

Het langzame net versnellen

Aandachtspunten voor de realisatie van het 'langzame netwerk'

R. Beunen

Alterra-rapport 077

Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte, Wageningen, 2000

REFERAAT

R. Beunen, 2000. *Het langzame net versnellen; Aandachtspunten voor de realisatie van het 'langzame netwerk'*. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport 077. 36 blz.; 1 tab.; 23 ref.

Het rapport bevat aanbevelingen over de vormgeving, inrichting en beheer van het netwerk van verbindingen voor het langzame verkeer (voet- en fietspaden) op lokaal schaalniveau. Extra aandacht daarvoor levert een bijdrage aan de verbetering van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. Overheden kunnen veel leren van het onder elkaar uitwisselen van ervaringen met concrete projecten.

Trefwoorden: dagelijkse leefomgeving, gemeentelijk schaalniveau, leerprocessen, ruimtelijke kwaliteit, voet- en fietspaden, ruimtelijke inrichting, ruimtelijke netwerken.

Foto's: J.F. Jonkhof

ISSN 1566-7197

Dit rapport kunt u bestellen door NLG 30,00 over te maken op banknummer 36 70 54 612 ten name van Alterra, Wageningen, onder vermelding van Alterra-rapport 077. Dit bedrag is inclusief BTW en verzendkosten.

© 2000 Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte,
Postbus 47, NL-6700 AA Wageningen.
Tel.: (0317) 474700; fax: (0317) 419000; e-mail: postkamer@alterra.wag-ur.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Alterra.

Alterra aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Alterra is de fusie tussen het Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek (IBN) en het Staring Centrum, Instituut voor Onderzoek van het Landelijk Gebied (SC). De fusie is ingegaan op 1 januari 2000.

Inhoud

Woord vooraf	7
Samenvatting	9
1 Inleiding	
1.1 Probleemstelling	11
1.2 Onderzoeksvragen	12
1.3 Aanpak onderzoek	12
2 Het belang van het 'langzame netwerk'	15
2.1 Beleid en politieke aandacht	15
2.2 Het belang voor de verschillende functies	17
2.3 Kwaliteitsaspecten en aandachtspunten	19
2.4 Conclusie	23
3 Projectbeschrijvingen	25
3.1 Projectkeuze	25
3.2 Kerkepaden in Zieuwent	25
3.3 Gemeente Houten	26
3.4 Gemeente Wageningen	27
3.5 Provincie Groningen	29
3.6 Samenvatting aandachtspunten	30
4 Conclusies en aanbevelingen	33
4.1 Gesprekken met	34
Literatuurlijst	35

Woord vooraf

Dit rapport is het verslag van het onderzoek dat Raoul Beunen, stagiaire bij het Team Stad-Land Relaties van Alterra, Reasearch instituut voor de groene omgeving te Wageningen heeft verricht. Dit onderzoek vond plaats in het kader van het Project Groen Wonen, onderdeel van het Programma Stad-Land dat Alterra in samenwerking met het Landbouweconomisch Instituut en derden in opdracht van de ministeries van LNV en VROM uitvoert.

Het onderzoek betreft de 'zachte' kant van de ruimtelijk inrichting: de aandacht voor de directe woonomgeving, en daarin weer de aandacht voor het fijnmazig net van mens- en milieuvriendelijke verbindingen: het 'langzame net'. Mensen maken daar dagelijks gebruik van, kunnen daar veel plezier aan beleven en hebben ook vaak goede ideeën over hoe vormgeving, inrichting en beheer kunnen worden verbeterd.

Toch is er te midden van de stormachtige ontwikkelingen op het gebied van onderzoek en ontwerp rond de inrichting van onze leefomgeving voor deze kant van de planvorming noch weinig aandacht. Met dit onderzoek wordt een bescheiden maar verhelderende poging gedaan om daarin verbetering aan te brengen.

Jos Jonkhof
Projectleider Groen Wonen
Alterra

Samenvatting

In veel beleidsdocumenten en onderzoeksrapporten wordt gewezen op het belang van de openbare (recreatie)ruimte in de directe woonomgeving. Gebruiksgroen staat hier synoniem voor een netwerk van wegen en paden en verschillende gebruiksruidten, zoals bijvoorbeeld parken, terrasjes, speelweiden, wandelbossen en natuurgebieden.

