

## Liever geen hoofdfietsroute op de Jan Wolkerstraat en Potgieterlaan (wel op de Blauwe Tramstraat)

### In het kort

De Fietsersbond Regio Leiden reageert hiermee op het schetsontwerp behorende bij het “Veilig Fietsen Potgieterlaan – Jan Wolkerstraat”, gepresenteerd op 7-3-2023.

Ondanks dat er geen volledige eerste schets van het project beschikbaar is, en wij dus eigenlijk niet volwaardig kunnen reageren, willen we gaarne onze zienswijze kenbaar maken.

Wij onderschrijven de noodzaak van een nieuwe (hoofd)fietsroute vanaf de Lammebrug naar het centrum te realiseren; als hulpmiddel bij de verlichting van de fietsdruk op de Breestraat.

Omdat een fietspad parallel aan de Potgieterlaan (via Spoorweghavenpad) op bezwaren stuitte is nu voor een trace óp de Potgieterlaan gekozen. Daarmee is ook het aansluitingspunt op de Haagweg verschoven ten opzichte van de Staatsspoorbrug.

Ons commentaar op het (onvoldragen) schetsontwerp is als volgt.

1. Een **hoofdfietsroute** kent in beginsel **een vrijliggend fietspad of een fietsstraat**. Maar in alle gevallen verwachten wij **rood asfalt**.
2. In de schets voldoet het **fietspad** bij appartementsgebouw *De Verleyding* niet aan de **minimumbreedte** van 4,00m (in schets 3,50m).
3. De **Jan Wolkerstraat** leent zich slecht voor een verhoging van de fietsintensiteit, er is weinig ruimte. De rijweg zit te dicht tegen de huizen aan, bovendien is die nu slechts ca. 4,5m breed.  
Hier dient dus de rijweg breder en naar de spoorkant verplaatst te worden en moeten de parkeervakken naar de huizenkant. Dat brengt kappen en/of herplanten van alle aanwezige bomen met zich mee.
4. De **aansluiting van het fietspad op de Haagweg** bereidt ons grote zorgen. Het tracé eindigt “vóór” de enorme flessenhals voor fietsers, de Staatsspoorbrug. Een extra fietsbrug aan de zuidkant van de Staatsspoorbrug levert een ongewenste slingertraject op voor fietser op de Haagweg (zijnde een “regionaal fietsroute”). Bovendien is er nu al weinig opstelruimte voor fietsers bij het verkeerslicht (Rijnzichtbrug) hetgeen nog nijpender wordt met extra fietsverkeer vanuit de gepande route.

De Fietsersbond herhaalt zijn voorstel om de route naar de **oostkant van het spoor** te verleggen (Afbeelding 3), liefst door middel van een **vrijliggend fietspad**.

Op de **Blauwe Tramstraat** kan in het noordelijke gedeelte - in plaats van de nu bestaande 30km-zone - een vrijliggend fietspad worden aangelegd. Bij onoverkomelijke bezwaren kan ook een fietsstraat overwogen worden. In het zuiden bij de Telderskade doen zich weliswaar ruimteproblemen voor die echter niet op voorhand onoplosbaar zijn (er worden enkele opties gepresenteerd).

Het realiseren van de tweede (hoofd)fietsroute van de Lammebrug naar de binnenstad via de Jan Wolkersstraat-Potgieterstraat heeft zodanige bezwaren, dat de Fietsersbond Regio Leiden de gemeente vraagt deze te heroverwegen ten faveur van een oplossing over de Blauwe Tramstraat.

