

ZUID-HOLLAND MÉÉR OP DE FIETS

Fietsplan 2008



provincie **HOLLAND**
ZUID

ZUID-HOLLAND MÉÉR OP DE FIETS

Fietsplan 2008

Afdeling Verkeer en Vervoer

Vastgesteld door Provinciale Staten op 26 maart 2008

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland. September 2008.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de afdeling Verkeer en Vervoer.

Provincie Zuid-Holland

postbus 90602

2509 LP Den Haag

www.zuid-holland.nl

Productbegeleiding: burea Vormgeving en Interactieve media, provincie Zuid-Holland

Ontwerp: Kuiper&Company, Utrecht

Druk: PlantijnCasparie

082138

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies		4
1	Inleiding	6
1.1	Algemeen	6
1.2	Aanleiding	6
1.3	Opbouw en leeswijzer	6
2	Beleidskader	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Stimuleren fietsgebruik en ketenmobiliteit	8
2.3	Rol van de provincie	9
3	Beter fietsnetwerk	11
3.1	Doelstelling beter fietsnetwerk	11
3.2	De provincie in kaart	11
3.3	Prioriteiten	12
3.3.1	Verbindingen	12
3.3.2	Ontsluitingen en recreatieve routes	13
3.3.3	Programmering	15
3.4	Uitgangspunten bij de aanleg	15
3.4.1	Infrastructurele eisen aan fietsinfrastructuur	15
3.4.2	Cofinanciering en commitment	16
4	Communicatie en gedrag	17
4.1	Bewegwijzering	17
4.2	Fietspromotie	18
4.3	Fietsvaardigheid en gedrag	20
5	Stalling- en overstapfaciliteiten	21
5.1	Fietsparkeren bij treinstations	21
5.2	Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes	22
5.3	Overstapfaciliteiten	23
6	Financiën en organisatie	25
6.1	Financiën en planning beter fietsnetwerk	25
6.1.1	Organisatie	27
6.1.2	Risicobeheersing	28
6.2	Financiën en planning communicatie en gedrag	28
6.3	Financiën en planning stalling- en overstapfaciliteiten	29
Bijlage 1	Betrokken partijen bij Fietsplan 2008	30
Bijlage 2	Prioriteiten en wensen per regio	31
Bijlage 3	Projectenlijst	35
Bijlage 4	Projectenlijst fietspaden per deelgebied	40
Bijlage 5	Fietsparkeren bij OV-knooppunten	47

Samenvatting en conclusies

Medio 2006 heeft de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR) onderzoek gedaan naar de effecten van het Fietsplan 2001. Provinciale Staten hebben op basis van dit onderzoek gevraagd om een nieuw Fietsplan dat moet voldoen aan de volgende kaders:

- Stel realistische doelen
- Stem af met partners
- Maak de financiering transparant en inzichtelijk
- Stel prioriteiten
- Benoem één aanspreekpunt
- Maak elke vier jaar een actualisatie van het Fietsplan

Gedeputeerde Staten hebben de opdracht van Provinciale Staten ter harte genomen en met voorliggend **Zuid-Holland méér op de fiets, concept Fietsplan 2008** is hieraan invulling gegeven. Dit Fietsplan 2008 geeft kort het beleids kader aan en bevat daarnaast een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Bij het opstellen van het plan is bewust de synergie gezocht met regiopartijen en andere beleidsvelden binnen de provincie.

Eén van de hoofdpogingen uit het Coalitieakkoord 2007-2011 “Duurzaam denken dynamisch doen” is integrale bereikbaarheid. Meer mensen op de fiets draagt bij aan de bereikbaarheid van de provincie en van kernen binnen de provincie. Daarnaast draagt goed fietsbeleid ook bij aan doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De provincie Zuid-Holland wil dan ook het fietsgebruik stimuleren. En naast deze directe doelstelling wil de provincie ook de ketenmobiliteit stimuleren en de positie van de fiets daarin versterken. Om dit voor elkaar te krijgen zet de provincie in op een **beter fietsnetwerk**, is er aandacht voor **communicatie en gedrag** en wordt geïnvesteerd in **stalling- en overstapfaciliteiten**. In totaliteit is hiervoor ca. € 84 mln. opgenomen in de meerjarenraming 2008 t/m 2011. In dit bedrag is opgenomen € 40 mln. voor ‘diverse projecten 110 kilometer fietspad’ en € 2 mln. voor ‘3.000

fietsplaatsen bij OV-knooppunten’ zijnde de extra investeringen uit het Coalitieakkoord.

De drie pijlers fietsnetwerk, communicatie en gedrag en stalling- en overstapfaciliteiten vormen de basis van het Fietsplan 2008.

Voor het **fietsnetwerk** zijn in het Coalitieakkoord de volgende doelen gesteld:

- Een stijging in de groei van het fietsverkeer door een uitgebreid fietspadennetwerk; minimaal 75 kilometer extra fietspad tussen 2008 en 2012;
- Versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; 10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan tussen 2008 en 2012.

Om te komen tot een realistisch uitvoeringsprogramma is allereerst met betrokken partijen een inventarisatie gemaakt van alle actuele wensen. Vervolgens zijn deze geprioriteerd. Voor de prioritering zijn de doelen vertaald in een drietal hoofdprioriteiten voor nieuwe infrastructuur: in de eerste plaats zijn dat de *verbindingen* tussen stedelijke centra en OV-knooppunten.

Daarnaast is aandacht voor *ontsluitingen* tussen stad en *recreatieve gebieden* en recreatieve routes in natuur, recreatief en cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

In de periode 2008 t/m 2011 worden allereerst ca. 50 fietspadprojecten afgerond die nu al in voorbereiding en/of in uitvoering zijn. Deze projecten komen voort uit het Fietsplan 2001. Verder worden in deze periode ca. 40 fietspadprojecten gerealiseerd afkomstig uit het Fietsplan 2001 en die na heroverweging en prioritering passen binnen de kaders van het Coalitieakkoord 2007-2011. Voor deze 90 projecten is financiële dekking gereserveerd in de meerjarenraming 2008 t/m 2011.

Voor na 2012 zijn ca. 75 fietspadprojecten opgenomen. Echter voor deze projecten is geen

financiële dekking aanwezig. Het gaat hierbij om een bedrag van ca. € 89 mln. en om zo'n 114 fietspad-kilometers. Aangezien infraprojecten, waaronder fietsprojecten, een lange voorbereidingstijd kennen, is het wenselijk om met de voorbereiding van deze projecten alvast te starten. Het is realistisch om projecten op de plank te hebben liggen. De ervaring leert dat er altijd projecten, om wat voor reden dan ook, vertraging oplopen; op dat moment kunnen andere projecten worden ingeschoven. Dit programmeren van fietspadprojecten vindt jaarlijks plaats in het kader van het opstellen van het (MPI).

Belangrijke risico's die de uitvoering van fietspadprojecten vertragen zijn:

- conflicterende belangen bij de vaststelling van een tracé keuze;
- het aantal bij de planvorming betrokken partijen;
- lastige grondverwerving en onteigeningen;
- planologische procedures;
- uitvoeringsbeperkingen (broedseizoen, op/bij dijken kan alleen 's zomers);
- (noodgedwongen) meeliften of wachten op andere projecten bijvoorbeeld dijkverzwaring.

Om vertragingen in het fietspadprogramma zoveel mogelijk te beperken is en wordt het volgende gedaan:

- Om in de periode 2008 t/m 2011 de 110 kilometer te kunnen realiseren is een overcapaciteit in de planning opgenomen (144 kilometer totaal, dus 34 kilometer reserve).
- Projecten die structureel vertragen, zullen in de planning naar achteren worden geschoven ten gunste van snel realiseerbare nieuwe projecten (rijpe appels) uit het Fietsplan 2008.
- Door het inzetten van extra- en projectmanagementcapaciteit bij / door derden.

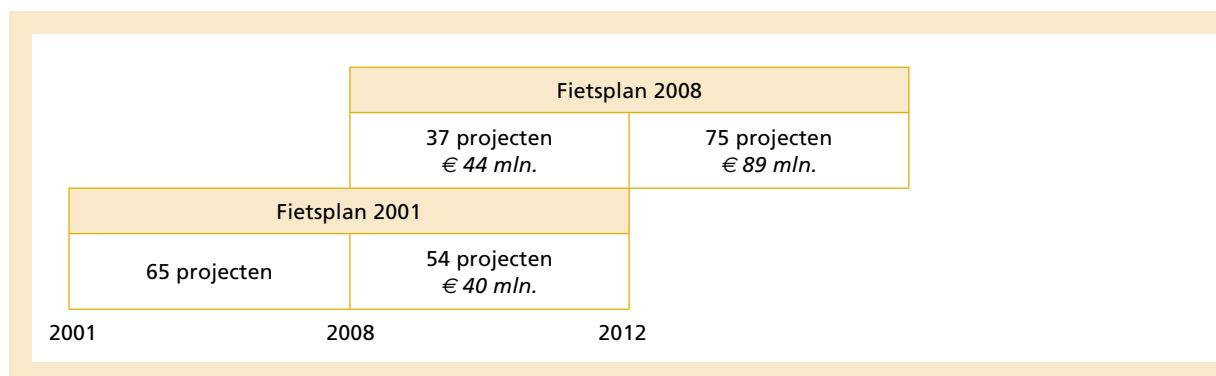
Met gerichte **communicatie** wil de provincie sturen op het **gedrag** van (potentiële) fietsers, het gaat hierbij om het aanbieden van (nieuwe) diensten, het verlenen van service en het informeren van (potentiële) fietsers.

Meer en betere **stalling- en overstapfaciliteiten** in de provincie Zuid-Holland zijn bedoeld om enerzijds de doelstellingen van het fietsbeleid en anderzijds de ambitie uit het Coalitieakkoord over ketenmobiliteit te kunnen waarmaken om ten minste 3.000 fietsenstallingsplaatsen bij openbaar vervoer knooppunten te realiseren. Hiervoor worden komende jaren verschillende actiepunten uitgevoerd. Deze actiepunten zijn tevens onderdeel van het programma mobiliteitsmanagement en zijn onderverdeeld in drie categorieën.

- Fietsparkeren bij treinstations
- Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes
- Overstapfaciliteiten

In totaal investeert de provincie in deze collegeperiode € 8 mln. in bewegwijzering, fietspromotie, communicatie en stalling- en overstapfaciliteiten. Hiervoor is dekking gereserveerd in de meerjarenraming 2008 t/m 2011, dit is inclusief € 2 mln. voor '3.000 fietsplaatsen bij OV-knooppunten' zijnde de extra investeringen uit het Coalitieakkoord.

Met de kaders van Provinciale Staten en de doelstellingen uit het Coalitieakkoord is samen met vele partijen het provinciale fietsbeleid geactualiseerd tot Zuid-Holland méér op de fiets, concept Fietsplan 2008. Het resultaat is een ambitieuze en realistische opgave voor de komende jaren.



1 Inleiding

1.1 Algemeen

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in de provincie Zuid Holland. Als onderdeel van de vervoersketen, als zelfstandig vervoermiddel om te komen op de plek van bestemming of voor recreatief gebruik.

Zonder de fiets zouden de wegen dichtslibben en de lucht een stuk minder schoon zijn. Fietsen is ook gezond, leuk om te doen en, met goede infrastructuur, zeer veilig. De provincie wil daarom het gebruik van de fiets bevorderen en de fiets als onderdeel van de vervoersketen stimuleren.

De provincie kan dat niet alleen. Samen met gemeenten, regio's, waterschappen, recreatieschappen en het rijk wordt de komende jaren gewerkt aan verbetering van de positie van de fiets.

De provincie initieert provinciale projecten en stimuleert lokale initiatieven waar het provinciale belang evident is. Daarnaast wordt gewerkt aan onderhoud, stallingsvoorzieningen en communicatie over de kortste en beste routes.

1.2 Aanleiding

In 2001 is het provinciale fietsbeleid geconcretiseerd in het 'Fietsplan 2001 provincie Zuid-Holland'. Het Fietsplan 2001 bestaat uit een deel 'beleid' en een deel 'uitvoering'. De uitvoering betreft een programma voor nieuwe vrijliggende fietsverbindingen met een eigen tracé en een programma voor aanvullende fietsvoorzieningen en stallingen bij bushaltes. Ook zijn er diverse flankerende beleidsmaatregelen geformuleerd op het gebied van onder andere voorlichting, bewegwijzering en fietsvaardigheden.

Medio 2006 heeft de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR) onderzoek gedaan naar de effecten van het Fietsplan 2001. De resultaten van het onderzoek zijn besproken in de Statencommissie Mobiliteit Kennis en Economie. Deze

Statencommissie onderschrijft de conclusies van het onderzoek en is eveneens van mening dat het Fietsplan 2001 niet meer voldoet. Het advies van de Statencommissie om aan Gedeputeerde Staten de opdracht te geven een nieuw Fietsplan te maken, is overgenomen door Provinciale Staten. Het nieuwe Fietsplan moet voldoen aan de volgende kaders:

- Stel realistische doelen
- Stem af met partners
- Maak de financiering transparant en inzichtelijk
- Stel prioriteiten
- Benoem één aanspreekpunt
- Maak elke vier jaar een actualisatie van het Fietsplan

Concrete opdrachten uit het Coalitieakkoord voor de huidige collegeperiode zijn realisatie van 75 kilometer extra fietspad, meer recreatieve infrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden (10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan) en de plaatsing van ten minste 3000 fietsparkeervoorzieningen.

Met voorliggend Fietsplan 2008, Zuid-Holland méér op de fiets, is invulling gegeven aan deze opdracht.

1.3 Opbouw en leeswijzer

Het fietsplan heeft als doel om binnen de kaders van Provinciale Staten de koers te bepalen van het fietsbeleid voor de periode 2008 t/m 2011 en geeft een doorkijk voor de periode erna. Het fietsplan is verder de basis voor een gedetailleerde uitwerking in de jaarlijks op te stellen Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) programma fiets (bijlage bij de begroting).

Zuid-Holland méér op de fiets, Fietsplan 2008 bestaat uit:

- beleidskader en de beleidsdoelstellingen (hoofdstuk 2);
- uitvoeringsprogramma (hoofdstukken 3, 4 en 5);
- organisatie en financiering (hoofdstuk 6).

2 Beleidskader

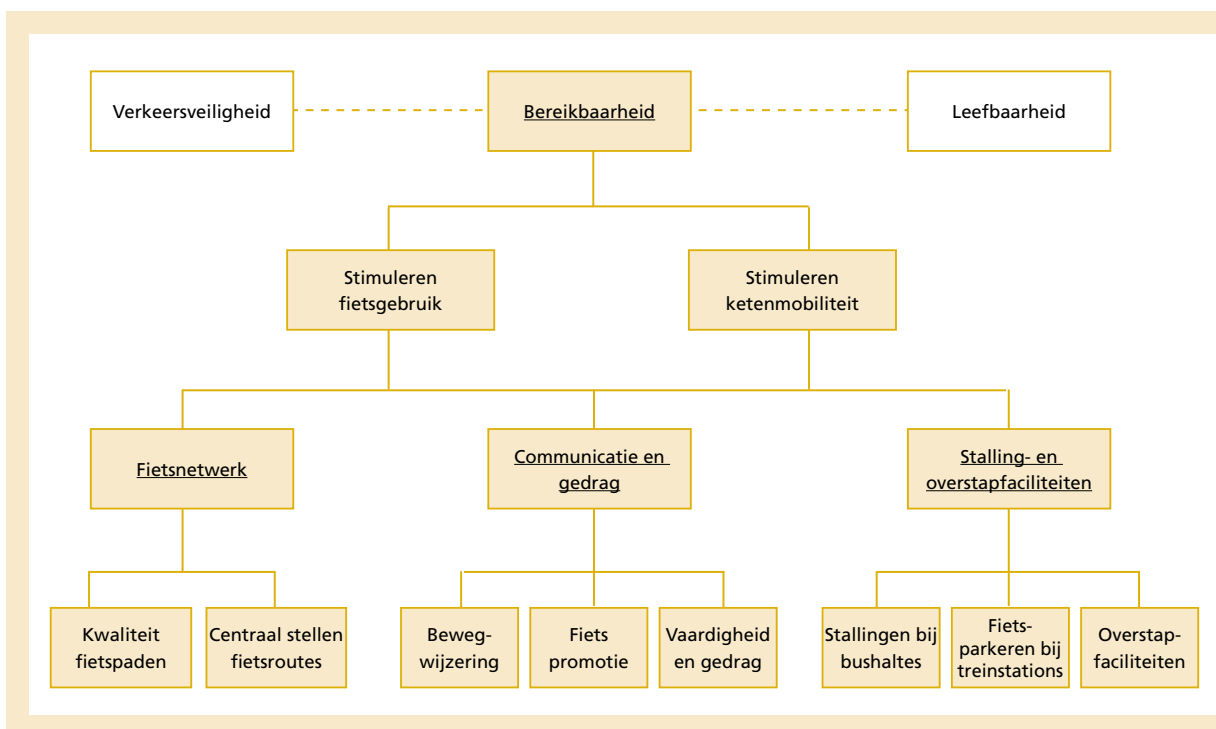
2.1 Inleiding

Het fietsbeleid draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, maar ook aan doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. In onderstaande doelenboom zijn de doelstellingen van het provinciale fietsbeleid nader uitgewerkt.

Meer mensen op de fiets draagt bij aan de **bereikbaarheid** van de provincie en van kernen binnen de provincie. Dat effect is het grootst als bij het huidige aantal verplaatsingen mensen de auto laten staan en in plaats daarvan de fiets pakken. Daarnaast zal het aantal verplaatsingen van mensen verder toenemen. Als deze 'nieuwe' verplaatsingen vooral met de fiets worden gemaakt, draagt ook dit bij aan de doelstellingen van bereikbaarheid. De provincie wil dan ook het **fietsgebruik** in Zuid-Holland stimuleren. En naast deze directe doelstelling wil de provincie ook de **ketenmobiliteit** stimuleren en de positie van de fiets daarin versterken. Om dit voor elkaar te krijgen

zet de provincie in op een beter **fietsnetwerk**, is er aandacht voor **communicatie en gedrag** en wordt geïnvesteerd in **stalling- en overstapfaciliteiten**. Door het aanleggen van fietsinfrastructuur, door gerichte fietspromotie in combinatie met mobiliteitsmanagement, maar ook aandacht voor het openstellen van nieuwe fietsverbindingen, betere bewegwijzering, zowel via bebording als op internet, wordt fietsen gestimuleerd. Het stimuleren van de ketenmobiliteit kan door het realiseren van stallingen. Ook is het belangrijk dat fietsinfrastructuur en bewegwijzering aansluit op openbaar vervoer (OV)-knooppunten.

