



Subsidieaanvraag Fiets filevrij!!

Snelfietsroute
Beneden Merwederoute

Definitief



provincie **HOLLAND**
ZUID



Papendrecht



Grontmij

Gemeente Papendrecht
Grontmij Nederland B.V.
Papendrecht, 14 september 2010





Verantwoording

Titel : Subsidieaanvraag
Fiets filevrij!!

Subtitel : Snelfietsroute
Beneden Merwederoute

Datum : 14 september 2010

Auteur(s) : ing. Q.L.C. de Jong (gemeente Papendrecht)
ir. J. Smink (Grontmij)

E-mail adres : QLC.de.Jong@Papendrecht.nl

Contact : Gemeente Papendrecht
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Ing. Q.L.C. de Jong
Postbus 11
3350 AA Papendrecht

078-6418813





Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Fiets filevrij!!	5
1.2	Voorliggende subsidieregeling.....	5
2	Traject en gebiedsbeschrijving	6
2.1	De regio.....	6
2.2	De Drechtsteden	6
2.3	Analyse infrastructurele ontwikkelingen.....	7
3	Bereikbaarheidsprobleem	9
3.1	Modaliteiten.....	9
3.2	Autoverkeer.....	9
4	Beneden Merwederoute (snelfietsroute Sliedrecht-Papendrecht-Alblasserdam).....	11
4.1	Positie van de fiets	11
4.2	Samenwerking	11
4.3	Beneden Merwederoute.....	12
5	Bestuurlijk draagvlak.....	13
6	Infrastructurele maatregelen	14
6.1	Kwaliteitseisen	14
6.2	Infrastructurele maatregelen	14
7	Communicatie	17
7.1	Communicatieplan	17
7.2	Aanleiding	17
7.3	Doel van het project	17
7.4	Betrokken partijen	17
7.4.1	Financiers.....	17
7.4.2	Wegbeheerders deeltrajecten snelfietsroute	17
7.4.3	Projectorganisatie	17
7.4.4	Procesondersteuning	18
7.4.5	Eventuele samenwerking met intermediairs en bedrijven	18
7.5	Communicatieopgave	18
7.6	Omgeving van het project.....	18
7.6.1	Doelgroepen.....	19
7.6.2	SWOT analyse.....	19
7.6.3	Communicatiedoelstellingen	20
7.6.4	Strategie: op welke manier worden de doelen gerealiseerd?.....	20





7.6.5	Kernboodschap	20
7.7	Financiering.....	20
7.8	In te zetten communicatiemiddelen	20
7.9	Onderzoek.....	21
7.10	Communicatiekalender/mijlpalenoverzicht	21
8	Monitoringsplan.....	22
8.1	Monitoringsplan.....	22
8.2	Monitoringsplan.....	23
8.3	Kosten en financiering	23
9	Planning en kosten	24
9.1	Planning	24





1 Inleiding

1.1 Fiets filevrij!!

Fiets filevrij!! startte in 2006 (onder de naam Met de fiets minder file) als één van de veertig projecten van het FileProof programma van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, om de files op korte termijn aan te pakken.

Fiets filevrij! is een samenwerkingsverband van regionale overheden, de Fietzersbond en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om automobilisten de fiets te laten pakken naar hun werk. Het project verbetert bestaande fietsroutes in Nederland die langs fileknooppunten lopen, door onder meer het wegnemen van barrières en het verhogen van de kwaliteit. Het project onderscheidt zich door grensoverschrijdende samenwerking (meerdere wegbeheerders) op de routes, proactief procesmanagement en actieve communicatie over de routes bij forensen, organisaties en bedrijven.

Het project Fiets filevrij!! is begonnen met de realisatie van vijf kansrijke, comfortabele, snelle routes langs filegevoelige knooppunten:

- Apeldoorn – Deventer;
- Delft – Rotterdam;
- Zoetermeer – Den Haag;
- Zaandam – Amsterdam;
- Breukelen – Utrecht.

Op de routes zijn bestaande fietsvoorzieningen verbeterd en waar nodig nieuwe fietsvoorzieningen aangelegd. Tevens zijn maatregelen genomen ten aanzien van bewegwijzering en verlichting. Tevens is gekeken naar route specifieke communicatieve maatregelen om de route te promoten.

De fietsroutes hebben uiteindelijk een groot aantal automobilisten verleid om de fiets regelmatig te gaan gebruiken.

1.2 Voorliggende subsidieregeling

In 2009 stelde de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, op basis van de nota Atsma, € 21 miljoen beschikbaar als subsidie voor nieuwe langeafstandssnelfietsroutes binnen de systematiek van Fiets filevrij! Hierop is door verschillende provinciale, regionale en lokale overheden ingesprongen. Een selectie van de ingediende aanvragen heeft geleid tot een kleine twintig routes die op basis van een technische en economische beoordeling haalbaar blijken te zijn en fietspotentie hebben. Deze routes zijn uitgenodigd voor het indienen van een definitief subsidieaanvraag bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Bestuurlijke afspraken over de toekenning van de rijkssubsidie worden vervolgens gemaakt tijdens de MIRT-overleggen die het Ministerie in november met alle Stadsregio's en provincies in Nederland voert. De Beneden Merwedefietsroute behoort tot de kansrijke fietsroutes.





2 Traject en gebiedsbeschrijving

2.1 De regio

Ten zuid-oosten van het Rotterdamse havengebied ligt de regio Drechtsteden. Van oudsher een gebied dat, vanwege haar ligging, sterk georiënteerd is op havenactiviteiten en de bagger-industrie. In de afgelopen decennia heeft de scheepsbouw, de overslag en de aanverwante bedrijvigheid een sterke groei doorgemaakt. Ook andere economische dienstensectoren zijn in ontwikkeling gekomen en daarmee is de mobiliteit binnen en door de regio navenant gegroeid.

2.2 De Drechtsteden

Naast Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht maken de gemeenten Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam en Dordrecht sinds 2006 deel uit van de Gemeenschappelijke Regeling Drechtsteden (GRD). De GRD werkt aan het bevorderen van de economische groei, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de hele regio. De provincie Zuid-Holland participeert in dit samenwerkingsverband.

De regio Drechtsteden telt circa 106 duizend arbeidsplaatsen op een totaal van circa 263 duizend inwoners. In respectievelijk Sliedrecht en Papendrecht bevinden zich 900 en 970 bedrijven en organisaties met circa 27 duizend arbeidsplaatsen.

