nadrukkelijk de aandacht gevestigd op het gratis parkeren en de goede stallingsmogelijkheden voor fietsen. Kwaliteitseisen van fietsenstallingen bij transferia zijn: overdekt, uit het oogpunt van (sociale) veiligheid een transparante overkapping en goede bevestigingsmogelijkheden.



5.4 **Bushaltes**

Bushaltes voor streeklijnen zijn - net als transferia - geen bestemmingen maar overstappunten. Het gecombineerd gebruik van bus en fiets is geen onbelangrijk fenomeen.

meen. Landelijk gezien maakt 14 % van de buspassagiers gebruik van de fiets in het vortransport. Gegevens over gestalde fietsen bij bushaltes zijn niet bekend. De fietsparkeercapaciteit wordt in 2006 geïnventariseerd.

Voor de capaciteitsbepaling bij de bestaande haltes zal op een doordeweekse dag bij goed weer om 11:00 uur het aantal fietsen worden geteld. Het aantal fietsen verhoogd met 10% zal de capaciteit van het aantal fietsenstandaards moeten zijn. Bij deze inventarisatie gaat het vooral om streeklijnen. Indien er voldoende

ruimte beschikbaar is voor het plaatsen van voldoende fietsenstallingen zal een volgend beleid (op basis van twee jaarlijkse fietstellingen) moeten worden gevoerd om het fietsparkeren bij haltes te faciliteren. Voor nieuwe haltes is de hoeveelheid fietsenstandaard moeilijker te bepalen. Net als bij transferia is hierbij het belang van goed monitoren belangrijk.



6 GESIGNALEERDE KNELPUNTEN EN MAATREGELEN - PAKKET

In hoofdstuk 4 is uitvoerig ingegaan op alle aspecten ten aanzien van de fietsroutes en verbindingen. Het toekomstige samenhangende fietsnetwerk met de daarbij behorende kwaliteitseisen is gepresenteerd. In hoofdstuk 5 is een analyse gemaakt van de behoefte aan fietsenstallingen in het kernwinkelgebied en het stationsgebied. Op basis van de bevindingen en conclusies in deze hoofdstukken zijn de knelpunten geïventariseerd. Waar zijn ontbrekende fietsverbindingen? Waar dienen de fietsoversteken verbeterd te worden? Waar is een tekort aan stallingsplaatsen? Welke verkeers- onveilige locaties dienen te worden aangepakt? Een overzicht van de knelpunten is weergegeven op bijlage 7.

Uit de gesignaleerde knelpunten zijn vervolgens de benodigde maatregelen bepaald. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat er wel sprake moet zijn van een overzichtelijk en realistisch uitvoeringsprogramma. Daarom is er onderscheid gemaakt in een zogenaamd uitvoeringsprogramma voor de periode 2006 - 2015 (bijlage 8) en een zogenaamde 'fietswenslijst' (bijlage 9).

In het uitvoeringsprogramma zijn belangrijke projecten benoemd die de komende jaren tot uitvoering moeten worden gebracht. Deze projecten zijn van groot belang om de doelstellingen van dit plan te halen.

De fietswenslijst is een lijst met projecten die geen hoge prioriteit hebben maar die - als de mogelijkheid zich voordoet - kunnen worden meegenomen met andere werkzaamheden ('werk met werk' maken bij riolerings- of herstratingsprojecten)

6.1 Uitvoeringsprogramma 2006 - 2015

In het uitvoeringsprogramma wordt sterk ingezet op het verbeteren van de samenhang en directheid van de hoofdfietsroutes en de fietsenstallingen in het kernwinkelgebied en het stationsgebied. Bij het bepalen van de uitvoeringsvolgorde van de diverse projecten spelen diverse factoren een rol. Het verbeteren van de verkeersveiligheid - door de aanpak van verkeersonveilige locaties - is een belangrijk aandachtspunt. De zogenaamde 'black spots' (een locatie waar in drie jaar 6 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden) hebben de hoogste prioriteit. De aanpak van het kruispunt Nieuwekade/Tuinen/Vlietsterbrug is zo'n black spot en zal daarom zo snel mogelijk worden aangepakt. Voorts zal de uitvoeringsvolgorde worden bepaald door de stedelijke ontwikkelingen en bereikbaarheid. Zo zal de planning van route naar de Zuidlanden moeten worden afgestemd op het realisatie van de Zuidlanden. Ook het zogenaamde 'werk met werk maken' zal een onderdeel vormen van de prioritering. Zo zal bij de totstandkoming van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden bekeken in hoeverre bepaalde projecten in combinatie met andere werken (zoals rioolwerkzaamheden en/of herstratingswerken) kunnen worden uitgevoerd (zie tevens par 6.2).

Het uitvoeringsprogramma dat onderdeel is van het uitwerkingsplan is indicatief en geeft de prioriteitsvolgorde van de projecten aan. De besluitvorming over de daad-

werkelijke prioritering met de bijbehorende kostendekking en kredietverlening vindt plaats met het jaarlijks vast te stellen Programma Infrastructuur.

De dekking van dit programma bestaat uit een eigen bijdrage uit de stelpost infrastructuur en bijdragen/subsidies van derden (Stadsconvenant, BDU, BOS-L). Voorgesteld wordt de realisatie en exploitatie van de fietsenstallingen (naast subsidie) te dekken uit het saldo reserve parkeren.

De projecten uit het uitvoeringsprogramma zijn:
(Nummering geeft niet de prioriteitsvolgorde weer.)

6.1.1 Fietsroute tussen de (binnen)stad en de Zuidlanden

De huidige fietsverbindingen in zuidelijke richting schieten tekort voor een goede verbinding tussen het toekomstige Leeuwarden Zuid (de Zuidlanden) en de bestaande stad. Gelet op de gewenste onderlinge afstand tussen de hoofd fietsverbindingen rond de stad van 1000 meter is een brug in de directe nabijheid van de spoorbrug over het van Harinxmakanaal (over de Lorentzkade) gewenst. Een haalbaarheidsstudie zal antwoord moeten geven op de vraag of (en op welke wijze) een dergelijke verbinding ingepast kan worden. Dit geldt ook voor de verbinding met de binnenstad die gemaakt moet worden met een ongelijkvloerse oplossing met het spoor (tussen de Schrans en het Stephensonviaduct). De zuidwestelijk stadsdelen worden zodoende tevens directer met de binnenstad verbonden. De kruising van deze fietsroute met de stadsring (bij de van Loonstraat) zal vorm gegeven worden als fietstunnel.

6.1.2 Fietroute tussen de (binnen)stad en Zuiderburen/Warten

Door de wijk Zuiderburen loopt een diagonaal fietspad. Dat fietspad is de hoofd fietsontsluiting voor de wijk. Het vervolg van het fietspad naar de stad dient te worden geoptimaliseerd door aan de oostzijde van de Drachtsterbrug een in twee richtingen bereden fietspad te realiseren (een fietspad aan de oostzijde van de brug 'hangen'). Dit 'aanhangen' van het fietspad aan de oostzijde van de brug (achter de geluidschermen) vormt tevens een onderdeel van de 1e fase van het zogenaamde Drachtstercomplex. Dat project gaat uit van het benutten van de bestaande infrastructuur door het realiseren van 2 rijstroken stad-uit en 2 rijstroken stad-in op de bestaande brug tussen de huidige geluidschermen voor autoverkeer. Aan weerszijden van het weggedeelte (dus ook aan de westzijde) dienen dan de fietspaden (in twee richtingen te berijden) te worden aangebracht ('aanhangen'). Een haalbaarheidsstudie zal antwoord moeten geven op de vraag of (en op welke wijze) een dergelijke verbinding ingepast kan worden.

De kruising van deze fietsroute met de stadsring (Drachtsterplein) zal vorm gegeven worden als fietstunnels.

Aan de zuidzijde van de wijk - ter hoogte van het toekomstige aquaduct in de Waldwei - dient de fietsverbinding doorgetrokken te worden over de nieuwe Nauwe Greuns met een beweegbare fietsbrug. De gemeente Boarnsterhim geeft vervolgens



de route richting Warten vorm zodat er uiteindelijk een aantrekkelijke hoofdfietsroute in zuidoostelijke richting ontstaat tussen de stad en Warten/Earnewald.

6.1.3 Fietsroutes tussen de binnenstad en Leeuwarden noord

Deze fietsroutes zullen de schakels vormen tussen de huidige twee - in ontwikkeling zijnde - fietsroutes ten noorden van de Dammelaan (via de Ludingadam en de Eeskwerd in Bilgaard) en de Binnenstad.

Een deel van de route zal worden gecombineerd en afgestemd met het project Kenniscampus. Het andere deel van de route betreft de route via Camstraburen/Dokkumertrekweg. Ook de (verkeersveiligheids)aanpak van het kruispunt Spanjaardslaan/Noordersingel/Camstraburen (bij de Noorderbrug) behoort tot dit project. Met de toename van (overstekend) langzaam verkeer tussen de kenniscampus en de binnenstad dient deze (toekomstige)potentiele verkeersonveilige locatie te worden aangepakt.

6.1.4 Fietsbewegwijzering

Up-to-date brengen van dit systeem.

6.1.5 Fietsenstalling stationsgebied

De maatregelen voor dit gebied zijn gericht op het voorkomen van overlast door 'wild' geparkeerde fietsen. Het aantrekkelijker maken van de bewaakte fietsenstalling (i.o.m. NS-fiets) en handhavingsacties aan de voorzijde van het NS-station maakt onderdeel uit van het maatregelenpakket. Voorlichting aan het publiek is een belangrijk onderdeel van dit project.