De drie pijlers **fietsnetwerk, communicatie en gedrag en stalling- en overstapfaciliteiten** uit bovenstaande doelenboom vormen de basis voor de verdere uitwerking van het fietsbeleid in dit fietsplan. In de hoofdstukken 3 tot en met 5 worden deze onderwerpen achtereenvolgens nader uitgewerkt.



2.2 Stimuleren fietsgebruik en ketenmobiliteit

Het fietsgebruik in Zuid Holland ligt per inwoner lager dan in de rest van Nederland. Dit wordt vooral verklaard door het relatief lage fietsgebruik binnen de grenzen van de stadsregio Rotterdam. In de rest van de provincie ligt het fietsgebruik op het niveau van heel Nederland.

Er zijn vele factoren van invloed op het fietsgebruik. Het provinciale beleid is er daar één van. De provincie wil haar invloed vergroten en katalysator zijn voor een blijvende stijging van het fietsgebruik in de provincie.

Naast het aantal fietskilometers is het van belang dat het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen en het aantal reizigerskilometers toeneemt. Beleid om de concurrentiepositie van de fiets te versterken richt zich vooral op korte afstanden tot 7,5 kilometer. Op dit moment neemt in de provincie Zuid-Holland de fiets bij die verplaatsingen de tweede plek in met 32%; de auto staat op nummer één met 34%. Het aandeel fiets moet verder stijgen en de belangrijkste modaliteit worden bij de ritten tot 7,5 kilometer.

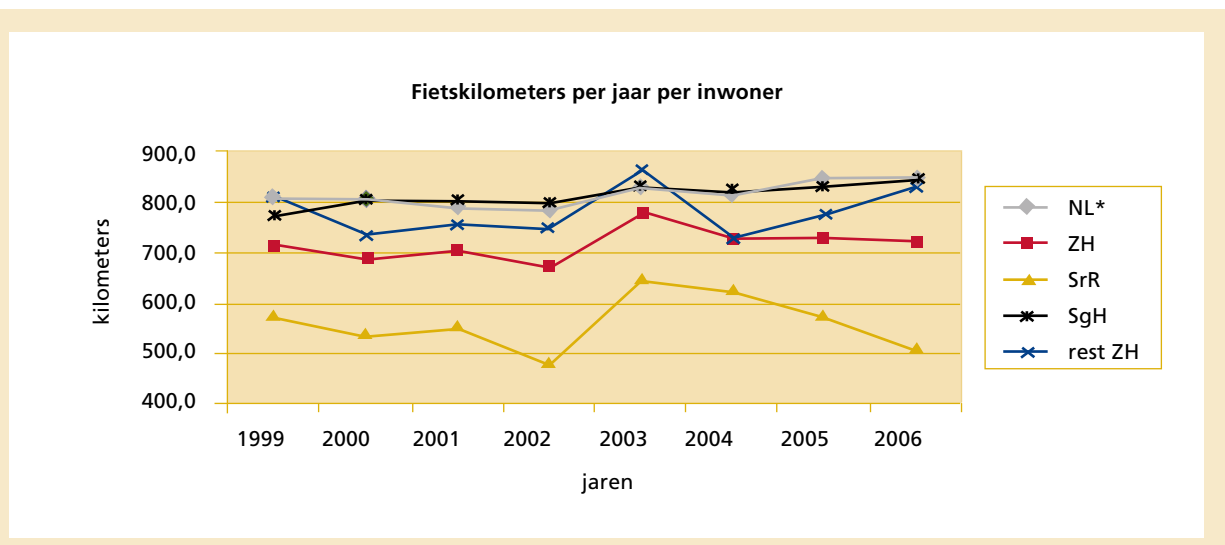
Het fietsbeleid richt zich niet alleen op ritten tot 7,5 kilometer. De provincie steunt nadrukkelijk verbetering van verbindingen van grotere afstand. Voor de één biedt het de mogelijkheid zich ook daadwerkelijk over een grotere afstand met de fiets te verplaatsen, voor de ander biedt het de

mogelijkheid om een deel van de route te gebruiken. Door de verbindingen van grotere afstand te verbeteren draagt de fiets bij aan het aanpakken van files, het vergroten van het aantal fietskilometers en het verhogen van het aandeel fiets in de gehele mobiliteitsketen.

Het stimuleren van het fietsgebruik uit zich in het totaal aantal fietsreizigerskilometers per inwoner. Het stimuleren van ketenmobiliteit komt tot uitdrukking in het aantal ketenverplaatsingen en het aantal verplaatsingen per fiets in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Beide zaken worden de komende jaren gemeten.

De hogere doelstellingen worden vertaald in doelstellingen op maatregelniveau. De belangrijkste doelstellingen voor de fiets, voor de komende collegeperiode staan vermeld in het **Coalitieakkoord 2007-2011**; "Duurzaam denken en dynamisch doen". Deze hebben betrekking op:

- het optimaliseren van fietsinfrastructuur door middel van 'Fietsplan uitvoeren: aanleg 75 kilometer fietspad extra in collegeperiode';
- het realiseren van ketenmobiliteit door middel van het 'uitvoeringsprogramma om voorzieningen en veiligheid op alle grote trein- en busstations te verbeteren door realisatie van o.a. (bewaakte) stallingen en voldoende parkeergelegenheid (P&R locaties)' Met een opgave van ten minste 3.000 fietsenstallingsplaatsen bij openbaar vervoer knooppunten;



- het ontwikkelen en duurzaam beheren van recreatie- en natuurgebieden door middel van 'meer recreatieve infrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden (10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan); met een opgave om 12 knelpunten op te lossen.

Deze doelstellingen vormen de kern voor de komende vier jaar. Het fietsplan is echter breder en kijkt bovendien vooruit naar de periode na 2012.

In de hoofdstukken 3, 4 en 5 krijgen de doelstellingen nadere invulling en worden de volgende zaken verder uitgewerkt:

- het realiseren van kilometers fietspad (verbindingen, ontsluitingen en routes);
- het oplossen van knelpunten bij de ontsluiting van de stad en het buitengebied;
- het verbeteren van de kwaliteit van verbindingen en routes;
- het verhogen van de bekendheid van fietsroutes en nieuwe verbindingen;
- verbeteren van de bewegwijzering;
- promotie van de fiets;
- maatregelen gericht op vaardigheid en gedrag
- verhogen van het aantal fietsenstallingsplaatsen bij treinstations;
- verhogen van het aantal fietsenstallingsplaatsen bij provinciale busstations;
- het onderzoeken van de mogelijkheid om de fiets mee te kunnen nemen in de bus, om het overstappen van en naar de fiets te vergemakkelijken.

2.3 Rol van de provincie

Fietsers verplaatsen zich doorgaans over relatief korte afstanden. In het utilitaire verkeer is de fiets het belangrijkste bij ritten tot 7,5 kilometer. Bij puur recreatieve verplaatsingen zijn de afstanden vaak langer. Dit betekent dat de fiets aandacht verdient in zowel het lokale als het regionale verkeer- en vervoerbeleid. Gemeenten geven invulling aan het lokale beleid. Vanuit hun rol als een goed wegbeheerder, maar ook vanuit de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren in het lokale verkeer. Concreet dragen zij zorg voor de verkeersveiligheid op wegen die zij zelf in beheer hebben of werken aan de verbetering van de doorstroming voor fietsers.

In nieuwbouwwijken dient bij de planvorming rekening te worden gehouden met een goede fietsontsluiting. Voor het regionale beleid is de situatie complexer. Gemeenten werken bij bovenlokale aangelegenheden samen met buurgemeenten, soms via een (WGR-)regio maar vaak ook op bilaterale basis. Daarnaast zijn de waterschappen in veel gebieden wegbeheerder en daarmee verantwoordelijk voor het onderhoud en de veiligheid op de wegen in dat gebied. In een enkel geval hebben recreatieschappen een uitvoerende taak.

In de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam hebben de regio's een eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid. Deze regio's beschikken, anders dan de WGR-regio's, over eigen middelen ter verbetering en realisatie van infrastructuur.

De provincie heeft grote ambities om het fietsen in de provincie te stimuleren. Deze zijn verwoord in de nota Beheerst groeien, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) 2002-2020. Hierin staan de provinciale ambities voor de fiets genoemd: de provincie wil een stevige intensivering van utilitair en recreatief fietsverkeer, verbreding van het fietsbeleid, toename van het fietsverkeer, verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de fiets in ketenmobiliteit. Uitvoering geven aan het fietsbeleid kan de provincie niet alleen. Gemeenten, gebiedsontwikkelaars, waterschappen, vervoerbedrijven en regio's dienen daaraan bij te dragen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

De provincie is primair verantwoordelijk voor de wegen die zij zelf in beheer heeft. Daarnaast wil de provincie haar nek uitsteken door nieuwe verbindingen en routes te realiseren, ongeacht wie de uiteindelijke wegbeheerder zal zijn. Dit betekent concreet dat de provincie ook daar hoofdfinancierder kan zijn. Dat doet de provincie vanuit de visie dat ze bovenlokale belangen behartigt. Bij de prioritering voor het steunen van fiets-projecten is daarom een regionale functie uitgangspunt. Het trekkerschap ligt in onderling overleg bij de uiteindelijke wegbeheerder of de provincie. Het fietsbelang wordt tevens geborgd door de toetsing van bestemmingsplannen.

¹ Wet Gemeenschappelijke Regelingen.

Het Rijk heeft voor wat betreft de fiets een pragmatische aanpak gekozen: er worden via de wet Brede Doeluitkering (BDU) middelen ter beschikking gesteld voor verschillende doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer, waaronder de fiets. Het Rijk bemoeit zich daardoor niet rechtevree met het fietsbeleid, maar geeft indirect wel middelen aan de stadsregio's en de provincies die kunnen worden gebruikt voor onder meer fiets- en verkeers-

veiligheidsprojecten. De middelen worden via een jaarlijks bestedingsplan geprioriteerd. Voor projecten op het gebied van fiets en verkeersveiligheid kan vanuit de BDU 50% worden gefinancierd. De overige 50% moet een eigen bijdrage zijn en mag daarom niet met ander subsidiegeld worden bekostigd. Het Stadsgevest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam beoordelen de subsidieaanvragen binnen hun regio's, de provincie Zuid-Holland doet dat voor de overige gebieden.

Fietsinfrastructuur lokaal	Rol provincie
Bestaande fietsinfrastructuur lokaal	Provincie <u>adviseert</u> en stemt af met verantwoordelijk wegbeheerder.
Nieuwe infrastructuur nieuwbouwlocatie	Provincie <u>bewaakt</u> aansluiting op doorgaande regionale verbindingen door toetsing bestemmingsplan en prioritering verbinding in fietsplan. Waar nodig <u>faciliteert</u> * de provincie die verbindingen.
Nieuwe infrastructuur lokaal	Provincie <u>adviseert</u> verantwoordelijke wegbeheerder en <u>faciliteert</u> * wanneer de verbinding onderdeel uitmaakt van de prioriteiten.
Fietsinfrastructuur regionaal	Rol provincie
Haaglanden en SRR	Provincie <u>faciliteert</u> * bij geprioriteerde verbindingen en ontsluitingen in het fietsplan. Bestaande fietsinfrastructuur regionaal
Bestaande fietsinfrastructuur regionaal	Als wegbeheerder <u>initieert</u> en realiseert de provincie verbeteringen en nieuwe infrastructuur. Is gemeente of waterschap wegbeheerder, dan <u>faciliteert</u> * de provincie verbeteringen met prioriteit in het fietsplan.
Nieuwe fietsinfrastructuur regionaal	Provincie <u>initieert</u> en realiseert nieuwe verbindingen in overleg met de toekomstige wegbeheerder.
Stalling- en Overstapfaciliteiten	Rol provincie
Stallingen bij OV-knooppunten	Als concessiehouder <u>initieert</u> de Provincie de plaatsing van extra stallingen langs provinciale bushaltes. Bij andere OV-verbindingen <u>faciliteert</u> * de provincie de plaatsing van stallingsvoorzieningen.
Overstapfaciliteiten	De provincie <u>initieert</u> diverse projecten om de overstap van fiets naar openbaar vervoer te verbeteren. De concessiehouder maakt afspraken met betrokken partijen.
Communicatie	Rol provincie
Fietspromotie	Provincie <u>initieert</u> diverse projecten om het fietsgebruik te stimuleren.
Bewegwijzering	Provincie <u>initieert</u> de doelbewegwijzering voor de geprioriteerde verbindingen van het fietsplan en <u>faciliteert</u> * de overige bewegwijzering.
Vaardigheid en gedrag	Provincie <u>initieert</u> , <u>faciliteert</u> * en <u>adviseert</u> vanuit Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid Holland (ROV Zuid Holland) adviespunten vervoermanagement.

* Provincie faciliteert met kennis en middelen.

3 Beter fietsnetwerk

3.1 Doelstelling beter fietsnetwerk

In het Coalitieakkoord 2007-2011 zijn voor het fietsnetwerk de volgende doelen gesteld:

- Een stijging in de groei van het fietsverkeer door een uitgebreid fietspadennetwerk; minimaal 75 kilometer extra fietspad tussen 2008 en 2012;
- Versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; 10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan tussen 2008 en 2012.

Ter realisatie zijn deze collegeperiode extra middelen (€ 40 mln.) ter beschikking gesteld². Hierdoor kan in totaal in de periode 2008 tot en met 2011 zo'n 110 kilometer fietspad worden gerealiseerd. Het aantal projecten dat is opgenomen voor de periode na 2012 is van vergelijkbare omvang.

3.2 De provincie in kaart

De provincie Zuid-Holland is groot en bestaat uit verschillende gebieden: het zeer sterk stedelijke gebied rond Rotterdam en Den Haag, de Zuid-Hollandse eilanden, het Groene Hart, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en de Krimpenerwaard, het duin- en bollengebied, het plassengebied en een aantal unieke Oudhollandse steden en culturele erfgoeden. In die gebieden verplaatsen 3,5 mln. inwoners zich.

Met die wetenschap is een inventarisatie gemaakt van alle actuele wensen op het gebied van fiets in de provincie. Vanuit de gemeenten, regio's, waterschappen, recreatieschappen, andere beleidsvelden en belangenorganisaties zijn zeer veel verschillende wensen binnengekomen. In totaal gaat het om ongeveer 400 wensen met – grof geschat – 500 kilometer aan nieuw fietspad of sterke verbetering van bestaande infrastructuur. In bijlage 1 staan alle partijen genoemd die hebben meegewerkt aan het draagvlak voor dit fietsplan en in bijlage 2 zijn de wensen geschetst.

Een deel van die wensen stamt nog uit het vorige fietsplan. Toen is een fundamentele analyse gemaakt van de fietsinfrastructuur in de provincie en gezien met welke ontbrekende schakels de fietser gebaat zou zijn. Deze wenslijnen zijn op de fietskaart blijven staan, maar hebben in veel gevallen niet geleid tot een uitvoeringsproject.



De niet uitgevoerde projecten vanuit het vorige fietsplan zijn samen met de ingebrachte actuele wensen vanuit de regio's en andere betrokkenen heroverwogen. Dit was noodzakelijk om te komen tot een meer realistisch programma passend in een nieuw fietsbeleid en om ruimte te scheppen voor de nieuwe prioriteiten uit het Coalitieakkoord.

In de budgettaire ruimte die er binnen de komende vier jaren is, worden de projecten uitgevoerd die:

- al gestart zijn vanuit het vorige fietsplan (en die voor een deel ook passen binnen de kaders van het Fietsplan 2008);
- vanuit de inventarisatie voor het nieuwe Fietsplan 2008 zijn ontstaan en die op grond van snelle uitvoerbaarheid inpasbaar zijn in het fietsprogramma voor de komende vier jaar.

Overige (nieuwe) projecten die voortkomen uit het nieuwe Fietsplan 2008 en die niet gerealiseerd kunnen worden in de komende vier jaar, zijn eveneens opgenomen. De meeste infrastructuur projecten, ook fietspaden, kennen immers een lange periode van voorbereiding en uitvoering. Dit betekent dat in deze collegeperiode ook gestart wordt met de

² Provinciale meerjarenraming nader uitgewerkt in MPI 2008 t/m 2021 onderdeel Fiets.

voorbereidingen van de overige projecten die voor uitvoering gepland staan na 2012.

3.3 Prioriteiten

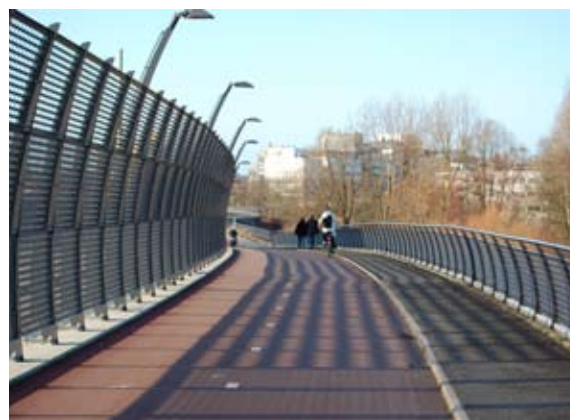
Om te komen tot een realistisch uitvoeringsprogramma is geprioriteerd. Voor de prioritering zijn de doelen uit het Coalitieakkoord vertaald in een drietal hoofdprioriteiten voor nieuwe infrastructuur: In de eerste plaats zijn dat de **verbindingen** tussen stedelijke centra en knooppunten. Daarnaast is aandacht voor **ontsluitingen** tussen stad en recreatieve gebieden en **recreatieve routes** in natuur, recreatief en cultuurhistorisch waardevolle gebieden.

Bij de prioritering is ook duidelijk gezocht naar synergie met andere beleidsvelden (zie bijlage 1).