De ministeries van LNV en VROM hebben samen in augustus 1999 de brochure 'Grote stedenbeleid en Groenimpuls' uitgegeven. Hierin wordt een streefbeeld van een stad met haar groene netwerk weergegeven.

Een belangrijk aandachtspunt daarin vormt het netwerk dat de verschillende locaties met elkaar verbindt. Deze verbindingen kunnen fiets- of wandelpaden zijn, maar ook groenstroken of waterverbindingen.

In de praktijk worden de afzonderlijke elementen van de openbare groene ruimte wel gerealiseerd, maar een gestructureerd netwerk dat deze verbindt, is vaak niet aanwezig.

Knelpunten zijn bijvoorbeeld:

- Het thema 'regionaal groen' staat op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau onvoldoende hoog op de politieke agenda.
- Er is te weinig geld beschikbaar voor de aanleg en het beheer van regionaal groen.
- Er is een onduidelijke taak- en verantwoordelijkheidsafbakening tussen rijk en provincie.
- De kennis omtrent de omvang van de regionale groenproblematiek en de economische betekenis van groen is nog te beperkt.

De doelstelling van dit onderzoek is om te achterhalen hoe de bovenstaande knelpunten kunnen worden aangepakt om zodoende een advies te kunnen geven waarmee de mogelijkheden voor realisatie van het 'langzame netwerk' verbeterd kunnen worden en gewerkt kan worden aan een verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

De onderzoeksvragen hebben ten eerste betrekking op kennis omtrent het 'langzame netwerk'. Waarom is het 'langzaam netwerk' van belang? Hoe moet het 'langzaam netwerk' eruit komen te zien?

Ten tweede op praktijk ervaring. Welke netwerkstructuren zijn te onderscheiden? Welke actoren zijn, op welke wijze, betrokken bij de implementatie van een 'langzaam netwerk'? Welke sturingsmethoden worden gebruikt bij de implementatie?

Welke belangrijke aandachtspunten voor de realisatie van het 'langzame netwerk' komen naar voren uit de praktijk?

Om inzicht te krijgen in de bestaande kennis ten aanzien van het 'langzame netwerk' is eerst een literatuurstudie gedaan.

Vervolgens is een inventarisatie gemaakt van praktijk ervaringen met het 'langzame netwerk'. Dit biedt vanwege het korte tijdsbestek (drie maanden) en het feit dat de praktijk vaak de beste leermeester is, de beste mogelijkheden.

Om inzicht te krijgen in de praktijksituatie is een aantal (4) afgeronde of lopende projecten bestudeerd. Van elk project wordt een aantal aspecten bekeken:

- Van welke netwerkstructuur is er sprake?
- Welke actoren zijn op welke wijze betrokken?
- Welke sturingsmethode wordt toegepast tijdens de realisatie?
- Verloopt het project zoals men verwacht, gehoopt had? zo ja, waaraan is dit te danken? zo nee, waaraan is dit te wijten?
- In hoeverre is de oplossing of aanpak origineel te noemen?

In dit rapport is enerzijds aangegeven wat het belang van een goed 'langzaam netwerk' is en hoe dat actoren stimuleert om daarmee aan de slag te gaan. Anderzijds zijn tips opgenomen en ervaringen weergegeven met het doel de betreffende actoren bij de implementatie van een 'langzaam netwerk' te faciliteren, met name door het aanbieden van interessante oplossingsrichtingen en informatie te geven over mogelijke sturingsvormen. Het onderzoek brengt een en ander als volgt in kaart.

In de eerste plaats zijn vorm en functie van de routes essentieel. Van ontwerpers wordt vervolgens maatwerk gevraagd wanneer zij oplossingen bedenken. Daarvoor is aansluiting op lokale kennis aangeraden om zoveel mogelijk draagvlak te verkrijgen. Uit ervaring blijkt bovendien dat in de planvormingsfasen niet alles in één keer moet worden aangepakt, fasering is nodig, en dat natuurlijk in goed overleg. De succesvolle projecten laten ten slotte zien dat voor een goede doorwerking ook overheden - lokale overheden, maar ook regionale en rijksoverheden - zelf verantwoordelijkheid dragen. Dat kan door meer van elkaar te leren, bijvoorbeeld door een goede uitwisseling van resultaten, ervaringen en evaluaties.