6.1.6 Fec-transferium

Voorzieningen nabij transferium (achterzijde FEC) zoals wachtruimte voorziening en stallingen voor fietsen zal een onderdeel vormen van de herinrichting van het terrein rond het FEC.

6.1.7 Fietsenstallingen kernwinkelgebied

Bij dit project gaat het om het realiseren van minimaal 1.300 overdekte en bewaakte fietsenstallingen in het kernwinkelgebied. Gelet op de te verwachten toename van het fietsgebruik zal de capaciteit eenvoudig uit te breiden moeten zijn tot 2.000 stallingen. De voorkeur gaat uit naar twee overdekte en bewaakte stallingen in de omgeving van de Mercuriusfontein/Wilhelminaplein en/of rond het Waagplein met in totaal een capaciteit van 2.000 fietsen (2 x 1.000 bijvoorbeeld). Uitgangspunt is gratis gebruik.

6.1.8 Realiseren fietstunnels Stadsring

De kruisingen van de hoofdfietsroutes met de Stadsring kunnen vorm gegeven worden als fietstunnel mits ruimtelijk inpasbaar en kosteneffectief. Met kosteneffectiviteit wordt in dit verband bedoeld dat de geïnvesteerde kosten een positief effect moeten hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de stadsring en de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Een tunnel voor fietsers vergt immers

geen capaciteit van de verkeerslichten. Die capaciteit kan ten goede komen aan de afwikkeling van het autoverkeer. Daarnaast moet er sprake zijn van een substantieel aandeel fietsverkeer dat van de tunnel gebruik gaat maken. De kosteneffectiviteit wordt per situatie bekeken. Veelal is een combinatie van de (afwikkelings)winst voor het gemotoriseerde verkeer en fietsverkeer van belang. Een tunnel is een verkeersveilige en comfortabele oversteekvoorziening die passend is in een hoofdfietsroute. Met een oog op de sociale veiligheid dient er in de directe nabijheid van de tunnel een alternatieve oversteeklocatie te zijn (met verkeerslichten).

6.1.9 Aanpak verkeersonveiligheid

Hierbij gaat het om het aanpakken van (potentieel) verkeersonveilige locaties. Het betreft de aanpak van het kruispunt Vlietsterbrug/Tuinen/Nieuweweg omdat op deze locatie in een periode van drie jaar 6 letselongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden.

Het kruispunt Spanjaardslaan/Noordersingel/Camstraburen (bij de Noorderbrug) wordt opgepakt binnen het project fietsroute tussen de binnenstad en Leeuwarden noord (nr.3).

De aanpak van de volgende resterende (potentiele) verkeersonveilige locaties voor fietsverkeer is gewenst:

- Spanjaardsplein. Dit kruispunt is een potentieel gevaarlijke locatie omdat de inrichting niet past binnen de principes van duurzaam veilig. Het kruispunt bestaat uit een aantal opstelstroken die niet noodzakelijk zijn en die - zeker bij de toenemende verkeersdruk - eerder aanleiding zijn voor verkeersonveiligheid dan een vlotte doorstroming.
- Kruispunt Rengerslaan/Spanjaardslaan. Met de toename van (overstekend) langzaam verkeer tussen de kenniscampus en de binnenstad dient deze (toekomstige) potentiële verkeersonveilige locatie te worden aangepakt.

Daarnaast gaat het om de aanleg van vrijliggende fietspaden langs die wegen die tot de hoofdwegenstructuur van de stad behoren. Dit zijn:

- Tesselschadestraat
- Willem Lodewijkstraat/ Achter de Hoven.

6.1.10 Ombouw van minirotondes tot minirotondes waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer

Minirotondes binnen de stadsring:

- Harlingerstraatweg - Harlingersingel-Spanjaardslaan (Us Mem)
- Pier Panderstraat - Harlingersingel
- Westerplantage
- Lange Marktstraat - Sophialaan
- Lange Marktstraat - Oude Veemarkt

- Tesselschadestraat - Westersingel
- Noorderweg - Groeneweg
- Noorderweg - Hoeksterpad
- Bleeklaan - Groningerstraatweg
- Leeuwerikplein

Minirotondes in woonwijken:

- Tearnsedyk - Jonkersleane
- Wergeasterdyk - Jonkersleane
- Kalverdijkje - Egelantierstraat
- Camminghaburg - Oenemastate
- Grovestins - Frittemastate - Melkemastate
- Het Hop - Wiardaplantage - Foudering
- Foudering - Krommezijl
- Foudering - Wite Mar

De inzet is gericht op het zo spoedig mogelijk realiseren van deze maatregel voor de minirotondes binnen de stadsring. De minirotondes in de woonwijken hebben een minder hoge prioriteit en zullen in de periode na 2007 worden uitgevoerd. Als de mogelijkheid zich voordoet kunnen deze rotondes worden meegenomen met andere werkzaamheden ('werk met werk' maken bij riolerings- of herstratingsprojecten).

6.2 Fietswenslijst

De wenslijst (bijlage 9) is een lijst met maatregelen die niet direct urgent zijn maar die wenselijk worden geacht om een kwalitatief en samenhangend fietsnetwerk te realiseren. Bij de totstandkoming van de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's wordt deze wenslijst als checklist gebruikt zodat de uitvoering van deze projecten eventueel in combinatie met andere werken (het zogenaamde 'werk met werk maken') wordt uitgevoerd.

6.3 Financiering

De financiering van het uitvoeringsprogramma zal de komende periode nader worden uitgewerkt. Het plan is richtinggevend en het uitgangspunt is dat het uitvoeringstempo zal worden bepaald op basis van de beschikbaar komende middelen (Geld stuurt tempo niet de koers).

7 BEHEER EN ONDERHOUD

Het toekomstig beheer en onderhoud van de diverse voorgestelde voorzieningen zal een reguliere gemeentelijke taak vormen. Er zijn echter twee belangrijke specifieke aspecten in relatie tot het fietsverkeer die een aparte vermelding verdienen:

- De wegsleepregeling voor (brom)fietsers
- Gladheidsbestrijding

7.1 **Wegsleepregeling voor (brom)fietsers**

Op 13 juli 1999 heeft het college plaatsen aangewezen waar het in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, verboden is fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

De volgende gebieden zijn daartoe aangewezen:

- Stationsplein (geen fietsen buiten de standers bij de voorkant van het station en doorgangen naar het perron).
- Stationsweg vanaf het Stationsplein in oostelijke richting tot en met het hek langs het fietspad tegenover de Rabobank/entree fietsenstalling.
- Busstation (van Arriva/NoordNed).
- Sophialaan (deels).
- Zuidersingel ter hoogte van busstation.
- Achter het station aan de zijde van de Hollanderdijk.
- De Doelesteeg.
- Ruiterskwartier (tussen Oude Lombardsteeg en Wirdumerdijk).

De overlast door fout gestalde fietsers rond het NS-station was aanleiding om vanaf mei 2004 in het gebied rond het NS-station verkeerd gestalde fietsen periodiek te verwijderen, met als doel de toegankelijkheid en het aanzien van het gebied te verbeteren. Omrin en de gemeente (stadstoezicht) verzorgen gezamenlijk, in overleg met de NS, deze fietsenverwijdering. In feite gaat het om handhaving van artikel 5.1.11 van de APV. De beoogde doelen van dit project zijn met deze werkwijze gehaald.



Toenemende overlast in andere gebieden dan rond het Station kan aanleiding zijn om de handhaving in die gebieden te intensiveren. Als het daarbij gaat om gebieden die niet zijn aangewezen in het collegebesluit van 13 juli 1999 (zoals de Nieuwestad en de Wirdumerdijk), dan zullen deze gebieden alsnog moeten worden aangewezen.

