

Uitvoeringsagenda

'Samen verder fietsen'

Provincie Zuid-Holland



Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 31 mei 2016
inclusief verwerking Amendement 517



Inhoud

| | | |
|----|---|--------|
| 1. | Inleiding | - 3 - |
| 2. | Optimalisatie fietsnetwerken | - 4 - |
| 3. | Fiets in de keten | - 5 - |
| 4. | Innovatieve, energieneutrale fietspaden | - 6 - |
| 5. | Continu leren | - 7 - |
| 6. | Gedrag en veiligheid | - 8 - |
| 7. | Financieringsstrategie | - 9 - |
| 8. | Overzicht projecten | - 11 - |
| | | |
| | Bijlage 1. Uitgewerkte opgaven | - 13 - |
| | Bijlage 2. Overzicht infraprojecten | - 28 - |



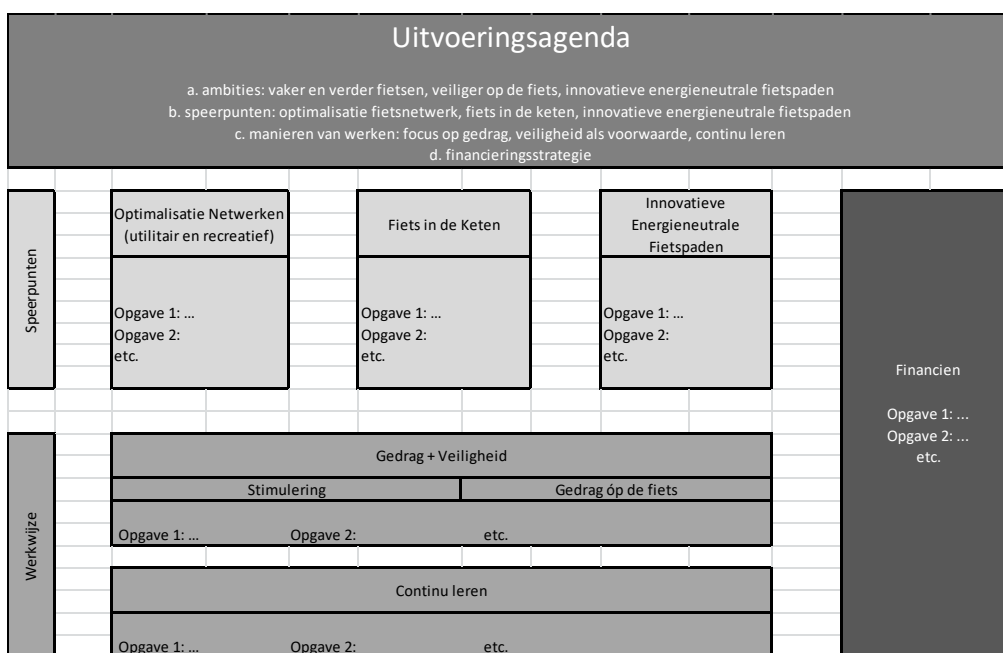
1. Inleiding

Zoals in het Fietsplan verwoord, willen we als provincie inzetten op samenwerking met veel verschillende partners. Die inzet hebben we al vormgegeven in het proces om te komen tot het Fietsplan 2016-2025. Deze Uitvoeringsagenda beschrijft op basis van het Fietsplan wat we mét onze partners gaan doen om de gestelde doelen te bereiken. Gekozen is voor de benaming ‘agenda’. Dit past bij de opzet van het plan: een lijst met opgaven die zich niet beperken tot het fysieke domein en die we in veel gevallen in de vorm van coalities gaan uitvoeren.

De *Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’* bevat een handelingskader: een overzicht van projecten en verkenningen die we gaan uitvoeren en de manier waarop we dat gaan doen. De structuur van de Uitvoeringsagenda staat in onderstaand schema weergegeven: er zijn 3 speerpunten, 2 ‘manieren van werken’, en een financieringsstrategie. Bij elk van deze 6 blokken horen opgaven. Van zo veel mogelijk van deze opgaven is een eerste format met een omschrijving, planning en benodigde middelen ingevuld. Uiteraard zijn dit niet alle projecten voor de gehele duur van het Fietsplan. De bedoeling is dat deze Uitvoeringsagenda een levend document is. Opgaven kunnen gaandeweg worden aangepast, of nieuwe opgaven kunnen worden toegevoegd binnen het beleidskader dat gesteld is door het vastgestelde Fietsplan. In de Uitvoeringsagenda die nu voorligt, zijn de opgaven opgenomen waarvan we nu weten dat ze er liggen, en waar we snel en concreet mee aan de slag kunnen en willen.

Structuur

Elk blok in onderstaand schema komt terug in een hoofdstuk van deze Uitvoeringsagenda. In elk hoofdstuk staat ook een korte omschrijving van de hoofd- en subdoelen die met het betreffende blok nagestreefd worden. Ook deze omschrijvingen zijn volledig in lijn met het vastgestelde Fietsplan.



Looptijd en terugkoppeling

Dit uitvoeringsprogramma loopt mee gedurende de hele looptijd van het Fietsplan, dus tot 2025. Elk jaar komen de infraprojecten uit deze Uitvoeringsagenda terecht in het jaarlijkse PZI en de Voortgangsrapportage Infrastructuur.

Tweejaarlijks volgt een meer beleidsmatige rapportage aan GS met een toelichting op de voortgang en ontwikkelingen van alle opgaven uit de Uitvoeringsagenda. Deze zal ter kennisname aan PS worden gestuurd. Hierin wordt ook aandacht besteed aan doelen uit andere programma's dan mobiliteit, die ook met deze Uitvoeringsagenda worden nagestreefd.



2. Optimalisatie fietsnetwerken

Inleiding

Bij dit thema denken we in eerste instantie aan infrastructurele verbeteringen aan het netwerk. Het gaat daarbij niet zozeer meer om het uitbreiden van het netwerk – al zijn er wel nog diverse wensen – maar vooral om het op niveau brengen en houden van het bestaande netwerk. ‘Op niveau’ betekent daarbij: voldoen aan de kwaliteitseisen van het CROW¹ voor de verschillende soorten routes die er zijn en komen. Voor het netwerk als geheel gaat het om het bieden van een afwisselende en aantrekkelijke verbinding met weinig omrij-afstand tussen alle belangrijke herkomsten en bestemmingen.



Het netwerk is gedefinieerd in het Fietsplan. Zoals daar is aangegeven, loopt het grotendeels over wegen waar andere partijen (gemeenten, waterschappen) wegbeheerder zijn. Dat betekent automatisch dat er met die partijen samenwerking gezocht moet worden. Van oudsher zijn verbeteringen aan netwerken vooral knelpunt-gericht ingestoken. De middelen werden ingezet op plekken waar veel ongelukken gebeurden, de zogenaamde blackspots. Er zijn echter diverse ontwikkelingen die zorgen dat die manier van werken niet meer zo effectief is. De meeste blackspots zijn inmiddels aangepakt en de ongelukken die gebeuren, vinden verspreid plaats. Daarbij wordt steeds meer duidelijk dat eenzijdige ongevallen een groot aandeel uitmaken binnen het totaal van fietsongevallen. Deze ongevallen vinden hun oorzaak in mens, voertuig, of infrastructuur. Waar het de infrastructuur betreft kan de provincie verbeteringen aanbrengen. Meestal gaat het dan echter niet om een specifieke plek, maar om bijvoorbeeld een project als ‘het fietsvriendelijk maken van alle bermen’.

Wat ook expliciet onder dit thema valt, zijn verbeteringen aan recreatieve routes. Aantrekkelijkheid, afwisseling, veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen zijn en blijven de belangrijkste criteria voor een aantrekkelijk recreatief fietsroutenetwerk. Goed onderhoud van de bewegwijzering is enorm belangrijk. Via de landschapstafels wordt in samenwerking met de provincie ook een bijdrage geleverd aan het verbeteren en aantrekkelijker maken van het recreatieve fietsroutenetwerk. Aan deze tafels worden per gebied afspraken gemaakt over gebiedsontwikkeling. Deze afspraken worden opgenomen in de betreffende gebiedsspecifieke programmatische aanpak en dragen ook bij aan het realiseren van de opgaven van het Fietsplan, zoals het verbeteren van het netwerk.

Behalve onderstaande opgaven, is nog van belang dat de provincie (buiten de netwerken) zelf beheerder is van een areaal aan eigen fietsinfrastructuur. De kleine knelpunten die zich hier voordoen, worden in trajectaanpakken meegenomen en zijn daarmee geen aparte opgave in deze Uitvoeringsagenda. Grote knelpunten worden meegenomen in de opgave ‘aanpak grote knelpunten’.

Opgaven

We hebben op dit moment de volgende opgaven uitgewerkt (zie bijlage 1 voor een uitwerking):

Infra: utilitair én recreatief:

1. Aanpak grote knelpunten: veiligheid, doorstroming, ontbrekende schakels
2. Aanpak kleine knelpunten (inventarisaties Fietsersbond en/of met de CycleRap-methode van de ANWB)
3. Snelfietsroutes en Slow lanes

Aanvullende recreatieve voorzieningen:

4. Realiseren van aanvullende voorzieningen bij het Fietsknooppuntennetwerk
5. Duurzaam beheer recreatief fietsroutenetwerk
6. Onderzoek waarde van recreatief fietsen
7. Evaluatie project Stad-Land fietsverbindingen
8. Realiseren van het concept Thema- of Icoonroutes

¹ Het CROW is de landelijke onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van verkeer en vervoer, www.crow.nl.



3. Fiets in de keten

Inleiding

Best bereikbare provincie, ook per fiets, is het doel. Maar voor grote afstanden kan de fiets het alleen niet af. Samen met OV (bus of trein) kan met de fiets makkelijk en snel een grote afstand worden overbrugd. Tevens kan de fiets het mogelijk maken dat OV-lijnen meer gestrekt worden.



Stedelijke bestemmingen zijn vaak minder goed bereikbaar met de auto. In het stedelijk gebied is de fiets een goede manier om van A naar B te komen. Faciliteiten voor de fiets (stallingen etc.) zijn daarbij belangrijk, naast goede infrastructuur zoals snelfietspaden.

Met het speerpunt 'fiets in de keten' sluiten we nadrukkelijk aan bij het beleidsveld OV. Maar 'keten' gaat niet alleen over fiets en OV, maar ook over fiets en auto. Bijvoorbeeld met Park+bike locaties aan de rand van de stad. Die kunnen ervoor zorgen dat auto's de stad niet meer in hoeven, zowel van bezoekers die het laatste stuk met een (gehuurde) fiets rijden, als van bewoners die hun eigen auto aan de rand parkeren en daar op de fiets heen gaan. Ketenmobiliteit met meerdere modaliteiten vereist ook slimme reisinformatie waarin die modaliteiten samenkomen.

Ook in de landelijke 'Tour de Force', de fietsagenda van de gezamenlijke overheden (www.tourdeforce2020.nl), is er een aparte 'ploeg' voor Fiets in de keten. De kennis die daar wordt opgedaan, willen we ook graag in Zuid-Holland gebruiken.

Opgaven

We hebben op dit moment de volgende opgaven uitgewerkt (zie bijlage 1 voor een uitwerking):

9. Uitrol deelfietsen
10. Park+Bike langs stadsranden
11. Fietsparkeren bij treinstations en bushaltes
12. Online informatievoorziening fiets in de keten
13. Fietsparkeernorm

Hierbuiten dragen opgaven uit andere hoofdstukken van deze Uitvoeringsagenda (met name 'optimalisatie fietsnetwerken') ook bij aan het verbeteren van de keten als geheel.



4. Innovatieve, energieneutrale fietspaden

Inleiding

De provincie wil zich inzetten voor innovatie, energietransitie en duurzaam inkopen. Onze ambitie is om ook energietransitie in onze fietsinfrastructuur te realiseren. Voor de innovaties stellen we de fietspaden ter beschikking die wij zelf in beheer hebben. Zo maken we van de provincie 'a real life testing ground'.



De kansen die er liggen op het gebied van duurzaamheid verschillen per project en zijn o.a. afhankelijk van de locatie, betrokken partijen en beschikbare middelen. Door het toepassen van de Aanpak Duurzaam Grond-Weg – Water (Aanpak Duurzaam GWW) wordt vroeg in het proces gekeken naar kansen voor duurzaamheid. Vooral op het gebied van energie/ klimaat en materialen/ grondstoffen hebben we de ambitie innovaties te realiseren, zoals een circulair fietspad (van bijvoorbeeld gerecycled plastic). Fietspaden zijn naar ons idee bij uitstek geschikt om infra innovaties op toe te passen. Opgedane kennis en ervaring delen we met andere wegbeheerders. Ook werken we in 2016/2017 uit hoe we via de subsidieregeling Mobiliteit andere wegbeheerders kunnen stimuleren innovatieve, energieneutrale fietspaden te realiseren.

