

Recreatieve stad-landverbindingen

Op weg naar een bereikbaar buitengebied



provincie **HOLLAND**
ZUID

Recreatieve stad-landverbindingen

Op weg naar een bereikbaar buitengebied

Directie Leefomgeving en Bestuur

22 november 2012

Inhoud

1	Aantrekkelijke fietsroutes: meer dan een fietsstrook	5
2	Voorbeeldmaatregelen	6
2.1	Bepanting in de stad	6
2.2	Informatiepanelen	7
2.3	Speelvoorzieningen	7
2.4	Rustplaatsen	8
2.5	Minder paaltjes	8
2.6	Sociale veiligheid	9
2.7	Kunst	9
2.8	Oversteekbaarheid	10
2.9	Routeplanner	10
2.10	Naamsbekendheid	11
2.11	Digitale informatie	11
2.12	Groene bewegwijzering	12
2.13	Kleur of logo	12
2.14	Controleer bewegwijzering	13
2.15	Uw idee!	13
3	Stappenplan verbetering kwaliteit stad-landverbinding	14
3.1	Stap 1: Inventariseer en analyseer het recreatieve netwerk	15
3.2	Stap 2: Prioriteer en selecteer	15
3.3	Stap 3: Maak er een project van	16
3.4	Stap 4: Stel de analyse, visie en maatregelenpakket op	16
3.5	Stap 5: Leg het geheel vast, inclusief de financiering	17
3.6	Stap 6: Voer de maatregelen uit	18
3.7	Stap 7: Promoot, beheer en evalueer	18

1 Aantrekkelijke fietsroutes: meer dan een fietsstrook

Samen met de provincie heeft u de afgelopen jaren waarschijnlijk geïnvesteerd in het aanleggen en/of verbeteren van natuur- en recreatiegebieden in de buurt. Hierbij heeft u gezorgd voor fietsroutes vanuit de stad naar het groene buitengebied, het fietsknooppuntennetwerk.

Maar wordt er ook optimaal gebruik gemaakt van deze verbindingen? Weten uw inwoners de fietsroutes te vinden? Een goede kwaliteit verharding is belangrijk, maar betekent nog niet per definitie dat het aantrekkelijk is om zo'n route te fietsen. Als de belevingswaarde van de route onvoldoende is, zal menigeen teleurgesteld afhaken.

In dit boekje vindt u voorbeelden om met beperkte middelen te zorgen dat de fietser vanaf zijn woning via een duidelijk aangegeven, aantrekkelijke en gebruikersvriendelijke route bij het buitengebied komt. Daarmee maakt u iedereen blij: de fietser, die geniet van het groen, die zich op een milieuvriendelijke manier verplaatst en daarmee meteen aan zijn gezondheid werkt; de beheerder van de groene buitenruimte, die niet voor niets heeft geïnvesteerd in een aantrekkelijk natuur- of recreatiegebied; de ondernemer die meer bezoekers krijgt op zijn terras of in zijn streekproductenwinkel; en de gemeente, die haar woonomgeving aantrekkelijker maakt en haar economische klimaat verbetert.

De provincie Zuid-Holland wil een bijdrage leveren om de recreatieve stad-landverbindingen voor de fiets zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Zuid-Holland is immers de dichtstbevolkte provincie van Nederland. De groene ruimte is vooral rond de grote steden schaars en wordt intensief gebruikt. Een aantrekkelijke en goed bereikbare groene ruimte is van groot belang voor een goed woon- en vestigingsklimaat.

De voorbeelden in dit boekje hebben betrekking op fietsroutes vanuit de stad naar een aantrekkelijk landschap, een recreatie- of natuurgebied. Hierbij gaan we ervan uit dat de fietsverbinding ('de verharding') er al ligt, deze is aangesloten op het fietsknooppuntennetwerk en dat de route al voldoet aan de (verkeerskundige) basiseisen. Maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten of om de verharding te verbreden, vallen buiten dit kader. De voorbeelden zijn nadrukkelijk bedoeld ter inspiratie, om op voort te borduren. Laat u vooral inspireren om met dit boekje in de hand nog meer maatregelen te bedenken die uw verbinding tussen stad en land aantrekkelijker maakt.

Samen gaan we voor een
goed bereikbaar groen
Zuid-Holland!