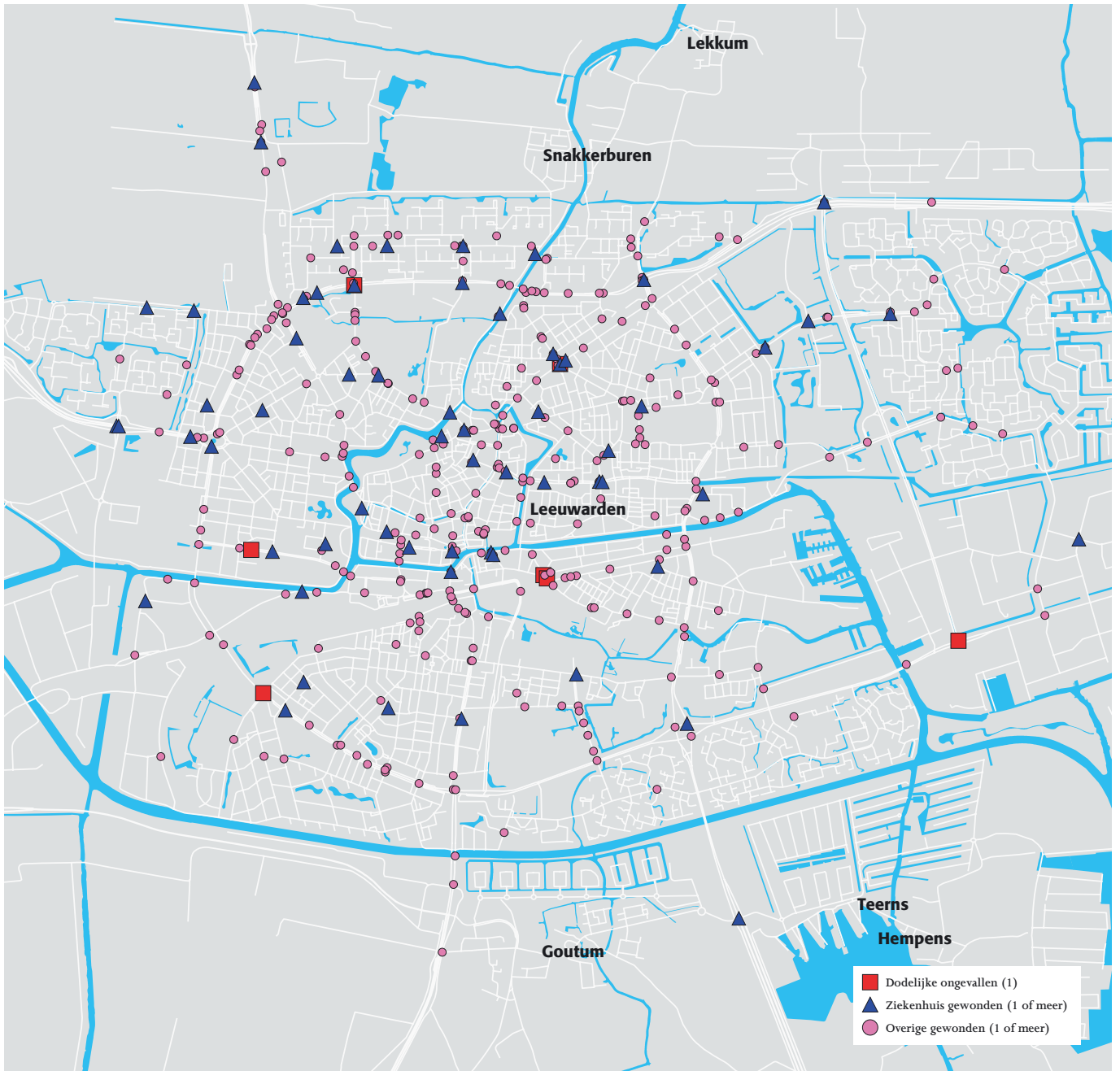
7.2 Gladheidsbestrijding

Gladheidsbestrijding en sneeuwruimen is voor fietsers - vanwege de instabiliteit - nog belangrijker dan voor autoverkeer. Het uitgangspunt is dat Gladheidsbestrijding en/of sneeuwruimen op de (gewenste) hoofdfietsroutes als eerste prioriteit gelijktijdig met de autoroutes plaats vindt. Afstemming met buurgemeentes is hiervoor van belang. Als de belangrijkste fietsroutes niet worden schoongemaakt en de routes voor het autoverkeer wel, ontstaat het gevaar dat fietsers van de hoofdrijbaan gebruik gaan maken. Juist onder winterse omstandigheden is dit extra riskant.



In Leeuwarden is de stand van zaken als volgt; De fietspaden langs de in-/uitvalswegen, de radiale verbindingen tussen de stadsring en de binnenstad en de langs de stadsring, worden gelijktijdig gestrooid met de wegen voor autoverkeer. In Leeuwarden moeten deze hoofdwegen met bijbehorende fietspaden binnen 4 uren zijn gestrooid. In overleg met de sector Wijkzaken zal in 2006 een voorstel worden uitgewerkt met als doel het strooi-beleid met betrekking tot de fietspaden te verbeteren. Daarbij zal met het fietsnetwerk zoals aangegeven in hoofdstuk 4 het uitgangspunt vormen.

BIJLAGE 1 FIETSONGEVALLEN

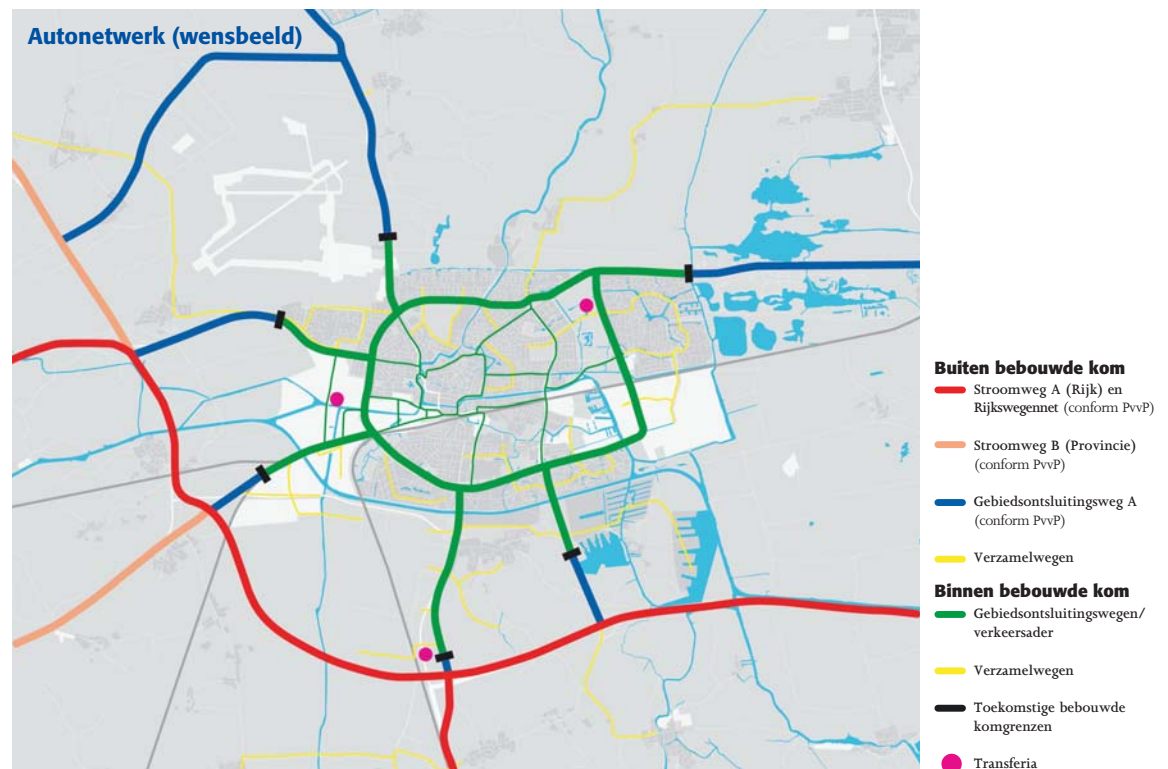


Fietsongevallen Leeuwarden 1996 t/m 2003, bron: Provincie Fryslan, 20-10-2005

BIJLAGE 2 UITGANGSPUNT BIJ OPZET FIETSRUTE- NETWERK

Hoofdfietsroutes

- Het hoofdfietsrouten netwerk is vooral radiaal naar het centrum gericht waarbij wordt aangesloten op het bovenlokale fietsnetwerk zoals geformuleerd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PvvP).
- Langs alle gebiedsontsluitingswegen/verkeersaders van het autonetwerk zoals weergegeven op onderstaande kaart zijn (toekomstige) hoofdfietsroutes gepland. Dit vooral met het oog op de verkeersveiligheid. Een uitzondering hierop vormt de Anne Vondelingweg, de Slauerhoffweg en de Oostergoweg omdat deze wegen niet samenvallen met de bestaande en gewenste (radiale) ontsluitingsstructuur voor het fietsverkeer.



- Aanvullend op deze - grofmazige ontsluitingsstructuur voor het gemotoriseerde verkeer - zijn bestaande en toekomstige hoofdfietsverbindingen toegevoegd waarbij rekening is gehouden met;
 - De wens/noodzaak in relatie tot uitbreidingsgebieden; Blitseard en Zuidlanden.
 - Logische aansluiting op routes onderling.
 - Een onderlinge afstand tussen de routes (maaswijdte) over de stadsgrachten rond de binnenstad voorzover mogelijk en logisch van ongeveer 400 meter.
 - Een onderlinge afstand tussen de routes (maaswijdte) aan de rand van de stad voorzover mogelijk en logisch van ongeveer 1.000 meter.

Secundaire fietsroutes

Het secundaire fietsroutes vormen een logische aanvulling op de hoofdfietsroutes. Het zijn de routes die een verzamelfunctie hebben voor het fietsverkeer binnen de wijk. De secundaire fietsverbindingen kunnen variëren van straten/wegen waarop gefietst kan worden (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden.

Recreatieve routes

Recreatieve routes vormen een aanvulling op de hoofdfietsroutes en de secundaire routes. In stedelijk gebied hebben de hoofd- en secundaire utilitaire fietsroutes veelal een overlap met de recreatieve routes. Het wensbeeld ten aanzien van de diverse recreatieve fietsroutes staat verwoord in het Landschapsontwikkelingsplan (LOP). Het LOP is te beschouwen als een uitwerking van de Regiovisie Stadsregio Leeuwarden en Westergozone. De kaart op de volgende pagina toont de nadere uitwerking/aanvulling van de recreatieve fietsroutes. De verdere uitwerking van deze projecten vallen buiten het bereik van dit uitwerkingsplan. De kaart kan worden gebruikt als toetsingskader voor diverse plannen/projectuitvoering.