Afbeelding 3 : Alternatieve route via Blauwe Tramstraat



## Voorwoord

Wanneer iemand een onderkomen krijgt moet hij/zij dat ook kunnen bereiken en verlaten. Op microniveau wordt bij nieuwe woningbouw wel voor fietsontsluitingen gezorgd – zei het dikwijls aan de late kant (zie Werninkterrein). Maar is er minder oog voor dat vraagstuk op macroschaal. Zo zal de toename van het aantal bewoners in het Zuiden van Leiden de fietsdruk op wegen en fietspaden naar het centrum (vooral CS) en het BSP verhogen. Het ruimtebeslag van nieuwe bewoning/bewoners beperkt zich dus niet tot het microniveau (het gebouw, cq. de wijk) maar vereiste ook verplaatsingsruimte elders. Dat **macro-ruimtebeslag** blijft echter weleens **uit het zicht** - zie wederom het voorbeeld van het Werninkterrein en het effect van de verhoogde fietsdruk tot aan de binnenstad toe en de beperkte (fiets-)toegankelijkheid naar Leiden Zuidwest. Iets dergelijks lijkt zich nu ook voor te doen langs de fietscorridor Zoetermeer. Met de door het toenemende aantal bewoners (a.g.v. nieuwbouw) opgeroepen vervoersvraag is in beleidsnota's wel rekening gehouden, maar stuit nu – op verkeerstechnische belemmeringen (hieronder uiteengezet) , op “groen” en op “financiën”. Zo soupeerde het Spoorweghavenpad – kennelijk – teveel groen op en vindt men de een tunnel onder het spoor (punt 3, afbeelding 1) te duur.

De Fietsersbond is van mening dat (nieuwe) bewoning om **ruimte en geld** voor verkeersinfrastructuur elders vraagt. Het is dan onontkoombaar dat ander functies - bv. groen, autoparkeerplaatsen - moeten wijken (groen kan dan elders gecompenseerd worden; misschien zelfs in het plangebied voor wonen). Tevens moeten voldoende middelen voor de verkeersinfrastructuur – in Leiden voor de fiets - ter beschikking komen ( die moeten minimaal gelijke tred houden met de toename van de bevolking).

Maar misschien zit er zelfs een grens aan woningbouw die getekend wordt door de behoefte aan infrastructuur; althans als we een New York of Shanghai niet aanvaardbaar achten.

## Aanleiding

De gemeente blijft vasthouden aan het idee om de versterking van de fietsinfrastructuur in de zogeheten Fietscorridor Zoetermeer aan de westzijde van het spoor te realiseren. De Fietsersbond heeft al eerder zijn bezwaren ertegen kenbaar gemaakt – bij brief aan de gemeente van d.d. 23-9-2020) – en ziet bovendien ontwikkelingen die de oorspronkelijke bezwaren verstreken.

Wij onderschrijven overigens de noodzaak van een nieuwe (hoofd)fietsroute vanaf de Lammebrug naar het centrum; als hulpmiddel bij de verlichting van de fietsdruk op de Breestraat.

Die geplande fietsroute is in verschillende plannen door de gemeenteraad vastgesteld, zoals in de 'Nota Herijking Fietsroutes 2013-2020' in 2013, het 'Ontwikkelperspectief Zuid-West' in 2019 en de Programmabegroting Leiden 2019 en 2020.

Inmiddels is de fietsroute te westen van het spoor van een zogeheten “regionale fietsroute” afgewaarderd tot een “hoofd fietsroute”. Voorts is het oorspronkelijke idee om het Spoorweghavenpad als fietspad te gebruiken verlaten.

Dat heeft tot consequentie dat:

- het fietsverkeer nu zowel op de Jan Wolkersstraat als ook op de Potgieterlaan geïntensiveerd zal worden en
- de aansluiting van deze fietsroute op de Haagweg nog gecompliceerder is geworden dan dat deze al was.

## Stand van zaken

De forse (geplande) **woningbouwactiviteiten aan de zuidkant** van Leiden (bv. Lammenschansweg, Zoeterwoudseweg) en die in Zoeterwoude Dorp, alsmede de fietsverkeer oproepende **hubs** geven aanleiding tot de verwachting, dat de fietsintensiteit de komende jaren vanaf de Lammebrug tot aan de binnenstad extra fors zal toenemen.