3.3.1 Verbindingen

De verbindingen liggen tussen openbaar vervoerknooppunten, kernen en stadscentra. Het gaat daarbij om verbindingen tussen grote stadscentra als Den Haag en Delft, maar ook om verbindingen tussen kleinere kernen als Lexmond en Ameide. In het fietsplan zijn de verbindingen opgenomen waarvan de kwaliteit beter moet. Kwaliteit uit zich vooral in directheid, comfort en verkeersveiligheid. De directheid is in die verbindingen te verbeteren door het aanleggen van nieuwe (solitaire) fietspaden of het overwinnen van obstakels; de verkeersveiligheid en het comfort bijvoorbeeld door aanleg van

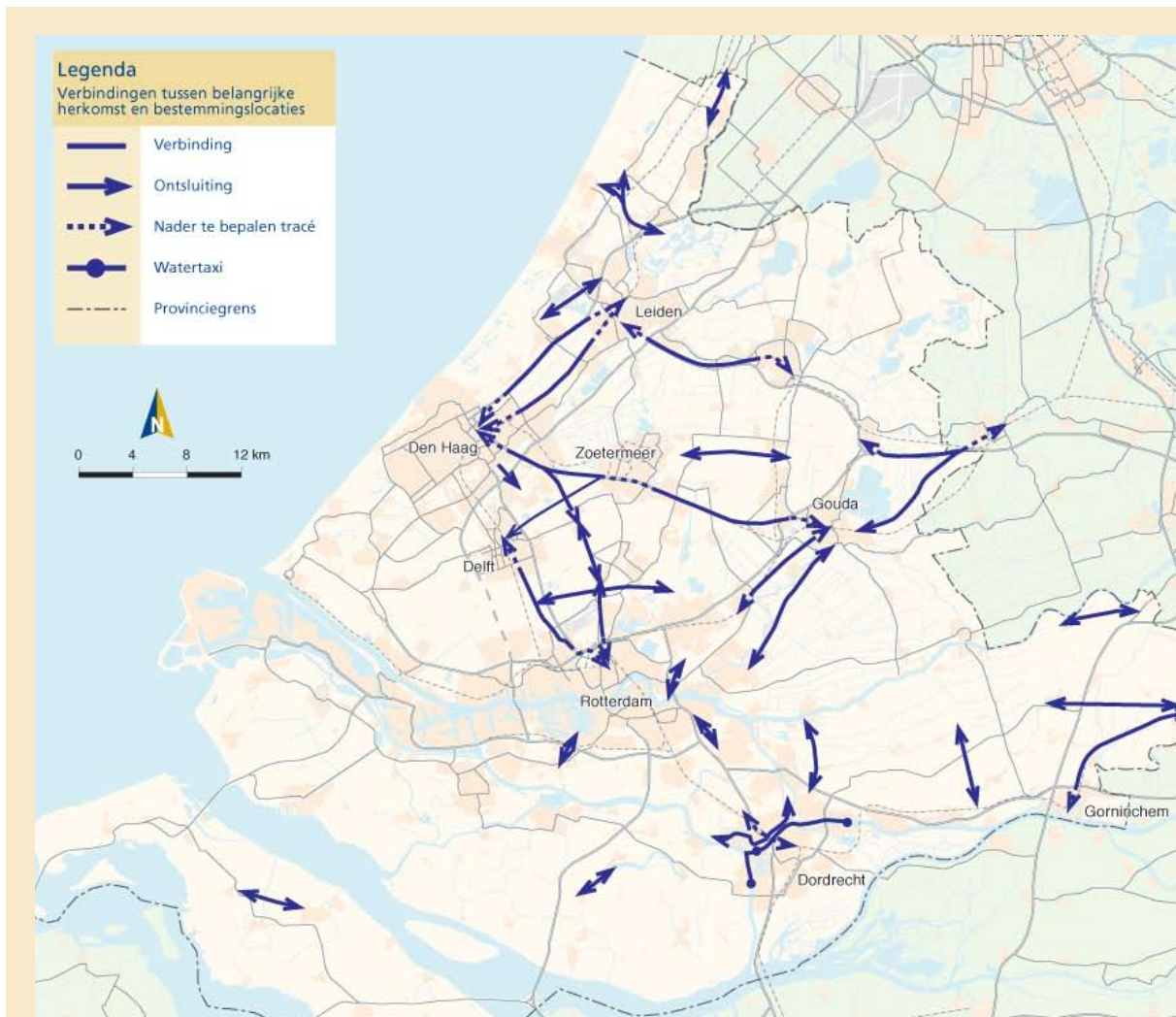
vrijliggende fietspaden naast een bestaande weg, groot onderhoud of het verbeteren van de voorrangssituatie voor fietsers. Door de verbindingen te verbeteren draagt de fiets bij aan het aanpakken



van files, het vergroten van het aantal fietskilometers en het verhogen van het aandeel fiets in de gehele mobiliteitsketen.

De verbindingen die prioriteit hebben gekregen worden integraal als project benaderd. Dat wil zeggen dat de gehele route nader wordt geanalyseerd en – in de meeste gevallen – leidt dit tot meerdere deelprojecten. De coördinatie bij het aanpakken van de verbinding ligt bij de provincie; het trekker-schap van een deelproject in onderling overleg bij de (toekomstig) wegbeheerder, de stadsregio of de provincie. In de nu volgende tabel zijn de belangrijkste verbindingen weergegeven, deze zijn ook terug te vinden op bijgevoegde kaart met verbindingen.

Verbindingen	Rol provincie
Leiden - Alphen aan den Rijn	Schieveen - Rottemeren
Voorhout - Noordwijk/Noordwijkerhout	Hofplein route (Rotterdam CS - Den Haag CS)
Hillegom - Bennebroek	Delft - Schiedam
Leiden Centraal - Wassenaar-Den Haag CS	Van Brienoordbrug - Prins Alexander
Leiden Centraal - Voorschoten-Den Haag CS	Rotterdam - Poortugaal
Den Haag CS - Zoetermeer CS	Rotterdam Fietsverbinding over A16
Zoetermeer CS - Gouda CS	Ameide - Lexmond
Zoetermeer - Boskoop/Waddinxveen	Neder-Hardinxveld - Alblasserwaard
Zoetermeer - Delft	Leerdam - Meerkerk
Gouda CS - Nieuwerkerk aan de IJssel	Gorinchem - Leerdam
Gouda - Krimpen aan den IJssel	Papendrecht - Nieuw Lekkerland
Woerden - Gouda Goverwelle	Klaaswaal - Westmaas
Bodegraven - Woerden	Melissant - Sommelsdijk



Fietsplan 2008 Provincie Zuid-Holland Verbindingen

3.3.2 Ontsluitingen en recreatieve routes

Belangrijke beleidsinzet is om met het fietsplan de groene en recreatiegebieden beter te ontsluiten vanuit het stedelijke gebied, hierbij is aansluiting gezocht met de doelstellingen uit het actieprogramma Mooi Zuid-Holland.

In het Coalitieakkoord is aandacht besteed aan de ontwikkeling van het landschap en de ruimtelijke kwaliteit hiervan. Het opstellen en uitvoeren van het actieprogramma Mooi Zuid-Holland heeft als doel het verbeteren van de kwaliteit van het landschap ondermeer gericht op het tegengaan van verrommeling, sanering van versnipperd glas en vervallen opstellen, evenals overgangszones stad-landschap en groen langs provinciale wegen. Door groene en recreatiegebieden beter te ontsluiten vanuit het stedelijke gebied wordt de positieve beleveniswaarde van het Zuid-Hollands landschap vergroot

waardoor de ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland hoger wordt gewaardeerd.

Bij ontsluitingen gaat het doorgaans om knelpunten bij de verbinding tussen de stad en het buitengebied. De toegang tot het Groene Hart is daarbij een belangrijk thema. Het Groene Hart is groot en veelzijdig: zowel Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, de Krimpenerwaard, de Rotte, het plassengebied als het land van Wijk en Wouden (tussen Leiden, Den Haag, Zoetermeer en Alphen aan den Rijn) maken deel uit van het Groene Hart. Naast het Groene Hart zijn belangrijke recreatieve gebieden de Duin- en Bollenstreek, de Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie.

In de tabel op pag. 14 zijn de belangrijkste recreatieve ontsluitingen en recreatieve routes weergegeven, deze zijn ook terug te vinden op bijgevoegde kaart met de te ontsluiten recreatieve gebieden.

Ontsluitingen tussen stad en recreatieve gebieden	Recreatieve routes
Lisse - Haarlemmermeer	Duin- en Bollenstreek
Leiderdorp - Hoogmade	Ade gebied
Leiderdorp - Kouderkerk	Groene Hart/Land van Wijk en Wouden
Leiden - Zoeterwoude dorp	Oude Rijnzone
Leiden - Valkenburg	Zuidplas
Den Haag - Ypenburg	Midden Delfland
Poort naar het Groene Hart	Zwethzone
Alphen aan den Rijn zuidzijde	Krimpenerwaard
Alphen aan den Rijn noordzijde	Alblasserwaard - Vijfheerenlanden
Alphen aan den Rijn oostzijde	Oude Hollandse Waterlinie
Gouda noordzijde	Nieuwe Hollandse Waterlinie
Groot Ammers - Alblasserwaard	Eiland van Dordrecht
Papendrecht - Alblasserwaard	IJsselmonde
Gorinchem - Alblasserwaard	Hoeksche Waard
Waterbushaltes Drechtsteden	Goeree - Overflakkee
Rotterdam - IJsselmonde	Kuststrook
Tiengemetten	
Rotterdam - Rottemeren	
Goeree Overflakkee - Hellegatsdam	



Fietsplan 2008 Provincie Zuid-Holland Te ontsluiten recreatieve gebieden

3.3.3 Programmering

De programmering van de geprioriteerde projecten wordt bepaald door een aantal zaken:

- cofinanciering en draagvlak;
- doorlooptijd;
- samenhang met andere projecten.

Cofinanciering door bijvoorbeeld een gemeente of waterschap is een zwaarwegend argument om een project eerder te programmeren. Gelet op de doelstellingen om deze collegeperiode 75 kilometer extra fietspad aan te leggen is de doorlooptijd van projecten dat ook. Projecten die snel gerealiseerd kunnen worden en waar de weg- en of gebieds-beheerder medewerking verleent, krijgen voorrang. Ook is het van belang dat bepaalde projecten geprioriteerd worden, omdat ze in onderlinge samenhang kunnen worden uitgevoerd met andere



werken. Voorbeelden hiervan zijn dijkverzwarringsprojecten in de Hoekse Waard en op Goeree-Overflakkee. De planning van de dijkverzwaring bepaalt in deze de realisatiedatum van de fietspaden. Tegelijkertijd zijn er ook projecten die juist vanwege hun lange doorlooptijd (als gevolg van noodzakelijke bestemmingsplanwijzigingen, grondonteigening) vroegtijdig gestart dienen te worden. Bovenstaande factoren spelen een rol bij het programmeren van de geprioriteerde fietsprojecten. Dit vindt jaarlijks plaats bij het opstellen van het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) als onderdeel van de begroting. In dit (financiële) planningsinstrument staan de uitgaven en inkomsten voor de verschillende provinciale infraprojecten weergegeven, waaronder de fietsprojecten.

De in dit Fietsplan 2008 opgenomen projecten (bijlage 3 en 4) vormen de komende jaren de basis voor het programmeren van de fietsprojecten in het MPI. Twee keer per jaar wordt een voortgangsrapportage opgesteld met een verantwoording over de MPI-projecten en dus ook over de fietsprojecten.

3.4 Uitgangspunten bij de aanleg

3.4.1 Infrastructurele eisen aan fietsinfrastructuur

De fietsinfrastructuur die de provincie financiert is van hoge kwaliteit. Dat houdt concreet in dat het uitgangspunt voor nieuwe infrastructuur is dat fietspaden vrijliggend zijn, geasfalteerd en ontworpen worden conform de eisen uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie Zuid-Holland. In dit handboek zijn specifieke eisen opgenomen voor het ontwerp van weginfrastructuur waaronder de infrastructuur voor de fiets, van de provincie Zuid-Holland. Het handboek is een nadere uitwerking van landelijke normen (CROW richtlijnen) en provinciaal beleid. Er kunnen bijzondere omstandigheden zijn waarbij uitzonderingen gerechtvaardigd zijn. Gedacht kan worden aan beperkte ruimte op dijken, behoud van beschermde wandelpaden of speciale inrichtings-eisen in uitzonderlijke gebieden. De ruimtelijke inpassing van het fietsplan gebeurt in goed overleg met betrokken partijen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de geldende normen, maar ook naar de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied en hoe de fietsinfrastructuur hier het beste bij aansluit. De provincie kijkt ook waar innovatieve oplossingen als wachttijdvoorspellers kunnen worden ingezet.

De provincie is van mening dat de CROW-richtlijnen over voorrang voor fietsers op rotondes moeten worden toegepast en dat afwijking ervan slechts onder zeer bijzondere en schriftelijk te onderbouwen omstandigheden mogelijk is. In de CROW-richtlijnen (publicatie 126) wordt geadviseerd om fietsers binnen de bebouwde kom voorrang te geven. Met het oog op uniformiteit, verkeersveiligheid en doorstroming is het beleid ten aanzien van rotondes dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom in de voorrang worden gebracht en op rotondes

buiten de bebouwde kom uit de voorrang worden gehouden. Hiervan wordt door de provincie Zuid-Holland uit veiligheidsoverwegingen afgeweken in de volgende gevallen.

Fietsers zijn op rotondes binnen de bebouwde kom uit de voorrang indien:

- bromfietzers op het fietspad rijden;
- er sprake is van een relatief hoog percentage vrachtverkeer;
- het fietspad in twee richtingen bereden wordt;
- er een te geringe afstand is tussen fietsoversteek en rotonde.



Op een aantal locaties in Zuid-Holland speelt de discussie over het ombouwen van fietspaden langs 80-kilometer-wegen tot parallelwegen of bestaande parallelwegen waarop fietsverkeer en ander verkeer is gemengd. Uit ongevalgegevens lijken parallelwegen veiliger dan vrijliggende (twee-richtingen) fietspaden. Echter de subjectieve verkeersonveiligheid wordt als zeer groot ervaren. In het Meerjarenprogramma verkeersveiligheid wordt dit onderwerp meegenomen.

3.4.2 Cofinanciering en commitment

De afgelopen jaren heeft de provincie (buiten de stadsregio's) in de meeste gevallen de volledige kosten van fietsinfrastructuur gedekt. Rekening houdend met de uitgangspunten zoals geformuleerd in hoofdstuk 2, geldt voor de geprioriteerde projecten dat provincie deze voor maximaal 100% financiert. Echter geprioriteerde projecten waarvoor medefinanciers zijn, krijgen prioriteit in de programmering.

Bij de grote verbindingen waarbij stadsregio's, gemeenten en provincie zijn betrokken is het van essentieel belang dat alle partijen hun inspanning tonen. Indien dat noodzakelijk wordt geacht kan middels een bestuurlijk convenant dat commitment worden gevraagd en verantwoordelijkheden beschreven. Aan een convenant zal de provincie de middelen koppelen die zij ter beschikking stelt voor de verbetering van de verbinding.

Commitment van de uiteindelijke wegbeheerder is van groot belang. Hiertoe wordt via een intake van fietsprojecten afspraken gemaakt over de samenwerking. De wegbeheerder dient middelen op te nemen voor beheer en onderhoud. De huidige regeling voor de gewenningsbijdrage voor beheer en onderhoud blijft gehandhaafd.

4 Communicatie en gedrag

De fiets is in Nederland en in Zuid-Holland een zeer populair vervoermiddel. De fiets wordt door ruim een kwart van de bevolking het meest aantrekkelijke vervoermiddel gevonden. Tweederde van alle Nederlanders brengt de fiets in verband met vreugde. Hierbij geldt dat hoe vaker men gebruik maakt van de fiets, des te positiever men hierover oordeelt³. Het doel van de provincie Zuid-Holland is om het fietsen in Zuid-Holland verder te promoten en te stimuleren. Gerichte communicatie ondersteunt de centrale doelstelling van het provinciale fietsbeleid om het fietsgebruik te vergroten en ketenmobiliteit te bevorderen. Daarnaast moet het inzetten van gerichte communicatie ertoe leiden dat de inwoners van Zuid-Holland de fiets zien als een aantrekkelijk, gezond, veilig, goedkoop en milieuvriendelijk vervoermiddel.

De afgelopen jaren heeft de provincie diverse campagnes gehouden gericht op het stimuleren van fietsgebruik, zoals:

- Fietsrouteplanner Zuid-Holland, sinds september 2005;
- Jaarlijkse uitgifte van de brochure fietswijzer;
- Activiteiten op gebied van fietsvaardigheden, gedrag en kennis door ROV Zuid-Holland.



Met gerichte communicatie is het mogelijk om te sturen op het gedrag van (potentiële) fietsers, het gaat hierbij om het aanbieden van (nieuwe) diensten, het verlenen van service en het

informerende van (potentiële) fietsers. Hiervoor worden komende jaren verschillende actiepunten uitgevoerd. Deze actiepunten zijn onderverdeeld in drie categorieën.

- Bewegwijzering;
- Fietspromotie;
- Fietsvaardigheden en gedrag.

4.1 Bewegwijzering

Voor fietsers zijn er drie soorten bewegwijzering:

- doelbewegwijzering, de rood-witte bordjes en paddenstoelen;
- recreatieve fietsbewegwijzering, in verschillende varianten en doorgaans aangegeven op groen-witte bordjes met routeaanduiding of knooppuntnummer;
- GPS-navigatie.

De **doelbewegwijzering** leidt fietsers via de kortste weg naar verschillende bestemmingen, meestal woonkernen, recreatiegebieden, stadsdelen of belangrijke openbaar vervoerknooppunten. De route wordt aangegeven via rood-witte handwijzers en paddenstoelen. Het is primair gericht op het verwijzen van de niet ter plaatse bekende fietsers. Daarnaast geeft de bewegwijzering de fietser die wel bekend is inzicht in de samenhang van het netwerk van doorgaande verbindingen en wordt de vaste gewoonte fietser gewezen op alternatieve en/of nieuwe gerealiseerde routes.

De wegbeheerder is verantwoordelijk voor doelbewegwijzering en kan zich hiervoor abonneren op een ANWB-service. Naast een goede invulling door de wegbeheerder wil de provincie de bewegwijzering bij de geprioriteerde verbindingen integraal onderdeel laten zijn van een project (hoofdstuk 3). Samen met betrokken wegbeheerders wordt per verbinding een bewegwijzeringsplan opgesteld en uitgevoerd.

In Zuid-Holland is er een groot aanbod aan soorten **recreatieve bewegwijzering**. Onderscheidende

aspecten zijn onder meer lengte, doelgroep, thema en uitvoering (rondgaand of gestrekt en al dan niet deel uitmakend van een netwerk). Er zijn veel initiatieven op dit gebied, zowel vanuit landelijk fietsplatform, gemeenten, regio's, recreatieschappen als provincie.