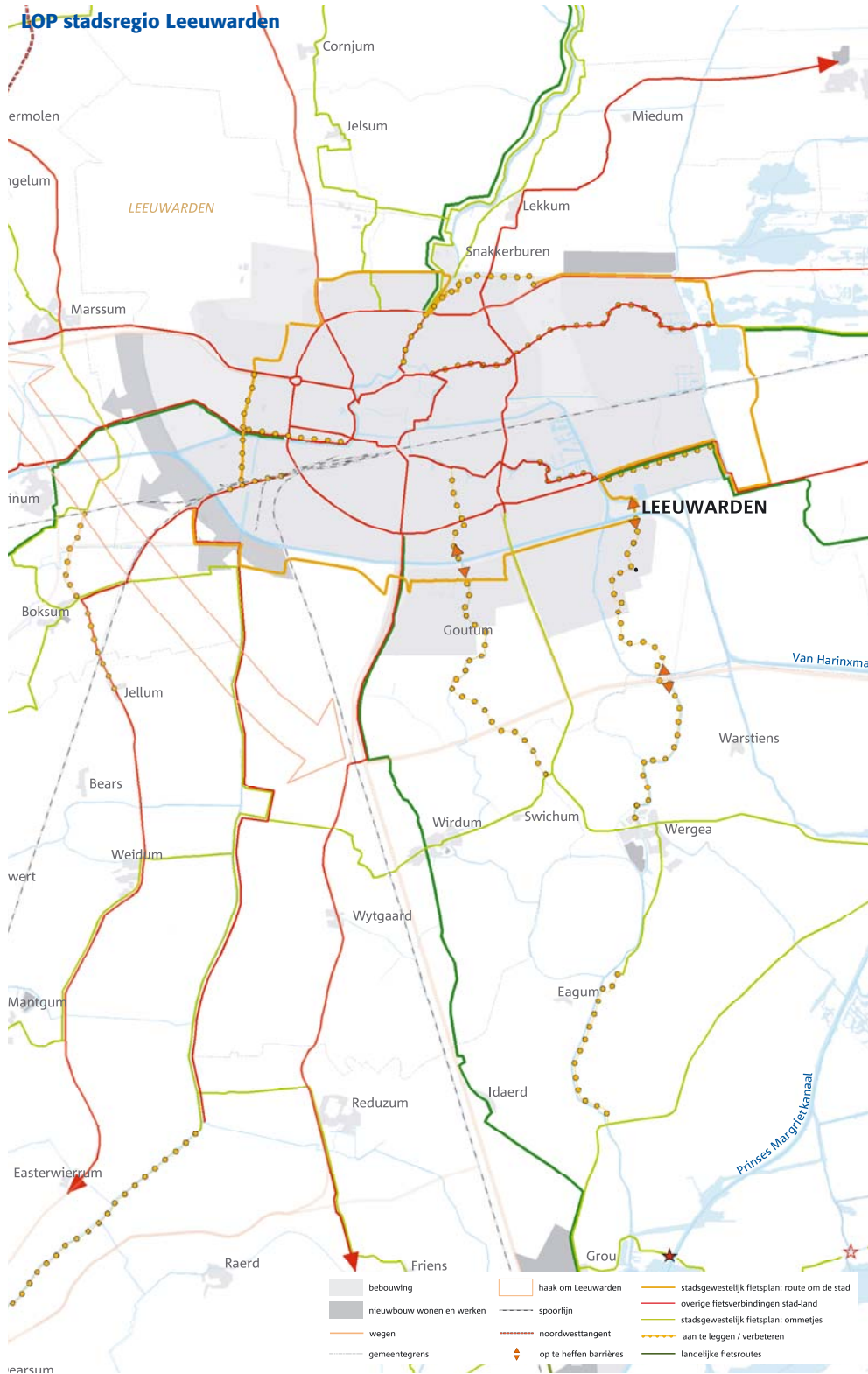
Voor de recreant zijn er voorts diverse bewegwijzerde fietsroutes in en om de stad. Het betreft onder andere:

- de Rondritten
Dit zijn bewegwijzerde fietsroutes waarbij het begin en eindpunt hetzelfde is.
- Landelijke Fietsroutes
Deze bewegwijzerde LF-routes vormen het landelijk hoofdnet voor de recreatieve fietser. In Leeuwarden voert een belangrijke LF-route door de stad. Het betreft de LF3 Rietlandroute (Holwerd - Kampen).
- Fiets(knooppunten)netwerk
Op dit moment is dit systeem - in navolging van o.a. zuid-west friesland - in ontwikkeling voor in- en om de stad. Het is een systeem van bewegwijzering met knooppuntnummers. Op basis van dit knooppuntennetwerk kan naar eigen inzicht oneindig veel routes in de regio worden samengesteld.

Daarnaast zijn er diverse meerdere fietsroutes in talrijke gidsen en op kaarten verkrijgbaar.

Overige verbindingen

Naast de bovengenoemde routes zijn er meerdere fietsverbindingen die niet op de kaart staan aangegeven. Die zogenaamde overige verbindingen vormen onmisbare schakels tussen de (nog te ontwikkelen) fietsroutes en de herkomst of bestemming van de fietser. Net als de secundaire fietsverbindingen variëren deze verbindingen van straten/wegen waarop gefietst kan worden (zoals woonerven of 30 km/uur gebieden) tot vrijliggende fietspaden. Aangezien dit netwerk van verbindingen dermate fijnmazig over de stad is verspreid en er veelal sprake is van korte verbindingen zijn deze verbindingen niet weergegeven.



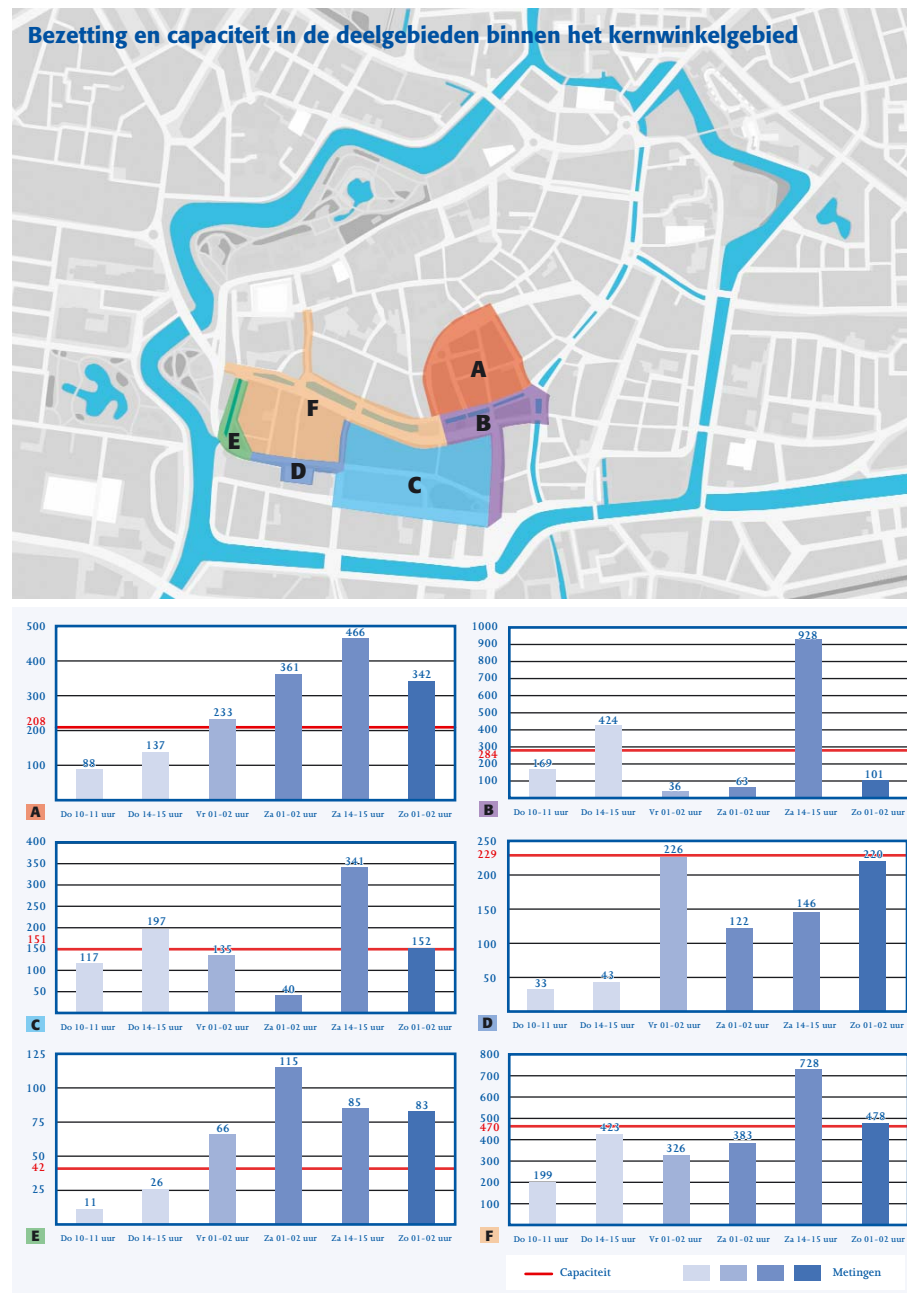
Landschapontwikkelingsplan stadsregio Leeuwarden, bereikbaarheid en toegankelijkheid per fiets. Dienst Landelijk Gebied, april 2004

BIJLAGE 3 KWALITEITSEISEN FIETSNETWERK

Kwaliteitseisen fietsnetwerk		
Kwaliteitsaspecten	Inrichtingseisen	
	Hoofd fietsverbindingen	Secundaire fietsverbindingen
Samenhang/ directheid		
Maaswijdte (onderlinge afstand tussen de routes)	1.000 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 (voor 2008) locaties waar in drie jaar > 6 letselongevallen hebben plaatsgevonden	Aanpak (voor 2008) 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 Tunnels met kruising stadsring	Op erftoegangswegen (30 km/u gebieden) fietsers op rijbaan Bij gebiedsontsluitingswegen/verkeersaders fietsers op fietspad/parallelweg Bij voorkeur tunnel met kruising stadsring (anders verkeerslichten).
Verlichting	Binnen de bebouwde kom verlichten (conform beleidsplan OV)	Binnen de bebouwde kom verlichten (conform beleidsplan OV)
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
Fietstunnels	Met kruising stadsring	Bij voorkeur met kruising stadsring (anders verkeerslichten)

BIJLAGE 4 BEHOEFTEBEPALING FIETSSTALLINGEN KERNWINKELGEBIED

Eind mei 2005 zijn fietsparkeertellingen uitgevoerd. In onderstaande grafieken geven de blauwe staafjes de hoeveelheid gestalde fietsen voor het betreffende gebied weer op een bepaald tijdstip. De rode horizontale lijn geeft de stallingscapaciteit aan van het betreffende gebied.