Als antwoord daarop is (1) een uitbreiding van de fietsinfrastructuur op de Lammenschansweg voorzien en (2) het realiseren van een zogeheten hoofd-fietsroute ten westen van de spoorlijn Leiden-Utrecht (zie Afbeelding 1). Dat komt neer op het verbeteren dan wel aanleggen van fietsvoorzieningen zoals fietspaden of fietsstraten.

Op 7-3-2023 is tijdens de *Inloopbijeenkomst Veilig Fietsen Potgieterlaan-Jan Wolkersstraat* een eerste schets gepresenteerd van overigens enkel de Potgieterlaan.

Afbeelding 1 : Twee (geplande) fietsroutes binnen de fietscorridor Zoetermeer.



Bron: Beleidsprogramma Fiets 2030 (p.17)

## Reactie van de Fietsersbond

Het **eerste** dat opvalt, is het fiets-veilige maken van die route, wat iets anders is dan het door middel van fietsvoorzieningen vergroten van de fietsintensiteit (meer fietsen, brommers etc). Wij hebben echter de indruk dat deze route **voor fietsers nu niet onveilig** is, zodat een verbetering van de aansluiting op de Haagweg bepaald niet noodzakelijk is; hooguit welkom. Bij een intensivering van het fietsverkeer is een verbetering van dat kruispunt echter wél noodzakelijk.

Wat ons daarentegen wel – via bewoners - ter ore is gekomen, is dat de woonkwaliteit op het spel staat door met name “bezorgbrommers”. Het gaat hier dus niet zozeer om het veilig fietsen maar om de **(on)veiligheid van de bewoners**.

Een **tweede punt** dat opvalt is het niet benoemen van de twee heikele punten van het project, namelijk de Jan Wolkersstraat en de aansluiting bij de Haagweg. Zonder oplossingen aan te dragen voor deze twee knelpunten kan er in onze ogen **nuwelijks** sprake zijn van een (eerste ) **schetsontwerp**.

De Fietsersbond kan aldus geen volwaardige reactie geven in de eerste planfase van het **participatietraject** (schetsontwerp van 7-3-2023). En daar zijn wij niet de enigen mee.

Bij wijze van “commentaar” op het voorliggende willen we op het volgende wijzen.

1. Een **hoofd-fietsroute** kent een beperkt aantal uitvoeringen – in beginsel **een vrijliggend fietspad of een fietsstraat**. Bij uitzondering kan ook met fietsstroken worden volstaan – daar is in onze ogen hier geen sprake van. Maar in alle gevallen verwachten wij **rood asfalt**.

Hoofd-fietsroute	Vrij liggend Solitair	2,50 m (1-ri) 4,00 m (2-ri)	Rood asfalt	Ongelijkvloers Voorrang Prioriteit bij VRI	Vergevingsgezind  Fietsers voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom
	Fietsstraat	3,80 m (1-ri auto) 4,80 m (2-ri auto)	Rood asfalt + rabatstroken	Voorrang	
	Fietsstrook (alleen als vrijliggend niet mogelijk is)	voorkeur 2,00 m minimaal 1,70 m	Rood asfalt	-	

Bron: Beleidsprogramma fiets, p.18.