2 Voorbeeldmaatregelen

Er zijn diverse maatregelen denkbaar om de kwaliteit van de stad-landverbindingen te vergroten. Hiernaast vindt u een aantal voorbeelden om een fietsroute aantrekkelijker en gebruikersvriendelijk te maken. Kies de voorbeelden die passen bij de visie die voor de stad-landverbinding is geformuleerd (zie stappenplan). En gebruik onderstaande voorbeelden vooral om inspiratie op te doen voor eigen oplossingen en verbeteringen. Bij elke maatregel is een indicatie van de investeringskosten weergegeven, exclusief BTW. Deze prijs is nadrukkelijk indicatief en hangt af van vele aspecten.



2.1 Bepanting in de stad

Zorg dat de fietser in de stad al het “buiten-gevoel” krijgt, weg van de files en de verharding. Dit kan door het planten van groen (bomen, struiken of gewassen) langs de fietsroute. Denk daarbij aan de volgende mogelijkheden:

- Denk aan aansluiting bij de visie op de stad-landverbinding: bijvoorbeeld het plaatsen van knotwilgen als aansluiting op het historisch karakter van een route.
- Naar het stedenbouwkundige principe van het aanbrengen groene lobben: een groene loper vanuit de stad naar het buitengebied om de beleving van het buitengebied de stad in te trekken;
- Laat de bepanting in de stad alvast verwijzen naar het buitengebied: bijvoorbeeld helmgras op de route naar het strand of wilde bloemen op de route naar een natuurgebied.
- Het planten van groen langs de route is ook gunstig voor de herkenbaarheid van de route.

Kosten:

Normbedragen voor aanschaf van bomen variëren sterk naar boomsoort en grootte. Voorbeelden: kastanje € 735,- per stuk, kleine knotwilg € 100,- per stuk. Dit is inclusief plaatsing, al is dit sterk afhankelijk van het aantal te plaatsen bomen.



2.2 Informatiepanelen

Plaats informatiepanelen, -zuilen of -borden. Daarmee wordt de ruimtelijke beleving versterkt. Op de informatiepanelen kan de fietser lezen over de fietsroute en de omgeving.

- Geef informatie over de achtergrond/ herkomst van de fietsroute en over bijzonderheden onderweg, zoals het landschap, archeologisch/cultuurhistorisch waardevolle lijnen en objecten, ecologische waarden, bijzondere infrastructuur als bruggen en bijzondere gebouwen.
- Gebruik beelden, zoals foto's of een historische kaart.
- Bedenk: ook in de stad zijn er mogelijkheden voor informatiepanelen.
- Plaats informatiepanelen nabij splitsingen en/of knooppunten. Geef op het paneel meteen het fietsroutenetwerk aan.
- Plaats informatiepanelen bij het station, bij fietsstallingen, bij het uitgiftepunt voor OV-fietsen of bij fietsverhuur, maar ook bij horeca, een winkelcentrum of de kinderboerderij.
- Plaats niet alleen een paneel, maar zorg meteen voor een rustplaats of speelvoorziening.
- Let op de aanwezigheid van reeds aanwezige informatiepanelen. Nieuwe informatiepanelen moeten leiden tot verduidelijking en een versterking, niet tot een overvloed aan informatie.

Kosten:

Normbedrag: € 350,- voor een informatie-paneel inclusief plaatsing, exclusief tekst en vormgeving.

2.3 Speelvoorzieningen

Openbare speelvoorzieningen langs de route vergroten de aantrekkelijkheid van de fietsroute. Ze nodigen als het ware gezinnen uit om de route te fietsen. Daar zal de lokale horeca u dankbaar voor zijn. Zowel in de stad als in het buitengebied kunnen speelvoorzieningen worden geplaatst.

- Plaats of verbeter in de stad(srand) meer stedelijke speelvoorzieningen.
- Plaats in het buitengebied meer natuurlijke speelvoorzieningen, zoals een natuur-speelplaats of een speelbos.

Kosten:

Kosten variëren van € 15.000,- voor stedelijke speeltoestellen (drie stuks, bijvoorbeeld een klimrek, vogelnestschommel en een draaitoestel) tot € 25.000,- à € 50.000,- voor een kleinschalige natuurlijke speelvoorziening in het buitengebied (speelbos, inclusief speeltoestellen, kliederpoel en zitbank en afvalbak).