1 Inleiding

1.1 Probleemverkenning

In veel beleidsdocumenten en onderzoeksrapporten wordt gewezen op het belang van de openbare (recreatie)ruimte in de directe woonomgeving. Gebruiksgroen staat hier synoniem voor een netwerk van wegen en paden en verschillende gebruiksruimten, zoals bijvoorbeeld parken, terrasjes, speelweiden, wandelbossen en natuurgebieden. Het gaat dus om de ruimte die, vooral tijdens het dagelijkse leven, enerzijds gebruikt wordt om te recreëren (ontspannen, mensen ontmoeten, sporten etc.) en anderzijds ook voor verplaatsingen tussen de woning en dagelijkse bestemmingen (zoals bijvoorbeeld school, winkelcentra en sportterreinen). Het gebruik van deze ruimte is meestal zo vanzelf sprekend dat vaak niet beseft wordt hoe belangrijk deze is.

De afgelopen decennia is de hoeveelheid openbaar groen in de directe woonomgeving verminderd. Vaak is dit gebeurd onder de noemer kwaliteitsverbetering. Doordat de kwaliteit van het groen zou toenemen was kwantiteit minder belangrijk. Gemeenten konden hierdoor bezuinigen op het groenbeheer en tegelijkertijd de vrijgekomen ruimte volbouwen (Elzinga 1996).

De laatste jaren is de politieke aandacht voor de dagelijkse leefomgeving weer toegenomen. Het beleid en beheer wordt erop gericht om een goede kwaliteit van de leefomgeving te realiseren. De wensen en behoeften van de bewoners staan hierbij centraal. Gemeenten hebben ontdekt dat zij door aandacht te besteden aan de openbare groene ruimte, de aantrekkelijkheid van hun gemeente kunnen vergroten als plaats om te wonen, te werken en te recreëren.

Door LNV en VROM is in augustus 1999 de brochure 'Grote stedenbeleid en Groenimpuls' uitgegeven. Hierin wordt een streefbeeld van een stad met haar groene netwerk weergegeven. De brochure is bedoeld als inspiratiebron voor steden, provincies en organisaties om de dagelijkse omgeving waarin we wonen, werken en recreëren verder te verfraaien met 'Groen in en om de Stad'.

Een belangrijk aspect van de openbare ruimte vormt het netwerk dat de verschillende locaties met elkaar verbindt. Deze verbindingen kunnen fiets- of wandelpaden zijn, maar ook groenstroken of waterverbindingen.

Juist de verbindingen zorgen voor een bereikbaarheid van de verschillende elementen. Daarnaast is het wegen- en padenstelsel van belang voor het toerend verkeer.

In de praktijk worden de afzonderlijke elementen van de openbare groene ruimte (zoals bijvoorbeeld parken en speelterreinen) wel gerealiseerd, maar een gestructureerd netwerk, dat deze verbindt, is vaak niet aanwezig.

In het rapport 'bestuurlijke kansen voor regionaal groen' (v.d. Eeden, 1997) worden een aantal knelpunten genoemd voor de implementatie van regionaal groen:

- Het thema 'regionaal groen' staat op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau onvoldoende hoog op de politieke agenda.
- Er is te weinig geld beschikbaar voor de aanleg en het beheer van regionaal groen.
- Er is een onduidelijke taak- en verantwoordelijkheidsafbakening tussen rijk en provincie.
- De kennis omtrent de omvang van de regionale groenproblematiek en de economische betekenis van groen is nog te beperkt.

Deze problemen voor regionaal groen gelden ook voor bijvoorbeeld ecologische verbindingzones, fiets- en wandelpaden en kanoroutes.

De doelstelling van dit onderzoek is om te achterhalen hoe de bovenstaande knelpunten kunnen worden aangepakt om zodoende een advies te kunnen geven waarmee de mogelijkheden voor realisatie van het 'langzame netwerk' verbeterd kunnen worden en gewerkt kan worden aan een verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

1.2 Onderzoeksvragen

Kennis omtrent het 'langzame netwerk'.