Opgaven

We hebben op dit moment de volgende opgaven uitgewerkt:

14. Innovatief, duurzaam aanbesteden
15. Energieopwekkende fietspaden
16. Slimme, duurzame verlichting

De drie opgaven staan beschreven in bijlage 1 en dragen bij aan energiebesparing, opwekking duurzame energie en CO2 reductie².

Innovatie komt ook terug in de andere fietsopgaven. ICT zal hierbij een steeds grotere rol gaan spelen, waarbij de fiets(er) met de omgeving communiceert. Dit is o.a. toe te passen bij het realiseren van een groene golf voor betere doorstroming, maar ook voor het verhogen van fietsveiligheid. We stimuleren ook elektrisch fietsen (binnen het thema 'gedrag en veiligheid') bijvoorbeeld door het realiseren van oplaadpunten bij eigen vastgoed. Een andere maatregel bij 'optimalisatie netwerk' (opgave themaroutes) is het realiseren van een innovatieve EXPO-slow lane. Om innovaties optimaal in te zetten is een nauwere samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en de markt van groot belang. Die samenwerking krijgt een impuls door samen aan kennis- en innovatie trajecten te werken. (zie ook 9.8)

² Het gebruiken van de subsidieregeling om andere wegbeheerders te stimuleren, is niet geformuleerd als aparte opgave in deze uitvoeringsagenda, maar wordt t.z.t. meegenomen bij de actualisatie van de subsidieregeling mobiliteit. In dit traject wordt samengewerkt met de MRDH.



5. Continu leren

Inleiding

Meten is weten. Een belangrijke stap in het leerproces. Helaas zijn veel fietsdata niet beschikbaar. Als we beter weten welke routes mensen fietsen, hoe ze gebruik maken van verschillende vormen van vervoer en hoe, waar en hoeveel verkeersongelukken gebeuren, kunnen we effectievere maatregelen nemen. Door toepassing van nieuwe technologieën en het slim delen van gegevens wordt het mogelijk meer data op het gebied van fietsgedrag te verkrijgen. Dit is niet een speerpunt op zich, maar een thema dat door de hele Uitvoeringsagenda heen speelt. De provincie neemt een rol op zich om kennis te verzamelen en te delen. Die kennis wordt opgedaan in de verschillende thema's, maar er zijn ook acties die we apart willen benoemen om te voorkomen dat 'continu leren' tussen wal en schip terecht komt.



Opgave

We hebben op dit moment de volgende opgave uitgewerkt:

17. Continu leren; data impuls en ontwikkeling fietsmodel, adaptieve infrastructuur, kennissessies

Continu leren zien we als één opgave die in alle andere terugkomt. Die opgave bevat de volgende acties:

1. Data-impuls en ontwikkeling Fietsmodel

Zoals in het Fietsplan verwoord ontbreekt op veel terreinen fietsdata. De vraag is welke fietsdata – zowel van fietsgebruik en fietsongevallen - nodig om beter beleid te maken? Als we hier een goed beeld van hebben, zetten we in op data impuls op die gebieden. Hierbij worden diverse bronnen en technieken gebruikt.³ De provincie ziet het belang van het ontsluiten van data en is voorstander van een landelijke pool van fietsdata, die zoveel mogelijk ook als open data beschikbaar is. Waar nodig en mogelijk leveren wij hiervoor een bijdrage. We zijn tevens betrokken bij de ontwikkeling van een verkeersmodel waar fietsers volwaardig in meewegen.

2. Adaptieve, veiligere infrastructuur

Behalve over de fietser, weten we ook relatief weinig over de infrastructuur. Ook dat kan helpen om betere maatregelen te nemen:

- We willen onderzoeken wat de noodzaak is van aanpassing van de infrastructuur met de opkomst van een grote diversiteit aan nieuwe (snelle) voertuigen, zoals de elektrische fiets⁴
- We willen (zie ook het thema 'optimalisatie netwerken') de potentie verkennen van CycleRap, een methode van de ANWB en de SWOV om fietsinfrastructuur te beoordelen.

3. Organiseren kennissessies

Eén à twee keer per jaar delen we de kennis die we opdoen met andere wegbeheerders en belanghebbenden.

Bij (vrijwel) elke andere opgave willen we ook monitoren wat er gebeurt, daarvan leren, en die kennis delen.

³ Diverse data bronnen:

- Vrijwel alle wegbeheerders hebben eigen telgegevens die we al eerder verzameld hebben, maar die geactualiseerd moeten worden. Zie http://staatvan.zuid-holland.nl/Paginas/Cijfers%20en%20kaarten/Kaarten/Telvakken_fiets.aspx
- Innovatieve methoden van vrijwillige tracking om zicht te krijgen op (keten)mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de Fietstelweek waar we als provincie aan deelnemen, maar ook data van Google Maps of Strava;
- Voor ongevallen wordt gewerkt aan betere registratie, door landelijke partijen als CROW en SWOV, middels bijvoorbeeld de STAR-methodiek (Smart Traffic Accident Reporting) en de Mobiel-schademelden app;
- Ook wordt er gekeken in hoeverre ambulancegegevens bruikbaar zijn voor het verzamelen van betrouwbare ongevalsdata.

⁴ We doen dit samen met mede-overheden en kennisinstellingen (zoals CROW, TNO, TU) en betrekken hierbij o.a. de gewenste boogstralen en breedtes van fietspaden.



6. Gedrag en veiligheid

Inleiding

Gedrag speelt een bepalende rol in het realiseren van de fietsambities. Wat beweegt mensen ertoe om vaker en verder te fietsen? En hoe ontstaat veiliger fietsgedrag? In dit hoofdstuk gaat het om twee zaken:

- meer mensen op de fiets krijgen
- veilig gedrag stimuleren van mensen die fietsen



Voor deze beide zaken zijn opgaven gedefinieerd. Maar Gedrag en Veiligheid speelt een rol in alle speerpunten van deze Uitvoeringsagenda; de ambitie is namelijk om meer mensen te laten fietsen en om dat veilig te kunnen doen.

Opgaven

We constateerden in het Fietsplan al dat de keuze voor een vervoermiddel voor een belangrijk deel gewoontegedrag is. Algemene boodschappen om mensen te bewegen meer te gaan fietsen, zijn daarom niet effectief. Meer heil verwachten we van projecten die zich specifiek richten op een doelgroep en die mensen op een moment aanspreken dat een (nieuwe) gewoonte nog niet gevormd is.

Bij fietsveiligheid zijn er verschillende thema's die steeds genoemd worden: Oudere fietsers, eenzijdige ongevallen, gebruik van mobiele telefoon op de fiets. Aan eenzijdige ongevallen besteden we ook al aandacht in de optimalisatie van de netwerken.

We hebben op dit moment de volgende opgaven uitgewerkt (zie bijlage 1 voor een uitwerking):

18. Doelgroepgerichte Fietsstimulering⁵

Voor wat betreft stimulering van recreatief fietsen verwijzen we naar de acties die onder optimalisatie netwerken al genoemd zijn. We richten ons in deze opgave op potentiële fietsers die een noodzakelijke verplaatsing van A naar B maken, bijvoorbeeld naar het werk.

19. Agenda Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV)

Samen met MRDH sturen we het ROV aan. Het ROV verzorgt grotendeels de invulling van de opgaven rondom verkeersveilig gedrag. De lopende agenda van het ROV is hierbij uitgangspunt, maar aanpassingen vanuit de provincie, MRDH, of het ROV zelf zijn altijd mogelijk.

20. Practice what you preach

Het thema Gedrag leent zich er ook bij uitstek voor om ons eigen gedrag aan te passen aan wat we willen bereiken.⁶ Hoe kunnen we als werkgever bijdragen aan de ambities? Hoe kunnen we bijvoorbeeld (op een positieve manier) stimuleren dat meer mensen (vooral binnen een straal van 15 km) met de fiets naar het werk komen? Hiervoor kijken we naar de huidige mobiliteit en welke stimulans gewenst en mogelijk is. Ook het aanspreken van fietsers op veilig gedrag kunnen we zelf doen en daar kunnen we ook weer van leren wat werkt en dat breder toepassen. Heel concreet met betrekking tot 'meer fietsen' werd in PS aangehaald dat het voor statenleden onmogelijk was om een dienstfiets te lenen voor bestemmingen dichtbij het Provinciehuis. Dat is inmiddels opgelost.

⁵ Hierbij werken we samen met onderwijs- en kennisinstellingen op het gebied van gedragswetenschappen (zoals de TU-Delft, EUR) om te bepalen wat kansrijke interventies zijn. Zie ook <http://beterbenutten.nl/imma>.

⁶ Een voorbeeld van een toepassing van dit thema: Rondom infrastructuurprojecten communiceren we als provincie vaak met de omgeving over overlast en mogelijke alternatieven. Daarin willen we waar mogelijk 'verder en vaker fietsen' gaan meenemen, oftewel mensen ook actief wijzen op de mogelijkheid om (juist bij een tijdelijk andere situatie) een deel van hun verplaatsingen per fiets te doen.



7. Financieringsstrategie

Inleiding

Om de doelen en ambities uit het Fietsplan te realiseren moeten we onze middelen voor fiets slim inzetten. Hiervoor is een financiële strategie nodig. Een strategie waarmee we met de beschikbare middelen de fietsnetwerken optimaliseren, fiets in de keten faciliteren en bijdragen aan innovatieve, energieneutrale fietspaden.

Het fietsnetwerk is in de basis voor een groot deel aanwezig. In de verschillende bijeenkomsten is door onze externe partners de wens uitgesproken om het netwerk een schaa sprong te laten maken. Om aan alle wensen en plannen invulling te geven, bleek uit de analyse van het fietsnetwerk, zou een bedrag in de orde grootte van € 1 miljard nodig zijn.

Dit is uiteraard een te ambitieuze opgave voor ons als provincie, dus zullen we stapsgewijs naar het gewenste eindbeeld toe gaan werken. We hebben ons daarom als eerste gefocust op 'basiskwaliteit en veiligheid op orde'. Met die blik is er een inventarisatie van knelpunten uitgevoerd. Een groot deel van de wegbeheerders heeft hieraan meegewerkt. Deze inventarisatie heeft geresulteerd in een opgave van vele honderden infraknelpunten met een financieringsplaatje van ca. € 300 mln. Uitgaande van een financiering van maximaal 50% vanuit fietsmiddelen van PZH, resulteert dit in een ambitie van ca. € 150 mln. aan infra maatregelen binnen de looptijd van het Fietsplan (ca. € 15 mln. per jaar).

Voor de komende jaren kan deze ambitie gedeeltelijk worden uitgevoerd. In de jaren 2004, 2008 en 2012 zijn er financiële impulsen voor fietsbeleid en projecten beschikbaar gesteld. Een gedeelte van de betreffende projecten is nog in voorbereiding. Er is op basis van de uitgevoerde netwerkanalyse en bijbehorende afweging nog ruimte om een deel van de projecten uit het vorige uitvoeringsprogramma fiets te herprioriteren (zie bijlage 3 van het Fietsplan).

Al met al is het raadzaam om zo slim mogelijk om te gaan met beschikbare financiële middelen en daarvoor meer samenwerking te zoeken met andere partijen, zowel binnen als buiten de provinciale organisatie. Dit hoofdstuk schetst de mogelijkheden hiervoor.

Hoe ziet de strategie eruit?

De financiële strategie valt in drie onderdelen uiteen:

1. Slimmer inzetten van reeds beschikbare financiële middelen voor fiets:
 - a. Er is ook voor fiets een netwerkanalyse uitgevoerd en een afwegingskader opgesteld (zie hoofdstuk 5 en bijlage 3 van het Fietsplan). Met behulp van het afwegingskader is scherp gekeken naar de lopende projecten en nieuw ingediende wensen.
 - b. Inzetten op een passend aandeel PZH-financiering. Voor de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen wordt uitgegaan van een percentage van maximaal 50% financiering door PZH.⁷ Daarbij wordt net als in het verleden gerekend met de integrale projectkosten. Als een gemeente bijvoorbeeld de benodigde gronden inbrengt, maakt dit onderdeel uit van het totale kostenplaatje.
 - c. Het vorige Fietsplan was met name gericht op het realiseren van fietspadprojecten vanuit de rol van hoofdfinancier. Op basis van de Visie Ruimte en Mobiliteit richt het nieuwe Fietsplan zich meer dan voorheen op een kennis- en regierol. Vanuit een kennis- en regierol werken we met een scala aan externe partners samen op allerlei thema's.

⁷ Met uitzondering van projecten uit het Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 waarbij op projectniveau andere afspraken zijn vastgelegd.