2.4 Rustplaatsen

Zorg voor rustplaatsen langs de route, zoals picknickplaatsen en zitbanken. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de route, onder andere voor gezinnen met kleinere kinderen, voor ongetrainden en voor ouderen.

- Denk aan uniformiteit binnen de gemeente of kies juist voor bijzondere vormgeving.
- Waar wil een fietser zitten? Wat is een logische locatie om uit te rusten? Waar kan worden aangesloten bij bijzonderheden in de omgeving? Denk aan knooppunten, horecagelegenheden, aansluitingen op andere routes, toegang tot een natuurgebied, uitzicht op een monument, toeristisch overstappunt, informatiepanelen, etc.
- Let goed op het uitzicht. In welke richting wil men kijken? Let ook op beschutting (bomen), de plek om de fietsen te stallen, etc.
- Er liggen kansen in de stadsrand, in de overgang van stad naar land. Bijvoorbeeld bij een winkelcentrum waar een broodje of een ijsje kan worden gekocht.

Kosten:

Normbedrag rustplaats: ca. € 6000,- voor een picknickset met afvalbak en bestrating.

2.5 Minder paaltjes

Een aantrekkelijke fietsroute betekent niet alleen maar méér aankleding. Soms is het juist beter om iets te verwijderen. Onnodige paaltjes en sluisjes op en nabij het fietspad, bijvoorbeeld. Dat vergroot de gebruiksvriendelijkheid. Volgens de CROW-aanbevelingen mogen wegbeheerders alleen paaltjes toepassen als dit strikt noodzakelijk is. Loop de route hierop na.

- Gebruik het keuzeschema “sanering paaltjes op het fietspad” van het Fietsberaad, zie www.fietsberaad.nl. Dit schema helpt bij afwegingen over de noodzaak en een veilige vormgeving.

Kosten:

Afhankelijk van type straatmeubilair en verharding.





2.6 Sociale veiligheid

Een belangrijk aspect van een gebruiksvriendelijke route is, dat de fietser zich veilig voelt. Daar valt veel aan te doen.

- Verbeter de verlichting bij onderdoorgangen.
- Zorg voor een 'open gevoel' door het open maken van struikgewas.
- Verbeter het zicht op kruisende wegen, op plaatsen waar dit wordt gehinderd door groen.

Kosten:

Verbeteren verlichting onderdoorgangen: ca. € 7.500,- uitgaande van aantakking op een bestaande voedingskabel in de directe omgeving. Verwijderen groen: ca. € 20,-/m².

2.7 Kunst

Maatregelen voor een aantrekkelijke fietsroute liggen al snel in de 'groene' hoek van aanplanting en in de recreatieve hoek van picknickplaatsen. Dat is logisch, maar het hoeft niet daarbij te blijven. Denk eens aan kunst om de aantrekkelijkheid van de route te vergroten.

- Neem de onaantrekkelijkheid van grijze gebouwen en onderdoorgangen weg door het op te fleuren door kunstenaars of een schoolklas.
- Plaats kunstobjecten bij oversteekplaatsen om het attentieniveau te vergroten (zoals een beeld van een fietser), of bij het begin van de stad-landverbinding om de herkenbaarheid te vergroten.

Kosten:

Kostenindicatie van kleinschalig project: € 10.000,- à 25.000,-, maar zeer afhankelijk van de invulling.





2.8 Oversteekbaarheid

De fietser wil niet alleen via een aantrekkelijke route naar het buitengebied; hij wil er ook snel kunnen komen. Een goede oversteekbaarheid van wegen is daarom belangrijk.

- Breng markering aan bij fietsoversteekpunten.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid van fietsers bij VRI's.

Kosten:

Aanbrengen markering (blokmarkering en bliksemschichten) bij fietsoversteken: ca. € 2.500,- per oversteek. Kosten aanpassen VRI's: n.v.t.



2.9 Routeplanner

Een routeplanner zorgt ervoor dat het groen snel te vinden is.

- Maak op de gemeentelijke website een link naar een routeplanner (bijvoorbeeld de fietsrouteplanner van de Fietsersbond) en/of een kaart met afstanden van woonwijken naar de stad-landverbinding.
- Geef de route aan vanuit de woonwijk naar de stad-landverbinding.
- Maak een stadsrecreatiekaart: een wervend-informatieve kaart die een stad letterlijk en figuurlijk centraal stelt, met daaromheen het uitloopgebied in een straal van ongeveer 15 km (meer informatie: www.fietsplatform.nl).
- Maak gebruik van apps voor smartphones.
- Sluit aan bij het fietsknooppunten-netwerk.