1. Waarom is het 'langzaam netwerk' van belang?
2. Hoe moet het 'langzaam netwerk' eruit komen te zien?

Praktijk ervaring

3. Welke netwerkstructuren zijn te onderscheiden?
4. Welke actoren zijn, op welke wijze, betrokken bij de implementatie van een 'langzaam netwerk'?
5. Welke sturingsmethoden worden gebruikt bij de implementatie?
6. Welke belangrijke aandachtspunten voor de realisatie van het 'langzame netwerk' komen naar voren uit de praktijk?

1.3 Aanpak onderzoek

Literatuuronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bestaande kennis ten aanzien van het 'langzame netwerk' is een korte literatuurstudie nodig. Hiermee wordt inzicht verkregen in de bestaande kennis omtrent het 'langzame netwerk' en tevens zullen mogelijke hiaten in deze kennis aan het licht komen. Aan de hand hiervan zijn de eerste twee onderzoeksvragen te beantwoorden. Dit deel van het verslag moet kort een beeld schetsen van een 'langzaam netwerk' en tevens moet hieruit duidelijk naar voren

komen wat het belang van een 'langzaam netwerk' is en waarom de verschillende actoren zich moeten inspannen om dit te realiseren.

Inventarisatie praktijk ervaring

Het tweede deel van het onderzoek is een inventarisatie van de praktijk ervaring die er is ten aanzien van het 'langzame netwerk'. Dit biedt vanwege het korte tijdsbestek (drie maanden) en het feit dat de praktijk vaak de beste leermeester is, de beste mogelijkheden.

Lokaal zijn er verschillende initiatieven en er lopen diverse projecten die betrekking hebben op de implementatie van netwerkstructuren. Door voor een aantal van deze projecten te kijken welke ideeën, knelpunten en oplossingen er zijn, kan een overzicht van aanbevelingen geformuleerd worden. Een dergelijk overzicht kan een goede hulpbron zijn voor lopende en nieuwe projecten om sneller tot het gewenste resultaat te komen.

Praktijkprojecten

Om inzicht te krijgen in de praktijksituatie zal een aantal (4) afgeronde of lopende projecten bestudeerd worden. Van elk project wordt een aantal aspecten bekeken:

- Van welke netwerkstructuur is er sprake?
- Welke actoren zijn op welke wijze betrokken?
- Welke sturingsmethode wordt toegepast tijdens de realisatie?
- Verloopt het project zoals men verwacht, gehoopt had?
zo ja, waaraan is dit te danken?
zo nee, waaraan is dit te wijten?
- In hoeverre is de oplossing of aanpak origineel te noemen?

Uit de analyse van deze aspecten voor een aantal uiteenlopende projecten kunnen mogelijk een aantal valkuilen en originele oplossingsrichtingen gehaald worden. Deze informatie kan vervolgens een hulpbron zijn voor alle actoren die op eniger wijze bij de realisatie van een 'langzaam netwerk' betrokken zijn.

Resultaat:

Een rapport waarin enerzijds duidelijk wordt wat het belang van een goed 'langzaam netwerk' is en dat actoren stimuleert om hiermee aan de slag te gaan en anderzijds tips en ervaringen geeft om de betreffende actoren bij de implementatie van een 'langzaam netwerk' te faciliteren (met name door het aanbieden van interessante oplossingsrichtingen en informatie te geven over mogelijke sturingsvormen).

2 Het belang van het ‘langzame netwerk’

In dit hoofdstuk zal op basis van een aantal recente onderzoeksrapporten en door de ministeries van LNV en VROM uitgebrachte brochures en rapporten in het kort uiteengezet worden van het belang is van een ‘langzaam netwerk’.

Het is vooral een opsomming van de belangrijkste argumenten, voor een nadere uitwerking hiervan zal naar de desbetreffende rapporten verwezen worden.

2.1 Beleid en politieke aandacht

In het beleid is (vooral in de laatste jaren) de kwaliteit van woon- en leefomgeving een belangrijk item geworden. Het is in verschillende beleidsstukken terug te vinden.

Met de visie stadslandschappen heeft LNV in 1995 een eerste aanzet gegeven voor meer groen in de directe woonomgeving.