Het pendel tussen de verschillende Drechtstedengemeenten is opvallend groot. Het merendeel van de beroepsbevolking, van zowel Sliedrecht als Papendrecht werkt in de directe omgeving van de woonplaats. Dit is van oudsher zo gegroeid omdat in beide gemeenten arbeiders zich gingen vestigen nabij de daar gevestigde ondernemingen. Een eerste schatting van de pendelstromen, op basis van de economische groeicijfers van de Kamer van Koophandel, laten zien dat er tussen de drie gemeenten Papendrecht, Sliedrecht en Dordrecht dagelijks tussen de 10 en 15 duizend woon-werk verplaatsingen gemaakt worden.

De meeste recente fietstellingen (2009) op de belangrijkste corridor tussen Sliedrecht en Papendrecht laat een dagelijkse stroom van circa 360 fietsers zien, waarvan ongeveer de helft forenzen zijn. Dat betekent dat het overgrote deel van de pendelaars een andere vervoerwijze kiest. Dit wordt onderschreven door onderzoeken van Rijkswaterstaat in het kader van de verbreding van de A15. Zonder getallen te noemen geven zij aan dat een aanzienlijk deel van het verkeer, binnen de corridor Gorinchem-Alblasserdam, lokaal georiënteerd is. Dat wil zeggen dat relatief veel verkeer op dit tracé de weg op én af gaat.

In het kader van de monitoring zal bij de aanvang van de werkzaamheden aan de route nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de omvang van de pendelstromen, alsmede de lokatie ervan, om het ingeschatte effect van 10% (substitutie van auto naar fiets, zoals statisch berekend in het kader van diverse mobiliteitsplannen) te kunnen onderbouwen.

Het tracé van de beoogde snelfietsroute biedt een volwaardig alternatief aan een belangrijk deel van de niet fietsende groep forenzen. Daarnaast betreffen de maatregelen een verbeteringslag in de kwaliteit van de route als schoolroute.

Naast Dordrecht als grootste gemeente binnen de Drechtsteden, heeft elke gemeente binnen de Drechtsteden een eigen specifieke functie binnen de regio. Tevens heeft elke gemeente ook





haar eigen kern met centrumvoorzieningen, onderwijsaanbod en werkgelegenheid. Het totaal aan winkelareaal, onderwijsaanbod en de werkgelegenheid binnen de Drechtsteden kan zich meten met andere vergelijkbare regio's. Naast de stedelijke concentratie, grenst de regio direct aan grootschalige natuurgebieden, waaronder de Biesbosch en het Groene Hart.

2.3 Analyse infrastructurele ontwikkelingen

De Drechtsteden vormen op landelijke schaal een knooppunt van water- spoor en autowegen. In dit gebied liggen tal van deze grootschalige infrastructurele verbindingen en onderlinge kruisingen, te weten de Oude Maas, de Beneden Merwede en De Noord, samen met de rijkswegen A15 en de A16, de "oude lijn" en de Betuweroute. De routes hebben een relatief grote capaciteit, maar door het intensieve gebruik ontstaat op het hoofdwegenet regelmatig congestie.

De rijksweg A15 ten noorden van de kern van Sliedrecht en Papendrecht vormt een belangrijke verbinding tussen het havengebied van Rotterdam, de Drechtsteden, het oosten van Nederland en Duitsland. Daarmee geldt de A15 als een belangrijke internationale hoofdroute. Ter hoogte van Gorinchem kruist de A15 de A27, welke een belangrijke noord-zuid georiënteerde corridor is. Ten westen van Sliedrecht en Papendrecht kruist de A15 ter hoogte van Ridderkerk de A16. Binnen de regio Drechtsteden loopt in noord-zuid richting de N3, de verbinding tussen de A15, A16, Dordrecht en Papendrecht.

Komende jaren vinden in deze regio, als onderdeel van de Zuidvleugel, diverse ruimtelijk-economische ontwikkelingen plaats die een nog verder toenemende druk op het hoofdwegenet tot gevolg zullen hebben. Voor de Drechtsteden zijn doorstroming op N3 en de A15 van vitaal belang voor het optimaal economisch functioneren en de groeipotenties van het gebied. Echter sinds jaar en dag vormen beide wegen, door het grote aanbod en de beperkte capaciteit, een knelpunt, wat regelmatig leidt tot congestie en filevorming. Het zijn vooral de spitsperiodes die daarbij opvallen. De A15 tussen Papendrecht en Gorinchem komt dan ook voor in de filetop 50. De files beginnen veelal ter hoogte van Sliedrecht, in westelijke richting en ter hoogte van Papendrecht bij de aansluiting met de N3 in oostelijke richting. Door de dagelijkse filevorming staat de bereikbaarheid van beide gemeenten onder druk.

Binnen de regio liggen diverse regionale en provinciale fietsroutes. De oriëntatie van de twee belangrijkste fietsroutes in het noorden van de Drechtsteden zijn in de oost-westrichting van Gorinchem naar Alblasserdam parallel aan de A15 en in de noord-zuid richting van Papendrecht naar Dordrecht parallel aan de N3.

De fietsroute parallel aan de A15 verbindt ondermeer Sliedrecht met Papendrecht en Alblasserdam. Het betreft een fietsroute ten zuiden van de A15. Delen van de route zijn ontwikkeld in combinatie met de A15 en de ontbrekende stukken zijn in de afgelopen jaren toegevoegd, waardoor er thans een langeafstandsfietsroute is ontstaan die niet alleen in de gemeentelijke, maar ook op de provinciale fietskaart staat gemarkeerd. De route heeft in het kader van voorliggende aanvraag als titel de 'Beneden Merwede fietsroute' meegekregen.

De kwaliteit van de route is nog niet overal op peil en er ontbreken schakels in het netwerk. De knelpunten komen met name voor bij de aansluitingen van de A15 en ter hoogte van het grensgebied tussen Papendrecht en Sliedrecht (in ontwikkeling zijnde nieuwbouwlocaties Baanhoek-west, Oostpolder en Land van Matena). Beide gemeenten hebben in dit kader de kans gegrepen om een nieuw hoogwaardig gedeelte van de route te ontwikkelen, die beide dorpskernen beter verbindt en de knelpunten langs de A15 omzeilt. Via deze schakel loopt het tracé aan de zuidzijde van A15, op een grotendeels vrijliggend fietspad helemaal tot aan het bedrijventerrein Hoogendijk (ten westen van Papendrecht). Parallel aan deze route loopt een fietsroute langs de Burgemeester Keijzerweg. Enkele schakels zijn nu nog voorzien van elementenverharding en





er treedt vertraging op ter hoogte van verkeersregelinstallaties. Het totale tracé dat voorligt (van Sliedrecht tot en met Alblasserdam) heeft een lengte van circa 10 kilometer en is daarmee uitstekend te befietzen. De route ontsluit, samen met een aantal voedingslinks, alle woon- en werklocaties van de drie gemeenten. De route parallel aan de N3 is de belangrijkste fietsverbinding tussen Papendrecht en Dordrecht.