Kosten:

De kosten van digitale informatie zit met name in urenbesteding, dus geen realisatiekosten. De kosten van een fietsrecreatiekaart hangen af van de oplage en sponsoring. Ter indicatie: bij een oplage van 25.000 exemplaren bedragen de kosten, inclusief distributie ongeveer € 1,30 per kaart (excl. BTW).



2.10 Naamsbekendheid

Vergroot de naamsbekendheid van de route en plaats hem zo in de 'mental map' van de potentiële fietser. Als meer mensen het bestaan van de route weten, zal het gebruik toenemen.

- Verzin een naam voor de route. Vanwege vele andere bebording is het over het algemeen niet handig om de naam op straat aan te geven, maar een naam spreekt sowieso tot de verbeelding. Noem de route bijvoorbeeld naar het karakter (molenroute), naar het doel (Noord Aa-pad) of naar de ligging van de route (Oude Rijnroute). Organiseer een wedstrijd voor het bedenken van de naam.
- Voer een bekendheids campagne, gebruik posters/billboards en geef informatie bij de VVV, gemeentehuis, in huis-aan-huisbladen, bij ANWB en fietsenstallingen in de stad.
- Organiseer activiteiten, zoals een openingsfeest of een muziekavond, nadat de maatregelen op de route zijn getroffen.
- Laat de naamgeving terugkomen in ontwerp/bewegwijzering/aankleding van de route. Markeer bijvoorbeeld de 'schelpenroute' met een schelp-markering op het asfalt (zie voorbeeld 14).
- Zorg ervoor dat niet alleen de route zelf herkenbaar is, maar ook de toeleidende routes.

Kosten:

Zeer afhankelijk van de invulling, bijvoorbeeld circa € 10.000,- voor posters en folders.

2.11 Digitale informatie

Biedt de informatie over de fietsroute ook digitaal aan. Daarmee zorgt u voor vergroting van de bekendheid van de route - en daarmee van het gebruik.

- Neem de route op op websites van de gemeente, regio, natuur/landschapsorganisaties, horecaondernemingen langs de route, etc.
- Zorg voor praktische en verbeeldende informatie, zoals een printbare kaart, knooppuntnummers, tips over begin- en eindpunt, wetenswaardigheden, bijzondere plekken, voorzieningen langs de route, aansluiting op fietsknooppunten-netwerk en toon foto's.

Kosten:

n.v.t. (uitgaande van bestaande websites)





2.12 Groene bewegwijzering

Plaats groen-witte recreatieve fietsbewegwijzering, als aanvulling op de rood-witte utilitaire fietsbewegwijzering. Dat maakt de route herkenbaar en geeft meteen aan dat het om een recreatieve route gaat.

- Geef belangrijke bestemmingen aan in het buitengebied, bijvoorbeeld de naam van het natuurgebied.
- Geef op één paal een locatie op twee manieren aan: in rood via de utilitaire, korte route en in groen via een recreatieve, langere route.
- Plaats ook bewegwijzering bij toeleidende routes.

Kosten:

Normbedrag bewegwijzering € 62,50 per bord, normbedrag flessenhalspaal € 60,-.

2.13 Kleur of logo

Gebruik een kleur of een logo om de route duidelijk aan te geven. Zo vergroot u de vindbaarheid.

- Gebruik logo's: voor de stad-landverbindingen in zijn algemeenheid (bijvoorbeeld in Zoetermeer: duurzaamheidslogo) of specifiek naar de naam van de route (bijvoorbeeld schelpenroute) op het wegdek.
- Breng stickers aan op lantaarnpalen met een kleur of het logo. Zo ontstaat een 'groene' lijn naar buiten. Bijvoorbeeld de regenboogroute, de stippen op het Brettenpad in Amsterdam of een groene 'streep' op het asfalt zoals in Denemarken.

Kosten:

Normbedrag voor markering is € 40,- per stuk inclusief ontwerp en aanbrengen.





2.14 Controleer bewegwijzing

Goede bewegwijzing op strategische plaatsen, vergezeld van overzichtskaarten van het routenetwerk, draagt bij aan het gemakkelijk vinden van de route. De vindbaarheid van de bebording en overzichtskaarten speelt met name in de stad.