Voor een goede kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de stad is groen onmisbaar. Het gaat hierbij zowel om groen in de stad als om het groen om de stad. Beide zijn belangrijk. Het gebruik is echter verschillend en ze zijn niet uitwisselbaar. De laatste decennia is de kwantiteit en de kwaliteit van het groen in en om de stad sterk verminderd. Het is versnipperd en voldoet vaak niet meer aan de eisen van de gebruikers (Grote stedenbeleid en groenimpuls, groen in en om de stad, LNV, VROM, 1999).

LNV en VROM willen daarom groen een impuls geven, een belangrijk item daarbij is het verbeteren van de leefbaarheid van grote steden.

Om in het beleid meer rekening te houden met de maatschappelijke betekenis van natuur is in 1999 een verkenning gestart naar de mogelijkheden die hiervoor zijn. Dit is gebeurd onder de naam ‘Operatie Boomhut, natuur als leefomgeving’. Een belangrijk onderdeel van deze verkenning is het inzicht verkrijgen in de manieren waarop de natuur in Nederland (beter) aan de wensen van de samenleving tegemoet kan komen (LNV 1999).

Een van de verkenningen die gedaan zijn is het onderzoeken van de wensen van Nederlanders ten aanzien van natuur en groen in de leefomgeving. Uit dit onderzoek zijn een aantal belangrijke conclusies te trekken:

In het onderzoek zijn de respondenten gevraagd om hun voorkeur te geven voor een aantal fysieke verschijningsvormen van de natuur. De onderstaande tabel geeft hiervan de top 5.

Tabel 1 Meest aansprekende natuur bron: Rapport Natuur als leefomgeving, operatie boomhut, deel 6: Mensenwensen.

Plaats in top 5	Fysieke verschijningsvormen	Intrinsieke waarde	Ervaringen	Activiteiten
1.	bossen	natuur die haar eigen gang gaat	ontspanning	wandelen
2.	zee, strand en duinen	veel verschillende soorten planten en dieren	frisse lucht/ geuren opsnuiven	fietsen
3.	meren en plassen	stil (geen geluid)	tot rust komen	natuur bekijken en beluisteren
4.	heuvellandschappen	rustig (weinig mensen)	omgeven zijn door stilte en rust	zitten, liggen en luieren
5.	heidevelden of zandverstuivingen	veel afwisseling van soorten natuur en groen	afleiding vinden van dagelijkse beslommeringen	struinen

Zoals in tabel 1. te zien is zijn wandelen en fietsen erg populair. Het aanleggen van een 'langzaam netwerk' biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden. Een bijkomend voordeel van het 'langzame netwerk' is het feit dat het zoveel mogelijk vrij liggende wegen en paden zijn. Hier komen de gewenste ervaringen van rust en ontspanning optimaal tot hun recht.

Een andere belangrijke conclusie uit het onderzoek is het feit dat de helft van de respondenten het belangrijk tot zeer belangrijk vindt dat er in hun directe woonomgeving meer natuur en groen komt. Slechts 6% vindt een toename onbelangrijk. In stedelijke gebieden wordt een toename nog iets belangrijker gevonden. Ditzelfde bleek ook uit een open vraag waarin de respondenten de overheid een advies konden geven. Een veel genoemd advies was: 'zorgen voor meer groen in de bebouwde omgeving, meer parken aanleggen, bijvoorbeeld nabij woonwijken en het 'stedelijk' groen beter onderhouden'.

In het onderzoek is ook gekeken naar het verschil in wensen tussen de verschillende verstedelijkingsniveaus. Daaruit is gebleken dat naarmate de verstedelijking toeneemt mensen parken hoger waarderen en dat ze een grotere voorkeur hebben voor rust en stilte.

Aan de hand van de resultaten van dit rapport kan dan ook geconcludeerd worden dat de politieke aandacht voor natuur en groen in de directe woonomgeving terecht is, veel mensen hechten hieraan immers veel waarde.

Ook uit de recreatieve sector komen belangrijke indicaties dat de Nederlanders behoefte hebben aan mogelijkheden om in de directe woonomgeving te kunnen recreëren. De nota 'Kiezen voor recreatie' (LNV, 1990) is hiervan een goed voorbeeld.

Nederland heeft een grote verscheidenheid aan landschappen, bossen en natuurgebieden. Het is vanuit recreatief-toeristisch oogpunt belangrijk deze gebieden in stand te houden en de recreant er zoveel mogelijk van te laten genieten. Daarvoor

moeten de gebieden allereerst goed bereikbaar zijn, liefst op een milieuvriendelijke manier zoals op de fiets of met het openbaar vervoer.