3 Bereikbaarheidsprobleem

3.1 Modaliteiten

Van oudsher zijn de gemeenten binnen de Drechtsteden door hun oriëntatie op de drie rivieren, altijd sterk op elkaar aangewezen geweest. Het is vooral de overslag en scheepsbouw die hen verbonden heeft. Hierdoor is er een omvangrijke lokale pendel tussen de kernen als het gaat om werkgelegenheid en scholing. De economische vitaliteit van de Drechtsteden blijkt nauw samen te hangen met een goede bereikbaarheid over de weg, het spoor én het water.

Binnen het gebied zijn er voor de verschillende groepen reizigers diverse modaliteiten beschikbaar. Bijzonder is natuurlijk de waterbus die vanuit Sliedrecht en Papendrecht naar Dordrecht (en andere gemeenten binnen Drechtsteden) en uiteindelijk Rotterdam een lijndienst onderhoudt. Sliedrecht heeft een eigen station aan de Merwede-Lingelijn en momenteel is een station in ontwikkeling ten oosten van de nieuwbouwwijk Baanhoek-west. Dit station zal na de realisatie van de ontbrekende schakels op de fietsroute tussen Papendrecht en Sliedrecht ook zeer goed bereikbaar zijn vanuit de nieuwbouwwijk Oostpolder / Land van Matena.

3.2 Autoverkeer

Voor het autoverkeer vormen de A15 en in gelijke mate de N3 de regionale hoofdstructuur van het gebied. Rijkswaterstaat (wegbeheerder op beide wegen) werkt in het kader van het programma aansluitingen samen met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Dordrecht aan het oplossen van de huidige verkeersknelpunten op de aansluitingen van de N3 op de A16 en A15. Verwacht wordt dat binnen enkele jaren de doorstroming zal verbeteren op deze knooppunten. De doorstroming van de A15 blijft echter een aandachtspunt. De werkzaamheden aan de A15 zijn vooralsnog georiënteerd tussen de Maasvlakte en het Vaanplein. Dit betekent dat de regio bij ongewijzigd beleid zich nog over een periode van jaren gesteld ziet voor een capaciteitsprobleem op het regionale en nationale wegennet in de omgeving van de A15. Momenteel vindt in het kader van de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit een studie plaats naar de haalbaarheid van de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Door de huidige congestie op het hoofdwegennet is de druk op het onderliggende wegennet dan ook relatief groot en de behoefte aan oplossingen voor het verminderen van de verkeersdruk permanent aanwezig. In dat licht wordt ook gekeken naar de fiets als alternatief voor regionale verplaatsingen. Alle gemeenten hebben een operationeel (G)VVP en de regio heeft een Regionaal Mobiliteitsplan. In ieder plan krijgt de fiets voor de lokale en regionale verplaatsingen de hoogste prioriteit. Dit heeft er bij de gemeenten Sliedrecht en Dordrecht al toe geleid dat deze vervoerwijze kan beschikken over een eigen uitwerkingsplan (Fietsplan) van het GVVP. Papendrecht heeft deze uitwerking voor 2011 in de jaarplanning opgenomen. In ieder geval is in het Regionale Mobiliteitsplan en de verschillende GVVP's de Beneden Merwede fietsroute gemarkeerd als lange afstandsfietsroute met een hoge prioriteit tegen de achtergrond van het huidige en groeiende bereikbaarheidsprobleem in de regio.

Nader onderzoek naar de vertragingstijden op de belangrijkste relaties binnen de regio heeft tot op heden nog niet plaats gevonden, maar is vanuit Papendrecht en Sliedrecht wel altijd een wens geweest. In het licht van voorliggend subsidievoorstel zal een dergelijk onderzoek worden gehouden in het kader van de monitoring van het project. Niet alleen om de mate van het pro-





bleem verder aan te scherpen, maar ook om de (economische) voordelen van de infrastructu-
rele verbeteringen voor de fiets inzichtelijk te maken. Dit uiteraard in combinatie met een voor
en naonderzoek (tellen en enquête) op de route om de effecten concreet te kunnen meten.





4 Beneden Merwederoute (snelfietsroute Sliedrecht-Papendrecht-Alblasserdam)

4.1 Positie van de fiets

Binnen de Drechtsteden heeft de fiets een bijzondere positie. Alle gemeenten binnen de Drechtsteden en de regio c.q. provincie zelf geven, ieder op hun eigen wijze, invulling aan het gewenste stimuleringsbeleid ten aanzien het gebruik van de fiets. Zij erkennen dat de fiets, vooral in het woon-werkverkeer op de korte en middellange afstand (binnen de regio) een volwaardig alternatief kan vormen voor de auto, mits de routes snel en comfortabel zijn.

In de afgelopen jaren is vanwege de congestie op het hoofdwegennet de bereikbaarheid van de belangrijkste werklocaties in de regio verder onder druk komen te staan. Het is mede om die reden dat de gemeenten gezamenlijk hebben besloten om de ontsluiting te verbeteren en regionale fietsverbindingen te stimuleren. Het accent ligt daarbij op het verbeteren van de bestaande routes. Met betrekking tot de infrastructuur is inmiddels actie ondernomen, maar het imago van de fiets kan nog verder worden versterkt. Het is de verwachting dat de synergie tussen beide, zoals dat ook een drager is van Fiets filevrij!, een succesvolle stimulans zal zijn voor de bestaande en toekomstige langeafstandsroutes in de regio, waaronder de Beneden Merwede fietsroute.

4.2 Samenwerking

Tijdens de planvorming ter verbetering van de routes zelf hebben de gemeenten ontdekt dat zij dat niet alleen kunnen, maar vooral dat het succes groter is als zij onderling samenwerken en andere overheden in het proces betrekken. Voorliggende route biedt voldoende kansen om dit proces op integrale wijze binnen de regio Drechtsteden op te pakken en met de hulp van de Methode Fiets filevrij!, succesvol af te ronden. Ervaringen op de andere vijf routes hebben de regio bereikt. De problematiek van de Beneden Merwede fietsroute lijkt in vele opzichten op die van routes als Delft-Rotterdam en Zaandam-Amsterdam. Vooral de afstemming tussen de overheden onderling, maar ook de werkwijze en de aard en type oplossingen, zouden voorliggende route kunnen optimaliseren tot een hoogwaardige regionale fietsroute die past binnen het regionale fietsbeleid.