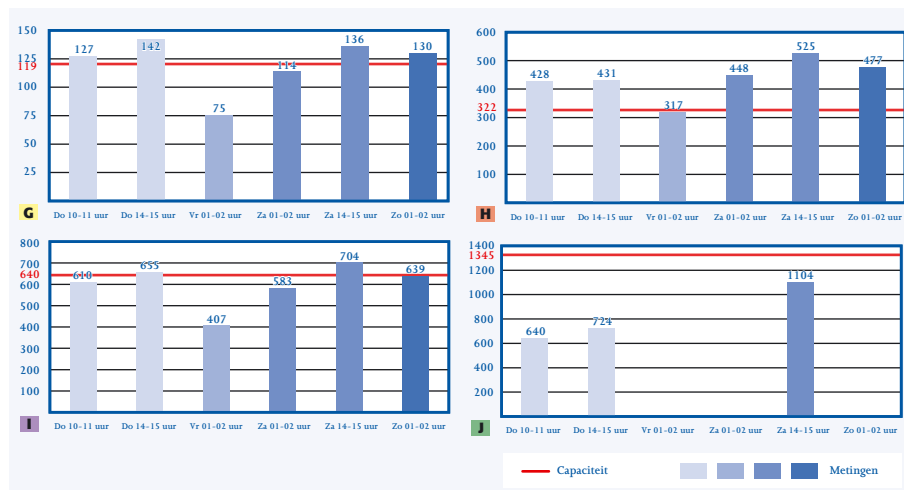
De bezettingstelling geeft aan dat er op piekmomenten (zaterdagmiddagen) onvoldoende stallingen zijn voor fietsers in de volgende gebieden:

- De Waag en Wirdumerdijk (600 tekort)
- Rond het winkelcentrum Zaailand en het Ruiterskwartier en langs het Wilhemina-plein (tekort van 190). Hierbij dient te worden opgemerkt dat de bewaakte overdekte fietsenstalling in de kelder van het winkelcentrum Zaailand (cap 525) op piekmomenten in theorie nog zo'n 200 fietsen kan stallen. Dit zou betekenen dat bij een aantrekkelijke fietsenstalling minder tekort aan stallingen zou zijn. Het gebruik van de fietsenstalling in het Zaailand is onvoldoende. Waarschijnlijk komt dit door de onopvallende entree in combinatie met deels moeilijk toegankelijke rekken (geen uittrekgoten voor de bovenstallingen) en de betalingsplicht. Ook het gevoel van onveiligheid rond de Mercuriusfontein (vlak bij de in- uitgang van de stalling) speelt waarschijnlijk een rol.
- Gebied Nieuwe Stad tussen de Lange Pijp en de Westerpijp (260 tekort)
- Gebied rond het Stadhuis en Groot Schavernek (240 tekort).

Uiteindelijk kan worden geconcludeerd dat zo'n 1.300 fietsers worden gestald op plaatsen waar dat niet wenselijk is omdat doorgaande looproutes worden geblokkeerd.

BIJLAGE 5 BEHOEFTEBEPALING FIETSSTALLINGEN STATIONSGBIED

Eind mei 2005 zijn fietsparkeertellingen uitgevoerd. Voor wat betreft het stallingsbeleid van fietsen in het stationsgebied is er sprake van een gebied dat is verdeeld in vier delen. In onderstaande kaart zijn die gebieden weergegeven.



Het betreft het gebied achter het NS-station (gebied I, paars), de voorzijde van het station (gebied H, rood), de omgeving rond het stationsgebied (gebied G, geel) en de bewaakte stalling (J, groen). De totale capaciteit van de gebieden is 2.400. Hiervan zijn 1.345 stallingen in de overdekte en bewaakte stationsstalling gelegen (J). Tijdens piekmomenten worden (buiten de bewaakte stationsstalling) ongeveer 280 fietsen buiten de rekken geplaatst hetgeen - zeker in het stationsgebied - looproutes (incl. blinde geleideroutes) kan blokkeren. Tijdens dezelfde piekmomenten is sprake van een slechte bezetting van de overdekte en bewaakte stationsstalling die een totale capaciteit heeft van 1.345 (dagstallingsdeel + abonnementsdeel). Aan de voorzijde van het station (gebied H en G) staan relatief veel langdurig ongebruikte fietsen, die een onnodige aanslag doen op de capaciteit.



BIJLAGE 6 INVESTEREN IN GRATIS BEWAAKT STALLEN LOONT

Investeren in gratis bewaakt stallingen loont

Veel gemeenten kampen met chaotisch geparkeerde fietsen in drukke winkelstraten. Daar bestaat een goede remedie tegen: de ‘honing’ van gratis bewaakt stallingen, al dan niet aangevuld met het ‘azijn’ van een fietsparkeerverbod. Hierdoor vermindert niet alleen het aantal losgeparkeerde fietsen drastisch. De maatregel leidt ook tot meer fietsgebruik, minder autogebruik en minder diefstal. Apeldoorn en Nijmegen zetten de toon, maar ook in steden als Deventer, Geleen, Hoorn en Veenendaal kan men zijn fiets al gratis bewaakt stallingen. Andere gemeenten hebben daar plannen voor of denken erover na.

Apeldoorn maakte in april 1998 drie bewaakte stallingen in het centrum, waar stallingen een gulden kostte, gratis. Een jaar later bleek het aantal bewaaktstallingen met 70% toegenomen, het jaar daarop nogmaals. Het aantal losgeparkeerde fietsen verminderde in die twee jaar met 20%. ‘Inmiddels is het aantal gestalde fietsen ten opzichte van 1998 verdriedubbeld. Het stijgt nog steeds, maar logischerwijs niet meer zo fors als in het begin’, zegt verkeerskundige Wim Mulder.

Volle stallingen

Mulder twijfelt er niet aan dat gratis bewaakt stallingen werkt. Jaarlijkse tellingen wijzen uit dat op drukke winkeltijden de stallingen vol staan. Dat geldt ook voor die op het Caterplein, die op uitgaansavonden open is tot ‘s ochtends halfvijf, een halfuur nadat de laatste kroegen sluiten. ‘Dat bewijst voor mij dat de behoefte groot is. Sommigen zeggen: als je maar vijftig eurocent vraagt, zou het bewaakt parkeren ook wel toenemen. Vind ik niet, want je werpt dan toch een drempel op.’

Er zijn meer positieve effecten. Twee jaar na de invoering zei 18% van de gebruikers van de bewaakte stallingen dat ze voordien meestal met de auto of de bus naar het centrum kwamen. Geen hard cijfer, wat Mulder betreft: ‘Gratis fietsparkeren draagt bij aan vermindering van het autogebruik, maar

hoeveel precies valt moeilijk te meten. Het gebruik van de parkeergarages neemt in elk geval niet toe. De tarieven zijn dan ook flink verhoogd, als azijnmaatregel. Daarentegen hebben we op zaterdag een gratis busverbinding met de binnenstad ingesteld.’ Verder daalde het aantal fietsdiefstallen met een kwart. ‘Mensen durven nu ook weer met hun dure fietsen naar de binnenstad te komen.’

Kwaliteit verbeterd

Apeldoorn telt nu 2200 gratis bewaakte plaatsen in vier stallingen. Volgend jaar komt er een nieuwe met 600 plaatsen bij en worden de bestaande uitgebreid met 800 à 900 plaatsen. Aanvullend komen er meer rekken, dichterbij de winkels, en wordt de kwaliteit ervan verbeterd, onder meer door de hart-ophartafstand te vergroten. Een verbod op losparkeren vindt de gemeente niet nodig. ‘Op piektijden zijn er in de hoofdstraat amper voetgangers met fiets, dus ook weinig losgeplaatste fietsen. Op rustiger tijden wel, maar daar doen we niets tegen. Die mensen bezorgen niemand overlast en hun fietsen staan niet in de weg. Geen winkelier die erover klaagt.’ Apeldoorn financiert het gratis bewaakt stallingen uit de opbrengsten van het autoparkeren. De parkeergarages en -automaten leveren jaarlijks € 2 à 2,5 miljoen op. Een kwart daarvan is bestemd voor het openbaar vervoer en gratis stallingen samen. Het budget voor fietsparkeren be-

draagt zowel in 2002 als in 2003 € 200.000. Naast dit bedrag voor beheer en onderhoud is € 1 miljoen voor nieuwe stallingvoorzieningen gereserveerd. ‘De vervuilende automobilist betaalt voor milieuvriendelijke fietsmaatregelen. Dat is het meest zuiver. Mensen hebben daar ook begrip voor’, weet Mulder.