- Zorg ervoor dat overal langs de route de bewegwijzing aanwezig en in stand wordt gehouden. Verwijder graffiti op overzichtskaarten en informatiepanelen.
- Laat iemand in de praktijk controleren: zijn de borden goed zichtbaar en goed vindbaar? Zijn de locaties goed gekozen? Is er in de stad ruimte voor fietsers om op een veilige plek af te stappen?

Kosten:

De controles kosten uren. Het toevoegen van bebording of overzichtskaarten, indicatie kosten: zie maatregelen 2 en 13.



2.15 Uw idee!

3 Stappenplan verbetering kwaliteit stad-landverbinding

Hier staan de stappen genoemd, die moeten worden doorlopen om met subsidie van de provincie Zuid-Holland de kwaliteit van uw stad-landverbinding te verbeteren.

In aanmerking komen voor subsidie?

Meewerken aan het verbeteren van de kwaliteit van stad-landverbindingen? Graag! Om in aanmerking te komen voor subsidie, zoals beschreven in dit boekje, gelden er enkele spelregels. De belangrijkste zijn:

- De stad-landverbinding sluit aan op het fietsknooppuntensysteem;
- De realisatie van de maatregelen vindt uiterlijk in 2015 plaats;
- Het verzorgen van de organisatie van meedenkavonden (locatie, uitnodigingen, etc) valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, de inhoud is voor rekening van de provincie;
- De analyse, visievorming en het samenstellen van het maatregelenpakket gebeurt onder regie (en betaling) van de provincie, input vanuit de gemeente is vereist;
- Op basis van co-financiering: de bijdrage van de provincie bedraagt maximaal 50% van de realisatiekosten.
- Fietsinfrastructuur (verharding en route) is reeds aanwezig.
- Gemeente wordt eigenaar en zorgt voor instandhouding, beheer en onderhoud van de gerealiseerde maatregelen.

FASE A: de stad-landverbinding in het netwerk (stap 1-2)



stap 1 Inventariseer en analyseer het recreatieve netwerk



stap 2 Maak een prioritering binnen de bestaande stad-landverbindingen

FASE B: vergroten kwaliteit stad-landverbinding (stap 3-7)



stap 3 Maak er een project van



stap 4 Stel de analyse, visie en maatregelenpakket op



A: De analyse B: De visie C: De maatregelen

stap 5 Leg het geheel vast, inclusief de financiering



stap 6 Voer de maatregelen uit



stap 7 Promoot, beheer en evalueer de stad-landverbinding

Basiseisen

De stad-landverbindingen zijn onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk. Basiseisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld, gelden ook voor stad-landverbindingen. Eén van de belangrijke randvoorwaarden is dat de fietsverbinding aansluit of onderdeel is van het fietsknooppuntennetwerk.



3.1 Stap 1: Inventariseer en analyseer het recreatieve netwerk

Het fietsknooppuntennetwerk vormt samen met het lange afstandsfietsroutenetwerk (LF-route) de basis voor het recreatieve fietsroutenetwerk in Zuid-Holland. Inventariseer daarom voor uw gemeente: Hoe ziet het recreatieve fietsnetwerk bij ons eruit? Waar lopen de routes van het centrum van de stad, via de stadsrandzone naar de bestemmingen in het buitengebied? Waar liggen kansen? Waar liggen knelpunten? Analyseer het netwerk en benoem de stad-landverbindingen. Zorg ervoor dat de stad-landverbindingen aansluiten op het fietsknooppuntennetwerk. Trek de lijnen op de kaart, veranker dit in het beleid en communiceer hierover.

Denk hierbij aan:

- Waar liggen fietsknooppunten en LF-routes? Hoe ziet het utilitaire fietsnetwerk eruit?
- Wat zijn belangrijke bestemmingen? Richt je hierbij met name op recreatieve bestemmingen in het buitengebied, zoals een natuurgebied. Benoem landmarks: herkenbare punten;
- Laat routes aansluiten bij bestaande structuren, zoals waterwegen en de groenstructuur. Groene gebieden in de stad zijn over het algemeen voorzien van fietsvoorzieningen. Benut de groene structuur van de stad. Denk aan tuinen, sportvelden en parken;

- Maak onderscheid in bestaande en nieuwe routes of ontbrekende schakels¹;
- Koppel de route aan voorzieningen (horeca, kinderboerderij, etc), cultuur-historie, water, natuur, uitzichtplaatsen, historische lijnen, bekende plekken;
- Probeer logische routes te tekenen, veelal rechtdoorgaand en weinig afslaande bewegingen.