2. Andere bronnen aanboren:
 - a. Integraal werken betekent integraal financieren. Dat houdt in dat ook middelen vanuit de beleidsvelden economie, ruimte, groen, luchtkwaliteit, OV, ketenmobiliteit, cultuur ingezet kunnen worden voor fietsmaatregelen. Bijvoorbeeld vanuit het Uitvoeringsprogramma Groen worden met landschapstafels integrale gebiedsgerichte afspraken gemaakt. Onderdeel van deze afspraken zijn ook maatregelen ter verbetering van recreatieve fietsroutes. Vanuit de Uitvoeringsregeling Groen is cofinanciering voor deze doelen beschikbaar.
 - b. EU-financiering: er is door PS een motie (597) ingediend over dit onderwerp. Naar aanleiding van deze motie zal gezocht worden naar mogelijkheden om met maatschappelijke organisaties, universiteiten en andere regio's bij de EU een aanvraag in te dienen voor een fietsproject op het vlak van innovatie.
 - c. Samenwerking met Gemeenten en Waterschappen: samenwerking voortzetten en nieuwe kansen voor cofinanciering onderzoeken.
 - d. Betrokkenheid van het Rijk: inzetten op cofinanciering voor snelfietsroutes (Programma Beter Benutten Vervolg; amendement Tweede Kamer t.a.v. snelfietsroutes). Vanuit het Actieplan Fietsparkeren van het Rijk draagt ProRail/ NS maximaal 50% bij aan realisatie van fietsparkeerplekken.
3. Innovatieve financieringsmethoden:
 - a. Bij projecten indien mogelijk aanbieden de kosten voor andere wegbeheerders voor te financieren, in het geval dat het daarmee voor hen mogelijk wordt een bijdrage te doen.
 - b. Verkennen van mogelijkheden voor het sluiten van coalities met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, bijvoorbeeld zorgverzekeraars, universiteiten, ANWB.

Beschikbare middelen voor fietsmaatregelen

Momenteel zijn er de volgende mogelijkheden voor het financieren van fietsbevorderende maatregelen:

- In het PZI zijn de volgende middelen opgenomen (uitgebreider in bijlage 3 Fietsplan):
 - o Uitloop projecten Fietsplan 2008 en Uitvoeringsprogramma 2012 t/m 2015: € 14,7 mln. (bestuurlijke afspraak) en € 7,5 mln. (vergevoerd in de voorbereiding, maar geen vastgelegde bestuurlijke afspraak).
 - o Snelfietsroutes: € 4,0 mln.⁸
 - o Fiets in de keten: € 4,4 mln.⁹
- Daarnaast is op 29 juni 2016 middels Amendement 517 € 4,0 mln. toegevoegd ter dekking van de uitvoering van het Fietsplan 2016 – 2025.
- Andere mobiliteitsmiddelen die ook ten goede komen van de fiets:
 - o Programma R-net: middelen voor haltevoorzieningen waaronder fietsparkeren;
 - o Ketenmobiliteit: fiets in de keten is een prioriteit in Hoofdlijnenakkoord. Bij nadere uitwerking kunnen onder meer fietsparkeren, aanrijroutes naar stations/OV-haltes en voorzieningen voor deelfietsen onderdeel gaan uitmaken van dit thema en gefinancierd worden vanuit bijvoorbeeld BDU-middelen.
- Andere sectoren: vanuit het Uitvoeringsprogramma Groen wordt gewerkt aan de kwaliteit van het recreatieve fietsnetwerk. Uitwerking van het thema slow lanes valt hier bijvoorbeeld onder. Via de meerjarige afspraken met de landschapstafels wordt ook aan de recreatieve fietsroutestructuur bijgedragen. Daarnaast wordt samenwerking gezocht met het programma erfgoedlijnen en projecten op het vlak van innovatie/economie, luchtkwaliteit, water, ecologie, energietransitie.

Opgaven

We hebben op dit moment de volgende opgaven uitgewerkt (zie bijlage 1 voor een uitwerking):

21. inventariseren mogelijkheden EU-subsidies

⁸ GS-besluit september 2014.

⁹ Idem.



8. Overzicht projecten

Inleiding

Door het vastleggen van de netwerken en het daarop toepassen van een afwegingskader kunnen de wensen van wegbeheerders en anderen geprioriteerd worden. In dit afwegingskader wordt van elk aangevraagd project of aangemeld knelpunt gekeken hoe belangrijk het is en met wat voor prioriteit het opgepakt zou moeten worden. Daarmee krijgen ze een rangschikking ten opzichte van elkaar. Hierin wegen inhoudelijke kenmerken mee (zoals ernst knelpunt) maar ook procesmatige zaken (hoe kansrijk is het dat de lokale wegbeheerder een project gaat opstarten). Op deze manier wordt de beslissing aan welke projecten de provincie bijdraagt, zo veel mogelijk geobjectiveerd.

Aspecten

In het afwegingskader tellen de volgende 5 aspecten altijd mee:

- 1) Ernst: hoe erg is het knelpunt, of eigenlijk: hoe erg wijkt de huidige situatie op straat af van de kwaliteitseisen? De eisen hebben vooral betrekking op verkeersveiligheidskenmerken, maar ook het comfort van de fietsers is van belang. In dit aspect telt ook de 'omrijfactor' mee, dus hoe goed het netwerk als geheel op een bepaalde locatie functioneert.
- 2) Mate van verbetering: zeker bij concrete projecten kan worden aangegeven hoe de situatie ná het uitvoeren van het project zal zijn. Is het knelpunt dan helemaal verdwenen, of is het 'alleen maar' minder erg geworden.
- 3) Belang: het is nuttig om geld daar te besteden waar meer mensen er profijt van hebben. We streven echter tegelijkertijd naar een balans tussen het besteden van middelen waar de meeste mensen er profijt van hebben én het belang van het hele netwerk. Ook is dit punt een check of de aangedragen knelpunten/projecten wel op het netwerk liggen.
- 4) Kans: bij dit aspect gaat het om de inschatting of en wanneer het project daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Aan de score draagt vooral bij of de betreffende wegbeheerder ook aangeeft een project te willen gaan 'trekken'. Verder kunnen benodigde moeizame grondverwervingen of andere zaken buiten het verkeersdomein om zorgen voor een lagere score op dit aspect.
- 5) Doelen Fietsplan: uiteraard wordt ook gekeken in welke mate een project bijdraagt aan de doelen en speerpunten van het Fietsplan.

Daarnaast wordt ook meegewogen in hoeverre het betreffende project een positieve bijdrage levert aan de doorstroming van het autoverkeer, het realiseren van een snelfietsroute, vervoer in de keten, verbeteren van het recreatieve fietsroutenetwerk / bereikbaarheid erfgoedlijnen, innovatie.

Afhankelijk van de benodigde investering, kan er met deze punten eventueel nog een 'effect per euro' berekend worden. Dit kan helpen bij het verder kiezen binnen de hoog scorende projecten.



Projecten

Dit afwegingskader is/wordt ingezet om projecten/knelpunten vanuit verschillende bronnen tegen elkaar af te wegen:

| Input | | Actie | | Output |
|--|-----|--|-----|--|
| Projecten uit de programmering van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2012-2016 | ==> | Gaan we nu uitvoeren (binnen beschikbaar budget) | ==> | Project uitgevoerd, budget besteed |
| Enkele projecten uit de overprogrammering van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2012-2016 | | | | |
| Rest overprogrammering Fiets 2012-2016 | ==> | Op volgorde gezet voor de toekomst d.m.v. afwegingskader | ==> | Blok 1: Top scorende projecten Van deze projecten worden (pre-)verkenningen uitgevoerd. |
| | | | | Blok 2: Zeer hoog scorende projecten Van deze projecten worden (pre-)verkenningen uitgevoerd. |
| Blok 3: Hoog scorende projecten | | | | |
| Blok 4: Gemiddeld/ matig scorende projecten | | | | |
| Nieuw aangemelde projecten/knelpunten vanuit wegbeheerders, Fietzersbond en eigen inventarisatie | | | | |

Het resultaat van deze afweging staat in Bijlage 2.

Snelfietsroutes

Behalve de concrete projecten en knelpunten zijn er ook diverse snelfietsroutes aangedragen. Deze beoordelen we apart in de opgave Snelfietsroutes en Slow lanes, omdat een snelfietsroute niet te vergelijken is met een concreet knelpunt zoals een gevaarlijke kruising. Verderop staan wél de snelfietsroutes gespecificeerd waar al geld voor is gereserveerd. Dit betreft geld voor quick wins dat beschikbaar is binnen het landelijke project Beter Benutten Vervolg (BBV) en geld dat door de provincie beschikbaar is gesteld voor projecten die zijn aangedragen om ondersteund te worden vanuit het Rijk n.a.v. de motie-Hoogland.



Bijlage 1. Uitgewerkte opgaven

| #1 | Aanpak grote knelpunten | |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets (Samen met wegen) | |
| Te realiseren resultaat en scope | <p>Een gedragen 'projectenlijst' die ertoe leidt dat we in de komende 4 jaar een mooie mix aan effectieve projecten kunnen uitvoeren. Het uiteindelijke doel is natuurlijk het resultaat dat op straat bereikt wordt.</p> <p>Hierbij horen ook de grote opgaven die niet op het netwerk liggen, maar waarvan de provincie zelf wegbeheerder is.</p> | |
| Karakterisering | <p>Om te beoordelen welke projecten we willen uitvoeren (binnen de financiële mogelijkheden), worden er twee stappen gezet: Stap 1) inventariseren gewenste projecten (voor fietsen van A naar B én recreatief fietsen) Stap 2) beoordelen projecten d.m.v. een afwegingskader</p> <p>Dit afwegingskader is ontwikkeld in de netwerk-analyse fiets en is 'de meetlat' om bestaande en nieuwe knelpunten te scoren. In dit afwegingskader worden de projecten getoetst aan de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ernst van het knelpunt; - kans dat het project op korte termijn gerealiseerd kan worden; - mate waarin het project het knelpunt oplost; - belang van het knelpunt: hoeveel fietsers hebben er belang bij (op termijn mede gebaseerd op de resultaten van de Fietstelweek); - bijdrage aan doelen en speerpunten van het Fietsplan. <p>Een project wordt daarbij ook hoger gewaardeerd wanneer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een project ook waarde heeft voor het recreatieve netwerk en beleefbaarheid erfgoedlijnen; - een project ook bijdraagt aan de doorstroming van het autoverkeer; - het knelpunt op een aangewezen snelfietsroute ligt; - het knelpunt ook bijdraagt aan ketenmobiliteit; - het een innovatief project is. <p>Zie bijlage 2 voor het resultaat van het afwegingskader en een overzicht van de projecten.</p> | |
| Indicator | Het aantal afgeronde fietsprojecten in het PZI binnen planning en budget. | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; een geschikte infrastructuur is een belangrijke voorwaarde om mensen meer te laten fietsen |
| | verbeteren fietsveiligheid | +++; veiligheid is afhankelijk van mens, voertuig en infrastructuur, waarbij de provincie het meest invloed heeft op de infrastructuur |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Wieger Zwikstra (beleid), Allard Pannekoek (projecten) | |
| Coalitie | Overige wegbeheerders, ministerie (voor grote nieuwe projecten), MRDH. Met MRDH is ook van belang dat de methodiek aansluit en dat er afspraken worden gemaakt bij subsidieaanvragen van wegbeheerders aan MRDH en/of PZH. | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Jaarlijkse opname van projecten in PZI. Eerste beoordeelde lijst beschikbaar vóór de zomer 2016. | |