Geordend straatbeeld

Nijmegen opende in mei 1999 drie gratis bewaakte stallingen, met samen 1100 plaatsen. Daarnaast werden in de binnenstad 2000 klemmen geplaatst. Het los parkeren werd in enkele winkelstraten verboden. Later werd dit versoepeld tot maximaal een kwartier. De maatregelen hebben tot het gewenste effect geleid: opwaardering van de binnenstad dankzij een geordend straatbeeld. Een evaluatie uit najaar 2001 toont aan dat het aantal fietsende centrumbezoekers sinds de invoering met 12% is gestegen. De fietsdiefstal is gedaald met 32%. De meeste ondernemers en bewoners hebben begrip voor het strenge stallingregime, net als 63% van de fietsende bezoekers. De waardering voor de stallingen is fors gestegen. Ook Nijmegen betaalt het gratis bewaakt stallingen uit de parkeeropbrengsten: € 320.000 per jaar, in elk geval tot 2004. De gemeente wil het aantal gratis stallingen uitbreiden en meer en betere klemmen plaatsen, met name waar het stallingverbod geldt. PK

Bron: Fietsverkeer nr. , oktober 2002 pag 8

BIJLAGE 7 KNELPUNTENLIJST

Infrastructuur			
	Locatie/ route	Knelpunt	Voldoet niet aan kwaliteitseis
1	Binnenstad-Zuidlanden	Ontbrekende verbinding <ul style="list-style-type: none"> • Kruising zuiderstadsgracht tussen Snekerkade en Willemskade • Kruising spoor (tussen Stephensonviaduct en de Schrans) • Kruising Stadsring ter hoogte van van Loonstraat • Tussen de stadsring (t.h.v. van Loonstraat) en het van Harinxmakanaal (via sportveldencomplex Nijlan) • Kruising van Harinxmakanaal t.h.v. spoorkruising • Centraal fietspad in de Zuidlanden 	Samenhang/directheid
2	Fietsbewegwijzering (hele stad)	Niet meer up-to-date	Samenhang/directheid
3	Binnenstad-Zuiderburen-Warten	Ontbrekende verbinding <ul style="list-style-type: none"> • Langs de oostzijde van de Drachtsterbrug (tussen Drachtsterplein en kruispunt bij Zuiderburen) • Kruising Stadsring ter hoogte van Drachtsterplein • verbinding tussen Drachtsterbrug en Foudering • Kruising Nauwe Greuns naar Aquaduct Langdeel • Tussen de Houn en het Aquaduct Langdeel. 	Samenhang/directheid
4	Binnenstad-Hemrik	Ontbrekende verbinding <ul style="list-style-type: none"> • Kruising de Tijnje 	Samenhang/directheid
5	Blitsaerd-Camminghaburen	Ontbrekende verbinding <ul style="list-style-type: none"> • Kruising Groningerstraatweg 	Samenhang/directheid
6	Binnenstad-Leeuwarden-noord	Ontbrekende verbinding <ul style="list-style-type: none"> • Carlierstraat-Vierhuisterweg 	Samenhang/directheid
7	Oostergoweg	Ontbrekende verbinding met langs de Oostergoweg zodat de verbinding met aanliggende straten ontbreekt	Samenhang/directheid
8	Froskepolle (Aldlan-Oost) - Zuiderburen	Ontbrekende verbinding tussen Froskepolle (Aldlan-Oost) en Zuiderburen	Samenhang/directheid
9	<ul style="list-style-type: none"> • Tesselschadestraat- • Willem Lodewijkstraat/ Achter de Hoven 	Gebiedsontsluitingsweg/verkeersader-zonder vrijliggende fietsvoorzieningen (Uitgezonderd binnenring)	Verkeersveiligheid

	Locatie/ route	Knelpunt	Voltoet niet aan kwaliteitseis
10	Kruispunt Vlietsterbrug/ Tuinen/Nieuweweg	In een periode van drie jaar 6 fiets- letselongevallen	Verkeersveiligheid
11	Kruispunt Rengerslaan/Spanjaardslaan	Potentieel verkeersonveilige locatie met toename van (overstekend) langzaam verkeer van en naar de kenniscampus	Verkeersveiligheid
12	Kruispunt Spanjaardslaan/Noorder- singel/Camstrabuieren (bij Noorder- brug)	Potentieel verkeersonveilige locatie met toename van (overstekend) langzaam verkeer van en naar de kenniscampus	Verkeersveiligheid
13	Spanjaardsplein	Potentieel verkeersonveilige locatie met toename van verkeer: inrichting niet conform duurzaam veilig principe	Verkeersveiligheid
14	<ul style="list-style-type: none"> • Valeriusplein • Europaplein • Harlingertrekweg • Van Loonstraat • Oostergoplein • Drachtsterplein • Verzetsstraat 	Ontbrekende ongelijkvloerse oversteek- punten in hoofdfietsroutes met stads- ring	Comfort/Verkeersveiligheid
15	<ul style="list-style-type: none"> • Stationsplein • Lekkumerweg • Kanaalweg (oostelijk deel) • Rengerslaan • Spanjaardslaan(Rengerslaan- Noordersingel) • Spanjaardlaans (Harlingerstraatweg- Troelstraweg) • Jelsumerstraat • Lange Marktstraat • Frittemastate • Delen Camminghaburg • Delen Grovestins • Delen Schierstins • Sophialaan • Zaailand • Fahrenheitweg • Euterpestraat (2x spoor) • Groeneweg • Planetenlaan • Heliconweg • Saturnusweg • Aldlansdyk • Deel Harlingerstraatweg 	Fietspaden in tegels	Comfort
		Fietspaden in tegels	Comfort
16	<ul style="list-style-type: none"> • Verlengde Schrans • Groningerstraatweg 	Fietspaden over bestrate (vent)wegen	Comfort

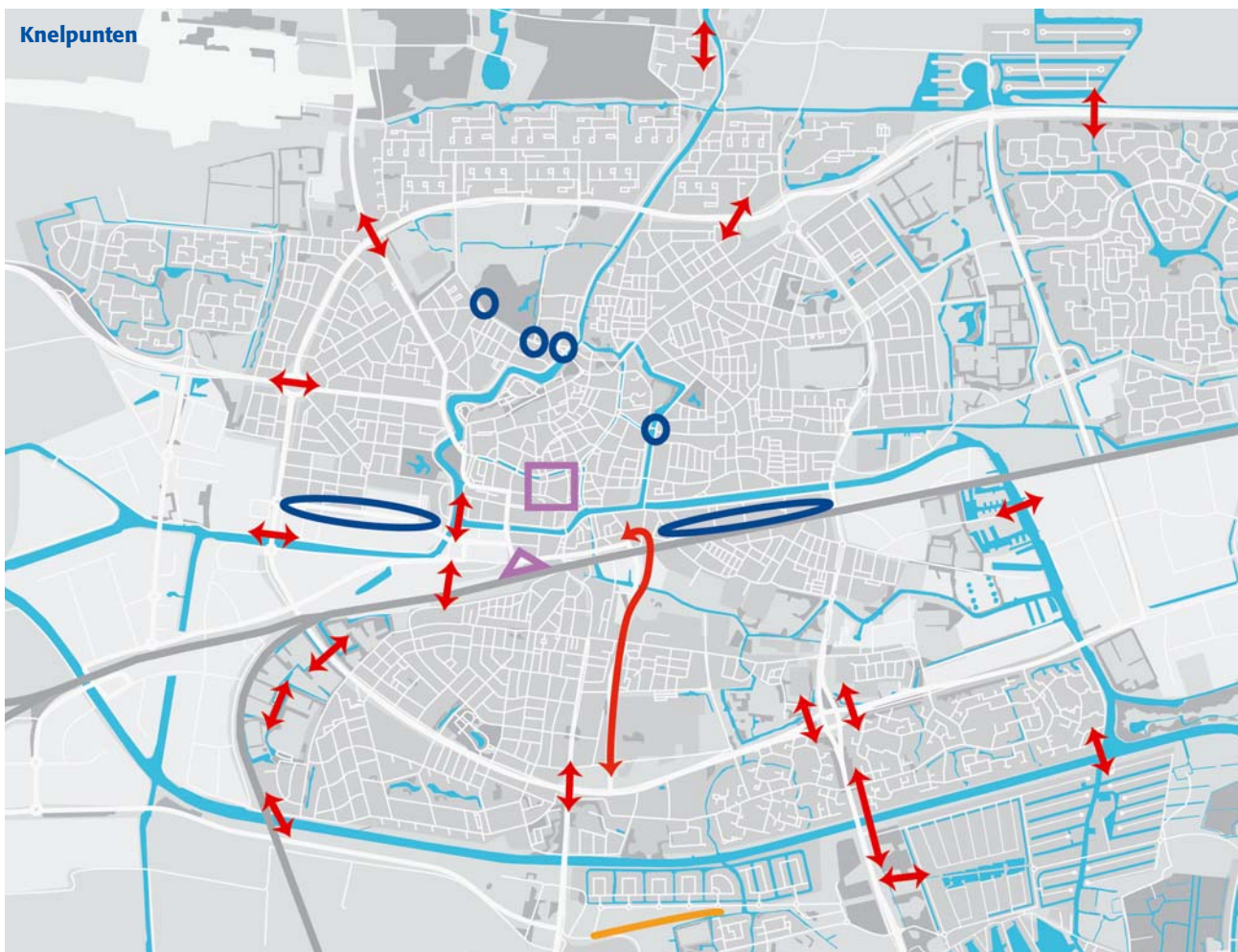







	Locatie/ route	Knelpunt	Voldoet niet aan kwaliteitseis
	<ul style="list-style-type: none"> • Dokkumertrekweg • Stadsring • Elzenstraat • Harlingertrekweg • Snekertrekweg • Marshallweg • Hollanderdijk 		
17	<ul style="list-style-type: none"> • Harlingerstraatweg - Harlingersingel- Spanjaardslaan (Us Mem) • Pier Panderstraat - Harlingersingel • Westerplantage • Lange Marktstraat - Sophialaan • Lange Marktstraat - Oude Veemarkt • Tesselschadestraat - Westersingel • Noorderweg - Groeneweg • Noorderweg - Hoeksterpad • Bleeklaan - Groningerstraatweg • Leeuwerikplein • Tearnsedyk - Jonkersleane • Wergeasterdyk - Jonkersleane • Kalverdijkje - Egelantierstraat • Camminghaburg - Oenemastate • Grovestins - Frittemastate - Melkemastate • Het Hop - Wiardaplantage - Foudering • Foudering - Krommezijl • Foudering - Wite Mar 	Fietsers hebben bij deze rotondes geen voorrang	Comfort
18	<ul style="list-style-type: none"> • Langpaad - Goutum 	Ontbrekende verlichting	Veiligheid