De provincie wil adviseren in het traject van een provinciedekkende toeristisch-recreatieve knooppuntbewegwijzering en maakt een kaart met daarop de gebieden aangegeven waar een toeristisch-recreatieve knooppuntbewegwijzering aanwezig is. Het ontwikkelen van nieuwe recreatieve fietsroutes binnen de provincie, de zogenaamde rondritten, wordt overgelaten aan de recreatieschappen, de regio, gemeenten of particulieren. Bij lokaaloverstijgende routes verzorgt de provincie de coördinatie en afstemming in regioverband.

GPS-navigatie voor de fiets staat nog in de kinderschoenen. Verwacht mag worden dat verbetering van de systemen en beschikbaarheid van fietskaarten en routes het fietsgebruik zal stimuleren en mogelijk zelfs nieuwe doelgroepen zal aanspreken. Om deze ontwikkeling te stimuleren zal de provincie in samenwerking met het Zuid-Hollands Bureau voor Toerisme aan de fietsrouteplanner een aantal recreatieve fietsroutes toevoegen. Deze kunnen worden gedownload en ingelezen in de GPS-apparatuur van de fietser.

4.2 Fietspromotie

Het aantal zogenaamde 'keuzereizigers' neemt toe. Deze reizigers maken per reis een afweging in het te kiezen vervoermiddel. Uit onderzoek blijkt dat 45% tot deze groep behoort; 31% behoort tot de verstokte automobilisten, 20% tot de verknochte openbaar vervoerreizigers en slechts 4% tot de fietsers en voetgangers.

Deze keuzereiziger moet worden verleid vaker met de fiets te gaan. Hiervoor is meer bekendheid met de voordelen van de fiets noodzakelijk.

Er wordt een doelgerichte strategie op het gebied van communicatie gericht op het vergroten van fietsgebruik en ketenmobiliteit opgezet. Hierbij wordt aangesloten met het programma mobiliteitsmanagement. Ook wordt aansluiting gezocht met het actieprogramma Mooi Zuid-Holland, met als insteek de mogelijkheden die er zijn om met de fiets het landschap van Zuid-Holland te leren kennen, onder de aandacht te brengen van (potentiële) fietsers.



Het inzetten van fietspromotie voor de verschillende doelgroepen vindt plaats aan de hand van een doelgroepenanalyse en marketingplan. Dit is de basis voor een uitvoeringsgericht communicatieplan waarin diverse instrumenten worden ingezet, zoals de Zuid-Hollandse fietsrouteplanner, de Fietswijzer in welke vorm dan ook en campagnes bij realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur. Deze campagnes worden afgestemd met lokaal betrokken partijen.

Fietsrouteplanner

Sinds september 2005 is de Zuid-Hollandse Fietsrouteplanner online. Na de lancering is de planner al meerdere malen bijgewerkt, met behulp van input van de gebruikers. Eerst zijn vormgeving en lay-out aangepast. Vervolgens heeft de provincie actueel kaartmateriaal met de nieuwste fietsverbindingen en aanvullende 'eigenschappen' ingevoerd. En sinds 2007 is het mogelijk de geplande fietsroute te downloaden ten behoeve

van een GPS-navigatiesysteem. De geplande route is de kortste van deur tot deur of via tussenpunten. Fietsers kunnen inmiddels zelfs hun eigen voorkeuren meegeven. Bijvoorbeeld een route door bosrijk gebied, langs het water of door stedelijk gebied. Verder is het sinds kort mogelijk om een zogenaamd 'rondje' te plannen. Het begin- en eindpunt is hetzelfde adres, het verste punt is een tussenpunt of meerdere tussenpunten en de planner maakt twee verschillende routes; één voor de heenweg en één route voor de terugweg. De planner produceert vervolgens direct een goede routebeschrijving en een helder kaartje.

In 2007 had de Zuid-Hollandse Fietsrouteplanner gemiddeld 1.000 bezoekers per dag, dat is iets meer dan in 2006 met gemiddeld 890 bezoekers per dag. De provincie wil dat er nog meer gebruikers van de planner bijkomen. Om dat te bereiken worden de volgende acties uitgevoerd:

- Publiekscampagne gericht op vergroten bekendheid van de fietsrouteplanner aan het begin van het fietsseizoen.
- Verbeteren vindbaarheid onder andere door links vanaf verschillende websites.
- Fietsrouteplanner toevoegen aan bestaand project waarbij bedrijven de OV-routeplanner op hun website kunnen plaatsen.
- Regelmatige updates van kaartmateriaal en software.
- Het koppelen van de Zuid-Hollandse Fietsrouteplanner met overige (fiets)routeplanners, gericht op de totstandkoming van een landelijke fietsrouteplanner.

Informatie over nieuwe fietsinfrastructuur

Momenteel ontbreekt het vaak aan communicatie op het moment dat een fietsproject is afgerond en de fietsinfrastructuur daadwerkelijk is gerealiseerd. Tijdens de planvoorbereiding en realisatie van een fietsproject vindt uitgebreid communicatie plaats met belanghebbenden en direct betrokkenen. In de fietsprojecten die vanaf 2008 gereed komen, wordt actieve communicatie na realisatie opgenomen.

Met als doel om (potentiële) fietsers te informeren over het feit dat er een nieuwe fietsverbinding, een nieuwe fietsontsluiting of een recreatieve fietsroute is gerealiseerd, zodat fietsers gebruik gaan maken van deze nieuwe fietsinfrastructuur. Allereerst wordt in 2008 een standaardmethodiek ontwikkeld en deze methodiek wordt vervolgens voor de toekomstige fietsprojecten toegepast.

Communicatiemiddelen

Algemene provinciale informatie over de fiets, fietsbeleid en fietsinfrastructuurprojecten is momenteel te vinden op het provinciale internet www.zuid-holland.nl, onder het thema verkeer en vervoer, fiets. Tevens zijn de namen en contactgegevens genoemd van contactpersonen die zich bij de provincie bezighouden met de fiets.

De provincie Zuid-Holland heeft in samenwerking met onder andere de Fietsersbond de 'Fietswijzer' uitgegeven. Dit is een boekje met in kaartvorm informatie over (toekomstige) fietsverbindingen, fietsenstallingen en andere fietsvoorzieningen in Zuid-Holland. In 2006 is dit boekje geheel vernieuwd met een doorverwijzing naar de provinciale internetsite. De Fietswijzer is verspreid in gemeentehuizen en bibliotheken en is uitgedeeld bij relevante optredens van de provincie. Voorlopig hoeft de Fietswijzer niet te worden aangepast. In het communicatieplan wordt aangegeven welke andere communicatiemiddelen worden ingezet.

Uit onderzoek ⁴ blijkt dat gezondheid het belangrijkste argument is om voor de fiets te kiezen. Op dit moment speelt landelijk een aantal initiatieven. Zo doet TNO samen met ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport onderzoek naar de relatie tussen fietsende werknemers en ziekteverzuim. Verder wordt onderzocht in hoeverre kortingen mogelijk zijn op ziektekostenverzekeringen door fietsende werknemers. Ook speelt de fiets een rol bij het terugdringen van bewegingsarmoede en mensen met overgewicht. In promotieactiviteiten van de provincie

⁴ Bron presentatie XTNT d.d. 22 november 2006 uit een onderzoek onder 591 respondenten.

kan de link tussen gezondheid en fietsen nadrukkelijk naar voren worden gebracht. Verder kan de provincie hier een rol in spelen door vertegenwoordigers van de beide beleids-terreinen met elkaar in contact te brengen zodat uitwisseling plaatsvindt van kennis en ervaring. En er contacten ontstaan waardoor initiatieven op het gebied van fietsen en gezondheid ontstaan.



4.3 Fietsvaardigheid en gedrag

Het verbeteren van de positie van de fietser kan de provincie niet alleen, juist als het gaat om het beïnvloeden van (potentiële) fietsers is samenwerking met anderen noodzakelijk. Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland) heeft de regie als het gaat om het bevorderen van fietsvaardigheid en aandacht voor houding en gedrag van doelgroepen in het verkeer. De adviespunten vervoermanagement voeren de regie als het gaat om het verleiden van werknemers om (vaker) de fiets te gebruiken in het woon-werk verkeer.

Fietsvaardigheden

In het kader van de verbetering van de verkeersveiligheid stimuleert de provincie samen met de stadsregio's via het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV Zuid-Holland) de bevordering van fietsvaardigheid bij diverse doelgroepen in Zuid-Holland. De nadruk ligt daarbij op de "nieuwe en kwetsbare verkeersdeelnemers" zoals de leerlingen in het basis- en voortgezet onderwijs.

Daarnaast zijn er ook in diverse plaatsen fietscursussen georganiseerd voor bv. allochtone vrouwen en worden informatie dagen/dagdelen georganiseerd voor de oudere fietsgebruikers om ook hen op een veilige wijze op een fiets aan het verkeer te kunnen laten deelnemen. Tot dusver is bij het ROV Zuid-Holland niet bekend dat er behoefte is aan het stimuleren van fietsgebruik voor andere of extra doelgroepen. Het bevorderen van fietsvaardigheid bij diverse bestaande doelgroepen in Zuid-Holland blijft lopen via het ROV Zuid-Holland.

Vervoermanagement gericht op de fiets

De (potentiële) woon-werk fietser heeft een regelmatig reispatroon en is goed benaderbaar via de werkgevers. Om deze doelgroep te vergroten is de inbreng van de adviespunten vervoermanagement in de regio's zeer belangrijk. Er zijn twee adviespunten die worden gesubsidieerd door de provincie; Bureau Mobiliteit op Maat (MOM) in Alphen aan den Rijn en het Vervoerscoördinatiecentrum Zuid-Holland Zuid (VCC-ZHZ) in Dordrecht. Beide adviespunten geven bedrijven onafhankelijke adviezen over welke maatregelen zij kunnen nemen om het (solistisch) autogebruik van werknemers terug te dringen. Naast spreiding van werktijden, thuiswerken, het inzetten van bedrijfsvervoer, carpoolen en openbaar vervoer is de fiets één van de mogelijke maatregelen. Vanaf 2009 zullen de adviespunten meer projectmatig gaan werken en wil de provincie de huidige subsidie-methodiek veranderen in een projectsubsidie. Projecten op het gebied van stimuleren van fietsgebruik in het woon-werk verkeer komen in aanmerking voor subsidie. Hiertoe zijn afspraken nodig over gedragsbeïnvloeding door vervoermanagement en bijvoorbeeld kilometerprestatieafspraken.

5 Stalling- en overstapfaciliteiten

De fiets vormt in veel gevallen het vortransport voor de bus en de trein. Op dit moment geldt dat in meer dan 30% van de openbaar vervoer-verplaatsingen, de fiets het vortransport is. De fiets als natransport is in ca. 10% van de openbaar vervoerverplaatsingen het geval. Er valt dus veel te zeggen voor een investering in de benodigheden van een dergelijk gecombineerd vervoerssysteem. Om het fietsgebruik en de ketenmobiliteit te stimuleren zullen ook de fietsvoorzieningen die voor of na een fietsrit gebruikt worden een kwalitatief, aantrekkelijk en daarmee wervend karakter moeten hebben. In het Coalitieakkoord is ketenmobiliteit als doel voor de langere termijn opgenomen. Verschillende vormen van vervoer en verplaatsingen (van deur tot deur) sluiten op elkaar aan (ketenmobiliteit). De provincie wil bereiken dat er sociaal veilige en hoogwaardige openbaar vervoer knooppunten zijn en om dit te voor elkaar te krijgen, wordt in het Coalitieakkoord ingezet op het realiseren van (bewaakte) stallingen op alle grote trein- en busstations. Daarnaast is het belangrijk dat er een goede onderlinge aansluiting is van de verschillende vervoersvormen bij de vervoersknooppunten.



Vanuit het bestaande beleid uit het Fietsplan 2001 het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het programma mobiliteitsmanagement en ter uitvoering van moties voert de provincie op dit moment meerdere projecten uit op het gebied van de stalling- en overstapfaciliteiten:

- Subsidiëren van fietsparkeervoorzieningen bij treinstations als uitwerking van de 1e fase uitvoeringsprogramma fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer.
- Plaatsen van overdekte fietsenstallingen bij bushaltes langs provinciale wegen.
- Uitvoeren en evalueren van een pilot fietskluizen.

Meer en betere stalling- en overstapfaciliteiten in de provincie Zuid-Holland zijn bedoeld om enerzijds de doelstellingen van het fietsbeleid en mobiliteitsmanagement te realiseren en anderzijds de ambitie uit het Coalitieakkoord over ketenmobiliteit te kunnen waarmaken. Hiervoor worden komende jaren verschillende actiepunten uitgevoerd. Deze actiepunten zijn onderverdeeld in drie categorieën.

- Fietsparkeren bij treinstations
- Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes
- Overstapfaciliteiten

5.1 Fietsparkeren bij treinstations

Bij het realiseren van de fietsparkeervoorzieningen bij treinstations is de rol van de provincie beperkt tot die van het verschaffen van subsidie, aangezien gemeenten, Prorail en NS-Fiets verantwoordelijk zijn voor het daadwerkelijk realiseren van de voorzieningen. Er vindt nauwe samenwerking plaats met deze partijen. De subsidie is bedoeld voor de aanlegkosten en is geregeld in de vastgestelde subsidieregeling fietsparkeren bij openbaar vervoerknooppunten in Zuid-Holland. Deze subsidieregeling biedt de provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten van openbaar vervoer door middel van subsidieverlening te verbeteren. Zie bijlage 5; Fietsparkeren bij OV-knooppunten, voor een overzicht van de fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten afkomstig uit het programma mobiliteitsmanagement.

Uitvoeren 1e fase uitvoeringsprogramma fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer

Naar aanleiding van de motie 'Fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer' is de '1e fase Uitvoeringsprogramma Fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer' opgesteld en vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zijn verbeteringen van fietsparkeervoorzieningen opgenomen voor 10 treinstations, 3 busstations en 1 transferium. Vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU) is € 1½ mln. beschikbaar om de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mede aan te leggen. Dit subsidiebedrag wordt gebruikt voor de 1e fase van het uitvoeringsprogramma, waarin ruimte wordt gelaten voor herprioritering als dit tijdens de uitvoering noodzakelijk blijkt. Samen met Prorail zijn inrichtingsplannen voor stationsgebieden opgesteld en zijn er financieringsafspraken en uitvoeringsafspraken gemaakt.

Voortzetten uitvoeringsprogramma fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer

Op basis van de ervaringen met de 1e fase van het uitvoeringsprogramma, wordt een vervolg bepaald. Naast de 10 treinstations uit de 1e fase zijn er andere treinstations in Zuid-Holland waar ook behoefte is aan verbeteringen van fietsparkeervoorzieningen. Deze kunnen in een volgende fase worden opgenomen. Tijdens behandeling van de 1e fase van het uitvoeringsprogramma is aangegeven dat de provincie zich niet wil gaan bemoeien met de exploitatie en beheer van (bewaakte) stallingen. Dit uitgangspunt is leidraad voor het voortzetten van het uitvoeringsprogramma fietsparkeren bij knooppunten van openbaar vervoer

Inventarisatie stallingsbehoeften bij MerwedelingeLijn, Stedenbaan en Rijn Gouwe Lijn en bij toekomstige ontwikkelingen

Het programmabureau Stedenbaan heeft de behoefte voor fietsparkeervoorzieningen op stations langs de Stedenbaan voor de lange termijn geïnventariseerd, dit is de basis van een ambitie-document inclusief afspraken over realisatie van de stallingsbehoefte tot 2010. Het gaat hierbij om de stations op de lijn Leiden – Den Haag – Delft – Rotterdam – Dordrecht en de lijn Gouda – Zoetermeer – Den Haag. Er wordt gebruik gemaakt van tellingen van Prorail (Ruimte voor de fiets) en

van gegevens van de NS. Door het projectbureau Merwede Linge Lijn wordt eenzelfde inventarisatie gedaan voor de stations op de lijn Dordrecht – Gorinchem – Geldermalsen. Bij de aanpak van deze locaties wordt samengewerkt met Prorail, NS-Fiets en betrokken gemeenten. Langs het traject van de Rijn Gouwelijn dient nog een inventarisatie plaats te vinden.



Op het station van Leerdam vindt een pilot plaats op gebied van het gedeelde gebruik van fietskluizen. NS-Fiets is de initiatiefnemer van deze pilot en zij werken de pilot uit samen met provincie, Prorail en de gemeente Leerdam. Het doel is een beter en intensiever gebruik van fietskluizen in kleinere gemeenten, waar geen overdekte, bewaakte fietsstallingen zijn. Kunnen naast de vaste huurders, ook dagjesmensen gebruik maken van de kluizen? Kosteneffectief is het niet haalbaar om voor dagjesmensen aparte kluizen neer te zetten. Met een nieuw te ontwikkelen systeem moet het mogelijk worden dat vaste huurders (veelal woon-werkverkeer) en dagjesmensen gebruik kunnen maken van eenzelfde kluiz.

5.2 Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes

De afgelopen jaren heeft de provincie geïnvesteerd in fietsparkeervoorzieningen bij provinciale bushaltes. Er zijn overdekte fietsenstallingen geplaatst en als pilotproject zijn er fietskluizen bij provinciale bushaltes geplaatst die gehuurd kunnen worden.

Uitvoeren en evalueren pilotproject fietskluizen

Uit provinciaal onderzoek in 2005 is gebleken dat fietsdiefstal en vernieling van fietsen op een aantal landelijke bushaltes in de provincie Zuid-Holland

als probleem wordt ervaren. De provincie Zuid-Holland heeft daarom besloten een pilot te houden voor het plaatsen van fietskluizen op een aantal bushaltes in het landelijke gebied van Zuid-Holland. Het betreft hier geen treinstations. De pilot duurt 1 jaar van april 2007 tot en met maart 2008. Het doel van de pilot fietskluizen is tweeledig:

1. Bezien of het fietsgebruik in de keten toeneemt als er veilige fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes aanwezig zijn.
2. Binnen de provincie Zuid-Holland kennis opdoen met het realiseren, exploiteren en beheren van fietskluizen bij provinciale bushaltes.