| #2 | | Kleine knelpunten |
|---|---|---|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets (Samen met wegen) |
| Te realiseren resultaat en scope | | (Thematische) aanpak van een aantal kleine knelpunten in een aantal gemeenten of regio's. Voorrang voor aanpak van deze kleine knelpunten in het programma Beheer door DBI. |
| Karakterisering | | <p>Uit de inventarisatie blijkt dat er ook veel 'kleine knelpunten' zijn. Dat varieert van de aanwezigheid van paaltjes tot boomwortelopdruk en krappe boogstralen en slechte bermen. Dit soort problemen zorgt voor veel eenzijdige ongevallen die vaak eenvoudig te voorkomen zijn. De Fietsersbond heeft voor de Provincie Zuid-Holland een voorstel gemaakt om op het vastgestelde hoofdfietsnetwerk hoofdzakelijk infrastructurele knelpunten te inventariseren die enkelvoudige fietsongevallen kunnen veroorzaken. Daarbij gaat het om het verwijderen van 'laaghangend fruit', knelpunten die met relatief weinig middelen kunnen worden opgelost. We denken aan inventarisatie van de thema's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fietspaaltjes; • varkensruggetjes of andersoortige obstakels; • tussen wegdek en berm hoog niveauverschil en/of in donker rand moeilijk zichtbaar; • 'hobbels en bobbel's' in het wegdek; • oversteken met 50-, 60- en 80 km wegen zonder eigen fietsvoorziening. |
| Indicator | | Aantal uitgevoerde projecten. We streven ernaar om in totaal 5 projecten uit te voeren met verschillende thema's, samen met en op het grondgebied van verschillende wegbeheerders. |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; een geschikte infrastructuur is een belangrijke voorwaarde om mensen meer te laten fietsen |
| | verbeteren fietsveiligheid | +++; veiligheid is afhankelijk van mens, voertuig en infrastructuur, waarbij de provincie het meest invloed heeft op de infrastructuur |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Wieger Zwikstra (beleid), Allard Pannekoek (projecten) |
| Coalitie | | Het idee is dat de Fietsersbond zorgt voor inventarisatie van knelpunten. We zijn hierover in overleg aan de hand van het door de Fietsersbond neergelegde voorstel. Samen met de Fietsersbond willen we ook kijken welke wegbeheerders in aanmerking komen. Overigens is de Provincie (DBI) zelf ook wegbeheerder. Tegelijkertijd is MRDH bezig met een pilot Safe Cycle Network. Ook dit betreft een inventarisatiemethode. De resultaten van beide inventarisaties willen we delen en vergelijken. |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | In 2016: Afspraken met de Fietsersbond concretiseren 2017: Inventarisatie en selectie wegbeheerders 2018-2020: Uitvoeren 5 themaprojecten/inventarisaties |



| #3 | Snelfietsroutes / Slow lanes |
|----------------------------------|---|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, Recreatie |
| Te realiseren resultaat en scope | <p>Realiseren van interlokale routes waar fietsers met relatief hoge gemiddelde snelheid over grotere afstanden kunnen rijden, waarbij ook bijzondere aandacht is voor de verbinding tussen het stedelijk gebied en het landelijk gebied. Bijdragen aan een nadere verkenning van het concept "slow lane" (brede fietsverbindingen die vanuit de stadscentra naar de landschappen in de regio lopen).</p> <p>Deze routes zijn voor fietsers van A naar B, maar hebben ook recreatief de functie om de stedeling te verleiden om via herkenbare en goed toegankelijke fietspaden vaker en makkelijker naar bestemmingen in het landelijk gebied te komen. De route wordt voorzien van rustpunten en voorzieningen die ook het 'verblijven' aantrekkelijker maken. De route wordt zo ingebed in het landschap dat de belevingswaarde wordt vergroot.</p> <p>Er is groot draagvlak voor snelfietsroutes, bij fietsers en veel van onze partners. Dit betekent dat het als provincie ook slim is hierop in te zetten. Doordat veel andere partijen hieraan ook willen bijdragen, kan er met de investering van de provincie veel effect bereikt worden.</p> |
| Karakterisering | <p>Om routes te realiseren moeten er knelpunten worden opgelost, vaak door verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. Verder moet een route als geheel herkenbaar en comfortabel gemaakt worden.</p> <p>De snelfietsroutes lopen tussen steden en dorpen, maar het is van groot belang om ze ook binnen de stad door te trekken voor de verbinding stad-uit of stad-in. Immers, niemand wil van stadsrand naar stadsrand fietsen en een route wordt door de gebruiker beoordeeld op zijn zwakste punt.</p> <p>Omdat 'snelfietsroutes' niet te vergelijken zijn met 'losse knelpunten' willen we ze eerst en vooral met elkaar vergelijken om te bepalen welke routes prioriteit zouden moeten hebben in de uitvoering. Als tweede stap kunnen binnen een route de knelpunten nog ten opzichte van elkaar geprioriteerd worden.</p> <p>We beoordelen van alle snelfietsroutes de volgende aspecten:</p> <p>a) De bedoeling met de snelfietsroute: Wat willen we ermee bereiken, voor wie is de route, is deze gekoppeld aan andere beleidsdoelen dan alleen fiets (bijvoorbeeld: ontlasten hoofdwegen, ketenmobiliteit naar stations, stad-land verbinding met recreatieve component)?</p> <p>b) Uitvoeringswijze: Wat gaan we doen? Wordt er een ontbrekende schakel toegevoegd of een bestaande verbinding verbeterd (veiligheid en/of comfort)? Waar precies?</p> <p>c) MKBA-score: Voor zover beoordeeld, geeft MKBA een feitelijke waardering aan de route.</p> <p>d) Kosten</p> <p>Algemeen: We neigen ernaar om liever veel te bereiken op een paar routes dan om beschikbaar Kosten uit te smeren over veel routes. Maar dat is uiteindelijk ook een politieke keuze, waar we met deze agenda input voor willen leveren.</p> <p>Tegelijk werken we aan een toekomstagenda samen met MRDH.</p> <p>In de toekomstagenda snelfietsroutes zijn de volgende routes benoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Leiden - Alphen a/d Rijn (noord) 2. Leiden - Zoetermeer (west) 3. Leiden - Katwijk (noord/zuid) 4. Zoetermeer - Lansingerland- R'dam 5. Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer (noord/midden/zuid) 6. Delft-Rijswijk-Den Haag-Voorburg (Vlietroute) (oost/west) 7. Leidschendam-Voorburg-Den Haag HS (Verlengde Velostrada) 8. Naaldwijk-Wateringen (Middelbroekweg: tunnel+easypath) 9. Rotterdam – Gouda 10. Rotterdam – Spijkenisse 11. F15 Albrandswaard-Barendrecht-Ridderkerk-Alblasserdam 12. F16 Rotterdam - Dordrecht 13. Fietspad A27 Gorinchem <p>Hierbuiten zijn genoemd in de inventarisatie van knelpunten en wensen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 14. Leiderdorp-Leiden 15. Schiedam-Delft-Den Haag <p>Daarbij willen we een eindbeeld schetsen als stip op de horizon en een concrete ontwikkelstrategie voor de verbindingen tussen stedelijk en landelijke gebied op de trajecten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hellevoetsluis-Spijkenisse ('Moordenaartje') (Voorne Putten); 2. Hoek van Holland- Rotterdam ('van Kustplaats naar Havenstad (Rechter Maasoever)'); 3. Den Haag- Rotterdam ('van Hofvijver tot Euromast'); 4. Den Haag-Leiden ('van Hofstad naar hoofdstad (met aftakkingen richting landgoederen en Zoetermeer) |



| | | |
|---|---|--|
| Indicator | Aantal uitgevoerde projecten. NB: ook de effecten van de aanleg van snelfietsroutes houden we in de gaten, Zie hiervoor ook het thema 'continu leren'. Voor de Slow lanes, de verbinding tussen stad en landelijk gebied, sturen we op de aanwezigheid van een afgerond projectplan met ontwerpcriteria | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++ , door het veiliger en aantrekkelijker maken van de stad-land verbinding voor fietsers en het toevoegen van belevingswaarde op het recreatieve fietsrouten netwerk |
| | verbeteren fietsveiligheid | ++ , de snelfietsroutes/slow lanes hebben mede als doel om veiliger infrastructuur te creëren |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | + binnen het traject Innovatieve slow lane worden partijen (o.a. kennisinstellingen) gekoppeld om innovatieve fietsinfra te realiseren |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen, Han Weber | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Wil de Moor, Wieger Zwikstra | |
| Coalitie | Landschapstafels, MRDH, Fiets Filevrij, gemeenten | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Start in 2016 - verkenning van mogelijkheden Slow lanes Deze periode: uitvoering quick wins BBV + toekomstagenda maken Verdere Planvorming en realisatie afhankelijk van uitkomsten verkenning / toekomstagenda | |

| #4 | | | Realiseren van voorzieningen aan Fietsknooppuntennetwerk |
|---|---|--|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, Recreatie | | |
| Te realiseren resultaat en scope | Het Fietsknooppuntennetwerk beter verbinden met het toeristisch recreatieve aanbod van ondernemers | | |
| Karakterisering | Voorzieningen aan het Fietsknooppuntennetwerk die het recreatief fietsen aantrekkelijker maken, en stimuleren, zodat dit tot een breder aanbod leidt en er meer wisselwerking ontstaat tussen fietsroutes en behoeften vanuit de markt en de gebruikers van het FKN. Bovenstaande bereiken we bijvoorbeeld door koppeling: - Aan specifieke bestemmingen - Aan iconen van de erfgoedlijnen - Verbeteren en uitbreiden van afstap mogelijkheden - Belevingswensen vanuit verschillende leefstijlgroepen | | |
| Indicator | 1) 'Meetbare' proces-indicator: Is de inventarisatie van deze opgave uitgevoerd? 2) Inhoudelijk resultaat: Zijn er tenminste 5 gebiedsprogramma's vastgesteld waarin aandacht is voor voorzieningen bij het FKN? | | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++ , dit vergroot de aantrekkelijkheid van fietsen t.o.v. andere manieren om je te verplaatsen of tijd te besteden | |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). | |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed | |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen, Han Weber | | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Wil de Moor | | |
| Coalitie | Landschapstafels, DBI, Erfgoedstafels, ANWB, RLN, Fietsplatform, gemeenten | | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Start in 2016 - verkenning van mogelijkheden Verdere Planvorming en realisatie afhankelijk van gebiedstafels en uitkomsten verkenning. | | |



| #5 | | Duurzaam beheer recreatief fietsroutenetwerk |
|---|---|---|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Recreatie |
| Te realiseren resultaat en scope | | De Provincie wil bereiken dat de regie op het onderhoud en beheer goed belegd is en met partijen (bijv. landschapstafels/Regietafels en één of meer beheerorganisaties) afspraken zijn gemaakt over samenwerking. |
| Karakterisering | | <p>Het recreatieve fietsroutenetwerk bestaat uit de Langeafstand Fietsroutes (LF-routes) en het Fietsknooppuntennetwerk (FKN). Het FKN is in Zuid-Holland aangelegd door regionale partijen en deze partijen zijn verantwoordelijk voor het beheer. De Langeafstand fietsroutes zijn eigendom van het Landelijk Fietsplatform. Het beheer van het langeafstandsfietsnetwerk wordt voor rekening van de provincie uitgevoerd.</p> <p>De provincie heeft financieel bijgedragen aan de realisatie van deze beide netwerken en ziet dit als basis voor het recreatieve fietsen. Het beheer wordt nu door veel partijen uitgevoerd. Door het opheffen van de recreatieschappen kan het nog verder versnipperen. Afstemming tussen de regionale partijen over onderhoud, beheer en doorontwikkeling is noodzakelijk om de kwaliteit van het FKN duurzaam te borgen. Beide netwerken zijn volledig gesynchroniseerd. Dit maakt het mogelijk onderhoud en beheer in één hand te leggen. Dit levert kwaliteits- en efficiencywinst op. Omdat het recreatieve fietsroutenetwerk regio- en provinciegrensoverschrijdend is, is het noodzakelijk samen goede afspraken te maken over het doorontwikkelen van het FKN en de Langeafstand Fietsroutes.</p> |
| Indicator | | Aantal beheerafspraken dat met landschapstafels/Regietafels is vastgelegd |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | ++, door borging van de kwaliteit van het netwerk |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Han Weber |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Wil de Moor |
| Coalitie | | PZH, Fietsplatform, landschapstafels/regietafels, beheerorganisaties, gemeenten |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | Medio 2016 – afspraken vastleggen met regietafels |

| #6 | | Onderzoek waarde recreatief fietsen |
|---|---|---|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Recreatie |
| Te realiseren resultaat en scope | | Beter inzicht in de economische waarde van recreatief fietsen |
| Karakterisering | | Investerings in fiets worden vaak gezien als kostenpost. Om partners te overtuigen dat het wel degelijk van belang is om deze investeringen te doen, wordt er landelijk vanuit de Tour de Force ingezet op een onderzoek naar de baten die tegenover deze investeringen staan. Het gaat dan om economische baten, maar ook baten op het gebied van gezondheid, milieu, etc. |
| Indicator | | Onderzoeksresultaten beschikbaar |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +, resultaten kunnen reden geven om meer in te zetten op fiets |
| | verbeteren fietsveiligheid | +, resultaten kunnen reden geven om meer in te zetten op fiets |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen/ beperkte invloed |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen, Han Weber |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Wil de Moor, Wieger Zwijkstra |
| Coalitie | | Tour de Force |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | Start in 2017 - verkenning van mogelijkheden Verdere realisatie afhankelijk van uitkomsten verkenning |