De gemeente Papendrecht stelt in haar, in februari 2010 vastgestelde, GVVP dat de regionale fietsverbindingen binnen de gemeente prioriteit hebben. Het netwerk van de Provincie Zuid-Holland (dat veel grofmaziger is) overlapt grotendeels het gemeentelijke en regionale routenetwerk. Daarbij verdient de fietsroute langs de N3 en, in haar verlengde, een doorgaande route richting Oud-Alblas nog de nodige aandacht bij de regio en de provincie.

Met betrekking tot voorliggende route zijn gemeenten en provincie het volledig eens. De gemeente Papendrecht blijkt met succes in de afgelopen jaren een dicht fietsnetwerk te hebben opgebouwd. Daarnaast zijn nog enkele verbindingen in ontwikkeling. Vrijwel alle belangrijke bestemmingen zijn met de fiets te bereiken en ook in de regionale routes is voorzien. De kwaliteit van de routes zou nog verder verbeterd kunnen worden als het gaat om de voorrang voor de fiets, asfalt in plaats van tegels of klinkers, onderhoud, afwatering en stallingsvoorzieningen en de verbindingen naar werklocaties.





Zowel in de Fietsbalans van de gemeente Sliedrecht uit 2001 en de Fietsbalans van Papendrecht uit 2005, stelt de Fietsersbond vast dat voor beide gemeenten de stedelijke dichtheid 'opvallend groot' is. Zo liggen veel bestemmingen op fietsafstand, wat een verminderende aanleiding geeft voor het autogebruik. De snelfietsroute draagt bij aan stimuleren van het fietsgebruik in de regio.

De gemeente Sliedrecht heeft in januari 2010 een nieuw fietsbeleidsplan aan de Raad gepresenteerd, waarin zij nadruk legt op intensivering van het utilitaire fietsnetwerk. Centraal daarin staan fietsverbindingen tussen Sliedrecht, Papendrecht en Dordrecht. Deze, ook wel primaire routes genoemd, dienen uit te gaan van een hoge ontwerpsnelheid met minimale rijtijdverliezen.

4.3 Beneden Merwederoute

De Beneden Merwede fietsroute loopt in grote lijnen parallel aan de A15 en de N3 en verbindt de kernen van Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam en Dordrecht. Het gedeelte van de route dat parallel aan de A15 loopt ligt grotendeels in de groenzone tussen de snelweg en de bebouwde kom. Het is uitgevoerd als een vrijliggend (deels solitair) fietspad geheel in een asfaltverharding. De verharding zelf is in een redelijke staat van onderhoud, echter op een aantal locaties zijn er in regenachtige perioden problemen met de afwatering. De route is ter hoogte van kruispunten grotendeels in de voorrang en kruist op enkele plaatsen ongelijkvloers het autoverkeer. Het fietspad over de Merwedebrug (parallel aan de N3) is ook een aandachtspunt met betrekking tot achterstallig onderhoud. Dit vormt ook een weerstand om ter plaatse te fietsen. De route naar het centrum van Dordrecht is vanaf de N3 ook voor verbetering vatbaar en niet duidelijk verwezen. Ook dat is een obstakel om snel tussen herkomst en bestemming te kunnen fietsen. Bij binnenkomst in het stedelijk gebied van Dordrecht ligt bijvoorbeeld een gescheiden fietspad dat overgaat in een fietssuggestiestrook.

Naast de route parallel aan de A15 zal ook de route langs de Burgemeester Keizerweg deel gaan uitmaken van de route. Het plan is om in 2011 een aanzienlijk gedeelte van het fietspad van tegels te veranderen in asfaltverharding.

Papendrecht en Sliedrecht hebben afgesproken gezamenlijk op te trekken met het uitvoeren van de nieuwe schakel tussen de nieuwbouwlocaties Baanhoek-west en Oostpolder / Land van Matena. De oplevering van deze nieuwe schakel zou een mooie start kunnen zijn om de gehele route communicatief onder de aandacht te brengen van de potentiële gebruikers op de A15 en de N3. Het nieuwe tracé tussen de beide nieuwbouwlocaties is thans voorbelast en de oplevering van de verbinding is medio 2011 gepland.

Na de in gebruikname kan planmatig de rest van de fietsroute naar een hoger kwaliteitsniveau worden getild en het gebruik van de fiets worden gestimuleerd door het uitzetten van acties in samenwerking met het bedrijfsleven. Het is daarbij de bedoeling om de overige maatregelen in 2011 en 2012 uit te voeren.





5 Bestuurlijk draagvlak

Het idee om deze regionale fietsroute op te pakken komt van de gemeente Papendrecht in samenspraak met de gemeente Sliedrecht. Dit idee is verder gesondeerd in Drechtstedenverband. In alle thans operationele beleidsdocumenten betreffende verkeer en vervoer en in het bijzonder de fiets van voorliggende gemeenten, is de route gemarkeerd en van een hoge prioriteit voorzien. Op grond hiervan is vast te stellen dat er een adequaat draagvlak is voor de verbetering en verdere optimalisering van de Beneden Merwede fietsroute. De route wordt getrokken vanuit de gemeente Papendrecht en door het aanbrengen van de nieuwe schakel zal het accent van de verbeteringsmaatregel liggen binnen de gemeenten Papendrecht en Sliedrecht. Verder worden maatregelen uitgevoerd in samenwerking met Alblasserdam en Dordrecht.

Een belangrijk deel van de verbeteringsmaatregelen zijn reeds voorzien (zowel plantechisch als financieel). Echter de overige maatregelen (met name op de toeleidende routes), de monitoring, en het onderhoud moeten nog worden uitgewerkt en zijn financieel niet opgenomen in de begroting.

Indien zicht is op subsidie voor de ondersteuning van dit proces, wordt gestart met de eerste werkzaamheden. De projectgroep zal in ieder geval gaan bestaan uit medewerkers van de verschillende gemeentelijke organisaties, maar ook de regio Drechtsteden, de Provincie Zuid-Holland, het Waterschap en Rijkswaterstaat, alsmede de Fietzersbond die lokaal goed ingevoerd is en bijzonder (pro-)actief opereert, worden nadrukkelijk betrokken bij het proces.

Rondom de verbeteringsmaatregelen wordt een communicatietraject opgesteld. Fietsen is thans populair en heeft veel potentie in Papendrecht en Sliedrecht, als gevolg van de relatief korte afstanden binnen de kernen en het dichte fietsnetwerk. Maar er is nog ruimte voor groei. Met name de substitutie vanuit het autogebruik op de regionale verplaatsingen is een interessante categorie. Het draagvlak voor het fietsen kan onder deze groep vergroot worden. Een goede fietsroute zal hier zeker toe bijdragen, maar de juiste marketing van de routes bepaalt mede het succes.