Het ministerie wil hierop inspelen door het ontwikkelen van netwerken van landelijke recreatieroutes voor wandelen en fietsen.

Mobiliteit - of wel het zich verplaatsen - is belangrijk voor openluchtrecreatie. De overheid streeft daarbij naar een vermindering van het autogebruik. Daarom is het belangrijk dat er recreatiemogelijkheden zijn in of dichtbij de stad en dat we er gemakkelijk kunnen komen met de fiets of het openbaar vervoer.

2.2 Het belang voor de verschillende functies

Uit de verschillende beleidsstukken komt al naar voren dat een 'langzaam netwerk' van belang is voor verschillende functies. In de volgende paragraaf zal voor elke functie kort beschreven worden wat het belang van een 'langzaam netwerk' voor de verschillende functies is. Omdat het 'langzame netwerk' vaak multifunctioneel is, is hierin enige mate van overlap onvermijdelijk.

Wonen

De kwaliteit van de woon- en leefomgeving wordt steeds belangrijker. Hiervoor is de aanwezigheid van groen in en om de stad onmisbaar. Door het ontwikkelen van een 'langzaam netwerk' wordt deze kwaliteit sterk verbeterd. Hiervoor zijn een aantal redenen: veel stedelijke bevolkingsgroepen zijn voor hun recreatiemogelijkheden aangewezen op groen in en om de stad. Behalve dat dit dus aanwezig moet zijn, moet het ook goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Dit kan door het ontwikkelen van een netwerk voor het langzame verkeer (fietsers, wandelaars en dergelijke).

Middels een netwerk van fiets- en voetpaden kunnen betere verbindingen gecreëerd worden tussen woningen, scholen, sportcomplexen en winkelcentra. Enerzijds wordt hiermee de bereikbaarheid vergroot en anderzijds wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd.

Het 'langzame netwerk' is tevens interessant in verband met de milieuvriendelijkheid en de duurzaamheid van het (lokale) verkeer: omdat woningen voor 80% van de ritten herkomst- of bestemmingsadres is, is het praktisch en productief om in te zetten op een wijziging van de modal split naar (nabijgelegen) dagelijkse bestemmingspunten zoals scholen, (wijk)winkelcentra en sport & recreatievoorzieningen. (Bach, B. in planologische discussiebijdragen 1999, deel 2). Dit geldt zowel voor de stad als voor het platteland.

Het 'langzame netwerk' heeft hier duidelijk een verbindings- en ontsluitingsfunctie waarbij het fietsen en lopen gestimuleerd wordt ten opzichte van het autoverkeer. Dit is niet alleen milieuvriendelijker maar zorgt tevens voor een verhoging van de verkeersveiligheid. Dit aspect is weer van belang voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Recreatie

Voor de recreatie is het 'langzame netwerk' van groot belang. Enerzijds dient dit netwerk voor de recreatie in de eigen omgeving en anderzijds is zo'n netwerk van belang voor toeristen die naar een bepaalde streek gaan om daar te wandelen, fietsen, paard te rijden of te varen.

Een toenemend deel van de stedelijke bevolking (kinderen, ouderen, allochtonen en mensen met een laag inkomen) is voor hun recreatie en sportactiviteiten aangewezen op het groen in en om de stad (LNV, VROM, 1999). Door het ontwikkelen van een 'langzame netwerk' in de woonomgeving kunnen groen- en recreatiegebieden in de stad goed bereikbaar gemaakt worden. Deze kunnen dan beter voldoen aan de behoeften van de stedelijke bevolking.

Het landelijk gebied is een favoriete plek voor veel mensen om hun vrije tijd door te brengen. Al fietsend of wandelend wil men genieten van de rust en de natuur die men vaak mist in de directe woonomgeving. Voor deze groep recreanten is het van belang dat in het landelijk gebied een goed netwerk van wegen en paden aanwezig is, eventueel in combinatie met de aanwezigheid van diverse voorzieningen.