2. In de schets voldoet het **fietspad** bij appartementsgebouw *De Verleyding* niet aan de **minimumbreedte** van 4,00m (in de schets 3,50m).
3. De **Jan Wolkerstraat** leent zich slecht voor een verhoging van de fietsintensiteit, er is weinig ruimte. Het geheel is zo ingedeeld, dat de rijweg dicht op de (ingang van de) huizen ligt; de afstand bedraagt 1,50m (de breedte van het voetpad). Dit is niet alleen slecht voor de veiligheid van bewoners maar ook voor die van fietsers, namelijk wanneer zij geconfronteerd worden met plotseling overstekende kinderen en dieren (recentelijk zijn er – volgens bewoners - één hond en twee katten om het leven gekomen).  
Daar komt bij, dat de rijweg zelf ca. 4,5m breed is en daarmee niet aan de eis voor een fietsstraat van 4,80m voldoet.  
Hier dient dus de rijweg naar de spookant verplaatst te worden en de parkeervakken naar de huizenkant. Dat vereist het kappen en/of herplanten van alle aanwezige bomen.
4. De **aansluiting van het fietspad op de Haagweg** bereidt ons grote zorgen. Het tracé via het Spoorweghavenpad eindigde nog “achter” de enorme flessenhals voor fietsers, de Staats-spoorbrug. De Potgieterstraat komt echter ervóór uit. Een extra fietsbrug aan de zuidkant van de Staatsspoorbrug zou dat knelpunt theoretisch gezien kunnen omzeilen, maar levert een ongewenst slingertraject op voor fietser op de Haagweg. Dat fietspad is tot aan het kruispunt nota bene een zogeheten regionaal fietspad, waarbij het de bedoeling is de fietser met zo weinig mogelijk hindernissen te confronteren (daarom is ook de fietsrotonde bij de Churchillaan omgezet in een rechte lijn).  
Bovendien is er nu al weinig opstelruimte voor fietsers bij het verkeerslicht (Rijnzichtbrug) hetgeen nog nijpender wordt met extra fietsverkeer vanuit deze route.

Afbeelding 2: Speelplaats Jan Wolkersstraat

Ongeacht de plannen van de gemeente, voelt de Fietsersbond overigens met de bewoners mee, waar gepleit wordt voor **snelheidsbeperkende** maatregelen en het tegengaan van ongeoorloofd gebruik van voetpaden (Schrijverspark).

Ook zou moeten overwogen om het **speel-tuintje** naar de andere kant van (het fietspad bij) de Jan Wolkersstraat te verplaatsen (Afbeelding 2).



### Een beter alternatief

Gezien voornoemde bezwaren herhaalt de Fietsersbond zijn voorstel om de route van de fietscorridor Zoetermeer aan de **oostkant van het spoor** te realiseren (Afbeelding 3), liefst door middel van een **vrijliggend fietspad**.

Op de **Blauwe Tramstraat** kan in het noordelijke gedeelte - in plaats van de nu bestaande 30km-zone - een vrijliggend fietspad worden aangelegd. Bij onoverkomelijke bezwaren kan ook een fietsstraat overwogen worden.

Dit fietspad/deze fietsstraat wordt verder doorgetrokken naar het zuiden tot aan de Telderskade.

Daarmee komt een bij een hoofdfietsroute passende fietsvoorziening tot stand – ook conform het gemeentelijk beleid – en wordt de aansluiting op de Haagweg gemakkelijker.

Dat het tracé van een (fiets)route niet in steen gebeiteld is blijkt uit het feit, dat het ooit beoogde fiets-tracé via de Rijnzichtstraat en een tunnel naar de Plesmanlaan (in Beleidsprogramma Fiets) inmiddels door het college is verlaten.

Afbeelding 3 : Alternatieve route via Blauwe Tramstraat



Dit alternatieve traject kent natuurlijk ook **nadelen en uitdagingen**.

1. De haakse **autoparkeervakken** moeten omgezet worden in lengterichting. Aangezien er klinkers liggen, zullen de omzettingskosten beperkt zijn.
2. De daardoor wegvallende autoparkeerplaatsen, kunnen gecompenseerd worden door een passende **uitbreiding** bij het Trekschuihof en het Boedapestehof, en zo nodig op het te herinrichten parkeerterrein.
3. Het **speeltuintje** moet worden verlegd.
4. Ten zuiden van de Blauwe Tramstraat moet wel een stukje **groen** voor worden opgeofferd; mits verantwoord.  
(In dat verband willen wij erop wijzen, dat door de vereiste breedte van een fietsstraat bij de gemeentelijke aanpak aan de “andere kant” ook groen moet wijken.)
5. Of verlenging van het fietspad bij de Telderskade kan worden gerealiseerd is - gezien de **eigendomsverhoudingen** - niet duidelijk. Prorail is namelijk eigenaar van de blauwe strook in afbeelding 4.