Stallingen

	Locatie	Knelpunt	Voldoet niet aan kwaliteitseis
1	Fietsenstallingen kernwinkelgebied	Onvoldoende (bewaakte/overdekte) fietsenstalling <ul style="list-style-type: none"> • Tekort 1300 fietsenstallingen • Huidige fietsenstalling in openbare ruimte hebben geen kwaliteitskeurmerk 'fietsparkeur' 	Aantrekkelijkheid/Comfort/Veiligheid
2	Fietsenstallingen stationsgebied	<ul style="list-style-type: none"> • Veel fietsen die buiten de stallingen (voorzijde station) worden gestald Dit veroorzaakt een aanslag op de kwaliteit van de openbare ruimte en de toegankelijkheid voor voetgangers rond het station	

Locatie	Knelpunt	Voldoet niet aan kwaliteitseis
3 Transferia	Ontbreken Transferia met fietsvriendelijke infrastructuur <ul style="list-style-type: none"> • Werpsterhoek • FEC 	Samenhang/Directheid/Comfort



-  Ontbrekende verbinding
-  Verkeersveiligheidsknelpunt
-  1300 fietsenstallingen te kort
-  Veel 'wild parkeren' van fietsen
-  Ontbrekende verlichting

Niet op kaart:

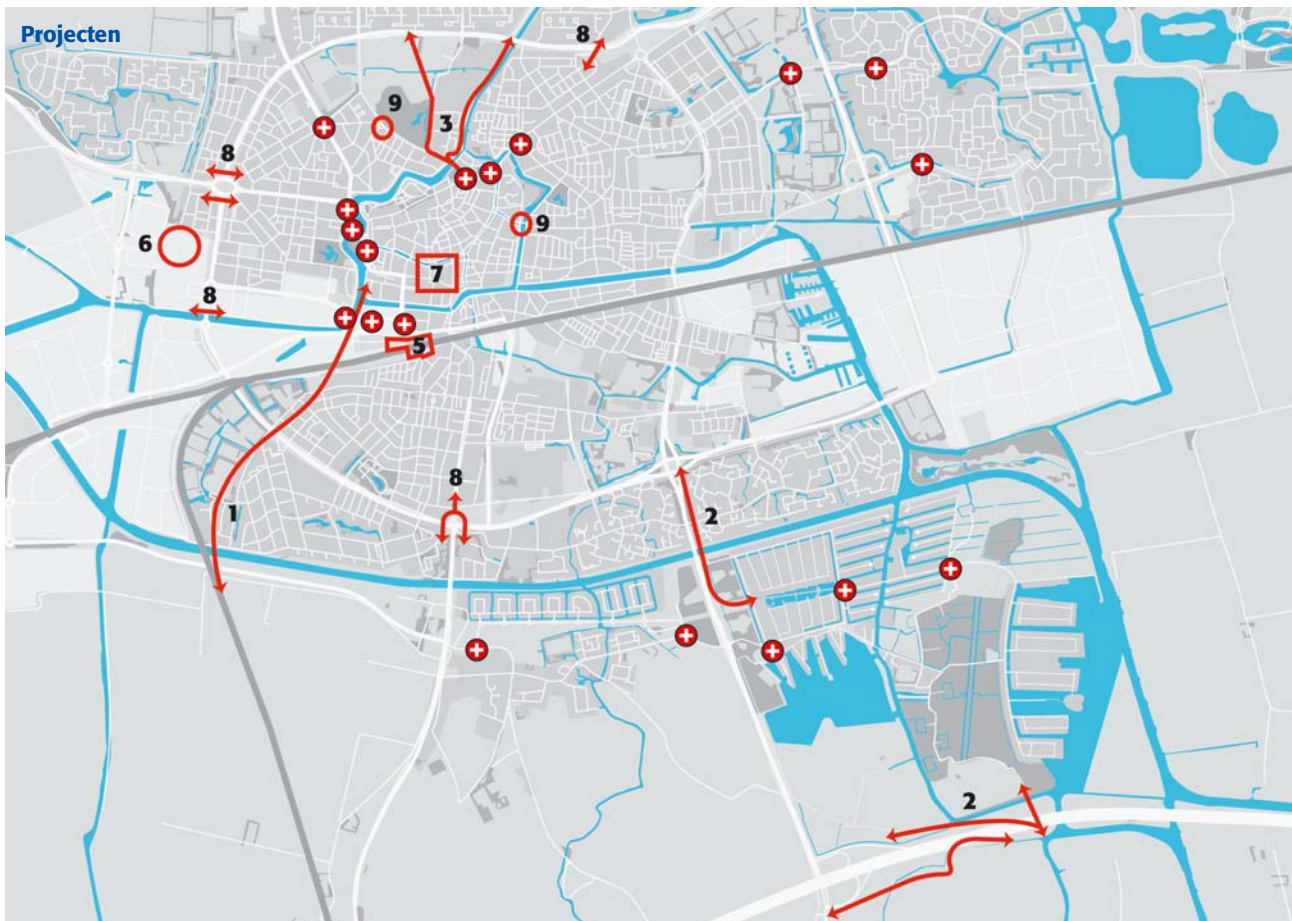
- 1 Fietsbewegwijzering niet up to date
- 2 Diverse comfortknelpunten (waar onder rotondes rond de binnenstad waar fietsers geen voorrang hebben)

BIJLAGE 8 UITVOERINGSPROGRAMMA 2006-2015

Projecten					
Nr.	Omschrijving	Onderdeel	Vorbereiding & Uitvoering	Kosten (indicatief)	Opmerking
1	Fietsroute binnenstad - Zuidlanden				
		Haalbaarheidsstudie van diverse projectonderdelen	2007	25.000	
		Brug over Zuiderstadsgracht tussen Sneerkade en Willemskade-noordzijde	2014-2015	2.500.000	
		Fietstunnel spoor (tussen Stephenson viaduct en de Schrans)	2010-2012	13.100.000	
		Fietstunnel Stadsring ter hoogte van van Loonstraat	2010-2011	3.650.000	
		Fietsbrug over van Harinxmakanaal naast het spoor	2012-2015	PM	
		Route via sportveldencomplex Nijlan (tussen fietstunnel bij van Loonstraat en fietsbrug over van Harinxmakanaal)	2012-2015	PM	
		Diagonaal fietspad in Zuidlanden	2012-2015	PM	Onderdeel Zuiderburen
2	Fietsroute Binnenstad - Zuiderburen - Warten				
		Haalbaarheidsstudie van diverse projectonderdelen	2006- 2007	25.000	
		Twee fietstunnels Drachtsterplein	2012-2015	7.300.000	
		Aan oostzijde van de Drachtsterbrug (tussen Drachtsterplein en kruispunt bij Zuiderburen) een in twee richtingen te berijden fietspad realiseren (aan de brug 'hangen')	2009-2010	7.000.000	Daadwerkelijke oplossing afhankelijk van resultaten uit studie naar Drachtster complex
		Beweegbare fietsbrug over de nieuwe Nauwe Greuns tussen Zuiderburen en het Aquaduct Langdeel en aansluiting van de 'Houn' met fietspad Aquaduct	2007-2008	600.000	
		Aansluiting tussen Aquaduct en de Mardyk (ontsluitingsweg naar restaurant de Waldwei)	2007-2008	PM	
3	Fietsroute Binnenstad - Leeuwarden noord				
		Herinrichten Dokkumertrekweg	2006- 2007		Deel van het project is een combinatie met Kenniscampus
		Asfalteren fietspaden Rengerslaan	2006- 2007		
		Realiseren ontbrekende verbinding Carlierstraat-Vierhuisterweg			
		Herinrichting kruispunt Noordersingel/ Spanjaardslaan/Camstraburen, zodat een verkeersveilige oversteek voor langzaam verkeer ontstaat	2006- 2007		
4	Fietsbewegwijzering				
		• Aanpassen op nieuwe fietsroutes	2008-2009	200.000	
		• Aanpassing op Ringbewegwijzering gemotoriseerd verkeer			
5	Fietsenstallingen Stationsgebied				
		Overleg NS-fiets over mogelijkheid gratis/voordeliger bewaakte fietsenstalling bij NS-station	2006-2007	PM	