3.2 Stap 2: Maak een prioritering binnen de bestaande stad-landverbindingen

Heeft u een aantal stad-landverbindingen in kaart gebracht in stap 1? Maak dan een prioritering van deze routes op basis van kansen. Denk hierbij aan:

- Draagvlak: betrokken organisaties (wijkplatforms, recreatieve organisaties, horeca-ondernemingen, bestuurlijk draagvlak, etc);
- Synergie: koppel het aanpakken van de route aan andere ontwikkelingen of gebeurtenissen, zoals stedelijke vernieuwing of een jubileum/thema van een organisatie, maar ook koppeling aan andere doelen binnen de gemeenten zoals duurzaamheids- of bewegingsprojecten;
- Onderzoek de andere mogelijkheden tot (co)financiering (regio, rijk, etc);
- Maak een planning.
- Selecteer vervolgens een of meerdere routes die geschikt zijn voor een kwaliteits-impuls.

¹: Het realiseren van nieuwe routes of ontbrekende schakels betreft een ander programma dan in dit boekje beschreven, maar voor de analyse van het netwerk is het van belang om inzicht te hebben in het gehele netwerk, inclusief ontbrekende delen.



3.3 Stap 3: Maak er een project van

Neem contact op met de provincie Zuid-Holland en meldt uw fietsroute aan met het intakeformulier. Dit intakeformulier is per mail op te vragen.

In het intakeformulier worden de volgende zaken vastgelegd:

- Ligging: waar loopt de route? Beginpunt, eindpunt en de lijn daartussen;
- Welke bijdrage levert de stad-landverbinding aan de bereikbaarheid van het buitengebied?
- Afspraken over bereidheid tot cofinanciering;
- Procesplanning (tot en met realisatie);
- Gemeentelijke inzet in het proces, denk aan collega's vanuit verkeer, civiel, groen, recreatie en beheer en onderhoud;
- Nu afspraken maken over beheer en onderhoud na realisatie van de maatregelen.

3.4 Stap 4: Stel de analyse, visie en maatregelenpakket op

Als de provincie Zuid-Holland besluit om de voorgedragen stad-landverbinding(en) op te nemen in het uitvoeringsprogramma Stad-landverbindingen 2013-2015, kan worden gestart met de vierde stap.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland worden een analyse van en visie op de betreffende route opgesteld, dit resulteert in een aantal mogelijke maatregelen op de kwaliteit te verbeteren.

Deze analyse en visie zijn een interactief proces waarbij betrokkenheid van de

gemeente essentieel is (zie kader). Er worden bijvoorbeeld meedenkavonden georganiseerd (in-/extern) om de route te analyseren, de visie te formuleren en om maatregelen voor te stellen. De provincie geeft opdracht aan een adviesbureau om de onderdelen van deze stap uit te voeren, inclusief de rapportage uit de volgende stap. De gemeente is verantwoordelijk voor de organisatie van de bewonersavonden.

4a. De analyse

Bij de analyse van de stad-landverbinding gebruiken we CROW-publicatie 301 "Recreatieve stad-landverbindingen". Denk aan vragen als: hoe zit de route in elkaar? Door welke aantrekkelijke en minder aantrekkelijke gebieden leidt de route? Welke omgevingstypologieën zijn van toepassing? Welke problemen doen zich voor? Welke kansen?



Figuur: De schijf van vier vanuit CROW-publicatie 301 Recreatieve stad-landverbindingen



4b. De visie

Op basis van de analyse wordt een visie opgesteld. Wat willen we met de route bereiken, waar willen we met de fietsroute naar toe? Bij het opstellen van de visie wordt gebruik gemaakt van de antwoorden op de vragen vanuit de analyse. Bedenk bijvoorbeeld welke problemen we willen aanpakken. En welke kansen willen we benutten? Gebruik ook de maatregelen vanuit dit boekje als input bij de visievorming.