| #7 | | Evaluatie project Stad-Land fietsverbindingen |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, Recreatie | |
| Te realiseren resultaat en scope | Evaluatie van de resultaten van de uitvoering, welke maatregelen zijn zichtbaar in het veld (resultaat van de subsidietoekenning). | |
| Karakterisering | Binnen het uitvoeringsprogramma Groen is in samenwerking met het Uitvoeringsprogramma Fiets 2012-2016 gewerkt aan het realiseren van het project stad-land fietsverbindingen. Doelstelling was om 40 bestaande- en 20 nieuwe fietsverbindingen op te waarderen en er logische en aantrekkelijke fietsroute naar buiten de stad van te maken. De bewegwijzering naar het recreatieve Fietsknooppuntennetwerk (FKN) en de groengebieden nabij de stad te verbeteren. Er zijn 70 aanvragen voor subsidie voor Fietsverbindingen ingediend en gehonoreerd. Deze opgave evalueert de resultaten. | |
| Indicator | Evaluatie gereed. | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen verbeteren fietsveiligheid innovatieve, energieneutrale fietspaden | Draagt indirect bij aan de hoofddoelen, maar direct aan het subdoel 'continu leren'. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen, Han Weber | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Beleidsmatig opdrachtgever I.Wooning, Ambtelijk opdrachtgever H. Dijkstra. | |
| Coalitie | Uitvoering PZH afd. APP in samenwerking met gemeenten Dordrecht, H.I.Ambacht, Lansingerland, Leerdam, Leiden, Maassluis, Pijnacker-Nootdorp, Schiedam, Schoonhoven, Voorschoten, ANWB en Fietsplatform | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Uitvoering inrichtingsmaatregelen loopt door in 2016. Oplevering evaluatierapportage met beschrijving van de uitgevoerde maatregelen 4e kwartaal 2016. | |



| #8 | | Concept realiseren van Thema - of Icoonroutes (zoals de Kennisroute) |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, Recreatie | |
| Te realiseren resultaat en scope | Langs bestaande Fietsknooppunten worden thematische fietsroutes uitgezet om de fietser langs bijzondere punten in Zuid-Holland te leiden en bij breed publiek Zuid-Hollandse thema's onder de aandacht te brengen bijvoorbeeld via: - Limes of Landgoederenroute - Oude Hollandse waterlinie of Trekvaartroute - Kaasroute of Bloemenroute - Kennisroute / Expo-route (langs kennisinstellingen, met innovatieve infrastructuur onderweg) | |
| Karakterisering | Het recreatieve fietsroutenetwerk in Zuid-Holland is als basisfietsroutenetwerk zo goed als gereed. Om meer recreanten vaker te laten fietsen is het nodig dat er voldoende belevingswaarde aan het netwerk wordt gekoppeld en dat het toeristisch recreatieve aanbod beter met het netwerk wordt verbonden. Het toevoegen van extra belevingswaarde voor fietsers kan door themaroutes te ontwikkelen en via het systeem van de Fietsknooppunten deze routes te bewegwijzeren. Zo kan de fietser de uiteenlopende verhalen van Zuid-Holland, het landschap, natuur en historie en/of de erfgoedlijnen beleven. Ook is het mogelijk een beperkt aantal themaroutes met regio-overstijgend karakter tot Icoonroutes te ontwikkelen. Icoonroutes zetten Zuid-Holland als fietsprovincie op de kaart voor zowel recreatieve als toeristische fietsers. | |
| Indicator | Aantal gerealiseerde routes | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; dit vergroot de aantrekkelijkheid van fietsen t.o.v. andere manieren om je te verplaatsen of tijd te besteden |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | +, indirect kan dit helpen; als een innovatie in de infrastructuur past binnen het thema van de route |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen, Han Weber | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Wil de Moor | |
| Coalitie | Landschapstafels, Erfgoedtafels, ANWB, MRDH, Fietsplatform, Stichting Groene Hart, Zuid-Hollands Landschap, ANV (o.a. Struinen en Vorsen), Historische Verenigingen en gemeenten. | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Uitvoering vanaf medio 2016 via Landschapstafels en erfgoedtafels. Vanaf 2017 Benutten laaghangend fruit om tot snelle uitvoering te komen Vanaf 2017 oplevering LF-route (Limesroute) en publicatie op Website van Fietsplatform als nieuwste LF-route van de uitgevoerde maatregelen 4e kwartaal 2016. Specifiek voor Oude Hollandse Waterlinie: laaghangend fruit: er zijn al verschillende informatiepunten en routes ontwikkeld (bijv. Struinen en Vorsen/Stichting Groene Hart). Interessant is er nu een geheel van noord-tot Zuid van te maken met aantrekkelijke informatie en de verschillende kortere onderdelen/routes verbinden tot de OHW fietsroute (van Muiden tot Slot Loevestein) met rustpunten / staatmeubilair enz. | |



| #9 | | Uitrol deelfietsen |
|---|---|---|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, OV |
| Te realiseren resultaat en scope | | <p>Er zijn meerdere resultaten te definiëren afhankelijk van de fase. De volgende resultaten zijn beoogd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek met als resultaat: overzicht knelpunten op gebied van beschikbaarheid deelfietsen - Op basis van inventarisatie 2 pilots uitvoeren - Opstellen business case deelfietsen (wanneer loont het om te investeren in voorzieningen voor deelfietsen) - Organiseren kennisdeler in samenwerking met CROW/Fietsberaad - Uitrol extra deelfietsen op meest urgente knelpunten |
| Karakterisering | | In de keten neemt de fiets een belangrijke plek in, zo ook op gebied van het natransport. Als het natransport middels o.a. een deelfiets goed geregeld is, kan de reiziger vlot reizen van A naar B. Er zijn plekken waar de deelfiets niet voorhanden is (bushaltes, kleinere stations, recreatieve knooppunten, P+R) en plekken (grote stations) waar er een tekort is op bepaalde momenten. Op deze plekken zouden er dus meer deelfietsen moeten zijn. |
| Indicator | | Aantal aangeboden deelfietsen in PZH. |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; dit maakt fiets (samen met OV) een serieus alternatief voor de auto |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Allard Pannekoek, Wieger Zwikstra |
| Coalitie | | <p>Extern wordt samengewerkt met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OV fiets als grootste aanbieder van deelfietsen. Daarnaast ook andere verhuurders betrekken - CROW Fietsberaad vanwege hun functie als kennisinstituut en begeleider van de Tour de Force, Ketenploeg - NS/ProRail: bij de aanpak van de fietsparkeerknelpunten op stations ook aandacht voor de deelfiets - MRDH: Aanhaken bij pilots die nu lopen in Den Haag en Rotterdam (deels gesubsidieerd door MRDH) - Gemeenten <p>Knelpunt: OV fiets is de grootste aanbieder van deelfietsen. Zij wil echter beperkt de OV-fiets verder uitrollen.</p> |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | <p>Planning op hoofdlijnen:</p> <p>2016: - Inventarisatie huidige locaties deelfietsen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bepalen waar behoefte is aan nieuwe deelfietsplekken (bij P+R, stadsranden, stations, carpoolplekken, bushaltes, etc.) - Inventarisatie mogelijk nieuwe locaties voor deelfietsen met gemeenten, DBI, MLL - Met OV-fiets en andere aanbieders verkennen of en hoe zij willen/kunnen participeren <p>2017: - Uitrol pilots deelfietsplekken waar behoefte is en interesse vanuit de markt</p> <p>2018: Indien pilots succesvol zijn uitrollen naar andere plekken</p> |



| #10 | | Park & bike langs stadsranden |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Recreatie |
| Te realiseren resultaat en scope | | <ul style="list-style-type: none"> - Overzicht van de behoefte op gebied van park & bike aan de rand van dorpen/steden/bedrijventerreinen/universiteitscomplexen. - Opzetten van een pilot van enkele plekken. Dit moet kennis opleveren of dergelijke voorzieningen in een behoefte voorzien. - Organiseren kennisdeler in samenwerking met CROW/Fietsberaad - Uitrollen naar andere steden en dorpen indien succesvol |
| Karakterisering | | Op plekken aan de rand van stad of dorp zijn parkeergelegenheden voor auto's (P+R, 'gewone' parkeerterreinen, bedrijventerreinen zoals de Binckhorst). Bij voorkeur op plekken waar meerdere modaliteiten (auto, fiets, OV) samenkomen. Om de stad of het dorp in te gaan, is de vervolgreis te voet, met het OV of de fiets mogelijk. Naast deelfietsen zijn hier ook fietsparkeermogelijkheden gewenst voor de eigen fiets. Beide zijn niet altijd voorhanden. Het verzorgen van dergelijke voorzieningen draagt bij aan het gebruik van de fiets in het n-transport. Er is een link met de opgave 'deelfietsen'. |
| Indicator | | Over 4 jaar zijn er minimaal 10 park+bike locaties gerealiseerd. |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++ , meer mogelijkheid om te fietsen |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Allard Pannekoek, Wieger Zwikstra |
| Coalitie | | <p>Extern wordt samengewerkt met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ANWB vanwege hun verzoek tijdens het opstellen van het Fietsplan om hier aandacht aan te besteden - Gemeente Den Haag en/of Rotterdam in eerste instantie om plekken aan te wijzen waar een pilot kan worden opgezet. - Eventueel met beheerders van P+R - MRDH mobiliteitsmanager - MRDH: als vervolg op de pilots deelfietsen (zie opgave 9) - Tour de Force, de landelijke toekomstagenda fiets van alle overheidslagen. Is ook bezig met ketenmobiliteit in één van de 'ploegen'. |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | <p>2016/2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkenning: inzicht in welke behoefte er is voor park & bike (parkeerplekken, deelfietsen, kluisen, etc.) - Op twee plekken in/rond Den Haag een pilot uitvoeren <p>2017/2018:</p> <p>Indien succesvol: uitrollen over meerdere plekken in/rond andere (middel)grote steden</p> |



| #11 | | Fietsparkeren bij treinstations en bushaltes |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, OV |
| Te realiseren resultaat en scope | | <ul style="list-style-type: none"> - Vooralsnog bijdragen aan onderzoek, ontwerp of realisatie voor de stations Barendrecht, Boven Hardinxveld, Dordrecht Krispijnzijde/Stadspolders/Zuid, Gorinchem, Gouda, Laan van Noi, Leiden Centraal/Lammenschans/de Vink, Voorhout/Sassenheim, Sliedrecht Baanhoek west, Voorschoten, Zwijndrecht. - Globaal betreft bovenstaande 7000 fietsparkeerplekken - Integrale aanpak bij deze stations. Dit houdt in dat de leegstand bij eventuele betaalde stallingen dient te zijn opgelost en handhaving plaats te vinden. - Indien financieel haalbaar toevoegen andere stations. |
| Karakterisering | | In 2014 is een inventarisatie gedaan van de treinstations met tekorten op gebied van fietsparkeren. Dit heeft geresulteerd in een lijst met knelpunten die op korte termijn kunnen worden aangepakt. In 2015 zijn in samenwerking met ProRail en gemeenten voor meerdere stations verkenningen uitgevoerd. In 2016-2018 zullen ongeveer 7000 fietsparkeerplekken kunnen worden gerealiseerd mede dankzij de bijdrage van de Provincie. |
| Indicator | | Aantal gerealiseerde plekken op OV-haltes (die voorzien in een behoefte) |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++ , dit maakt fiets (samen met OV) een serieus alternatief voor de auto |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Allard Pannekoek |
| Coalitie | | Extern wordt samengewerkt met: <ul style="list-style-type: none"> - ProRail vanwege Actieplan Fietsparkeren (50% co-financiering) - IPO vanwege een op te stellen convenant naar aanleiding van de evaluatie Actieplan Fietsparkeren - NS vanwege onvoldoende gebruik betaalde stallingen Gemeenten |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | Realisatie afhankelijk van cofinanciering door in ieder geval ProRail: 2016: Start uitvoering stations Voorschoten, Dordrecht Stadspolders, Sliedrecht 2017: Start uitvoering stations Leiden Lammenschans, Dordrecht Zuid, Voorhout/Sassenheim, De Vink 2018: start uitvoering Dordrecht, Gouda, Gorinchem |



| #12 | | Online informatievoorziening fiets in de keten |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, OV | |
| Te realiseren resultaat en scope | - Opnemen fiets in routeplanners voor de first en last mile (te denken valt aan aanbieders van reisadvies zoals 9292ov.nl) | |
| Karakterisering | De fiets is niet opgenomen in bijvoorbeeld het reisadvies van 9292ov.nl, terwijl dit heel goed zou kunnen voor de zogenaamde first en last mile. Ook als het gaat om beschikbaarheid deel-fietsen, toegankelijkheid bushaltes, aanwezigheid fietsparkeervoorzieningen, etc. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is de inventarisatie van deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; dit maakt fiets (samen met OV) een serieus alternatief voor de auto |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Allard Pannekoek | |
| Coalitie | Extern wordt samengewerkt met: - aanbieders van reisadvies aangezien zij aanpassingen moeten verwerken - IPO aangezien dit iets is wat landelijk geregeld moet worden. Provincies kunnen hier een trekkersrol in vervullen - Tour de Force Ketenploeg | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | 2016/2017: verkenning aanbieders reisadvies/pilot 9292ov.nl 2018: realisatie van het opnemen van de fiets in het reisadvies van aanbieders | |