Nadat de fietskluizen zijn geplaatst vindt er een evaluatie plaats. Het doel van deze evaluatie is te onderzoeken hoe het gebruik van de fietskluizen is en wat de ervaringen van (potentiële) gebruikers zijn. Verder moet de evaluatie antwoord geven op de vragen of de fietskluizen succesvol zijn, of er uitbreiding nodig is van de fietskluizen op bestaande locaties of dat de fietskluizen op meerdere locaties in de provincie kan worden ingevoerd. Of dat gestopt moet worden met deze pilot. Verder moet de evaluatie antwoord geven op de vragen of de huidige kluizen voldoen en of de juiste keuzes zijn gemaakt qua type kluiz, qua uitvoering, beheer en exploitatie. Op basis van de uitkomst van het evaluatieonderzoek, wordt het vervolg bepaald van het pilotproject fietskluizen.

Realiseren van overdekte stallingen bij bushaltes

Vanaf 2000 heeft de provincie ruim 1270 overdekte fietsenstallingsplaatsen bij bushaltes aangelegd. Het gaat hierbij om bushaltes buiten de bebouwde kom met een directe relatie met de provinciale weg en het provinciaal openbaar vervoer, gelegen buiten de beide WGR+-gebieden. Hiermee is de opgave uit het Fietsplan 2001 volbracht. Echter er zijn nog voldoende haltes over waar nog geen goede of overdekte fietsenstallingen aanwezig zijn. Door jaarlijks een programma te blijven opstellen, kan het realiseren van overdekte fietsenstallingen bij bushaltes blijven doorgaan. Het opstellen van het programma gebeurt aan de hand van een jaarlijkse inspectie langs provinciale wegen en met input van gemeenten, Fietsersbond, vervoerbedrijven en waterschappen.

Het programma kent een volgende prioriteit:

1. Bushaltes langs provinciale wegen met een directe relatie met provinciaal openbaar vervoer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt of deze wel of niet in WGR+ gebieden liggen.
2. Bushaltes langs in aanbouw zijnde provinciale wegen met een directe relatie met provinciaal openbaar vervoer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt of deze wel of niet in WGR+ gebieden liggen.
3. Bushaltes niet langs provinciale wegen, maar wel een directe relatie met provinciaal openbaar vervoer, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt of deze wel of niet in WGR+ gebieden liggen.

Voor bushaltes die liggen langs provinciale wegen geldt dat de provincie de aanlegkosten financiert en het beheer en onderhoud uitvoert. Voor bushaltes die niet langs een provinciale weg liggen geldt dat de aanlegkosten door de provincie worden gefinancierd, het beheer en onderhoud gebeurt door de betreffende wegbeheerder.

Programma uitgevoerd dat met behulp van de bestaande subsidieregeling voorziet in minimaal 3.000 extra fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd in 2011

In het Coalitieakkoord is aangegeven dat er in 2011 minimaal 3.000 extra fietsenstallingsplaatsen zijn gerealiseerd. Hiervoor is in de begroting 2008 € 2 mln. extra beschikbaar gesteld⁵ voor de periode 2008 t/m 2011. Deze doelstelling kan alleen worden bereikt als alle hiervoor genoemde activiteiten bij elkaar worden opgeteld. Het gaat hierbij overigens om de gerealiseerde fietsenstallingsplaatsen buiten de WGR+ gebieden. De aangelegde fietsenstallingsplaatsen worden jaarlijks weergegeven in de Voortgangsrapportage Infrastructuur, hoofdstuk fiets.

Naast het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij treinstations en bushaltes vindt ook een inventarisatie plaats naar de behoefte aan (extra) fietsparkeervoorzieningen bij overstappunten van openbaar vervoer te water. Tot slot worden, samen met het programma Groene Hart, de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van groentransferia.

⁵ Provinciale begroting 2008, nader uitgewerkt in MPI 2008 t/m 2021 onderdeel Fiets.

5.3 Overstapfaciliteiten

Een soepele overstap van fiets naar openbaar vervoer en omgekeerd biedt kansen. De combinatie van beide vervoersystemen geeft een meerwaarde. Samen vormen ze een uiterst duurzame vervoerswijze van Deur tot Deur.

OV-Fiets

Sinds 2000 bestaat de OV-fiets; een huurfiets in het openbaar vervoer. De OV-fiets is op dit moment te huur bij ongeveer 110 uitgiftepunten op vooral treinstations. Het huren van een OV-fiets kost € 2,85 per keer (tot twintig uur). Huurders hebben een geschikt gemaakte NS-kaart of een speciaal OV-fietspasje nodig, betalen gaat achteraf per automatische incasso. Er is geen borg, geen formulieren en geen legitimatie nodig. De OV-fiets wordt kostendekkend geëxploiteerd door de Stichting OV-fiets (per eind 2007 OV Fiets BV), op voorwaarde dat andere partijen (overheden, vervoerders, sponsors) vanuit hun kennis, ervaring en (financiële) mogelijkheden optimaal bijdragen aan de uitbouw van de OV-fiets. De bijdrage varieert, onder meer, van het stimuleren van het gebruik en de aanleg van fietsvoorzieningen op openbaar vervoerknooppunten, het doorgaan met de voorgenomen investeringen/projectsubsidies, het promoten van de OV-fiets onder haar leden/klanten en het uitvoeren van klanttevredenheids-onderzoeken.

Door de Fietsersbond is het rapport "Gouden kansen voor de OV-fiets in Zuid-Holland" opgesteld, hierin staan de kansrijke locaties voor de OV-fiets in Zuid-Holland genoemd. De provincie wil investeren in de beschikbaarheid van dit type fietsvoorziening op de openbaar vervoerknooppunten.

Mogelijkheden onderzoeken om de fiets ook te kunnen meenemen in de bus en tram/trein

Het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer was een expliciet aandachtspunt in het Fietsplan 2001. De fiets meenemen in het openbaar vervoer leidt tot betere voor- en natransportmogelijkheden bij ketenmobiliteit. Op dit moment is het mogelijk om de fiets mee te nemen in:

- De Fast Ferry; de (brom)fiets mag hier gratis worden meegenomen. Dit wordt veelvuldig gedaan, waarbij het zowel het recreatieve als

utilitaire aspect een belangrijke rol speelt. In het fietsplan is ook de fietstoegankelijkheid van vier nieuwe aanlegplaatsen van de Fast Ferry in de regio Drechtsteden meegenomen.

- De MerwedeLingeLijn; sinds 1 januari 2007 rijdt een nieuwe vervoerder op deze railverbinding. Per treinstel kunnen er 12 fietsen worden meegenomen, in de spits worden twee treinstellen ingezet, zodat er 24 fietsen mee kunnen.
- Voor de RijnGouweLijn geldt dat op dit moment de nieuwe concessie wordt geschreven. Hierin wordt opgenomen dat de vervoerder voldoende ruimte en mogelijkheden moet bieden om de aansluiting van de fiets op het openbaar vervoer te makkelijker te maken. Verder wordt de vervoerder gevraagd naar ruimte en mogelijkheden om de fiets mee te kunnen nemen in de trein.

Het meenemen van de fiets in de bus ligt een stuk ingewikkelder, de eigenschappen van een bus maken het lastig om bijvoorbeeld een fiets in of uit een bus te tillen. Om een fiets mee te kunnen nemen in de bus dient het ontwerp van de bus fors te worden aangepast of te worden voorzien van een aanhanger. Er zijn elders in het land (Brabant) studies geweest, maar dit heeft nergens geleid tot daadwerkelijke implementatie. Op basis van ervaring elders en beschikbare informatie maakt de provincie de keuze om wel of niet te starten met mogelijkheden om de fiets mee te kunnen nemen in de bus.

6 Financiën en organisatie

6.1 Financiën en planning beter fietsnetwerk

Voor de realisatie van nieuwe fietspaden in deze collegeperiode is een extra bedrag van € 40 mln. uitgetrokken. Met deze extra financiële injectie wordt concreet ingezet op de realisatie van 75 kilometer extra fietspad in de periode 2008 t/m 2011. Hiermee komt het totaal aan te leggen fietspadkilometers in deze periode uit op 110 kilometer. Dit hoge ambitieniveau vraagt om een heldere lijn bij de programmering van de verschillende projecten.



In de periode 2008 t/m 2011 worden allereerst 54 fietspadprojecten afgerond die nu al in voorbereiding en/of in uitvoering zijn. Deze projecten komen voort uit het Fietsplan 2001. Ook worden in deze periode 37 fietspadprojecten

gerealiseerd afkomstig uit het Fietsplan 2001 die na heroverweging en prioritering passen binnen de kaders van het Coalitieakkoord 2007-2011.

Voor de periode na 2012 zijn 75 fietspadprojecten opgenomen.

Aangezien infraprojecten, waaronder fietsprojecten, een lange voorbereidingstijd kennen (ca 4 á 5 jaar), is het wenselijk om in deze collegeperiode ook met de voorbereiding van de projecten van na 2012 te starten. Daarnaast is het realistisch om projecten op de plank te hebben liggen. De ervaring leert dat er altijd projecten, om wat voor reden dan ook, vertraging oplopen; op dat moment kunnen andere projecten worden ingeschoven. Dit programmeren van fietspadprojecten vindt jaarlijks plaats in het kader van het opstellen van het (MPI).

Alle projecten van het fietsplan zijn opgenomen in bijlagen 3 en 4. Om de transparantie te vergroten zijn de projecten genummerd en in drie categorieën verdeeld:

- Categorie 1: realisatie 2008 t/m 2011 / beleidskader: Fietsplan 2001
- Categorie 2: realisatie 2008 t/m 2011 / beleidskaders: Fietsplan 2008 en Fietsplan 2001
- Categorie 3: realisatie na 2012 / beleidskader: Fietsplan 2008

	Fietsplan 2008	
	37 projecten	75 projecten
Fietsplan 2001		
65 projecten	54 projecten	
2001	2008	2012

Samengevat komt de projectenlijst op het volgende neer:

Categorie	Aantal projecten	Aantal kilometers	Oplevering	Bijdrage PZH (in € mln.)
1	54	91	2008 t/m 2011	€ 40
2	37	53	2008 t/m 2011	€ 44
subtotaal	91	144	2008 t/m 2011	€ 84
3	75	114	Na 2012	€ 89
Totaal	166	258		€ 173

Voor de periode 2008 t/m 2011 zijn in totaal 91 projecten opgenomen in de lijst (144 kilometer). Rekening houdend met een percentage projecten dat door planologische inpassing en onteigeningsproblemen wordt vertraagd, is de doelstelling voor deze periode hiervan 110 kilometer te realiseren. In programma 2 van de Begroting 2008 (productgroep 220) zijn de in het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) opgenomen investeringsuitgaven en -inkomsten voor fietspadprojecten geraamd. In totaal is er voor het realiseren van fietspaden € 84 mln. opgenomen in de Begroting 2008, inclusief € 40 mln. voor diverse projecten (110 kilometer fietspad), zijnde de extra investeringen uit het Coalitieakkoord.

Voor de periode na 2012 komen 75 projecten in de planning met in totaal minimaal 114 kilometer fietspad. Het gaat hierbij om een bedrag van € 89 mln. Deze projecten zijn nog niet gedekt. Dit zal in eerste instantie in het kader van een nieuwe coalitieakkoord geregeld moeten worden, waarna vervolgens de financiële middelen in de begroting worden opgenomen.

Met de WGR+ regio's zullen afspraken gemaakt worden over gezamenlijke financiering. Gebruikelijk is dat de WGR+ regio's 50% à 75% van de investering op zich nemen. Als overige wegbeheerders bereid zijn om mee te investeren, zullen de betreffende projecten geprioriteerd

worden in de uitvoering. Tenslotte zal gebruik gemaakt worden van subsidiemogelijkheden zoals via de regeling Investerings Landelijk Gebied (ILG).



In de tabel op de volgende bladzijde staat per regio het provinciale aandeel (in € mln.) in de nieuw aan te leggen fietspadprojecten uit het Fietsplan 2008 weergegeven. Het overzicht laat zien dat het provinciaal aandeel geraamd is op € 173 mln. Voor de lopende 91 projecten die in de huidige collegeperiode gepland zijn, is de raming gebaseerd op de bestaande programma planning; voor de 75 nieuwe projecten in de periode na 2012 is het provinciaal aandeel geraamd op basis van kentallen. Het overzicht toont ook hoe de investering verdeeld is over de verschillende regio's. Bij de invulling / prioritering per regio is uitgegaan van de kaders van het Coalitieakkoord waarbij actief is gezocht naar synergie met andere beleidsvelden

Regio	Verbinding	Ontsluiting	Recreatieve route	Restcategorie Fietsplan 2001	Provinciaal aandeel (in € mln.)
Holland Rijnland	6	12,5	4,5	7	€ 30
Hoeksche Waard	1,5	0,5	8,5	1,5	€ 12
Drechtsteden	1,5	1	4	0,5	€ 7
Goeree-Overflakkee	1	2	10	1,5	€ 14
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	7,5	1	4	2,5	€ 16
Midden-Holland	14,5	0,5	4	10	€ 29
Haaglanden	8	4,5	4,5	8,5	€ 25
Regio Rotterdam	9	1,5	5	8	€ 23
Rijnstreek	3	4	3,5	2,5	€ 13
BOR / afrondingskn	-	-	-	-	€ 4
Totaal (x € 1 mln.)	€ 50	€ 27	€ 49	€ 36	€ 173
	(31%)	(16%)	(28%)	(25%)	(100%)

en gebiedsontwikkelingen, zie bijlage 4.

De verschillen tussen de regio's worden verklaard door de karakteristieken per gebied, de omvang van de regio's en nog lopende projecten uit het Fietsplan 2001.

6.1.1 Organisatie

In 2003 is in het kader van de uitvoering van het Fietsplan 2001 een Task Force Fiets ingesteld met als doel om in de periode 2003 tot en met 2007 80 kilometer nieuw fietspad aan te leggen. Deze doelstelling is in 2007 gerealiseerd en daarmee is deze Task Force beëindigd. Om de ambities uit het Coalitie-akkoord en het Fietsplan 2008 te kunnen realiseren is eind 2007 als vervolg een nieuwe Task Force Fiets II gestart die op basis van een vastgestelde lijst met projecten direct aan de slag is gegaan. Gezien het forse ambitieniveau zal voor de input van de genoemde lijst niet alleen geput (moeten) worden uit de 90 nog lopende fietspadprojecten (categorie 1 en 2) maar ook uit de snel realiseerbare nieuwe projecten van het nieuwe Fietsplan 2008 (categorie 3).

De beoogde resultaten van de Taskforce II in de periode 2008 t/m 2011 zijn het realiseren van de aanleg van 110 kilometer fietspad, het oplossen van minimaal 12 knelpunten en de effectieve besteding van maximaal € 84 mln. aan middelen

die gealloceerd zijn in het MPI 2008 t/m 2022 ten behoeve van de realisatie van fietspadprojecten in het Task Force Fiets II programma. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden tot het versnellen van de doorlooptijd en/of het uitbesteden van fietspadprojecten.

Om de taakstelling te realiseren zal een 3-sporenbeleid gevolgd worden:

1. De eigen vaste bezetting binnen Verkeer en Vervoer op peil houden.
2. Om extra proces- en projectmanagement capaciteit te genereren zal een pilot gehouden worden met de integrale uitbesteding van 5 á 10 fietspadprojecten bij een externe marktpartij. Het bestek en de Europese aanbesteding voor het aantrekken van een marktpartij zal begin 2008 zijn afgerond waarna de geselecteerde projecten kunnen worden overgedragen aan de gekozen marktpartij.
3. Daarnaast zullen overeenkomsten worden gesloten met enkele waterschappen over de inzet van extra proces- en projectcapaciteit ten behoeve van nieuwe fietspadprojecten die onder het wegbeheer van deze waterschappen vallen.

Gezien de positieve ervaringen met deze waterschappen in het recente verleden en

⁶ Exclusief kilometrage van een aantal nieuwe verbindingen; dit is afhankelijk van de uitwerking per project in overleg met de wegbeheerders.

de groeiende ambitie voor fiets bij deze partijen kan naar verwachting hier ook een flinke versnelling gerealiseerd worden. Ten slotte zal ook zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van de expertise die aanwezig is bij de WGR+ regio's, grote gemeenten en semi-overheidsorganisaties (Dienst Landelijk Gebied, Staatsbosbeheer).

Conform het advies van de Statencommissie zal in 2011 de volgende evaluatie van het Fietsplan 2008 plaatsvinden en een plan van aanpak voor de periode na 2012 gemaakt worden.

6.1.2 Risicobeheersing

Belangrijke risico's die de uitvoering van fietspadprojecten vertragen zijn:

- conflicterende belangen bij de vaststelling van een tracé keuze;
- het aantal bij de planvorming betrokken partijen;
- lastige grondverwerving en onteigeningen;
- planologische procedures;
- uitvoeringsbeperkingen (broedseizoen, op/bij dijken kan alleen 's zomers);
- (noodgedwongen) meeliften of wachten op andere projecten bijvoorbeeld dijkverzwaring.

Gelukkig geldt dit zeker niet voor alle fietspadprojecten. Maar om vertragingen in het fietspadprogramma zoveel mogelijk te beperken is

en wordt het volgende gedaan:

1. Om in de periode 2008 t/m 2011 de 110 kilometer te kunnen realiseren is een overcapaciteit in de planning opgenomen (140 kilometer totaal, dus 30 kilometer reserve).
2. Projecten die structureel vertragen, zullen in de planning naar achteren worden geschoven ten gunste van snel realiseerbare nieuwe projecten (rijpe appels) uit het Fietsplan 2008.
3. Door het inzetten van extra- en projectmanagementcapaciteit bij / door derden (zie paragraaf 6.1.1)

6.2 Financiën en planning communicatie en gedrag

Met gerichte communicatie wil de provincie sturen op het gedrag van (potentiële)fietsers. De verschillende activiteiten hebben betrekking op

- Bewegwijzering
- Fietspromotie
- Fietsvaardigheden en gedrag.

Financiering van fietsvaardigheden en gedrag vindt plaats binnen bestaande structuren en reguliere budgetten, zoals via subsidie aan de adviespunten vervoermanagement en via het ROV Zuid-Holland. Voor activiteiten op het gebied van bewegwijzering en fietspromotie vindt financiële dekking plaats via exploitatie kleine investeringen fietsprojecten.