In veel gebieden is het met de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het landelijk gebied slecht gesteld. Enerzijds is het lastig om vanuit de stad snel en veilig de omgeving in te trekken en anderzijds zijn er in het landelijk gebied onvoldoende mogelijkheden om te recreëren. Middels het ontwikkelen van een 'langzaam netwerk' kunnen deze problemen opgelost worden.

Bedrijvigheid

Uit onderzoek is gebleken dat groene steden aantrekkelijker zijn voor bedrijven om zich te vestigen (Elzinga, 1996). Een groen imago is voor een stad dus van belang om allerlei bedrijven te lokken, en daarmee het aantal arbeidsplaatsen en inkomsten uit belasting te vergroten.

Veel bedrijven, vooral in de horecasector, zijn afhankelijk van het groen en het 'langzame netwerk' in de stad. De aanwezigheid van een park of een plein en een goede bereikbaarheid met de fiets of te voet, vergroot de aantrekkelijkheid van een horecagelegenheid. Deze sector is er dus bij gebaat dat er een goed netwerk ontwikkeld wordt.

In het kader van plattelandsvernieuwing, waarin neveninkomsten uit de recreatieve sector een belangrijk punt zijn, is het van belang dat het platteland ook toeristisch-recreatief interessant is. De beoogde doelgroepen zijn veelal fietsers, wandelaars of ruiters. Deze groepen moeten wel voldoende recreatiemogelijkheden worden geboden. Een goed gestructureerd en uitgebreid netwerk is daarbij van groot belang (zie ook recreatie).

Natuur

Om de kwaliteit van de natuur in Nederland te verbeteren is in 1989 door LNV het idee van de ecologische hoofdstructuur gelanceerd. In het natuurbeleidsplan waarin

dit idee is uitgewerkt wordt erop gewezen dat niet alleen de oppervlakte en de kwaliteit van de natuurgebieden van belang zijn maar dat juist de verbindingen tussen verschillende natuurgebieden ervoor kunnen zorgen dat plant- en diersoorten in een bepaald gebied kunnen overleven.

Het beleid is erop gericht een ecologisch netwerk in Nederland te ontwikkelen, waarin ecologische verbindingzones zorgen voor de samenhang tussen de afzonderlijke natuurgebieden.

Delen van het 'langzame netwerk' zullen vaak samenvallen met ecologische verbindingzones. Voor de verbetering van de kwaliteit van de natuur is het 'langzame netwerk' dan ook van wezenlijk belang.

Een ander belangrijk punt is natuur in de stad. Groen in de stad heeft behalve een natuurfunctie ook een recreatieve functie. Doordat de mensen direct in contact met de natuur komen draagt stedelijk groen bij aan hun milieubewustheid. Groen in de stad heeft dus ook een (belangrijke) educatieve functie.

Milieu-aspect

Ook in verband met het milieu is de ontwikkeling van een 'langzaam netwerk' van belang. Binnen de stad kan hiermee het (veelal onnodige) autoverkeer drastisch verminderd worden wat natuurlijk een belangrijke milieuwinst is. Hierover is in de praktijkbeschrijvingen van de gemeenten Houten en Wageningen (hoofdstuk 3) meer te lezen.

Ook het aantal autoritten naar recreatieve bestemmingen kan verminderd worden door een goed alternatief te bieden via fiets- en wandelpaden. Hierbij is vooral van belang dat de recreant snel en veilig vanuit de stad naar het buitengebied kan komen.

Conclusie

Het 'langzame netwerk' is voor veel functies van belang en kan leiden tot combinaties van functies. Vooral de bijdrage aan de verbetering van de woon- en leefomgeving en de recreatiemogelijkheden zijn een belangrijk punt.

Juist omdat vrijwel alle gebruiksfuncties belang hebben bij een goed ontwikkeld 'langzaam netwerk' is een integrale aanpak van belang. Nu komen initiatieven vooral vanuit de sectoren met lage economisch draagvlak, wil er iets gebeuren dan moet dit veranderen.

2.3 Kwaliteitsaspecten en aandachtspunten

In deze paragraaf zal worden ingegaan op de inrichting van het 'langzaam netwerk'. Over de concrete inrichting van verbindingen is al veel geschreven. Daarnaast is dit vaak maatwerk. Het heeft in het kader van dit rapport dan ook geen zin om uitvoerig op de concrete inrichting in te gaan.