| #13 | | Fietsparkeernorm |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets | |
| Te realiseren resultaat en scope | Verspreiding kennis over opname van een fietsparkeernorm in bestemmingsplannen | |
| Karakterisering | Bij bouwopgaven (stationsgebieden, bedrijventerreinen, woningbouw) geldt een norm voor autoparkeren maar vaak niet voor fietsparkeren. Dat zou wel goed zijn, omdat de fiets dan een plek krijgt in de openbare ruimte. Bovendien zou het bijvoorbeeld bij stationsgebieden wat druk op de fietsparkeerplekken bij het station kunnen wegnemen. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is de inventarisatie van deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++; dit maakt fiets (samen met OV) een serieus alternatief voor de auto |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij aanleg van de voorzieningen wordt de verkeerssituatie niet verstoord (ook niet negatief). |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Allard Pannekoek | |
| Coalitie | Extern wordt samengewerkt met: - CROW Fietsberaad vanwege hun functie als kennisinstituut en begeleider van de Tour de Force, Ketenploeg - Gemeenten, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor de bestemmingsplannen waarin de fietsparkeernorm een plek zou kunnen krijgen. | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | 2016: kennis vergaren middels bijwonen expert meetings 2017: kennis verspreiden in samenwerking met CROW Fietsberaad en gemeenten | |



| #14 | | Innovatief, duurzaam aanbesteden |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Duurzaamheid |
| Te realiseren resultaat en scope | | In 2018 is er een methode van aanbesteden die de markt uitdaagt CO2 reductie te realiseren. De methode is goed toepasbaar voor zowel wegbeheerders als marktpartijen en sluit aan bij de Aanpak DGWW. Bij vier aanbestedingen (bij PZH en coalitiepartners) is ervaring opgedaan. De ervaring wordt gedeeld met wegbeheerders in Zuid-Holland en partners in andere delen van Nederland. |
| Karakterisering | | Bij de aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden is de provincie vragende partij naar de markt toe. Hoe beter en scherper de vraag geformuleerd wordt, hoe meer de markt wordt uitgedaagd. Welke uitvraag (en methodiek) dient gebruikt te worden om naast comfort en veiligheid ook meer duurzame fietspaden te realiseren? |
| Indicator | | Afronding methodiek Ervaring opgedaan met vier aanbestedingen |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +, vanwege de combinatie met aanleg nieuwe infrastructuur |
| | verbeteren fietsveiligheid | +, vanwege de combinatie met aanleg nieuwe infrastructuur |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | +++ , aangezien dit precies is waarop hiermee (mede) gestuurd kan worden |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Koen Vredereg |
| Coalitie | | MRDH, Waterschap Rivierenland, ingenieurspartijen, gemeente Rotterdam, gemeente Dordrecht |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | 2016: Uitvraag methodiek 2016/ 2017: Test methodiek 2018: Evaluatie en aanscherping methodiek |

| #15 | | Energieopwekkende fietspaden |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Duurzaamheid |
| Te realiseren resultaat en scope | | In 2016/2017 een business case voor de realisatie van energieopwekkende fietspaden. En in 2017/2018 besluit over realisatie. Inzet is een gezamenlijke inkoop van 2 kilometer energieopwekkend fietspad. |
| Karakterisering | | Er ligt een uitdaging om meer duurzame energie op te wekken. Binnen deze opgave kijken we hoe het fietspad gebruikt kan worden voor opwekking van groene stroom. Het gaat hierbij om het toevoegen van functies aan het fietspad. Zo wordt de ruimte die een fietspad in beslag neemt ook beter benut. |
| Indicator | | 'Meetbare' proces-indicator: Is de inventarisatie van deze opgave uitgevoerd? |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +, vanwege de combinatie met aanleg nieuwe infrastructuur |
| | verbeteren fietsveiligheid | +, vanwege de combinatie met aanleg nieuwe infrastructuur (NB: het is een vereiste dat de veiligheid niet afneemt door de nieuwe techniek) |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | +++ , aangezien dit precies is waarop hiermee (mede) gestuurd kan worden |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Koen Vredereg |
| Coalitie | | O.a. Provincie Noord-Holland, provincie Gelderland, TNO |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | 2016/2017: - business case voor de realisatie van energieopwekkende fietspaden - kennisdeler energieopwekkend fietspad 2017/2018: - Go-no go realisatie energieopwekkend fietspad |



| #16 | | Slimme, duurzame verlichting |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets, Duurzaamheid |
| Te realiseren resultaat en scope | | Realiseren van vier toepassingen van het innovatieve Glow in the Dark wegmarkering. Tevens verkenning van dynamische verlichting en toepassing wegdekreflectie. |
| Karakterisering | | Verlichting van fietspaden is van belang om het fietsen comfortabeler en veiliger te maken. De keuze voor het toepassen van verlichting hangt af van o.a. de intensiteit, de leefomgeving, kosten, duurzaamheid. |
| Indicator | | Aantal gerealiseerde (verschillende) projecten (Denk aan: rechte weg, bocht, kruising, ...) |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | Slimme, duurzame verlichting draagt bij aan de drie doelen uit het fietsbeleid. Glow in the Dark wegmarkering zal worden toegepast op fietspaden waar tot dan toe geen verlichting aanwezig was. De verwachting is dat deze toevoeging zorgt voor een toename van comfort en fietsveiligheid. Hiermee draagt het bij aan de doelen: vaker en verder fietsen en fietsveiligheid. Tot slot is Glow in the Dark wegmarkering een energiezuinige oplossing en draagt het bij aan de ambitie om CO2 reductie te realiseren bij de aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden. |
| | verbeteren fietsveiligheid | |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Koen Vredereg |
| Coalitie | | Fietsersbond, Gemeente R'dam, Waterschap Rivierenland, Gemeente Zoetermeer |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | 2016/2017: realisatie eerste twee pilots op provinciale fietspaden 2017: monitoren en evalueren i.s.m. (lokale) Fietsersbond t.a.v. ervaringen fietsers, CO-uitstoot en technische houdbaarheid, kennisdeler Glow in the Dark wegmarkering 2017/2018: Go-no go voorbereiding pilot / Go-no go toepassing in beleid |

| #17 | | Continu leren: data-impuls en ontwikkeling fietsmodel, adaptieve infra, kennissessies |
|---|---|---|
| Onderdeel van project/programma | | Fiets |
| Te realiseren resultaat en scope | | Kennis ontwikkelen zodat middelen effectiever kunnen worden ingezet |
| Karakterisering | | De provincie neemt een rol op zich om kennis te verzamelen en te delen. Die kennis wordt opgedaan in de verschillende thema's, maar er zijn ook acties die we apart willen benoemen om te voorkomen dat 'continu leren' tussen wal en schip terecht komt. (zie hfst 5) |
| Indicator | | 'Meetbare' proces-indicator: Is deze opgave uitgevoerd? |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | Continu leren is geen opgave op zich, maar speelt mee in alle opgaven. Daarmee draagt dit indirect ook bij aan alle doelen. |
| | verbeteren fietsveiligheid | |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | | Floor Vermeulen |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | | Koen Vredereg |
| Coalitie | | Feitelijk alle partners van alle opgaven. Specifiek voor data en fietsmodel: TNO, NHTV, Prov Utrecht, MRDH, Dordrecht, Leiden. |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | | 2016: - Nieuwe deelname fietstelweek (incl. promotie, richten op doelgroepen, meer kijken naar toepassingen ingewonnen gegevens) - Organiseren van 1 kennissessie (t.a.v. de speerpunten uit het Fietsplan) - Starten inventarisatie infrastructuur (zie opgave 2) - Overleg inventarisatie ongevaldata 2017 e.v. - Organiseren 1 a 2 kennissessies per jaar (t.a.v. de speerpunten uit het Fietsplan) - Evalueren uitgevoerde projecten |



| #18 | | Doelgroepgerichte Fietsstimulering |
|---|--|---|
| Onderdeel van project/programma | Fiets | |
| Te realiseren resultaat en scope | Zorgen dat meer mensen op de fiets stappen, door middel van gerichte projecten voor gedragsverandering van specifieke groepen. Bijvoorbeeld 'werknemers', 'scholieren', 'inwoners van wijk ... in plaats ...' | |
| Karakterisering | Voor wat betreft stimulering van recreatief fietsen verwijzen we naar de acties die onder optimalisatie netwerken al genoemd zijn. We richten ons in deze opgave op potentiële fietsers die een noodzakelijke verplaatsing van A naar B maken, bijvoorbeeld naar het werk. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +++ , deze opgave is specifiek bedoeld om meer mensen meer te laten fietsen |
| | verbeteren fietsveiligheid | Geen / beperkte invloed. Bij de initiatieven wordt rekening gehouden met en aandacht gevraagd voor fietsveiligheid. |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Koen Vrederegret | |
| Coalitie | Extern wordt samengewerkt met o.a. Fietsersbond, Bereikbaar Haaglanden, MRDH, Dutch Cycling Embassy, ROV Zuid-Holland, TU Delft, Erasmus Universiteit Rotterdam | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | 2016: verkenning project Bedrijventerreinen; Mobiliteitsstromen en fietstimulering 1 kwartaal 2017: drie jaarprojecten formuleren met externe partners. | |

| #19 | | Agenda Regionaal Overleg Verkeersveiligheid (ROV) |
|---|--|---|
| Onderdeel van project/programma | Fiets | |
| Te realiseren resultaat en scope | Verbeteren van verkeersveiligheid d.m.v. gedragscampagnes | |
| Karakterisering | Samen met MRDH sturen we het ROV aan. Het ROV verzorgt grotendeels de invulling van de opgaven rondom verkeersveilig gedrag. De lopende agenda van het ROV is hierbij uitgangspunt, maar aanpassingen vanuit de provincie, MRDH, of het ROV zelf zijn altijd mogelijk. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | +, de communicatie kan fietsstimulering als neveneffect hebben. |
| | verbeteren fietsveiligheid | +++ , hier zijn de ROV-projecten voor bedoeld |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Koen Vrederegret, Jeroen Disco | |
| Coalitie | MRDH (gezamenlijk opdrachtgever ROV) | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | mee met planning ROV, nader te bepalen | |



| #20 | | Practice what you preach |
|---|--|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets | |
| Te realiseren resultaat en scope | Verbeteringen van ons eigen gedrag als werkgever / uitvoering van projecten richting werknemers van de provincie. | |
| Karakterisering | Het thema Gedrag leent zich er ook bij uitstek voor om ons eigen gedrag aan te passen aan wat we willen bereiken. As we fietsen stimuleren onder werknemers, kunnen we dat zelf ook als werkgever doen. Ook het aanspreken van fietsers op veilig gedrag kunnen we zelf doen en daar kunnen we ook weer van leren wat werkt en dát breder toepassen. Heel concreet met betrekking tot 'meer fietsen' werd in PS aangehaald dat het voor statenleden onmogelijk was om een dienstfiets te lenen voor bestemmingen dichtbij het Provinciehuis . Dat is inmiddels opgelost. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | ++, de communicatie kan fietsstimulering als neveneffect hebben. |
| | verbeteren fietsveiligheid | ++, hier zijn veel van de projecten voor bedoeld |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | Geen / beperkte invloed. |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Koen Vredereg | |
| Coalitie | Bereikbaar Haaglanden, Gemeente Alphen a/d Rijn, | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | 2016: fietsscan provinciaal medewerkers uitgevoerd 2017: verkenning opties fietstimulering PZH | |

| #21 | | Inventariseren mogelijkheden EU-subsidie |
|---|---|--|
| Onderdeel van project/programma | Fiets, Financiën | |
| Te realiseren resultaat en scope | Toekenning van EU-subsidie aan een project op het vlak van fiets & innovatie (in brede zin.) | |
| Karakterisering | Er is door PS een motie (597) ingediend over het zoeken naar mogelijkheden tot financiering van een project via de EU. In het Fietsplan is opgenomen dat naar aanleiding van deze motie gezocht zal worden naar mogelijkheden om met maatschappelijke organisaties, universiteiten en andere regio's bij de EU een aanvraag in te dienen voor een fietsproject op het vlak van innovatie. | |
| Indicator | 'Meetbare' proces-indicator: Is deze opgave uitgevoerd? | |
| Aan welk(e) hoofddoel(en) draagt deze opgave bij? | vaker en verder fietsen | Afhankelijk van het ondersteunde project kan dit bijdragen aan elk van de drie doelen. |
| | verbeteren fietsveiligheid | |
| | innovatieve, energieneutrale fietspaden | |
| Bestuurlijk verantwoordelijke(n) | Floor Vermeulen | |
| Ambtelijk verantwoordelijke(n) | Wieger Zwikstra | |
| Coalitie | Met maatschappelijke organisaties, universiteiten en/of andere regio's. | |
| Planning (mijlpalen, ijkmomenten) | Start in 2016 - verkenning van mogelijkheden Verdere realisatie afhankelijk van uitkomsten verkenning | |