6 Infrastructurele maatregelen

6.1 Kwaliteitseisen

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geen expliciete eisen meegegeven aan snel-fietsroutes maar adviseert om aan te haken bij het ambitieniveau dat in de 'Methode Fiets filevrij!!' is vastgelegd.

Het ambitieniveau geeft nadrukkelijk een richting aan voor de te nemen maatregelen. Echter de route zal niet over de gehele lengte dezelfde kwaliteit hebben. De verschillende overheden streven er wel naar om de kwaliteit overal, naar omstandigheden, zo groot mogelijk te laten zijn. Bij het toetsen van het huidige kwaliteitsniveau zijn de uitgangspunten van Fiets filevrij! aangevuld met de richtlijnen van het CROW.

Belangrijke aspecten bij de beoordeling zijn geweest:

- Vlakheid (bij voorkeur asfalt);
- Voldoende breedte;
- Verlichting;
- Beperken omrijafstanden;
- Redelijk fietsalternatief in de nabijheid;
- Voorrang ten opzichte van het overige verkeer;
- Bewegwijzering.

6.2 Infrastructurele maatregelen

In de afgelopen periode is de route verkend en zijn de mogelijke verbeteringsmaatregelen in kaart gebracht. Daarnaast zijn de reeds geplande en in uitvoering zijnde, maatregelen aan de lijst toegevoegd. Bij een aantal maatregelen geldt dat de kwaliteit van de fietsinfrastructuur aanvullend verbeterd kan worden. Deze verbetering maakt onderdeel uit van het in dit najaar te starten proces. In onderstaande tabel zijn de voorgenomen maatregelen opgesomd, welke op bijgevoegde overzichtskaart zijn weergegeven. Voor de grotere infrastructurele projecten is alleen het fietsdeel vermeld.

	Maatregelen	Geraamde kosten	Reeds Voorzien	Onvoor-zien
1	Bewegwijzering fietspad Tiendweg-oost (Sliedrecht).	10.000		10.000
2	Onderhoud fietspad Tiendweg-oost in verband met wateroverlast (Sliedrecht).	200.000		200.000
3	Aanpassen hellingbaan noordzijde fietsbrug A15 , nog in studie, thans te steil, eigendommen / beheer bij Waterschap Rivierenland en gemeente.	250.000		250.000





4	Aanpassen hellingbanen zuidzijde fietsbrug A15 , gefinancierd door provincie Zuid-Holland, plan wordt thans technisch uitgewerkt, uitvoering in begin 2011.	450.000	450.000
5	Aanleg nieuw tracé in Baanhoek-west in Sliedrecht, financiering vanuit grondexploitatie bouwlocatie, inclusief onderdoorgang spoortracé van Merwede Lingelijn en oversteek Parallelweg.	350.000	350.000
6	Aanleg tracé van Noordkil in Papendrecht tot aan infrastructuur Sliedrecht.	550.000	550.000
7	Aanbrengen (dynamische) openbare verlichting langs A15 (Papendrecht) op het Oostpad (tussen N3 en de fietsbrug ter hoogte van de Matenasche Scheidkade) .	45.000	45.000
8	Asfalteren en ombouwen Matenesche Scheidkade (Papendrecht) als fietsverbinding tussen Noordkil en Tiendweg-Oost, gefinancierd door provincie Zuid-Holland, plan wordt thans technisch uitgewerkt, uitvoering in begin 2011.	300.000	300.000
9	Aanleg Duurzaam Veilig Verkeersplein (kluifrotonde) ter hoogte van de op- en afritten N3 met het onderliggend wegennet van Papendrecht,	150.000	150.000
9a	Dynamische markering op de fietsoversteekplaatsen rondom de kluifrotonde, ter verhoging van attentieniveau.	70.000	70.000
10	Verbeteren onderhoudsniveau fietspaden langs de N3 tussen de Burgemeester Keizerweg en de A15	40.000	40.000
11	Aansluiting N3 parallelstructuur fiets beter aansluiten op fietsstructuur van Dordrecht, dmv routeverwijzing.	40.000	40.000
12	Asfalteren van de fietspaden langs de Burgemeester Keizerweg tussen de Veerweg en ten westen van Molenlaan.	500.000	500.000
13	Rotonde met fietsvoorzieningen Veerweg/Onderslag (Papendrecht).	300.000	300.000
14	Onderhoud bestaand fietspad langs A15 (Molenpad, Wilgenpad, Oostpad) in verband met wateroverlast. Nadere studie verkeersveilige inrichting oversteek.	60.000	60.000
14a	Aanbrengen dynamische openbare verlichting fietspad tussen Edisonweg en N3	50.000	50.000





15	Aansluiting op fietsnetwerk van Alblasser-dam , treffen van diverse maatregelen tbv de doorstroming van de fiets en een studie naar de haalbaarheid van een doorsteek via park Noordhoekse Wiel als kortsluiting tussen Hoogendijk en Molenpad.	100.000	100.000
16	Renovatie Wittebrug over de A15, streven naar verbetering fietsvoorzieningen. Coördinatie door het Waterschap Rivierenland	PM	PM
17	Studie verbetering fietsroute via Veerweg en Eilandstraat (Papendrecht) naar de halte Veer-dam van de Waterbus (maatregel wordt meege-nomen met geplande herinrichting Eilandstraat in 2013/2014.	15.000	15.000
	O- en Eindmeting	30.000	30.000
	Communicatie (incl Routeverwijzing en markering route, inclusief inventarisatie en bebordingsplan)	200.000	200.000
	Procesbegeleiding	50.000	50.000
	Totaal	3.760.000	2.300.000 1.460.000





7 Communicatie

7.1 Communicatieplan

Dit communicatieplan is onderdeel van de subsidieaanvraag welke ingediend is bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake de Beneden Merwede fietsroute, een langeafstandsnelfietsroute langs de A15 en de N3 en geeft de grote lijnen de communicatieopgave van dit project weer. Het communicatieplan wordt in het najaar van 2010 uitgewerkt met de betrokken partijen. Het communicatieplan is opgesteld en zal na de subsidieaanvraag verder worden uitgewerkt conform de richtlijnen van Fiets filevrij!!