Omschrijving	Planning	Provinciaal aandeel	Dekking
Bewegwijzering: - bewegwijzeringsplannen - overig	2008 t/m 2011	€ 1,0 mln. € 0,2 mln.	Exploitatie kleine investeringen fietsprojecten.
Fietspromotie: - communicatie 90 projecten - overig (o.a. fietsrouteplanner)	2008 t/m 2011	€ 0,9 mln. € 0,2 mln.	
Fietsvaardigheden en gedrag	2008 t/m 2011	PM	Adviespunten vervoermanagement en ROV Zuid-Holland
Totaal aanwezige dekking		€ 2,3 mln.	

6.3 Financiën en planning stalling- en overstapfaciliteiten

Meer en betere stalling- en overstapfaciliteiten zijn bedoeld om de doelstellingen van zowel het fietsbeleid als de ambitie uit het Coalitieakkoord te kunnen waarmaken. Hierbij richt de provincie zich op

- Fietsparkeren bij treinstations
- Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes
- Overstapfaciliteiten.

Financiële dekking is opgenomen in de begroting 2008 en uitgewerkt in het MPI 2008.

Omschrijving	Planning	Provinciaal aandeel	Dekking
Fietsparkeren bij treinstations	2008 t/m 2011	€ 1,5 mln. € 2,0 mln.	BDU MPI 2008 t/m 2022 uitwerking van het Coalitieakkoord (fietsplaatsen bij OV-knooppunten)
Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes	2008 t/m 2011	€ 2,2 mln.	MPI 2008 t/m 2022 tbv Overstapfaciliteiten / Bewaakt fietsen stallen
Overstapfaciliteiten	2008 t/m 2011		
Totaal aanwezige dekking		€ 5,7 mln.	

Bijlage 1: Betrokken partijen bij Fietsplan 2008

Met de volgende partijen heeft overleg plaatsgevonden over de prioriteiten van het fietsplan. In het overleg met de verschillende regio's waren tenminste alle gemeenten vertegenwoordigd; soms aangevuld met belangenorganisaties, politie en/of waterschappen.

- Stadsgewest Haaglanden
- Stadsregio Rotterdam
- Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland
- Rijnstreekberaad
- Intersamenwerkingsverband Midden-Holland
- Commissie Hoeksche Waard
- Bureau Drechtsteden
- Bureau Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee
- Waterschap Rivierenland
- Waterschap Hollandse Delta
- Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard
- Fietsersbond
- SwinGH
- Nexus
- Prorail
- NS Fiets

Verder heeft afstemming plaatsgevonden met de beleidsvelden en organisatieonderdelen:

- Mobiliteitsmanagement
- Groen in en om de Stad
- Recreatie om de Stad

- Agenda Vrije Tijd
- Ecologische Hoofd Structuur
- Vitaal Platteland
- Cultuur
- Milieu
- Groenservice ZH
- Natuur- en Recreatieschap De Grevelingen
- Natuur- en Recreatieschap Haringvliet
- Natuur- en Recreatieschap Krimpenerwaard
- Natuur- en Recreatieschap Reeuwijkse Plassen e.o.
- Recreatieschap Rottemeren
- Dienst Beheer Infrastructuur ZH
- Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid ZH

Bij de prioritering van de fietsinfrastructuur is rekening gehouden met de volgende programma's en projecten:

Zuidplaspolder, IODS, As Leiden Katwijk, Kustontwikkeling, Regionaal Groen Blauw Structuurplan SRR, Groene Ringen Haaglanden, Groene Hart, Land van Wijk en Wouden, Krimpenerwaard, Nieuwe Driemanspolder, Oude Leede, Zuidvleugel Zichtbaar Groen, Bentwoud, Groen Blauwe Slinger, IJsselmonde, Groene Mal Drechtsteden, Voorne Putten, Zwethzone, Midden Delfland, Rottemeren, Bergboezem, Baly Bieslandse Bos, Oude Rijnzone, Gouwe Wiericke, Mooi Zuid-Holland, Landgoederzone en Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Bijlage 2: Prioriteiten en wensen per regio

Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

De regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden is (samen met Hoeksche Waard en Drechtsteden) onderdeel van de WGR-regio Zuid-Holland Zuid. Het is een relatief dunbevolkt gebied ten oosten van Rotterdam. Het is groen en waterrijk, begrensd door de Lek in het noorden en de Merwede in het zuiden en doorsneden met sloten. Het ruimtegebruik is voor een belangrijk deel agrarisch. Het gebied is onderdeel van het Groene Hart en bevinden zich belangrijk cultureel erfgoed als de Kinderdijk en een bijzonder deel van de Hollandse Waterlinie dat doorloopt in de provincie Utrecht.

Een strook langs het water in het westen en zuiden van het gebied zijn het sterkst verstedelijkt. Gorinchem is de grootste stad in het gebied met ruim 34.000 inwoners. In het hele gebied wonen ongeveer 170.000 mensen.

De regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden heeft een Bestuurscommissie gevormd met daarin de volgende gemeenten: Giessenlanden, Gorinchem, Graafstroom, Hardinxveld-Giessendam, Leerdam, Liesveld, Nieuw-Lekkerland en Zederik.

Het Waterschap Rivierenland speelt een belangrijke rol in het beheer van niet alleen water maar ook van de polderwegen in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Het gaat hierbij om zo'n 575 kilometer verharde weg, buiten de bebouwde kom. Naast het beheer legt het Waterschap ook fietspaden aan.

De gemeenten in de regio hebben de wens geuit om de groene gebieden in Alblasserwaard-Vijfheerenlanden op verschillende punten vanuit de woongebieden te ontsluiten. Daarnaast worden in december 2007 de routes bekend van een onderzoek in het kader van schoolroutes. Dit onderzoek vindt plaats op initiatief van het Waterschap. Vanuit de regio is vooruitlopend op dat onderzoek al een aantal verbeteringen van schoolroutes voorgesteld. Daarnaast zijn suggesties

gedaan voor een verbinding tussen Ameide en Lexmond en het realiseren van recreatieve routes over bestaande dijken.

Drechtsteden

Rond het punt waar de Merwede overgaat in de Oude Maas, liggen de steden Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht die samen met Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam en Sliedrecht de regio Drechtsteden vormen. Dit sterk verstedelijkte gebied grenst aan de noordwest kant aan de Stadsregio Rotterdam. In het zuidoosten grenst het stedelijke gebied aan de groene en waterrijke Biesbosch.

De regio Drechtsteden vormt een knooppunt van water, spoor en wegen in de verbinding tussen Rotterdam en Breda. Als belangrijke thema's voor de samenwerking in de regio gelden onder andere recreatie, milieu, duurzaamheid en bereikbaarheid.

De gemeenten zorgen voor het onderhoud van de meeste wegen in het gebied. Het rijk zorgt voor de snelwegen, de provincie voor de provinciale N-wegen en het Waterschap Hollandse Delta voor het onderhoud van een aantal plattelandswegen.

De laatste jaren zet het waterschap zich steeds vaker in voor veilige verbindingen voor fietsers in de polder, door de aanleg van fietsstroken en markeringen en waar mogelijk de aanleg van aparte fietspaden. Het Waterschap staat open voor samenwerking met andere partijen bij de aanleg van recreatieve fietspaden in het gebied. Waterschap Hollandse Delta heeft 172 kilometer fietspad in beheer en onderhoud.

De belangrijkste wensen van de regio voor het nieuwe Fietsplan liggen op het gebied van verbinding met de omliggende gebieden de Hoeksche Waard en Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Daarnaast wil men de fietsmogelijkheden in het groene gebied aan de zuidkant van Dordrecht verbeteren.

Hoeksche Waard

De Hoeksche Waard ligt vlakbij Rotterdam en de Drechtsteden, maar heeft in tegenstelling tot de dichtbevolkte stadsregio een totaal andere uitstraling: een karakteristiek open polderlandschap dat voor ongeveer 80% wordt gebruikt voor agrarische doeleinden. De regio erkent de bijzondere landschappelijke waarde en spant zich in om die te beschermen, onder het motto “Rust, ruimte en recreatie in de Randstad”.

De Hoeksche Waard bestaat uit vijf gemeenten: Binnenmaas, Cromstrijen, Korendijk, Oud-Beijerland, Strijen. Het is een dunbevolkt gebied. Oud-Beijerland is de grootste woonkern.

De Hoeksche Waard is in wezen een eiland en wordt tegen het omringende water beschermd door een uitgebreid dijkensysteem. Dit betekent dat het Waterschap Hollandse Delta een belangrijke rol speelt in het gebied in het beheer en onderhoud van de dijken en wegen. Het Waterschap is een belangrijke partner bij de aanleg van nieuwe fietspaden over bijvoorbeeld dijken. Op dit terrein kan goed met het Waterschap worden samengewerkt.

Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de verwezenlijking van het door de regio gewenste “Rondje Hoeksche Waard”, de realisatie van een goed aaneengesloten fietspad rondom het hele eiland, bij voorkeur zoveel mogelijk buitendijks aangelegd. Het is de wens van de regio om daarmee de eiland- en waterbeleving te vergroten. Ook wil de regio van het eilandje Tiengemeten, dat een nieuwe invulling krijgt als natuurpark, een toeristische trekpleister maken.

Goeree-Overflakkee

Goeree-Overflakkee is een van de andere Zuid-Hollandse eilanden. Het heeft een sterk Zeeuws karakter met lange dijken en uitgestrekte polders. In de vier gemeenten op het (voormalige) eiland, Dirksland, Goedereede, Middelharnis en Oostflakkee, wonen ongeveer 47.000 mensen. Middelharnis en Ouddorp zijn de grootste dorpen op het eiland.

De verkeersdruk op het eiland verandert wanneer grote groepen vakantiegangers en dagjesmensen naar het eiland komen om te genieten van het strand en de zee.

De wegbeheerders op Goeree-Overflakkee zijn de vier gemeenten en waterschap Hollandse Delta, naast de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Zeeland. Deze partijen werken samen aan verbetering van het wegennet en vergroting van de verkeersveiligheid in het gebied.

De belangrijkste wens in het kader van het nieuwe Fietsplan is om door middel van de aanleg van verschillende nieuwe fietspaden te komen tot een goede fietsverbinding rondom het eiland. Daarbij wordt gewezen op de bijzondere natuurwaarden die bij sommige stukken aanleg van infra onmogelijk maken.

Stadsregio Rotterdam

De provincie Zuid-Holland kent twee kaderwetgebieden. Deze gebieden (of stadsregio's) wijken af van de overige regio's in de provincie in de zin dat ze een eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid hebben en de beschikking over eigen middelen.

De Stadsregio Rotterdam (SRR) is een sterk verstedelijkt en geïndustrialiseerd gebied met aaneengesloten steden en dorpen en een uitgebreid wegen-, spoor- en waternetwerk. Het gebied is met ongeveer 1,2 mln. inwoners dichtbevolkt en beschikt met de haven van Rotterdam over een belangrijke economische motor voor Nederland. De verschillende vervoersmodaliteiten dienen om de woongebieden en belangrijke industriegebieden met elkaar te verbinden en bereikbaar te houden.

De stadsregio Rotterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten op het gebied van onder andere ruimtelijke ordening, economie en verkeer en vervoer. Rotterdam is de metropool in het gebied. De stadsregio is de facto één woningmarkt en één arbeidsmarkt: veel inwoners van de buurgemeenten werken in de stad en veel Rotterdammers wonen in de regio.

De stadsregio bestaat uit 16 gemeenten: Albrandswaard, Barendrecht, Bernisse, Brielle, Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis, Ridderkerk, Rotterdam, Rozenburg, Schiedam, Spijkenisse, Vlaardingen, Westvoorne.

Het zuidwestelijk deel van de stadsregio, de gemeente Westvoorne, geeft een volledig andere aanblik dan de rest van de regio: het is een groene omgeving met bossen, weidelandschappen en duingebieden.

Vanuit de Stadsregio is de wens geuit om, naast enkele verbindingen over grote verkeersaders, de omringende groene gebieden beter te ontsluiten voor de bewoners in de regio. Zo wordt een route naar IJsselmonde en het nieuw te ontwikkelen bosgebied aan de overkant van het Waaltje voorgesteld en een ontsluiting van de stad naar de groene gebieden aan de Rotte. De Stadsregio heeft een eigen fietsplan waarin hoofdroutes benoemd zijn waar de wensen onderdeel van zijn.

Haaglanden

Net als de stadsregio Rotterdam is Stadsgewest Haaglanden een dichtbevolkt gebied, waar ongeveer één miljoen mensen wonen en werken. Steden en dorpen in het gebied zijn nauw met elkaar verbonden door een druk wegennet met daartussen verspreid enkele groene gebieden.

Den Haag is de grootste stad in deze regio en het bestuurlijke centrum van Nederland. Delft is een belangrijke kennisstad. Daarnaast liggen in de regio de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Midden-Delfland, Rijswijk en Zoetermeer. Wassenaar is de groene woonomgeving en Westland wordt gekenmerkt door omvangrijke glastuinbouw en een lang Noordzeestrand.

De regio is met grote weg- en spoorverbindingen verbonden aan de stadsregio Rotterdam in het zuiden en Schiphol en Amsterdam in het noorden. Ten oosten van het gebied ligt het Groene Hart. Bovendien is de regio aan de westkant begrensd door duinen, strand en de Noordzee. Dit gebied heeft een grote recreatieve waarde. Vanwege de voortdurende groei van het verkeer in de regio ontstaat zonder ingrijpen toenemende druk op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid van het gebied. Het vinden van oplossingen voor dit probleem is een van de kerndoelstellingen van de regio.

In de Stadsregio Haaglanden ligt de nadruk op het aanleggen van snelle en ononderbroken fietsverbindingen tussen de grote steden, om daarmee een groei van het fietsverkeer te stimuleren en de filedruk mogelijk te verminderen. Er worden verschillende routes voorgesteld: vanuit Den Haag naar Leiden, Delft, Rotterdam en Zoetermeer. Deze sluiten vervolgens aan op de (bestaande) kleinere routes.

Holland Rijnland

Holland Rijnland ligt ingeklemd tussen de grote stedelijke regio's van Den Haag en Rotterdam in het zuiden en Amsterdam in het noorden. Holland Rijnland is een samenwerkingsverband van twaalf gemeenten: Alkemade, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorhout, Voorschoten, Warmond en Zoeterwoude. Het ligt midden in de Randstad en telt bijna 400.000 inwoners. De belangrijkste woonkernen zijn Leiden en Katwijk.

Het gebied wordt gekenmerkt door het uitgebreide duinlandschap langs de Noordzeekust en de stranden van Katwijk en Noordwijk. Aan de noordkant van Leiden is een plassengebied; aan de oostkant gaat de regio over in het Groene Hart. Maar niet alleen duinen en strand vormen de attractie van de regio. Holland Rijnland is het belangrijkste bollengebied van Nederland. In het voorjaar en de herfst is het gebied een kleurrijke bloemenzee die grote aantallen bezoekers trekt.

De regio werkt gezamenlijk aan ontwikkelingen op het gebied van onder andere natuur en landschap en verkeer en vervoer. Daarbij wordt in het bijzonder gelet op een goede balans tussen ontwikkeling van de regio en het behoud van het oorspronkelijke karakter. Holland Rijnland wordt vooral gewaardeerd om zijn landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Door de strategische ligging in de Randstad is er een sterk toenemende druk op de infrastructuur en op de schaarse ruimte in gebied. Het behoud van de kenmerkende kwaliteiten in het licht van de regionale ruimtelijke en economische ontwikkelingen is de opgave waarvoor het gebied zich gesteld ziet.

De regio streeft naar het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied door het ontwikkelen van een hoogwaardig infrastructureel netwerk voor openbaar vervoer, de fiets en de auto en het zoveel mogelijk bundelen van vervoersstromen.

Voor het nieuwe Fietsplan ligt de nadruk op het ontsluiten van het Ade-gebied in het oosten en de duin- en bollenstreek langs de kust. Ook zijn extra verbindingen gewenst tussen de kernen van het duin- en bollengebied. Daarnaast biedt de ontwikkeling van het oude vliegveld Valkenburg de kans om een goede toegang naar de duin-gebieden in het zuiden te creëren.

Vanuit Leiden is betere aansluiting gewenst richting Den Haag en Alphen aan den Rijn.

Rijnstreek

Alphen aan den Rijn is de centraal gelegen kern van de regio Rijnstreek. De stad is omringd door weidse groene polders. Het gebied maakt onderdeel uit van het Groene Hart. Het beschermde natuurgebied de Nieuwkoopse Plassen met haar kleine eilandjes en bijzondere flora en fauna ligt als een oase tussen de vier grote steden.

In het Rijnstreekberaad zijn de gemeenten Alphen aan den Rijn, Jacobswoude, Nieuwkoop en Rijnwoude verenigd. Net als in de overige regionale organen wordt overleg gevoerd over gemeenschappelijke en grensoverschrijdende zaken. Er wordt gestreefd naar beleidsafstemming en belangenbehartiging maar ook om de aanpak van concrete, uitvoerende projecten.

In de regio is veel aandacht voor natuur- en waterbeleving. De Nieuwkoopse Plassen bijvoorbeeld worden voor fietsers toegankelijk gemaakt door de paden van het unieke “Rondje Meije”; een bezoekerscentrum wordt hieraan toegevoegd. Daarnaast is er veel aandacht voor het ontsluiten van het Groene Hart vanuit Alphen aan den Rijn. Belangrijk ontwikkelingsgebied in de regio is de Oude Rijnzone.

Midden-Holland

De regio Midden-Holland grenst aan de drukke stadsregio Rotterdam, maar ligt zelf midden in het Groene Hart. De grootste woonkern van het gebied, Gouda, grenst aan de Reeuwijkse plassen en gaat over in de Krimpenerwaard. Niet alleen voor een stad als Gouda, maar ook voor de omringende regio's is het Groene Hart een belangrijk gebied voor ontspanning en recreatie. Dit betekent dat er vele en diverse auto- en fietsverbindingen door en naar de regio Midden-Holland lopen.

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH) verricht vooral uitvoerende taken ten aanzien van milieu. Daarnaast behartigt het ISMH de belangen van de regio onder andere op het gebied van slappe bodemproblematiek. Op het gebied van de fiets speelt het samenwerkingsorgaan een coördinerende rol en fungeert als schakel tussen de Provincie en de gemeenten.

De gemeente in de regio benadrukken de wens voor goede en snelle verbindingen naar Zoetermeer/Den Haag, Woerden en Nieuwerkerk aan de IJssel en Krimpen aan de IJssel. Ook is een fietsroute van Gouda via de Reeuwijkse plassen naar Fort Wierickeschans een belangrijke wens en de ontsluiting vanuit het noorden van Gouda en de Zuidplaspolder naar het Groene Hart.