Nr.	Omschrijving	Onderdeel	Vorbereiding & Uitvoering	Kosten (indicatief)	Opmerking
		Handhaving wegsleepregeling	2006	PM	
		Instellen actie verwijderen ongebruikte fietsen + regelen in APV	2008-2009	PM	
		Voorlichtingscampagne gratis stalling, in combinatie met wegsleepregeling en verwijderen ongebruikte fietsen	2008-2009	PM	
6	FEC transferium				
		Realiseren transferium	2007-2008	200.000	Samenhang met in-
		Promotie gebruik transferium	2007-2008	PM	richting FEC terrein
7	Fietsenstallingen kernwinkelgebied				
		Minimaal 1300 bewaakte overdekte fietsenstallingen-realiseren (eenvoudig uit te breiden tot 2000) verdeelt over twee locaties in het kernwinkelgebied op een aantrekkelijke locatie	2007-2010	4.000.000	Combinatie met project Nieuw Zaailand
		Aanvraag Fietsparkeur voor bestaande stallingen in het kernwinkelgebied	2007	PM	
8	Fietstunnels met stadsring mits ruimtelijk inpasbaar en kosteneffectief				
		Europaplein (2X)	2008-2009	7.300.000	
		Harlingertrekweg	>2010	3.650.000	
		Van Loonstraat (zie tevens project 1)	2010 -2011	3.650.000	
		Oostergoplein (2X)	2007-2008	7.300.000	
		Drachtsterplein (2X) (zie tevens project 2)	2012-2015	7.300.000	
		Verzetsstraat	>2010	3.650.000	
9	Aanpak verkeersonveiligheid				
		Kruispunt Vlietsterbrug/Tuinen/Nieuweweg	2007	PM	Fietstunnels bij
		Kruispunt Rengerslaan/Spanjaardslaan	2007	PM	Valeriusplein niet
		Kruispunt Spanjaardsplein	2007	PM	ruimtelijk inpasbaar.
		Realiseren fietspaden op de volgende weggedeeltes	2001-2012	PM	Combinatie mogelijk-
		• Tesselschadestraat			heden met aanpak
		• Willem Lodewijkstraat/ Achter de Hoven			kruispunten stadsring.
10	Minirotondes fietsers in de voorrang				
		Binnen de stadsring	2007	150.000	Aanpak kruispunt/
		• Harlingerstraatweg-Harlingersingel-Spanjaardslaan (Us Mem)			Noordersingel/
		• Pier Panderstraat - Harlingersingel			Camstraburen (bij de
		• Westerplantage			Noorderbrug) in pro-
		• Lange Marktstraat - Sophialaan			ject Fietsroute -noord
		• Lange Marktstraat - Oude Veemarkt			(3)
		• Tesselschadestraat - Westersingel			
		• Noorderweg - Groeneweg			
		• Noorderweg - Hoeksterpad			Per rotonde 15.000
		• Bleeklaan - Groningerstraatweg			
		• Leeuwerikplein			

Nr.	Omschrijving	Onderdeel	Vorbereiding & Uitvoering	Kosten (indicatief)	Opmerking
		Binnen woonwijken			
		• Tearnsedyk - Jonkersleane			
		• Wergeasterdyk - Jonkersleane			
		• Kalverdijkje - Egelantierstraat			
		• Camminghaburg - Oenemastate			
		• Grovestins - Frittemastate - Melkemastate			
		• Het Hop - Wiardaplantage - Foudering			
		• Foudering - Krommezijl			
		• Foudering - Wite Mar			



- 1** Fietsroute binnenstad-Zuidlanden
2 Fietsroute binnenstad-Zuiderburen-Warten
3 Fietsroute binnenstad-Leeuwarden noord

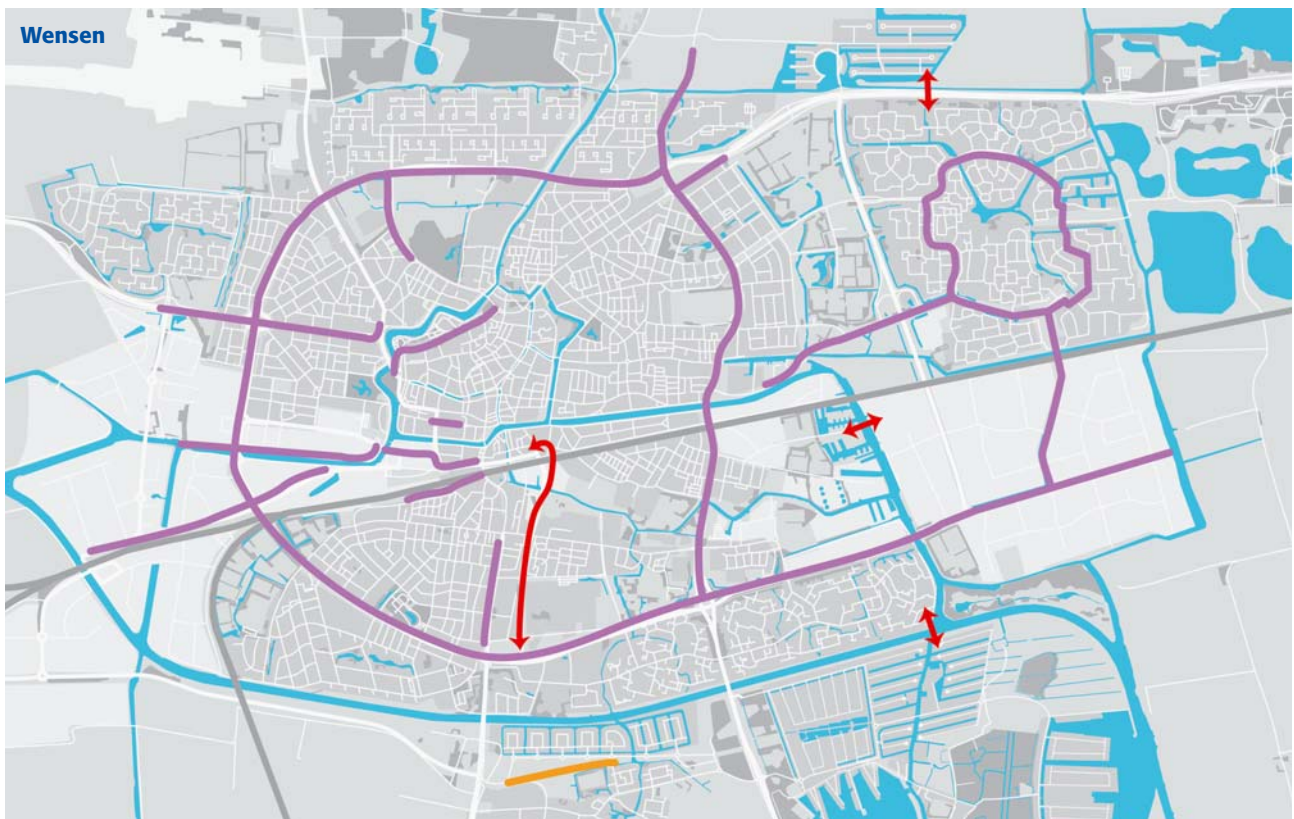
- 4** Fietsbewegwijzering (niet op kaart)
5 Fietsenstalling stationsgebied
6 FEC transferium
7 Fietsenstallingen kernwinkelgebied

- 8** Fietstunnels Stadsring (mits inpasbaar en kosten effectief)
9 Aanpak verkeersonveiligheid
 ⊕ Rotondes; fietsers in voorrang (10)

BIJLAGE 9 WENSLIJST

Nr.	Project	Opmerking
1	Fietsroute binnenstad - Hemrik (realiseren)(fiets)brug over de Tijnje)	
2	Fietsroute tussen Blitseard en Camminghaburen (over de Groningerstraatweg)	
3	Oostergoweg	Aanleg fietspad langs de weg
4	Transferium Werpsterhoek	Combineren met stadsas
5	Asfalteren fietspaden <ul style="list-style-type: none"> • Stationsplein • Lekkumerweg • Kanaalweg (oostelijk deel) • Spanjaardslaan (Harlingerstraatweg-Troelstraweg) • Jelsumerstraat • Lange Marktstraat • Frittemastate • Delen Camminghaburg • Delen Grovestins • Delen Schierstins • Sophialaan • Zaailand • Fahrenheitweg/Marshallweg • Euterpestraat (2x) • Groeneweg • Planetenlaan • Heliconweg • Saturnusweg • Harlingerstraatweg • Aldlansdyk 	
6	Asfalteren (vent)wegen voor fietsers <ul style="list-style-type: none"> • Verlengde Schrans • Stadsring • Elzenstraat • Harlingertrekweg • Snekertrekweg • Marshallweg • Hollanderdijk 	
7	Realiseren fietsverbinding tussen Froskepolle (Aldlan-Oost) en Zuiderburen	Er zijn aanlegvoorzieningen gerealiseerd voor een fietspont tussen de genoemde wijken. Vanuit fietsbereikbaarheid is deze verbinding wenselijk maar niet heel belangrijk. Als recreatieve verbinding wellicht een mogelijkheid.

Nr.	Project	Opmerking
8	Verbinding tussen de Boksumerdyk en Hegedyk langs het spoor de (oostzijde) van het spoor.	
9	Verlichting langs het Langpaad in Goutum	



— Asfalteren fietspaden/parallelwegen ↔ Opheffen ontbrekende verbinding — Aanbrengen verlichting

Colofon

Projectteam

Marga Waanders,

Wethouder Ruimtelijke Ordening Verkeer en Vervoer

Gerrit Krol,

Wethouder Verkeer en Vervoer, Jeugd en Onderwijs, Financiën en Stadstoezicht

Jaap Ridder,

Adviseur Verkeer & Vervoer

Marieke van Brussel,

Verkeerskundige

Fokko Cuperus,

Teamleider Verkeer en Vervoer

Lambert Kappert,

Sectorhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling & Inrichting

Teksten en kaarten

Jaap Ridder, Adviseur Verkeer & Vervoer

Marieke van Brussel, Verkeerskundige

Fotografie

John van der Haak BNO, Buro Invorm

Jaap Ridder, p 19, 25

Menno Koopmans, Omrin p 38

Uitgave

Gemeente Leeuwarden, december 2006

Vastgesteld door de gemeenteraad 17 juni 2006