Bijlage 2. Overzicht infraprojecten

1. Overzicht infraprojecten in het huidige PZI

Het betreft lopende en toegezegde projecten.

| Projectomschrijving |
|--|
| <i>Fietsprojecten – Bestuurlijk toegezegd</i> |
| F504 Delft Zuid-TU-wijk Delft (Gelatinebrug) |
| F210 Leimuiden-Oude Wetering |
| F456 Viaduct Ypenburg |
| F541.2 Kruispunt Lingebrug - Leerdam |
| F267.1 Zoeterwoude - Laan van Oud Raadwijk |
| F267.2 Leiderdorp-Koudekerk; gedeelte Zoeterwoude Dorp –Leiderdorp |
| F267.5 Ruige Kade – Leiderdorp |
| F267.6 Munnikenspolder - HSL infocentrum |
| F271.2 Oude Rijn - Nieuwrhijngeest |
| F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop) |
| F580 Fietspad bochtafsnijding Schie |
| F431.1 Groot Ammers Molenkade |
| F274.2 Bedelaarsbos |
| F601 Oeverbos Krabbeplass |
| F314 Zevenhovenseweg |
| F441 Fietspad Krimpenerwaard fase 2 (Loetbos-Gouda) |
| <i>Fietsprojecten – vergevorderd in de voorbereiding</i> |
| F560 Klaaswaal-Strijen |
| F561 Goudswaard – Piershil |
| F244 Klaaswaal - Westmaas / Mijnsheerenland |
| F340 Fietspad Moordrecht Zevenhuizen |
| F228.5 P. Bregmanlaan - Kleihoogt |
| F402 Zuideinde-Zevenhuizen |
| F522 Kleikade Waddinxveen - Moerkapelle |
| F501 Den Haag - Voorburg (Sterroute) |
| F446 Fietspad Voorhout - Sassenheim (Vijf gemeenten) |
| F227.5 Virulypad Zoetermeer-Delft |
| F602 Fietspad Korteweg in Korendijk |
| F603 Trap Dokbrug in Dordrecht |
| F604 Fietspad Oud Beijerland-Strijen |
| F605 Fietspaden Nieuwe Driemanspolder |
| F366.4 Fietspad Oost Kinderdijk in Alblasserdam |
| F606 Fietsroute Lage Rijndijk in Leiden |
| F607 Fietscorridor Leiden-Leiderdorp |



| |
|--|
| F608 Fietspad langs Oegstgeesterkanaal in Katwijk |
| F609 Snelfietsroute Oegstgeest |
| F583.6 Vondelingenweg in Rotterdam |
| F583.7 Ringdijk in Ridderkerk |
| F583.8 Fietsoversteek Rijksstraatweg in Ridderkerk |
| F610 Velostrada in Leidschendam-Voorburg/Voorschoten/Leiden |
| F611 Fietsbrug Haarlemmertrekvaart in Voorhout |
| F613 Edisonweg-Molenpad (langs A15) in Ablasserdam |
| F614 Haagweg zuid in Leiden |
| F615 Fietspad Ruigenhoekerweg in Noordwijkerhout |
| F604.1 Fietspad Blauwe Steenweg – Smidsweg in Hoeksche Waard |
| F616 Fietsgeleidingssysteem Algerakering in Krimpen aan den IJssel |
| F617 Fietspad Kerkweg in Molenlanden |
| F618 Bazeldijk in Molenlanden |
| F619 Fietspad Heinenoord |
| F620 Tiengemetenpad in Hoeksche Waard |
| F621 Fietsoversteek Bataafsekade in Gorinchem |
| F370 Fietsmaatregelen Kijkduin-Hoek van Holland |
| F508.3 Kruising Hofzichtlaan in Leidschendam Voorburg |
| F630 Verbetering fietsverdingen HOV haltes Goeree |
| F633 Fietspad N207 Leimuiden |
| F634 Fietspad Reedijk in Hoeksche Waard |
| F635 Fietsoversteken N210 in Krimpenerwaard |
| F636 Kruising Leidseweg-Haagweg in Leiden |
| F638 Fietsroute Naaldwijk Rotterdam |
| F639 Fietsroute Hellevoetsluis Spijkenisse |
| F700 Tegelfietspaden op hoofdroutes |
| F640 Fietsstraat Noordbuurtseweg in Zoeterwoude |
| F641 Fietsonderdoorgang Doesbrug in Leiderdorp |
| F646 Fietspad Herenweg Noordwijk |
| F647 Verlichting fietspad Spoorpad Sassenheim-Warmond |

Projectomschrijving

Snelfietsprojecten

Zoetermeer - Pijnacker - Delft Zuid

Leiden-Katwijk

Wateringen-Naaldwijk

Vlietroute

Verlengde Velostrada Leiden-Den Haag

F263.5 F20 Rotterdam-Gouda

F583 F15 IJsselmonde (BAR-route)



| |
|---|
| F552 F15 Beneden Merwede Route |
| F623 Rotterdam-Zoetermeer |
| F625 Rotterdam-Schoonhoven |
| F628 Gouda-Bodegraven-Woerden |
| F631 Fietscorridor Voorschoten-Leiden |
| F624 Gouda – Alphen aan den Rijn |
| F612 Sliedrecht - Gorinchem |
| <i>Uitbreiding stallingen</i> |
| S803 Barendrecht |
| S816 Bodegraven |
| S815 Boven Hardinxveld |
| S805.0 Dordrecht (Krispijnzijde) |
| S805.1 Dordrecht Stadspolders |
| S805.2 Dordrecht Zuid |
| S806.2 Gorinchem |
| S807.0 Gouda CS |
| S807.1 Gouda Goverwelle |
| S808 Hillegom |
| S804 Laan van Noi |
| S809.0 Leiden Centraal |
| S809.1 Leiden Lammenschans |
| S809.2 Leiden De Vink |
| S819 Nieuwerkerk aan den IJssel |
| S801 Sassenheim |
| S817 Sliedrecht |
| S818 Sliedrecht Baanhoek |
| S812 Voorhout |
| S813 Voorschoten |
| S814 Zwijndrecht |
| S820 Fietsparkeerplekken veerpont Nieuw Lekkerland |
| <i>Overige projecten</i> |
| F691 Overstapplaats Auto-Fiets-Auto en deelfietsen/deelfietsystemen |
| F690 Fietsveiligheid |
| F692 Hollandse Banen |

Dit overzicht is inclusief in maart 2018, januari 2019, maart 2020, juli 2020, december 2020, april 2021 en juli 2021 toegevoegde fietsprojecten.



2. Overzicht ongedekte infraprojecten

Het budget dat overschiet, delen we toe op basis van de uitkomst van het afwegingskader. Daarbij is van belang te melden dat deze uitkomst een momentopname is: We hebben die projecten en knelpunten gewogen die op dit moment bij de provincie bekend zijn. Daarbij kunnen concrete projecten die verder zijn voorbereid, beter worden afgewogen. Het afwegingskader moet dus in elk geval jaarlijks opnieuw worden doorlopen om nieuwe projecten een plek te geven en eventuele vrijgevallen budgetten opnieuw toe te delen.

Het afwegingskader geeft een puntentotaal als uitkomst. Dit levert de volgende blokken op, waarbinnen de projecten in willekeurige volgorde staan:

| |
|---|
| <i>Blok 1: Top scorende projecten¹⁰</i> |
| Verlengde Velostrada Den Haag: Doortrekken snelfietsroute tot in Den Haag Centrum. |
| Lange brug en aanliggende rotondes Gorinchem: Doorstroming en veiligheid |
| Fietsbrug naast Algerabrug: Doorstroming en veiligheid fiets én mogelijkheid tot realiseren 4 ^e rijstrook voor auto/OV |
| <i>Blok 2: Zeer hoog scorende projecten¹¹</i> |
| Westergouwe: mogelijk 3 nieuwe turborotondes in de N207. Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute. Voor oplossing rekening houden met plek waar fietsers de Gouwe oversteken. |
| Turborotonde Leiderdorp: Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute. |
| Rotonde Bergambacht: Voorrangssituatie fietsers op rotonde. |
| Fietsbrug over kanaal van Steenenhoek, Gorinchem |
| Turborotonde Lekkerkerk; Kruising dubbelstrooks afritten in hoofdfietsroute. |
| Rotonde Haastrecht: Voorrangssituatie fietsers op rotonde. |
| Fietsbrug bij station Bleizo over de A12; creëren doorgaande verbinding. |
| <i>Blok 3: Hoog scorende projecten</i> |
| F297.5 Fietspaden nieuwe Driemanspolder |
| Fietspad Dijklint Alblasserdam |
| F588 Fietspad Beningerwaard - polder Zuidoord |
| Trap Dokbrug Dordrecht: Innovatieve oplossing die vele meters omrijden scheelt. |
| De oost west passage aan noordzijde van de binnenstad van Gorinchem: krappe en drukke doorgaande route. |
| Aanrijroutes Zuidzijde station Dordrecht: Keten fiets-trein. |
| Nieuw Reijerwaard/IJsselmondse Knoop (Ridderkerk/Barendrecht). Aandacht voor fietsnetwerk in ruimtelijke ontwikkelingen. |
| Kattenbrug/Geerweg (N461/231): Fietsers steken hier over de kruising naar het vrijliggende fietspad. Door het gemotoriseerde verkeer is het voor fietsers lastig de oversteek te maken. Wordt als gevaarlijke situatie ervaren. |
| Schilkerweg N462 (nabij uitrit Golfpad): De voorrangssituatie zorgt voor gevaarlijke situaties voor de fietsers |
| Kruising N231/Nieuwveenseweg Jaagpad/Ruigekade: Voorrangssituatie wordt als onduidelijk / onveilig ervaren |
| N466/Zwethlaan: Gevaarlijke kruising; hier zijn veel ongevallen gebeurd. |
| N444-Rijksstraatweg. Route van Rijnsburg naar Sassenheim. Geen vrijliggende fietsinfra vs. hoge snelheid auto's. Onduidelijke situatie. |
| Kruising pont bij Nieuwpoort (Gelkenes) |
| Fietspad langs de Sportlaan in Sliedrecht. Grotendeels in twee richtingen aan zuidzijde, behalve tussen de N482 en het station twee eenrichtingsfietspaden. Behoeft aan doorlopende route. |
| <i>Blok 4: Gemiddeld/ matig scorende projecten</i> |
| F410 Rondje Goeree; Kleine Zuiderpolder |
| F428.1 Papendrecht-Alblasserbos (brug A15) |

¹⁰ De totale realisatiekosten voor deze projecten schatten we op ordegrrootte € 40 miljoen - € 60 miljoen.