Bijlage 3: Projectenlijst

Regio	Type	Cat.	Gebied/omgeving	Nr.	Lengte* (km)	Planning
Holland RijnInd	Verbinding	3	Valkenburg (F293-F265, oranje route 29)	F449	3,7	na 2012
	Verbinding	3	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk)	F281	3,1	na 2012
	Verbinding	3	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk)	F285	1,8	na 2012
	Verbinding	3	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk) Stat. Voorhout Sassenheim	F446	2,8	na 2012
	Verbinding	3	Hillegom-Bennebroek	F448	3,2	na 2012
	Verbinding	1	N208 (3x)	N208	ntb*	2010
	Ontsluiting	2	Leiderdorp-Hoogmade	F288	0,2	2008
	Ontsluiting	2	Leiderdorp-Kouderkerk	F267	0,5	2010
	Ontsluiting	2	Leiderdorp-Zoeterwoude	F267 (viaduct/ tunnel)+pad	1,5	na 2012
	Ontsluiting	2	Leiden-Valkenburg	F271 (brug Oude Rijn)	1,0	na 2012
	Ontsluiting	3	Lisse-Haarlemmermeer	F68	0,2	na 2012
	Recr route	3	Groene Hart. Geerweg	F403	1,0	2008
	Recr route	2	ADE	F360	2,7	2010
	Recr route	2	ADE	F292	3,2	2010
	Recr route	2	ADE	F2	0,5	2010
	Recr route	3	Leiderdorp-Groenendijk	F450	2,5	na 2012
	Recr route	3	N206-Duinen, door Noordzijderpolder	F447	1,9	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Fietspad Noordwijkerhout- Voorhout-Sassenheim	N443	0,1	2010
	Fietsplan 2001	1	Fietspad verbreding Tjalmaweg tpv N441	N206	ntb*	2009
	Fietsplan 2001	1	Noordwijk (Kraaierslaan)- Noordwijkerhout (Zeestraat)	F287	2,7	2008
Fietsplan 2001	1	Hillegom-Bennebroek	F209	2,0	2010	
Fietsplan 2001	1	Voorhout-Katwijk	F243	2,1	2009	
Fietsplan 2001	1	Lisse-Noordwijkerhout	F259	0,7	na 2012	
Hoeksche Waard	Verbinding	2	Klaaswaal-Westmaas	F244	3,3	2009
	Ontsluiting	3	Ontsluiting Tiengemeten: Nieuwendijk richting F231	F418	2,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: door toekomstige uitbreiding Numansdorp-Zuid en gedeelte nabij TNO.	F414	ntb*	na 2012

Regio	Type	Cat.	Gebied/omgeving	Nr.	Lengte* (km)	Planning
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: vanaf voormalig fort tot A29	F415	2,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: A29 tot Bovenste Haven	F416	4,0	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: Bovenste Haven tot Nieuwendijk	F417	5,0	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: Brug over Lorregat	F419	0,1	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: De Wacht-Buitendijk (Strijensas)	F420	3,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje Hoeksche Waard: Nieuw Beijerland- Oud Beijerland langs Spui	F421	3,5	na 2012
	Recr route	3	De Kromme Elleboog	F423	1,0	na 2012
	Recr route	3	Rondweg Strijen	F422	2,0	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Oude Niewlandsedijk	F231	5,2	2009
Drechtsteden	Verbinding	3	As Dordrecht NS-Zwijndrecht NS	F424	1,2	na 2012
	Verbinding	3	Kom van Zwijndrecht	F425	ntb*	na 2012
	Ontsluiting	3	Fietsbrug Scheidkade	F428	1,0	na 2012
	Ontsluiting	3	Fietsontsluiting nieuwe haltes Waterbus	F427	0,4	na 2012
	Recr route	2	Eiland van Dordrecht	F220	ntb*	2010
	Recr route	2	IJsselmonde	F350	1,0	na 2012
	Recr route	2	IJsselmonde	F251	0,5	na 2012
	Recr route	3	IJsselmonde Lindeweg	F426	2,5	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Alblasserdam-Kinderdijk	F366	3,0	2010
Goeree-Overflakke	Verbinding	2	Middelharnis-Melissant	F245	1,0	2010
	Ontsluiting	3	N59 Hellegatsdam	F412	ntb*	na 2012
	Recr route	3	Rondje Goeree. Stad aan 't Haringvliet-Middelharnis	F405	1,0	na 2012
	Recr route	3	Rondje Goeree. Middelharnis-Sas	F406	5,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje Goeree. Sas-Stellendam. Zuiderdieppolder	F407	5,0	na 2012
	Recr route	3	Rondje G-O. Ooltgensplaat-Oude-Tonge	F408	ntb*	na 2012
	Recr route	3	Rondje G-O. Ingang Slikken-Gabriellina	F409	4,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje G-O. Kleine Zuiderpolder	F410	3,5	na 2012
	Recr route	3	Rondje G-O. Kruispunt de Punt-viaduct Blomweg	F411	0,8	na 2012
	Recr route	3	Noordweg 3e blok	F413	1,0	na 2012
	Recr route	2	Den Bommel-Ooltgensplaat	F270 (2x)	3,2	2008
	Recr route	2	Rondje G-O.	F354	0,8	2010
	Fietsplan 2001	1	Melissant-Battenoord	F364	4,7	2009
	Fietsplan 2001	1	Ouddorp West (deelbestek 2006)	F250	0,5	2008
Fietsplan 2001	1	Oudlandsedijk-Van Eesteren	N215	0,1	2008	
Alb-Vijf	Verbinding	2	Gorinchem-Leerdam	F277, F249 (2x)	3,7	2011
	Verbinding	3	Ameide-Lexmond	F434	5,2	na 2012

Regio	Type	Cat.	Gebied/omgeving	Nr.	Lengte* (km)	Planning
Alblasserwaard-Vijfheemlanden	Verbinding	3	Nederhardinxveld-Molensgraaf	F346	4,8	na 2012
	Verbinding	3	Nieuwland	F433	0,8	na 2012
	Verbinding	2	Barendrecht-Kinderdijk	F258(2x)	2,5	na 2012
	Ontsluiting	3	Gorinchem west	F429	0,8	na 2012
	Ontsluiting	3	Brug Graafland	F431	0,1	na 2012
	Ontsluiting	2	Donksepad/Achterdijk	F342	1,0	na 2012
	Recr route	3	Hollandse Waterlinie	F430	ntb*	na 2012
	Recr route	3	Hollandse Waterlinie	F435	1,0	na 2012
	Recr route	3	Hollandse Waterlinie	F436	0,9	na 2012
	Recr route	3	Door Alblasserwaard/Groene Hart	F432	ntb*	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Nieuw Lekkerland- Veer Kinderdijk	F268(2x)	3,1	2011
	Fietsplan 2001	1	Brug Giessen	F341	0,1	2010
Midden-Holland	Verbinding	2	Nieuwerkerk NS-Gouda NS	F263	3,0	2010
	Verbinding	3	Woerden-Bodegraven	F238	ntb*	na 2012
	Verbinding	2	Krimpen-Gouda oost	F319	3,0	2010
	Verbinding	2	Den Haag-Zoetermeer-Gouda	F278 (3x)	5,0	2010
	Verbinding	3	Gouda Goverwelle-Woerden	F499	ntb*	na 2012
	Verbinding	2	Waddinxveen/Boskoop-Zoetermeer (incl. spoortunnel Boskoop)	F96 (deeBos- koop) + F253	ntb*	na 2012
	Verbinding	3	Zuideinde Zevenhuizen	F402	2,6	na 2012
	Verbinding	3	Reservering Zuidplaspolder	pm	pm	na 2012
	Ontsluiting	2	Gouda-Waddinxveen	F275	1,5	na 2012
	Recr route	3	Reeuwijkse plassen-Fort Wiericke	F437	3,3	na 2012
	Recr route	3	Puttingvaart-Gouwe Bos	F96	1,8	na 2012
	Recr route	3	Bilwijkseweg-N207	F440	0,2	na 2012
	Recr route	3	Het Beijerse-Achterwetering	F441	2,0	na 2012
	Recr route	3	N207-Goverwelle N228	F439	1,8	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Eendrachtspolder	F365	2,5	2009
	Fietsplan 2001	1	Capelle-Nieuwerkerk	F205	0,8	2009
	Fietsplan 2001	1	Krimpen a/d Lek-Stolwijk	F336 (3x)	5,9	2009
	Fietsplan 2001	1	Haastrecht-Oudewater	F273 (2x)	3,7	2009
	Fietsplan 2001	1	Hansekade (Vlist)-De Hen (Schoonhoven)	F360	1,5	2010
	Fietsplan 2001	1	Ouderkerk-Bergambacht	F330	1,8	2009
Fietsplan 2001	1	Moordrecht-Zevenhuizen	F340	2,0	2010	
Fietsplan 2001	1	Veer Kinderdijk-Krimpenerbosweg	F268	1,8	2009	
Fietsplan 2001	1	Bergambacht-Gouda	F320	1,0	2009	
Haaglanden	Verbinding	3	Flitsfietspad Delft-Schiedam	F452	ntb*	na 2012
	Verbinding	3	Hofplein-route	F451	ntb*	na 2012
	Verbinding	3	A12-project	F459	0,1	na 2012
	Verbinding	2	Delft-Zoetermeer	F227 (3x)	2,5	2011
	Verbinding	3	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs Spoorlijn) incl HR7	F453	ntb*	na 2012
	Verbinding	3	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs A44)	F454	ntb*	na 2012

Regio	Type	Cat.	Gebied/omgeving	Nr.	Lengte* (km)	Planning
	Verbinding	3	F271-Wassenaar	F458	3,0	na 2012
	Verbinding	3	Reservering 3 in 1 veilingroute Naaldwijk	R	4,0*	na 2012
	Ontsluiting	3	Viaduct "Brug naar het Groene Hart"	F455	0,1	na 2012
	Ontsluiting	3	Fietsviaduct A4 Ypenburg	F456	0,2	na 2012
	Recr route	3	Fietstunnel Rust en Vreugdlaan Wass	F457	0,1	na 2012
	Recr route	2	Zwethzone (Den Haag-Delft-De Lier)	F11	1,0	2011
	Recr route	3	Kijkduin-Hoek van Holland	F370	ntb*	2010
	Fietsplan 2001	1	N470	F228 (3x)	2,6	2011
	Fietsplan 2001	1	Lange Watering	F11	1,6	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Fietspad tunnel Verkadestraat	N220	0,1	2008
	Fietsplan 2001	1	Fietspad 96 Laatste deel	F096	3,4	2010
	Fietsplan 2001	1	Eenv. Fietspad Balijbos	F100.2	1,3	2008
	Fietsplan 2001	1	Schoenmakerstraat - A13	F228	0,3	2010
	Fietsplan 2001	1	Fietspad F097: fase 1	F096	1,5	2008
	Fietsplan 2001	1	Leidseveen-Voorweg	F297	2,0	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Zoetermeerlijn ZZ	F215/N469	1,0	2010
	SRP	Verbinding	2	Fietsverbinding over A16 thv Zevenbergsedijkje (knelpunt 5)	F233	1,0
Verbinding		2	Midden Delfland-Rottemeren	F269(rest)	ntb*	na 2012
Verbinding		3	Fietsverbinding Van Brienoordbrug-Pr. Alexander deelgemeente (knelpunt 2)	F460	1,1	na 2012
Verbinding		3	Fietsverbinding over A15 thv Reeweg (knelpunt 3)	F461	0,5	na 2012
Ontsluiting		3	Fietsverbinding over de Rotte in verlengde Hoekskade (knelpunt 6)	F463	0,1	na 2012
Ontsluiting		3	Hartelbrug	N218	0,7	2010
Recr route		3	Fietsverbinding over Het Waaltje-Waalbos (knelpunt 4)	F462	0,5	na 2012
Recr route		2	Fietspad N496 Rockanje - Brielle	F297	2,0	2009
Recr route		2	F298 (deel Oude Leede)	F298	2,2	na 2012
Recr route		3	Fietspad Maasvlakte	F465	1,7	na 2012
Recr route		3	Rondje Putten (F252-laatste deel)	F464	3,0	na 2012
Recr route		2	Spijkenisse - Oud Beijerland	F252	4,3	2009
Fietsplan 2001		1	Oostabtpolder	F212(2x)	2,7	2010
Fietsplan 2001		1	Delft - Schiedam	F225	0,6	2009
Fietsplan 2001		1	Polder Schieveen	F269	1,0	2010
Fietsplan 2001		1	Schipluiden - Maasland	N468	ntb*	2010
Fietsplan 2001		1	N470	F298(3x)	4,7	2009
Fietsplan 2001		1	N470	F269	0,6	2009
Fietsplan 2001		1	N470	F217(2x)	2,0	2009
Fietsplan 2001		1	Hellevoetsslui-Oostvoorne (Sliklandse weg)	F358	0,4	2009
Fietsplan 2001		1	Polder Schieveensedijk - Oude bovendijk	F298	2,1	2009
Fietsplan 2001		1	Albrandswaard	F355	1,0	2008
Fietsplan 2001		1	Landtong Rozenburg	F357	9,0	2008
Fietsplan 2001	1	Vliegveldweg Schieveensedijk	F356	1,4	2008	

Regio	Type	Cat.	Gebied/omgeving	Nr.	Lengte* (km)	Planning
Rijnstreek	Verbinding	3	Fietspad Oude Rijnzone	F442	2,2	na 2012
	Ontsluiting	3	Fietsbrug Rijnhaven Oost	F443	0,1	na 2012
	Ontsluiting	2	N11-Bedelaarsbos	F274	0,1	2009
	Ontsluiting	2	Brug Aar-kanaal	F306	0,1	2009
	Recr route	3	Fietspad Broekweg	F401	1,0	na 2012
	Recr route	2	Nieuwkoop	F314	1,5	2009
	Recr route	3	Oude Rijnzone. Romeinse weg (Limes)	F444	2,5	na 2012
	Recr route	3	Ontsluiting bezoekerscentra Groene Hart	B	ntb*	na 2012
	Recr route	3	Drecht-Aarkanaal	F445	1,4	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Alphen aan den Rijn-Nieuwkoop	F100.5	1,0	2010
	Fietsplan 2001	1	Leimuiden-Oude Wetering	F210	1,8	2010
	Fietsplan 2001	1	Hazerswoude Rijndijk-Alphen a/d Rijn	F264	2,1	2009
	Fietsplan 2001	1	Woudsedijk Noord	F318	0,7	na 2012
	Fietsplan 2001	1	Weggedeelte Ter Aar	N461	0,9	2008

* Ntb: De lengte van de nieuwe 'verbinding' is in deze tabel nog niet weergegeven; dit zal in overleg met de betreffende gemeente(n) worden uitgewerkt.

** Er vindt een verkenning plaats naar de mogelijkheden de fietsverbindingen bij de veilingroute in Naaldwijk te herstellen (project 3 in 1). Dekking voor dit project wordt voorgesteld bij de vaststelling van de voorjaarsnota 2008 in het MPI (op basis van 50% financiering provincie-Haaglanden).

Bijlage 4: Projectenlijst fietspaden per deelgebied

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Stedenbaan	F454	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs A44)
	F446	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk) Stat. Voorhout-Sassenheim
	F415	As Dordrecht NS-Zwijndrecht NS
	F263	Nieuwerkerk NS-Gouda NS
	F278 (3x)	Den Haag-Zoetermeer-Gouda
	F499	Gouda Goverwelle-Woerden
	F459	A12-project
	F451	Hofplein-route
	F452	Delft Zuid - Rotterdam CS
	F453	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs Spoorlijn) incl. HR7
Rijn Gouwe Lijn	F267	Zoeterwoude Rijndijk-Zoeterwoude Dorp
Merwede-Linge-Lijn	F277, F249	Gorinchem-Leerdam
Randstadrail	F451	Hofplein-route
IODS	F11	Zwethzone (Den Haag-Delft-De Lier)
	N468	Schipluiden-Maasland
	F225	Delft - Schiedam
	F212 (2x)	Oostabtpolder
Waterbus	F427	Halte Waterbus 's Gravendeel>HW
	F427	Halte Waterbus Zwijndrecht
	F427	Halte Waterbus Sliedrecht>AW
	F427	Halte Waterbus Sliedrechtse Biesbos
	F427	Halte Waterbus Papendrecht
	F427	Halte Waterbus Delta Natuur
As Leiden-Katwijk	F458	F271-Wassenaar
	F449	Valkenburg (F293-F265, oranje route 29)
	N206	Tjalmaweg tpv N441
	F271 (brug OudeRijn)	Leiden-Valkenburg
Holland Rijnland	F454	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs A44)
	F453	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs Spoorlijn) incl. HR7
Rijn- en Bollenstreek	F259	Lisse-Noordwijkerhout
	F281	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk)
	F285	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk)
	F446	Vijf gemeenten (Sassenheim-Voorhout-Noordwijk) Stat. Voorhout-Sassenheim
	F448	Hillegom-Bennebroek
	F68	Lisse-Haarlemmermeer
	F447	N206-Duinen, door Noordzijderpolder
	N443	Fietspad Noordwijkerhout-Voorhout-Sassenheim