4c. De maatregelen

Nu de visie is geformuleerd, kunnen we maatregelen bedenken. Welke maatregelen dragen bij aan het bereiken van de visie? Maak hierbij gebruik van de ideeën in dit boekje. Toets deze maatregelen aan de gemeentelijke en provinciale kaders, zoals het vigerend beleid en financiële mogelijkheden en formuleer de voorkeursmaatregelen.

Interactief proces: in- en extern

De betrokkenheid van verschillende actoren in het gehele proces vergroot het draagvlak en zorgt voor een soepeler verloop van de besluitvorming. In stap 3 ontstaat er bijvoorbeeld bestuurlijk commitment. In stap 4 worden ook externe organisaties en personen actief betrokken. De analyse, visievorming en het maatregelen worden samen met gebruikers en de ANWB en de Fietsersbond opgesteld. Dit vindt plaats door bijvoorbeeld meedenkavonden te organiseren. Ook andere personen en organisaties kunnen een rol in het proces vervullen, denk aan burgers en belangenpartijen zoals horeca en landchapsorganisaties.

3.5 Stap 5: Leg het geheel vast, inclusief de financiering

Het adviesbureau stelt de rapportage op, waarbij zowel de inhoudelijke kant als de procesmatige zaken worden belicht. Ook de aspecten vanuit de intakebrief komen hierin terug, inclusief de financiering. Daarnaast wordt de rapportage voorzien van een gemaatvoerde tekening en/of beschrijving van de voorkeursmaatregelen, worden de voorkeursmaatregelen geraamd en worden eventuele risico's benoemd. Laat dit geheel bestuurlijk behandelen en vaststellen.

Om voor subsidie in aanmerking te komen, moet deze rapportage samen met de subsidieaanvraag bij de provincie Zuid-Holland worden ingediend. Geef hierbij aan op welke termijn de maatregelen worden uitgevoerd, op welke manier in beheer en onderhoud is voorzien en hoe de co-financiering is geregeld. De provincie bepaalt op basis hiervan wat haar bijdrage aan het project zal zijn. De provinciale bijdrage is maximaal 50% van de totale



uitvoeringskosten. Ook is de hoogte van de bijdrage afhankelijk van het totaal aantal te realiseren stad-landverbindingen in de provincie.

3.6 Stap 6: Voer de maatregelen uit

Nu alle financiële afspraken helder zijn en het duidelijk is welke maatregelen worden getroffen, kunt u de voorkeursmaatregelen uitwerken en uitvoeren.

3.7 Stap 7: Promoot, beheer en evalueer de stad-landverbinding

Zodra de maatregelen zijn uitgevoerd:

- Zorg dat uw inwoners weten dat er een aantrekkelijke fietsroute is naar de groene buitenruimte. Promotie en communicatie van het geheel is essentieel.
- Zorg voor beheer en onderhoud. Verloedering van de route doet alle geld en moeite teniet.
- Voer na enige tijd een evaluatie uit van het doorlopen traject. Betrek daarbij de gebruikers van de stad-landverbinding en de betrokken personen en partijen in het proces.

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland.
Februari 2013

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:
Hermanda Janssen, eh.janssen@pzh.nl

Werkgroep bestaande uit:

- Sander van der Meulen, Wil de Moor,
Wieger Zwikstra,
provincie Zuid-Holland
- Eric Nijland, Fietsplatform
- Michiel van Esch, Fietsersbond
- Roel Effting, Arnout Kruijshaar,
Gemeente Zoetermeer
- Otto van Boggelen, Fietsberaad
- Ko Droogers, ANWB
- Sanne van den Heuvel, Marjolein Scheepers,
Oranjewoud

Tekst

Oranjewoud, provincie Zuid-Holland

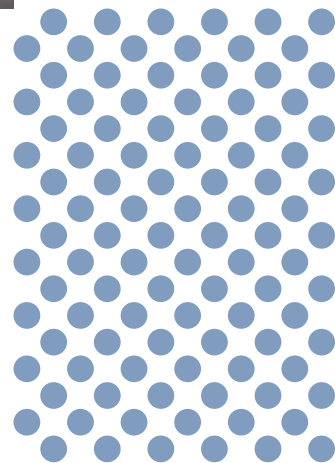
Ontwerp, productiebegeleiding, druk

Bureau Mediadiensten, provincie Zuid-Holland

Fotografie, illustraties

Projectgroepleden, Fietsberaad,
Jaap Broekema, Oranjewoud,
provincie Zuid-Holland

226618



226618