### Optie 1

Prorail is gewend om met overheden afspraken te maken over het gebruik van haar grond voor wandel- en fietspaden. Dat opent de mogelijkheid een fietsbrug over de sloot aan te leggen (vergelijk met de gekozen oplossing voor de fietsbrug over de Dr. Lelylaan bij de Morsweg). Desnoods met verlegging of versmalling van de waterpartij.

### Optie 2

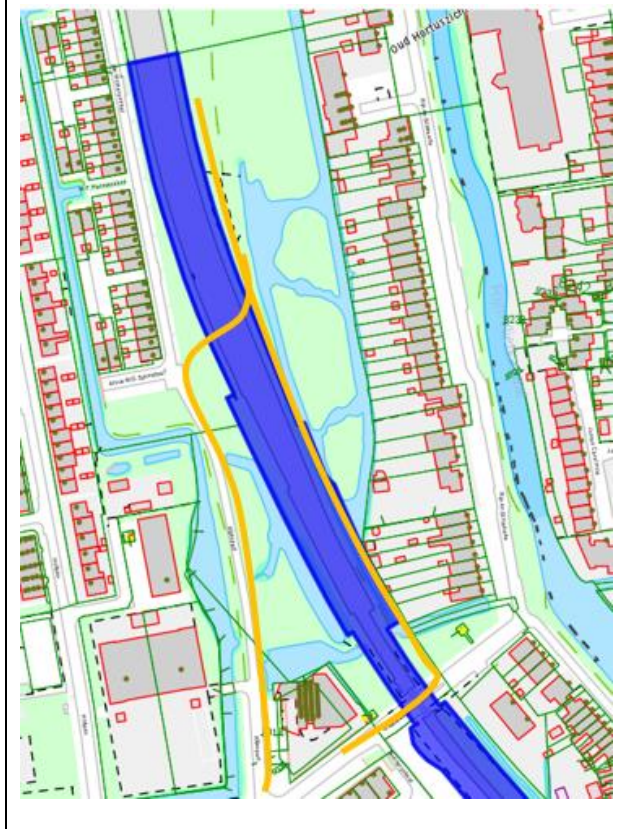
Wellicht moet een stukje grond van de huiseigenaren door de gemeente worden opgekocht.

(Hierbij willen wij in herinnering brengen, dat de gemeente vaker dergelijke situaties tegenkomt; zie bij voorbeeld de voorgenomen verplaatsing van het fietspad bij het kruispunt Haagweg Noord– Dr. Lelylaan gedeeltelijk via privéterrein. T.z.t wil men dat stukje onteigenen.)

### Optie3

Vlak vóór de Jan Wolkersstraat wordt een fietstunnel naar de overkant van het spoor aangelegd. Een tunnel onder het spoor was overigens al in het Beleidsprogramma Fiets voorzien, alleen iets noordelijker (zie punt 3 in afbeelding 1).

Afbeelding 4: Opties



Al deze nadelen en uitdagingen wegen in de ogen van de Fietsersbond niet op tegen de nadelen en uitdagingen van een tracé aan de westkant van het spoor(aansluiting bij Haagweg, Jan Wolkersstraat).

### **Kortom**

**Het realiseren van de tweede (hoofd)fietsroute van de fietscorridor Zoetermeer via de Jan Wolkersstraat-Potgieterstraat heeft zodanige bezwaren, dat de Fietsersbond Regio Leiden de gemeente vraagt deze te heroverwegen ten faveur van een oplossing over de Blauwe Tramstraat.**