7.2 Aanleiding

De A15 is een van de drukst bereden snelwegen binnen de provincie Zuid-Holland. Regelmatig stagneert hier het verkeer. Niet alleen het langeafstandsverkeer heeft hier last van, maar ook het lokale en regionale verkeer dat de weg gebruikt. Alternatieven zijn er niet, anders dan door de kernen van Sliedrecht, Papendrecht en Alblasserdam. Navraag bij grote werkgevers (o.a. Boskalis, de gemeenten en Fokker) leert dat er relatief veel forenzen op de korte afstand 5 tot 15 kilometer, de auto pakken en de A15 gebruiken. Voor hen zijn er op zich redelijke alternatieven, waaronder de fiets. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het onder de aandacht brengen c.q. het stimuleren van het gebruik zal de positie van de fiets gaan verbeteren. Door het verbeteren van de fietsroute, is de verwachting dat automobilisten overstappen op de fiets. Dit draagt bij aan de oplossing van de fileproblematiek.

7.3 Doel van het project

Doel van het project is een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid tussen Sliedrecht en Alblasserdam en tussen Papendrecht en Dordrecht door het aanleggen en verbeteren van de langeafstandsnelfietsroute. Automobilisten die tot 15 kilometer van hun werk afwonen, moeten de fiets als alternatief gaan gebruiken voor het woon-werkverkeer.

7.4 Betrokken partijen

7.4.1 Financiers

Gemeente Papendrecht, Gemeente Sliedrecht, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Waterschap Rivierenland en de provincie Zuid-Holland.

7.4.2 Wegbeheerders deeltrajecten snelfietsroute

- Gemeente Sliedrecht
- Gemeente Papendrecht
- Gemeente Alblasserdam
- Gemeente Dordrecht
- Waterschap Rivierenland
- Rijkswaterstaat
- Regio Drechtsteden
- Provincie Zuid-Holland

7.4.3 Projectorganisatie

Gemeente Papendrecht (trekker) en Provincie Zuid-Holland en gemeente Sliedrecht (duwers).





7.4.4 Procesondersteuning

Het totale proces komt tot stand door samenwerking met de betrokken partijen. Onder andere zal er een communicatiewerkgroep worden opgericht (trekker Gemeente Papendrecht) om dit communicatieplan verder uit te werken en uit te voeren. Hierin zal ook de Fietzersbond worden uitgenodigd te participeren.

7.4.5 Eventuele samenwerking met intermediairs en bedrijven

De SF-route is een initiatief van de gemeente Papendrecht en Sliedrecht. Binnen beide gemeenten is de afgelopen jaren de fiets beter op de kaart gezet. Dit heeft ertoe geleid dat er tal van fietsinfrastructuurprojecten in de pijplijn zitten en in de komende twee jaar tot uitvoering komen. Op deze manier wordt de route (feitelijk een ladderstructuur) geoptimaliseerd en kwalitatief sterk verbeterd. Voorliggend initiatief van de Fietzersbond en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt het mogelijk om de resterende wensen op de routes te kunnen vervullen, maar ook om de omgeving en de potentiële gebruikers bij het project te betrekken. Daarnaast leven bij de verschillende overheden tal van ideeën om het fietsgebruik concreet te stimuleren, waarvoor thans de middelen nog ontbreken. Samenwerking met derden en de subsidie van het ministerie maken deze initiatieven haalbaar.

Binnen de regio is vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement een Bereikbaarheidsmakelaar actief. In samenwerking met deze Bereikbaarheidsmakelaar kan contact worden gelegd met bedrijven langs de route. Langs de route zijn grote bedrijventerreinen gesitueerd, zoals bedrijventerrein Oosteind en Polder Nieuwland. Het nieuwe treinstation van de Merwede Lingelijn Baanhoek-west, maar ook de Waterbus bieden kansen voor het gebruik van de fietsroute.

7.5 Communicatieopgave

Communicatie levert binnen dit project een bijdrage aan de projectdoelstelling:

1. samenwerken en informeren;
2. aanleg/verbeteren fietsroute;
3. en meer fietsers die gebruik maken van de fietsroute.

Ad 1

de (interne) communicatie richt zich hier op het informeren van de samenwerkende partijen, hun organisaties (ambtelijk en bestuurlijk) om gemaakte afspraken te borgen en over de voortgang te informeren;

Ad 2

de communicatie richt zich hier voornamelijk op het informeren over werkzaamheden en het eindresultaat zowel via de lokale media, als langs de routes en bij de grote werkgevers in het gebied;

Ad 3

de communicatie richt zich hier op het verleiden van doelgroepen om de fiets te gebruiken, door het concreet aanbieden van een alternatief voor de auto, het inzichtelijk maken van de voordelen en het belonen van het gewenste gedrag: de overstap naar de fiets.

7.6 Omgeving van het project

Een groot gedeelte van de huidige ladderstructuur is aanwezig, zei het dat een aantal schakels nog ontbreken. Op essentiële punten voldoet de fietsroute echter nog niet aan het gewenste kwaliteitsniveau van een langsafstand snelfietsroute. Zo heeft de fiets nog te maken met vertragingen en bestaan delen van de route nog uit een tegelverharding, is er wateroverlast en zijn delen matig onderhouden. Tussen Sliedrecht en Papendrecht gaat de route op de schop door de aanleg van Baanhoek-west en nieuwbouwwijken Oostpolder en het Land van Matena. Al deze aspecten en locaties maken infrastructuur aanpassingen noodzakelijk. Voor een aantal projecten is reeds plannen gemaakt en wordt binnenkort de uitvoering ter hand genomen. Ook het toekomstige station Baanhoek-west is een uitgelezen kans om de fietsinfrastructuur te verbeteren tussen Papendrecht en Sliedrecht en het gebruik ervan te stimuleren.





Op een aantal locaties kan de werkzaamheden tot overlast leiden voor omwonenden hetgeen een zorgvuldige communicatie vereist, maar grosso modo zijn het juist deze infrastructurele verbeteringen die de verschillende overheden als een geheel in de tijd uit willen rollen over de potentiële gebruikers van de routes. Door een zorgvuldige campagne en een herkenbaar motief en gebruikmakend van de verschillende media is het mogelijk om een grote groep nieuwe fietsers te gaan enthousiasmeren voor het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer.

Langs de route en in de kernen zijn vele (grote) bedrijven gevestigd. Werkgevers spelen een belangrijke rol in het stimuleren van het fietsgebruik. Uit contacten blijkt dat de grote bedrijven uit de omgeving van de fietsroute in principe positief staan ten opzichte van de fietsroute. In het kader van dit project is het de bedoeling dat de bedrijven worden gestimuleerd om daadwerkelijk het gebruik van de fiets te gaan stimuleren onder haar werknemers. Overigens blijft het wel de bedoeling dat het een individuele keuze van de werknemer blijft.