¹¹ De totale realisatiekosten voor deze projecten schatten we op ordegrrootte € 25 miljoen - € 35 miljoen.



| |
|---|
| Brug ringvaart Lisse |
| Sterroute Escamp/Wateringseveld : Schalkburgerstraat Den Haag |
| N217 – Eerste Kruisweg (’s Gravendeel): Oversteek over (voorrangs)kruising met slecht zicht. |
| F581.1 Groene Kruisweg (Spijkenisse-Hoogvliet) |
| Rotonde Mr. Kesperplein Schoonhoven |
| Fietsroute langs Boterdorpseweg – Klapwijkseweg (Berkel en Rodenrijs). Fietsers vs. doorstroming op de (turbo)rotondes. |
| N218/Welleweg Heenvliet: Ongeregelde kruising met hoge snelheden. |
| N206 Stompwijk-Zoeterwoude. Het fietspad is smal (een tussenberm ontbreekt) en heeft een slecht comfort vanwege open verharding. |
| Rotonde Schoonhovenseweg/Gouderaksedijk (Stolwijkersluis) |
| Rotonde Kanaaldijk/Rotterdamseweg/Zuidwestelijke Randweg Gouda |
| Rotonde Randweg/Heereweg Noord |
| Rotonde Meer en Duin/Zwartelaan |
| Rotonde Hoogeveenseweg/Provincialeweg/N455 |
| Rotonde C.G. Roosweg/Boezemweg (N476) |
| Rotonde Burg. Elsenweg/Boslaan (Noordelijke Randweg) |
| Rotonde Kwakscheweg/Stougjesdijk |
| Rotonde Ontsluitingsweg Tienvoet |
| Rotonde Groene Kruisweg/Seggelant/de Nolle |
| Rotonde Kleidijk/Brielseweg |
| Rotonde Sportlaan/Hoogweg |
| Rotonde Wassenaarseweg/Kooltuinweg |
| Rotonde Van Berckelweg/Op-afritten N206 W+O |
| Rotonde Provincialeweg/Leidseweg/ N446 (Stroomsloot) |
| Rotonde Provincialeweg/Ripselaan |
| Alphen: geen uniformiteit voorrang voor fietsers op rotondes. Vreemde rotondes of regelingen zoals de twee rotondes in Woubrugge in bebouwde kom met fietsers uit de voorrang. |
| Rivierenland: Groeneweg Giessenlanden |
| Rivierenland: Tolsteeg Sliedrecht |
| Gelijkvloerse kruising Fietssnelweg F12 met Eerste Stationsstraat (uit de voorrang) |
| Kruising A44/N444 - Ongeregelde kruising met hoge snelheden. |
| Kruising Westkanaalweg/Aardamseweg (n446): De kruising is lastig met name voor de fietsers. Er is vaak file bij het uitrijden van de Essenlaan; er zijn onvoldoende hiaten om over te steken. |
| Oversteek Kollenbrug: Onveilige oversteek met schoolgaande jeugd. |
| Dorpsstraat te Hazerswoude-Dorp: Drukke binnenkomse weg met gemengd verkeer. |
| Oostmolendijk (Ridderkerk): Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer. |
| Route Moordrecht-Gouda in Gouda |
| Rotonde N462/N231 (Schilkerweg/Provincialeweg/Nieuwveenseweg): Gevaarlijke situatie voor fietsers vanwege het te hard rijden van automobilisten |
| Ziendeweg Alphen - Nieuwkoop. Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer. |
| Fietsverbinding Noordwijkerhout - Lisse (F259) |
| N208/Hoofdstraat Sassenheim. Fietsers vs. doorstroming op (turbo)rotonde. |
| Rivierenland: Fietspad Kanaaldijk Hardinxveld-Giessendam |
| F253 Bentwoud-Rottemeren (Verlengde Molengangenpad) |



| |
|---|
| F269.8,Oostelijk deel Vlinderstrik |
| Fietsverbinding tussen Eendragtspolder en Bredeweg, evenwijdig aan N219 |
| Rotonde Kerkweg/Oostkanaalweg (N460/N446). Oversteekbaarheid vs. doorstroming. |
| Verlenging fietspad van polder Dirksland naar Herkingen |
| Fietsoversteken kluifrotonde Goudseweg bij aansluiting N11 te Bodegraven. Met bypass. |
| Vrijenburg viaduct , over A15 in Barendrecht |
| N466/N213: De cyclustijd is hier erg krap. Daardoor is er weinig tijd voor fietsers om over te steken en is hier een doorstromingsprobleem voor zowel auto's als fietsers. |
| Hoofdroute Stompwijkseweg/Dr. Van Noortstraat heeft smalle fietssuggestiestroken en klinkerverharding. Fietsers mijden de suggestie strook van wege obstakels en de rand naar het water. |
| Rivierenland: Haarweg Gorinchem |
| Rivierenland: Mathenasche Scheidkade Papendrecht |
| Rivierenland: Huibert gemeente Zederik |
| Rivierenland: Heideweg Giesenlanden |
| Hollandse Delta: Fietsverbinding Strijen – Oud Beijerland. Wat nog ontbreekt is een verbinding door de Polder het Oudeland van Strijen. Grootste knelpunten zijn daarbij de Waleweg en Bovenweg, smalle wegen waarbij de verkeersveilige menging van verkeersdeelnemers onder druk staat. |
| Hollandse Delta: Noorddijk (Geervliet/Spijkenisse). De verbinding Heenvliet/Geervliet richting Spijkenisse/Hartelcorridor loopt deels via smalle wegen die op gezette tijden ook door autoverkeer worden gebruikt. Het bestaande profiel maakt dat er dan verkeersonveilige situaties ontstaan. |
| Hollandse Delta: Haringvlietweg (Hellevoetsluis). De verbinding over de Haringvlietluizen is reeds deels voorzien van fietsvoorzieningen (rode stroken). Een gedeelte van deze route, welke zowel door fietsers als automobilisten wordt gebruikt, niet (tussen de Afslag en de aansluiting met de N497). Mede gelet op een recent ongeval wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid |
| Hollandse Delta: Parallelstructuur N215 (Middelharnis). Langs een groot deel van de N215 (tussen Middelharnis en Nieuwe/Oude Tonge) valt de regionale (school)fietsroute samen met de parallelstructuur. Mede gelet op het aanwezige landbouwverkeer wordt hierover geregeld geklaagd. |
| Hollandse Delta: Blaaksedijk(west)-Reedijk (Heinenoord): De Blaaksedijk is recentelijk door het waterschap aangepast en voorzien van rode fietsstroken. Aan het einde van de Blaaksedijk resteert nog een stuk om (vrijliggend) op de toegangsweg naar de Heinenoordtunnel te komen. |
| Parallelweg Langeweg Middelharnis-Nieuwe-Tonge |
| Kandelaarweg: Fietsers moeten mengen met auto's. Voor auto's is deze route een sluiproute. Er is een doseerinstallatie geplaatst. Er wordt beetje bij beetje gewerkt aan een vrijliggend fietspad. Maar er is nog twee en een halve kilometer te gaan. |
| Menging fiets en landbouwverkeer op parallelwegen: Dit punt geldt vooral voor de N207 tussen Alphen en Leimuiden. |
| Menging fiets en landbouwverkeer op parallelwegen: Fietspad langs N 216 tussen Goudriaan en Giessenburg |
| Menging fiets en landbouwverkeer op parallelwegen: Route door de dorpen langs de Graafstroom. Inderdaad veel gebruikt maar smal en gevaarlijk door veel landbouw-/werkverkeer. |
| Menging fiets en landbouwverkeer op parallelwegen: Route Groot Ammers – Ottoland. Eerste deel vanuit Groot Ammers is bestaand maar tweede deel naar Ottoland langs Peulwijksekade moet nog aangelegd worden. Nu is de route via de Damseweg nog gevaarlijk door veel landbouwverkeer |
| Menging fiets en landbouwverkeer op parallelwegen: parallelweg N209 Hoekeindseweg in de kern Bleiswijk. |
| Hollandse Delta: Ravenseweg (Hellevoetsluis). De verbinding tussen Hellevoetsluis en Oudendoorn (inclusief doorgaande fietsverbinding richting Zuidland/Spijkenisse) loopt nu over een drukke autoweg (in het verlengde van een bedrijventerrein). |
| VRI met 80 km/uur: N206/Dirk v.Santhorstweg |
| VRI met 80 km/uur: N207/Bakhuizenlaan Leimuiden |
| VRI met 80 km/uur: N208/N207/Arnoudstraat/Leidsestraat |



| |
|---|
| VRI met 80 km/uur: N209(Leeuw.weg)/Oosteindseweg |
| VRI met 80 km/uur: N223/N468/(A4)/Woudseweg Schipluiden |
| VRI met 80 km/uur: N444/A44 Noord/Postviaduct Sassenheim |
| N207 tussen Gouda en Boskoop: Hier ligt het fietspad te dicht op de hoofdrijbaan vanwege het ontbreken van de tussenberm. Ook is hier een open verharding aanwezig. |
| Middelblok / IJsseldijk Gouderak e.o. |
| Zoeterwoude: Verbreden en asfalteren van vrijliggend fietspad Zuidbuurt tot de Zuidveldt |
| Zoeterwoude: Zuidbuurtseweg van Zuidveldt tot de Nieuweweg. |
| Zoeterwoude: Watertje tot de Nieuweweg |
| Zoeterwoude: Noordbuurtseweg tot de Dirk van Santhorstweg |
| Dordrecht: Eerste Tolstraat |
| Tiendweg Lekkerkerk |
| Koningin Wilhelminalaan Voorburg - tegels => asfalt |
| N208/Hyacintenlaan Tankstation: Op de toerit van het tankstation hebben fietsers voorrang, maar krijgen dit niet altijd en er zijn ongelukken. |
| Westzijdeweg Benthuisen |
| Realisatie gedeelte nieuw fietspad ontbrekende fietsverbinding Sportlaan Schelpweg, naar fietsknooppunt in de Hilsondusstraat. |
| Recreatieve Zuidroute Strijen-Numansdorp. |
| Boomwortelopdruk en beperkte kwaliteit doorgaande fietsroute langs oostzijde van de Schie |
| Dordrecht Patersweg – Zuidendijk |
| Alphen aan den Rijn: Fietsverbinding Batelaan - Middelweg en/of Notweg |
| Alphen aan den Rijn: Fietsverbinding Bentweg – Groenendijksepad |
| Alphen aan den Rijn: Fietsverbinding Burgemeester Ten Heuvelhofweg – Compierekade |
| Alphen aan den Rijn: Fietsverbinding Schravenwildertpad – Burgemeester Smitweg via PCT terrein (met ontwikkeling PCT terrein). |
| N209/Hazerswoude Dorp: Het oversteken van de N209 in Hazerswoude is lastig. De N209 vormt een barrière in het dorp. Het tweerichtingsfietspad ligt hier aan de westzijde. |
| F360 Oude Ade - Kaag en Braassem |
| Dordrecht: Brug Stadswerven |
| Dordrecht: Ronde Toulonselaan – Burg. De Raadsingel |
| Dordrecht: Crayensteynstraat – Krommedijk |
| Ringdijk-Veerplein Zwijndrecht |
| Bazeldijk Meerkerk - Arkel |
| Alphen aan den Rijn: Omleiding fietsverbinding Pad van Meurs – Kerkvaartpad (verbinding nu op particulier terrein uitspanning Klein Giethoorn) |
| Nespad ter plaatse van onderdoorgang A12 te Bodegraven. Klachten van fietser over de onoverzichtelijke situatie en het snel rijdende autoverkeer. Rijkswaterstaat is de wegbeheerder. |
| Hollandse Delta: Hartelcorridor (Spijkenisse). Het is al langer de wens om de verbinding over de Hartelbrug recht door te trekken richting Groene Kruisweg. |
| Westkanaalweg (N61): Op de Westkanaalweg ten noorden van de kruising met de Aardamseweg ontbreekt een vrijliggend fietspad. Meer noordelijk ligt dat er wel. |
| Fietspad Oostvlietpolder (langs de RijnlandRoute) dat over de tunnel afbuigt naar het recreatiegebied: fietspad terugbrengen op huidige locatie. Enkel recreatief gebruik. |
| Fietsverbinding Warmoezenierspad Nieuwerkerk tussen Hoofdweg en onderdoorgang spoor R'dam-Gouda |
| Hollandse Delta: Oversteekbaarheid N57 – Ouddorp (Ouddorp): Met de aanleg van een rotonde op de aansluiting N57 – Oosterweg is de fietsoversteek op deze plek komen te vervallen. Daarmee worden fietsers gedwongen om te rijden. Deze routes zijn deels minder gewenst (sociaal) en anderzijds langer. |



| |
|---|
| Verlenging fietspad Kadeweg Middelharnis |
| Rivierenland: Hoogbloklandseweg Gorinchem, Giessenlanden |
| Rivierenland: Fietspad Achterdijk Leerdam |
| Rivierenland: Fietspad Achterdijk Giessenlanden |
| Groeneweg-Vockestaertpad. Smalle plattelandsweg met druk gemengd verkeer. |
| Openbare Fietstunnel onder Dordrecht CS |
| Dordrecht: Fietstunnel bij Crayensteynstraat – Krommedijk |
| Dordrecht: Profiel Krispijnseweg |
| N206 Trekvliesbrug: Het fietspad langs de Trekvliesbrug is te smal. |

3. Afgevalen projecten

Er zijn uit diverse bronnen honderden knelpunten gemeld. Omdat niet alle wegbeheerders hebben gereageerd, weten we dat dit nog geen volledige inventarisatie is van de knelpunten in de provincie. Bovenstaande lijst geeft de knelpunten weer die nu zijn afgewogen.

In die beoordelingsronde zijn diverse knelpunten ook al afgevalen. Het gaat dan om knelpunten die:

- niet liggen op het fietsnetwerk van de provincie;
- inmiddels achterhaald zijn;
- vallen onder de categorie 'kleine knelpunten' zoals paaltjes e.d. die in een aparte opgave kunnen worden aangepakt;
- nu nog niet bestaan, maar een uiting zijn van een zorg voor de toekomst;
- worden meegenomen in een lopend project;
- geen knelpunt zijn, maar een commentaar op de loop van het netwerk.

We zijn blij met de uitgebreide reacties en zullen gedurende de looptijd van de Uitvoeringsagenda nieuwe meldingen op dezelfde manier beoordelen.