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Rijn- en Bollenstreek	N208	Hillegom-Bennebroek
	F287	Noordwijk (Kraaierslaan)-Noordwijkerhout (Zeestraat)
	F209	Hillegom-Bennebroek
	F243	Voorhout-Katwijk
Oude Rijnzone	F444	Oude Rijnzone. Romeinse weg (Limes)
	F238	Woerden-Bodegraven
	F437	Reeuwijkse plassen-Fort Wiericke
	F450	Leiderdorp-Groenendijk
	F267	Leiderdorp-de Does
	F264	Hazerswoude Rijndijk-Alphen ad Rijn
	F274	Fietspad door tunnel N11
	F443	Fietsbrug Rijnhaven Oost
	F306	Kortsteekterweg-Zeegerbaan
	F442	Fietspad Oude Rijnzone
Ronde Venen	F445	Drecht-Aarkanaal
	F318	Woudsedijk Noord
	F306	Brug Aar-kanaal
	N461	Weggedeelte te Ter Aar
	F314	Nieuwkoop
Nieuwkoopse plassen	B	Bezoekerscentrum Nieuwk plassen
Limes	F444	Oude Rijnzone. Romeinse weg (Limes)
Groene Hart	F096	Fietspad F097: fase 1
	F267	Zoeterwoude Rijndijk-Zoeterwoude Dorp
	F267	Leiderdorp-de Does (viaduct A4)
	F288	Leiderdorp-Hoogmade
	F450	Leiderdorp-Groenendijk
	F360	Ade-fietspad
	F292	Ade-fietspad
	F2	Ade-fietspad
	F403	Geerweg
	F277, F249	Gorinchem-Leerdam
	F434	Ameide-Lexmond
	F346	Nederhardinxveld-Molensgraaf
	F433	Nieuwland
	F258	Barendrecht-Kinderdijk
	F429	Gorinchem west
	F431	Brug Graafland
	F342	Donksepad/Achterdijk
	F432	Door Alblasserwaard/Groene Hart
	F268	Nieuw Lekkerland- Veer Kinderdijk
	F341	Brug Giessen
	F430	Groene Hart, Alblasserwaard, Nieuwe Hollandse Waterlinie
	F435	Groene Hart, Alblasserwaard, Nieuwe Hollandse Waterlinie
F436	Groene Hart, Alblasserwaard, Nieuwe Hollandse Waterlinie	

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Groene Hart	F100.5	Alphen aan den Rijn-Nieuwkoop
	F210	Leimuider-Oude Wetering
	F264	Hazerswoude Rijndijk-Alphen a/d Rijn
	F274	Fietspad door tunnel N11
	N461	Weggedeelte Ter Aar
	F318	Woudsedijk Noord
	F401	Fietspad Broekweg
	F273 (2x)	Haastrecht-Oudewater
	F360	Hansekade (Vlist)-De Hen (Schoonhoven)
	F336 (3x)	Krimpen a/d Lek-Stolwijk
	F440	Bilwijkseweg-N207
	F439	N207-Goverwelle N228
	F441	Het Beijerse-Achterwetering
	F402	Zuideinde Zevenhuizen
	F275	Gouda-Waddinxveen
	F238	Woerden-Bodegraven
	F319	Krimpen-Gouda oost
	F278 (3x)	Den Haag-Zoetermeer-Gouda
	F499	Gouda Goverwelle-Woerden
	F96, F253	Waddinxveen/Boskoop-Zoetermeer (incl. spoortunnel Boskoop)
	F437	Reeuwijkse plassen-Fort Wiericke
	R	Reservering Zuidplaspolder
	F268 (3x)	Veer Kinderdijk-Krimpenerbosweg
	F320	Bergambacht-Gouda
	F455	Viaduct "Brug naar het Groene Hart"
	F442	Fietspad Oude Rijnzone
	F444	Oude Rijnzone. Romeinse weg (Limes)
	F443	Fietsbrug Rijnhaven Oost
	F306	Brug Aar-kanaal
	F314	Nieuwkoop
	F445	Drecht-Aarkanaal
	B	Bezoekerscentrum Stompwijk
	B	Bezoekerscentrum Reeuwijk
B	Bezoekerscentrum Nieuwk plassen	
F96	Fietspad 96 Laatste deel	
Ade-gebied	F2	Ade-fietspad
	F360	Ade-fietspad
	F292	Ade-fietspad
Land van Wij en Woude	F455	Viaduct "Brug naar het Groene Hart"
	F297	Leidscheveen-Voorweg
	F215	F215-par.Zoetermeerlijn Zuidzijde
	B	Bezoekerscentrum Stompwijk
	F403	Geerweg
Bentwoud	F96	Fietspad F097: fase 1
	F96, F253	Waddinxveen/Boskoop-Zoetermeer (incl. spoortunnel Boskoop)

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Bentwoud	F96	Fietspad 96 Laatste deel
Oude Hollandse Watelinie	F437	Reeuwijkse plassen-Fort Wiericke
Midden Holland	F096	Fietspad F097: fase 1
	F205	Capelle-Nieuwkerk
	F273 (2x)	Haastrecht-Oudewater
	F360	Hansekade (Vlist)-De Hen (Schoonhoven)
	F330	Ouderkerk-Bergambacht
	F340	Moordrecht-Zevenhuizen
	F336 (3x)	Krimpen a/d Lek-Stolwijk
	F365	Eendrachtspolder
	F440	Bilwijkseweg-N207
	F439	N207-Goverwelle N228
	F441	Het Beijerse-Achterwetering
	F402	Zuideinde Zevenhuizen
	F275	Gouda-Waddinxveen
	R	Reservering Zuidplaspolder
	F263	Nieuwerkerk NS-Gouda NS
	F238	Woerden-Bodegraven
	F319	Krimpen-Gouda oost
	F278 (3x)	Den Haag-Zoetermeer-Gouda
	F499	Gouda Goverwelle-Woerden
	F96, F253	Waddinxveen/Boskoop-Zoetermeer (incl. spoortunnel Boskoop)
	F437	Reeuwijkse plassen-Fort Wiericke
	F268 (3x)	Veer Kinderdijk-Krimpenerbosweg
	F320	Bergambacht-Gouda
	F96	Fietspad 96 Laatste deel
Krimpenerwaard	F320	Bergambacht-Gouda
	F336 (3x)	Krimpen a/d Lek-Stolwijk
	F440	Bilwijkseweg-N207
	F439	N207-Goverwelle N228
	F441	Het Beijerse-Achterwetering
	F402	Zuideinde Zevenhuizen
	F360	Hansekade (Vlist)-De Hen (Schoonhoven)
	F319	Krimpen-Gouda oost
	F268 (3x)	Veer Kinderdijk-Krimpenerbosweg
Zuidplas	R	Reservering Zuidplaspolder
	F278	Gouda Bleiswijk
	F402	Zuideinde Zevenhuizen
	F340	Moordrecht-Zevenhuizen
	F365	Eendrachtspolder
	F263	Nieuwerkerk NS-Gouda NS
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	F366	Alblasserdam-Kinderdijk
	F277, F249	Gorinchem-Leerdam
	F434	Ameide-Lexmond
	F346	Nederhardinxveld-Molensgraaf

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Alblasserwaard- Vijfheerenlanden	F433	Nieuwland
	F258	Barendrecht-Kinderdijk
	F429	Gorinchem west
	F431	Brug Graafland
	F342	Donksepad/Achterdijk
	F432	Door Alblasserwaard/Groene Hart
	F268	Nieuw Lekkerland- Veer Kinderdijk
	F341	Brug Giessen
	F430	Hollandse Waterlinie
	F435	Hollandse Waterlinie
	F436	Hollandse Waterlinie
Nieuwe Hollandse Waterlinie	F436	Hollandse Waterlinie
	F430	Hollandse Waterlinie
	F435	Hollandse Waterlinie
Groen Blauwe Slinger	F11	Zwethzone (Den Haag-Delft-De Lier)
	F403	Geerweg
	F452	Flitsfietspad Delft-Schiedam
	F227 (2x)	Delft-Zoetermeer
	F455	Viaduct "Brug naar het Groene Hart"
	F297	Leidscheveen-Voorweg
	B	Bezoekerscentrum Stompwijk
	F228 (3x)	N470
	F228	Schoenmakerstraat - A13
	F298 (3x)	N470
	F269	N470
	F217 (2x)	N470
	N468	Schipluiden-Maasland
	F356	Vliegveldweg Schieveensedijk
	F298	Polder Schieveensedijk - Oude bovendijk
	F225	Delft - Schiedam
	F298	Polder Schieveen
	F269	Polder Schieveen
	F212 (2x)	Oostabtpolder
	F100.2	Eenv. Fietspad Balijbos
Balijbos	F100.2	Eenv. Fietspad Balijbos
	F227 (2x)	Delft-Zoetermeer
Oude Leede	F298	F298 (Deel Oude Leede)
Midden Delfland	F452	Flitsfietspad Delft-Schiedam
	N468	Schipluiden-Maasland
	F356	Vliegveldweg Schieveensedijk
	F298	Polder Schieveensedijk - Oude bovendijk
	F225	Delft - Schiedam
	F269	Polder Schieveen
	F212 (2x)	Oostabtpolder
	F269(rest)	Midden Delfland-Rottemeren

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Midden Delfland	F11	Lange Wetering
	F11	Zwethzone (Den Haag-Delft-De Lier)
Zwethzone	F11	Zwethzone (Den Haag-Delft-De Lier)
	F11	Lange Wetering
Kust	F370	Kijkduin-Hoek van Holland
Westland	N268	Schipluiden - Maasland
	F11	Lange Wetering
	V	Verkenning veilingroute Naaldwijk
Westland	N220	Fietstunnel Verkadestraat
	F370	Kijkduin-Hoek van Holland
Haaglanden	F451	Hofplein-route
	F458	F271-Wassenaar
	F459	A12-project
	F453	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs Spoorlijn) incl. HR7
	F454	Zoef-route Den Haag CS-Leiden CS (langs A44)
	F456	Fietsviaduct A4 Ypenburg
	F215 / N469	Zoetermeerlijn ZZ
	F297	Leidscheveen-Voorweg
	B	Bezoekerscentrum Stompwijk
	F457	Fietstunnel Rust en Vreugdlaan Wass
Landgoederenzone	F457	Fietstunnel Rust en Vreugdlaan Wass
	F451	Hofplein-route
Stadsregio Rotterdam	F460	Fietsverbinding Van Brienoordbrug- Pr. Alexander deelgemeente (knelpunt 2)
	F233	Fietsverbinding over A16 thv Zevenbergsedijkje (knelpunt 5)
	F355	Albrandswaard
	F462	Fietsverbinding over Het Waaltje-Waalbos (knelpunt 4)
	F461	Fietsverbinding over A15 thv Reeweg (knelpunt 3)
	F463	Fietsverbinding over de Rotte in verl Hoekskade
	F269	Midden Delfland-Rottemeren
	F357	Land van Rozenburg
	F465	Fietspad Maasvlakte
RGSP2	N218	Hartelbrug
	F269	Polder Schieveen
	F212 (2x)	Oostabtpolder
	F356	Polder Schieveen-vliegvw Schieveense dijk
	F462	Fietsverbinding over Het Waaltje-Waalbos (knelpunt 4)
	F463	Fietsverbinding over de Rotte in verlengde Hoekskade (knelpunt 6)
	F461	Fietsverbinding over A15 thv Reeweg (knelpunt 3)
F269 (rest)	Midden Delfland-Rottemeren	
Rottemeren	F463	Fietsverbinding over de Rotte in verlengde Hoekskade (knelpunt 6)
	F269 (rest)	Midden Delfland-Rottemeren
Voorne-Putten	F464	Rondje Putten (F252-laatste deel)

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Voorne-Putten	F252	Spijkenisse - Oud Beijerland
	F358	Hellevoetssluij-Oostvoorne
	F297	Fietspad N496 Rockanje - Brielle
Goeree-Overflakkee	F245	Middelharnis-Melissant
	F412	N59 Hellegatsdam
	F405	Rondje Goeree. Stad aan 't Haringvliet-Middelharnis
	F406	Rondje Goeree. Middelharnis-Sas
	F407	Rondje Goeree. Sas-Stellendam. Zuiderdieppolder
Goeree-Overflakkee	F408	Rondje G-O. Ooltgensplaat-Oude-Tonge
	F409	Rondje G-O. Ingang Slikken-Gabriellina
	F410	Rondje G-O. Kleine Zuiderpolder
	F411	Rondje G-O. Kruispunt de Punt-viaduct Blomweg
	F270 (2x)	Den Bommel-Ooltgensplaat
	F250	Ouddorp West
	F413	Noordweg 3e blok
	F354	Rondje G-O.
	F364	Melissant-Battenoord
	N215	Oudlandsedijk-Van Eesteren
	Hoeksche Waard	F244
F414		Rondje Hoeksche Waard: door toekomstige uitbreiding Numansdorp-Zuid en gedeelte nabij TNO.
F415		Rondje Hoeksche Waard: vanaf voormalig fort tot A29
F416		Rondje Hoeksche Waard: A29 tot Bovenste Haven
F417		Rondje Hoeksche Waard: Bovenste Haven tot Nieuwendijk
F419		Rondje Hoeksche Waard: Brug over Lorregat
F420		Rondje Hoeksche Waard: De Wacht-Buitendijk (Strijensas)
F421		Rondje Hoeksche Waard: Nieuw Beijerland-Oud Beijerland langs Spui
F422		Rondweg Strijen
F423		De Kromme Elleboog
F231		Oude Nieuwlandsedijk
F418		Ontsluiting Tiengemeten: Nieuwendijk richting F231
Tiengemeten		F418
Drechtsteden	F424	As Dordrecht NS-Zwijndrecht NS
	F425	Kom van Zwijndrecht
	F427	Halte Waterbus Zwijndrecht
	F427	Halte Waterbus Sliedrecht>AW
	F427	Halte Waterbus Delta Natuur
	F427	Halte Waterbus 's Gravendeel>HW
	F427	Halte Waterbus Papendrecht
	F427	Halte Waterbus Sliedrechtse Biesbos
	F428	Fietsbrug Scheidkade
	F350	IJsselmonde
	F251	IJsselmonde
	F426	IJsselmonde Lindeweg

Deelgebied	Nr.	Omschrijving
Drechtsteden	F366	Alblasserdam-Kinderdijk
Hollandse Biesbos	F220	Eiland van Dordrecht
	F427	Halte Waterbus Sliedrechtse Biesbos
IJsselmonde	F462	Fietsverbinding over Het Waaltje-Waalbos (knelpunt 4)
	F350	IJsselmonde
	F251	IJsselmonde
	F426	IJsselmonde Lindeweg

Bijlage 5: Fietsparkeren bij OV-knooppunten

Overzicht van de fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten uit de 1e fase uitvoeringsprogramma fietsparkeren, afkomstig uit programma mobiliteitsmanagement.

Knooppunt	Stand van zaken	Traject
Leiden Lammenschans	Er zijn twee opties voor fietsparkeervoorzieningen op dit station: 1. realisering automatische stalling; 2. uitbreiding bestaande fietsparkeervoorzieningen. In overleg met gemeente en Prorail wordt in 2008 gekozen uit één van beide opties. Verder worden in 2008 736 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst	RijnGouweLijn
Leiden t Schouw	Knooppunt maakt deel uit van de provinciale pilot fietskluizen, afhankelijk van de uitkomst van de evaluatie wordt het vervolg van de fietskluizen bepaald. Mogelijke uitbreiding met veilige fietsklemmen met overkapping wordt meegenomen in de volgende tranche van overdekte stallingen bij bushaltes, medio 2008.	A44 + Transferium
Dordrecht Stadspolders	In 2008 worden 54 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst	MerwedeLingelijn
Voorschoten	In 2008 worden 32 veilige fietsklemmen met overkapping en 16 extra fietskluizen geplaatst.	Stedenbaan
Hillegom	Gemeente heeft in 2006 uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen op dit station gerealiseerd.	Stedenbaan
Gorinchem	In 2008 worden 160 veilige fietsklemmen met overkapping gerealiseerd.	MerwedeLingelijn
Voorhout	In 2008 worden 136 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst. Realisering van OV-fiets is afhankelijk van de subsidieregeling	Stedenbaan
Leerdam	In 2008 worden 448 bestaande klemmen vervangen door veilige fietsklemmen met overkapping en er worden 52 extra fietskluizen geplaatst. Realisering van OV-fiets is afhankelijk van de subsidieregeling. Verder speelt hier een pilot op gebied van gedeeld gebruik van fietskluizen.	MerwedeLingelijn
Gouda Goverwelle	In 2008 worden 240 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst. Realisering van OV-fiets is afhankelijk van de subsidieregeling	Stedenbaan
Hardinxveld- Giessendam	In 2008 worden 96 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst	MerwedeLingelijn
Waddinxveen	Inventarisatie met gemeente en Prorail moet nog plaatsvinden	Rijn Gouwe lijn

Knooppunt	Stand van zaken	Traject
Oude-Tonge, busstation	Mogelijke uitbreiding met veilige fietsklemmen met overkapping wordt meegenomen in de volgende tranche van overdekte stallingen bij bushaltes, medio 2008.	
Papendrecht, busstation	Mogelijke uitbreiding met veilige fietsklemmen met overkapping wordt meegenomen in de volgende tranche van overdekte stallingen bij bushaltes, medio 2008.	
Heinenoord, busstation	Mogelijke uitbreiding met veilige fietsklemmen met overkapping wordt meegenomen in de volgende tranche van overdekte stallingen bij bushaltes, medio 2008.	

Overzicht van de fietsparkeervoorzieningen op de OV-knooppunten uit de 1e fase uitvoeringsprogramma fietsparkeren, afkomstig uit programma mobiliteitsmanagement.

Knooppunt	Stand van zaken	Traject
Sassenheim Nieuwerkerk aan den IJssel Capelle Schollevaar Zwijndrecht Dordrecht Zuid	Het programmabureau Stedenbaan heeft de behoefte voor fietsparkeervoorzieningen op stations langs de Stedenbaan voor de lange termijn geïnventariseerd, dit is de basis van een ambitie-document inclusief afspraken over realisatie van de stallingsbehoefte tot 2010. Het programmabureau pakt dit verder op.	Stedenbaan Stedenbaan Stedenbaan Stedenbaan Stedenbaan
Dordrecht	Gemeente overweegt een nieuwe bewaakte/onbewaakte fietsenstalling	Stedenbaan
Gouda	Gemeente ontwikkelt stationsgebied, apart traject.	Stedenbaan
Sliedrecht	In 2008 worden 173 veilige fietsklemmen met overkapping geplaatst. Realisering van OV-fiets is afhankelijk van de subsidieregeling	MerwedeLinge Lijn
Sliedrecht Baanhoek	Nieuwe stations in dat kader worden veilige fietsklemmen met overkapping en fietskluizen gerealiseerd in 2009/2010	MerwedeLinge Lijn
Giessendam west		MerwedeLinge Lijn
Boven-Hardinxveld		MerwedeLinge Lijn
Gorinchem-Papland		MerwedeLinge Lijn
Leerdam-West		MerwedeLinge Lijn
Arkel	Inventarisatie heeft plaatsgevonden	MerwedeLinge Lijn
Beesd	Overleg met provincie Gelderland	MerwedeLinge Lijn
Geldermalsen	Overleg met provincie Gelderland	MerwedeLinge Lijn
Alphen aan den Rijn e.a.	Inventarisatie moet nog plaatsvinden	RijnGouweLijn