7.6.1 Doelgroepen

Intern

- Ambtenaren van de samenwerkende partijen
- Bestuurders van de samenwerkende partijen

Semi-intern

- Rijksoverheid (ministerie van Verkeer en Waterstaat)
- Waterschap
- Regionale overheden
- Provinciale overheden
- en lokale overheden

Extern

- Werknemers/automobilisten van de bedrijven in de omgeving van de route
- Werkgevers/bedrijven in de omgeving van de route
- Omwonenden/inwoners/bedrijven en instellingen binnen de betrokken gemeenten
- Huidige fietsers op de route
- Maatschappelijke organisaties
- Media (als intermediair)

De doelgroepen worden nader gesegmenteerd bij de uitwerking/verfijning van dit communicatieplan door de werkgroep communicatie.

7.6.2 SWOT analyse

De sterke en zwakke punten van het project en de daarbij behorende kansen en bedreigingen worden na de toekenning van de subsidie met de betrokken partijen nader uitgewerkt. Daarmee wordt een goed beeld geschetst welke onderwerpen er tijdens het project kunnen spelen en op welke wijze daarmee communicatief omgegaan wordt. Bij overheden als bij de bedrijven is er draagvlak voor de fietsroute, maar wordt de noodzaak om de route beter onder de aandacht te brengen breed gedragen. Weerstand is er nauwelijks te verwachten. Veel van de werkzaamheden vinden plaats op de bestaande routes. De nieuwe gedeelten liggen in de te ontwikkelen woningbouwlocaties. Het zijn echter de aanvullende wensen, die door de subsidiemogelijkheden binnen bereik komen, die de nodige zorg en aandacht verdienen. Deze verbeteringen zijn wel al bij de verschillende overheden aangekaart, maar nog nooit in gezamenlijkheid besproken en uitgewerkt. Dat vergt, met name ambtelijk, maar ook bestuurlijk, een zorgvuldig planvormingsproces.





De route wordt de komende twee jaar in delen verbeterd en aangelegd. Door de openstelling van de verschillende onderdelen te monitoren en te gebruiken als communicatiemomenten voor de route kan de aandacht voor het fietsen en in het bijzonder voor het langeafstandsfietsen, behouden worden en de succesjes op de route optimaal worden benut. Fiets filevrij! is daarmee een meerwaarde ten opzichte van het traditionele proces, zoals dat anders had plaatsgevonden.

7.6.3 Communicatiedoelstellingen

Kennis: Doelgroepen zijn tijdig geïnformeerd over de werkzaamheden ten behoeve van de route, weten waarom deze werkzaamheden nodig zijn en kennen het eindbeeld van de fietsroute.

Houding: Doelgroepen staan positief tegenover de geplande fietsroute.

Gedrag: Doelgroepen nemen vaker de fiets voor het woon-werkverkeer.

7.6.4 Strategie: op welke manier worden de doelen gerealiseerd?

Om de communicatiedoelstellingen te realiseren wordt ingezet op het informeren over nut en noodzaak van de fietsroute, de fysieke maatregelen en het uiteindelijke beeld van de fietsroute. De toonzetting is zakelijk en feitelijk, waarbij de fiets en het fietsgebruik in een breed perspectief wordt geplaatst. Het is niet alleen het economisch nut van de fiets dat onder de aandacht wordt gebracht, maar ook de gezondheidsaspecten komen aan de orde.

Er is als fietsnetwerk gekozen voor een ladderstructuur, opdat het mogelijk is om de komende twee jaar, tijdens het uitvoeren van de verbeteringsmaatregelen, de route altijd open te kunnen houden voor de forenzen fietser. Ervaringen bij andere Fiets filevrij! routes laten zien dat de (nieuwe) fietser gemakkelijk afhaakt (-stapt) als de route voor een langere tijd onderbroken wordt en er geen passend alternatief voor handen is. Aan de andere kant blijkt juist 'de nieuwe fietser' behoefte te hebben aan een goede geleiding en inzicht in de alternatieven. Nadat de route of delen van de route zodanig gereed zijn dat doelgroepen van A naar B kunnen fietsen. Hiervoor zal een plan worden uitgewerkt en op straat worden gerealiseerd. Wanneer dit operationeel is, verschuift het informeren naar het verleiden van de doelgroepen. Hier wordt met name de automobilist met een woon-werkafstand van 15 km of minder aangesproken. Met een gerichte campagne, 'fiets- probeeracties', 'fietsbeleid' en dergelijke worden de doelgroepen overgehaald vaker de fiets te gebruiken.

7.6.5 Kernboodschap

Een kernboodschap verhoogt de herkenbaarheid van een project. Het doel van een kernboodschap is dat aan alle doelgroepen consistent verteld wordt wat het project inhoudt. De kernboodschap voor dit project zal tijdens een kernboodschapsessie met de betrokken partijen in een later stadium worden geformuleerd.

7.7 Financiering

€ 200.000 (ingeschat op basis van ervaringen in andere Fiets filevrij routes) te bekostigen vanuit het budget van €1,5 miljoen euro. Binnen dit bedrag vallen communicatie happenings, routeverwijzing, fietsacties, lobby en proceswerkzaamheden en kennisuitwisseling binnen Fiets filevrij!

7.8 In te zetten communicatiemiddelen

Na de toekenning van de subsidie wordt met de werkgroep communicatie in oprichting, de doelgroepen, bijbehorende doelstellingen en in te zetten middelen nader uitgewerkt. Hieronder volgt een beknopt overzicht mogelijke middelen:

- Websites van de betrokken partijen;
- Nieuwsbrieven;
- De gemeentepagina's;
- Regionale tv-programma's;





- Themabijeenkomsten;
- Informatieborden langs de route;
- Persberichten/persmomenten.

7.9 Onderzoek

Voor een goede evaluatie van de resultaten wordt een 0-meting en 1-meting gehouden. Het onderzoek wordt afgestemd met het monitoringsplan.

7.10 Communicatiekalender/mijlpalenoverzicht

Een overzicht van de mijlpalen, in te zetten middelen, media-aandacht en acties zal bij de start van het project ingevuld worden.





8 Monitoringsplan

8.1 Monitoringsplan

Als onderdeel van de definitieve subsidieaanvraag voor snelfietsroutes bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een monitoringsplan. Een monitoringsplan geeft aan hoe betrokken partijen bij de snelfietsroute het gebruik en waardering willen meten.

Door monitoring van het proces vanaf het besluit om de fietsroute te verbeteren kan het effect van de verbeteringen in kaart worden gebracht en ook het effect van communicatieacties. Het is daarbij van belang om zowel kwantitatief (tellingen) en kwalitatief (enquêtes, gesprekken) onderzoek te doen: zowel voor realisatie van de maatregelen (nulmeting) als erna (éénmeting). Zo kan worden bepaald welke onderdelen effectief zijn geweest en kan worden geleerd van het gehele proces.

Gedurende de monitoring wordt op een aantal cruciale plekken op de route fietstellingen gehouden om het gebruik van de fietsroute, voordat er maatregelen worden genomen, in beeld te brengen. Ook worden potentiële fietsers en huidige fietsers geënquêteerd.

Doelen monitoring fietsroutes Fiets filevrij!

1. Het primaire doel van het onderzoek is te bepalen in welke mate de fietsroute na het verbeteren van de kwaliteit meer wordt gebruikt dan daarvoor en in welke mate de extra verplaatsingen met de fiets een vermindering opleveren van het aantal woonwerkverplaatsingen met de auto.
2. Het secundaire doel van dit onderzoek is het bepalen van de succesfactoren van het project en de voorwaarden waaraan andere locaties moeten voldoen om ook daar het gebruik van fietsroutes parallel aan filetrajecten te laten toenemen op kosteneffectieve wijze. Daarbij spelen ook zaken als de waardering van de gebruikers van de snelfietsroute, de bekendheid van de snelroute en participatie van het bedrijfsleven een rol.

Onderzoeksvragen

Om de onderzoeksdoelen te realiseren zijn de volgende operationele onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Welke maatregelen waren bij de start van het project voorgenomen en welke maatregelen zijn feitelijk uitgevoerd?
2. Intensiteit: welke ontwikkelingen doen zich voor in het aantal fietsers? En is er onderscheid naar intensiteit op routedelen?
3. Kan een toe- of afname worden toegeschreven aan aanpassingen aan de fietsroute of zijn andere factoren (ook) van belang, bijvoorbeeld vestiging of vertrek van één of meerdere bedrijven?
4. Gedrag en beleving: wat zijn de kenmerken (leeftijd, fietsafstand, motief) van fietsers op de route?
5. Nemen fietsers de verbeteringen waar en wat is de waardering van de maatregelen? Kortom: hoe wordt de verbinding gewaardeerd in vergelijking met 0-situatie?
6. In hoeverre stappen automobilisten over op de fiets en waarom maken zij de overstap? Welke maatregelen moeten volgens automobilisten getroffen worden om hen te laten overstappen op de fiets?
7. Maatschappelijke baten: In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan bekeken worden of bepaalde maatschappelijke baten ook in het monitoren van de snelfietsroute meegenomen kunnen worden. Het is mogelijk om uitspraken te doen over





vermindering van luchtvervuiling (CO₂, fijnstof en stikstofdioxide), besparing van brandstof (uitgedrukt in euro's) en gezondheidswinst (uitgedrukt in kilocalorieën).

8. Procesevaluatie: wat heeft de lokale wegbeheerders ertoe gebracht om aandacht te besteden aan de geselecteerde fietstrajecten, die parallel liggen aan filegevoelige locaties? Wat kunnen we leren van deze vorm van samenwerking tussen Verkeer en Waterstaat en de regionale wegbeheerders?

8.2 Monitoringsplan

De monitoring van de fietsroute is zowel gericht op fietsers én niet-fietsers. Het is belangrijk om de fietsers tevreden te houden zodat ze blijven fietsen. Aan de andere kant moeten de niet-fietsers overtuigd worden van de voordelen van fietsen, zodat ze proberen om (enkele dagen per week) naar het werk te fietsen.

In het monitoringsplan dat dit najaar verder wordt uitgewerkt wordt ingegaan op ondermeer:

- Tellingen (tellussen):
- Enquêteren fietsers (mondeling)
- Enquêteren steekproef uit de totale groep forenzen die een relatie hebben met het traject
- Mogelijke aanvullende gesprekken met stakeholders

8.3 Kosten en financiering

De totale kosten voor de monitoring bedragen € 40.000,- De kosten zijn als algemene post opgenomen in de projectbegroting.





9 Planning en kosten

9.1 Planning

Het definiëren van de planning en kosten om de snelfietsroute te realiseren is afhankelijk van de specifieke maatregelen die moeten worden uitgevoerd. In deze fase is het nog niet in alle gevallen mogelijk om de maatregelen definitief vast te stellen. Hiertoe zal nog een definitieve opname / schouw moeten worden uitgevoerd. De opname is in het najaar gepland.

Op basis van een tweede schouw in de zomer van 2010 is een nauwkeurige indicatie gegeven van de orde van grootte van de benodigde maatregelen. Hierbij zijn de 17 maatregelen, inclusief de procesondersteuning, de telonderzoeken en de communicatieactiviteiten globaal geraamd. De totaal geraamde kosten van alle investeringen en bijhorende werkzaamheden bedragen circa € 3.700.000,-

Het grootste deel van kosten van de voorgestelde maatregelen is reeds voorzien. Echter om de route op te waarderen tot een hoogwaardige snelfietsroute zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Een deel van de kosten komen voor rekening van de provincie Zuid-Holland en een deel komt ten laste van het reguliere budget van de gemeenten, of is reeds ingepland door het Waterschap. Resteren die kosten die gemaakt worden en niet zijn voorzien om de route versneld en als een geheel op te pakken en communicatief, als hoogwaardige fietsroute, neer te zetten. De kosten hiervoor worden geraamd op € 1.460.000,-.

Het initiatief om te komen tot het aanpakken voor deze regionale fietsroute is genomen door de gemeente Papendrecht. Zij zal dan ook als trekker voor en aanspreekpunt zijn voor het in te zetten proces. De nieuwe schakels in de route tussen Sliedrecht en Papendrecht worden begin 2011 gerealiseerd. De overige maatregelen zouden kort daarna kunnen worden uitgewerkt en uitgevoerd. Derhalve is de planning om het voorbereidingsproces op zo kort mogelijke termijn te starten om in het najaar van 2010 de eerste werkgroepbijeenkomsten te houden en de resultaten van de schouw gezamenlijk vast te stellen. Op grond hiervan kunnen tijdens het voorjaar van 2011 de maatregelen worden uitgewerkt. In 2011 start het traject van overleg en afstemming voor die maatregelen, waarbij meerdere partijen samen tot een oplossing moeten komen. De overige maatregelen worden in de tijd gezet met betrekking tot een zo spoedig mogelijke realisatie. Op deze manier kan in het najaar van 2011 een forse slag gemaakt zijn en kan de route medio 2012 geopend worden. De doorlooptijd van deze route komt daarmee op ongeveer twee jaar. Dit past ook binnen de strategie van de regio om vooral in te zetten op concrete en naar verwachting succesvolle maatregelen om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren.

De doorlooptijd van de FFV-acties van de route is globaal na toekenning subsidie in 2010 tot september 2012.