Wel zal kort worden ingegaan op de belangrijkste kwaliteitsaspecten en aandachtspunten voor de realisatie van het 'langzame netwerk':

- Veiligheid
- Comfort
- Samenhang en directheid
- Aantrekkelijkheid
- Aansluiting op voorzieningen
- Multifunctionaliteit
- Afstemming van inrichting en hoofdfunctie
- Beheer

Veiligheid

Het vergroten van de verkeersveiligheid is een belangrijke kwaliteit van het 'langzame netwerk'. Het is bij de realisatie van het 'langzame netwerk' dan ook van belang dat er aandacht is voor het veiligheidsaspect. Het gaat dan vooral om het voorkomen van gevaarlijke kruisingen en het zorg dragen voor ontsluiting van voorzieningen die vaak met de fiets of te voet bezocht worden zoals bijvoorbeeld scholen, speelveldjes en sportterreinen.

De verkeersveiligheid is een belangrijk punt op plaatsen waar het 'langzame netwerk' andere verkeerswegen kruist. Deze kruisingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Waar dit niet mogelijk is moet voorzieningen worden getroffen die de verkeersveiligheid waarborgen. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleggen van bruggen, tunneltjes, stoplichten of rotondes. Aan de inrichting van dergelijke kruisingen wordt in het rapport 'Tekenen voor de fiets, ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur' (C.R.O.W., 1993) uitgebreid aandacht gegeven.

Behalve de verkeersveiligheid is ook de sociale veiligheid van belang. Hierbij zijn zowel de objectieve veiligheid, hoe veilig is het, als de subjectieve veiligheid, hoe veilig voelt men zich, van belang. Als mensen (bepaalde delen van) het 'langzame netwerk' als onveilig ervaren zullen zij deze mijden.

Het verhogen van de sociale veiligheid kan ondermeer door het pad goed overzichtelijk te maken, geen donkere hoekjes of dichte bosschages en door paden langs drukkeren voorzieningen te situeren zodat er meer sociale controle is. In het rapport 'Tekenen voor de fiets' wordt ook aan dit aspect aandacht geschonken. In het rapport Ecologisch Verantwoorde Stedelijke Ontwikkeling (Tjallingii, 1992) wordt in dit kader voorgesteld om aantrekkelijke fietspaden te combineren met groenstructuren en voor 's avonds een veilig alternatief traject te creëren dat door bewoond gebied loopt.

Comfort

Vooraf voor een utilitair, maar in mindere mate ook voor een recreatief netwerk is van belang dat de verbindingen een vlotte en comfortabele doorstroming van het langzame verkeer mogelijk maken. Hierdoor wordt het gebruik ervan gestimuleerd.

Het comfort speelt een belangrijke rol bij de beslissing om een verplaatsing te maken of bij de keuze van het vervoermiddel. Ouderen blijven thuis omdat ze het tempo van het hedendaagse verkeer niet meer aankunnen, kinderen worden uit veiligheidsoverwegingen per auto naar school gebracht (C.R.O.W., 1993).

Ook de routekeuze wordt mede bepaald door comfort, positief zijn daarbij goed begaanbare, rustige paden zonder al te veel obstakels. Slechte paden en routes met veel obstakels zullen zoveel mogelijk gemeden worden. Zo zullen bijvoorbeeld stoplichten gemeden worden of rijdt men door rood omdat het wachten als hinderlijk wordt ervaren.

In hoeverre een verbinding begaanbaar is wordt vooral bepaald door de gebruiker. Voor een wandelaar is een zandpad geen probleem, voor een fietser echter wel. Voor elke verbindingen moet dus nagegaan worden voor welke gebruikersgroep het netwerk bedoeld is en welke eisen deze stellen aan de begaanbaarheid. Deze eisen hebben betrekking op het verhardingstype en de breedte. Voor de watergebonden recreatievormen (b.v. kanoërs) zijn specifieke eigenschappen van belang. Hier dient vooral rekening gehouden te worden met de diepte van de watergang en de doorvaarthoogte van bruggen e.d.

De kwaliteit van het netwerk hoeft niet altijd optimaal te zijn als het gaat om recreatieve delen die geen dienst doen in het utilitaire netwerk. De recreatieve waarde van een bospad is voor wandelaars bijvoorbeeld hoger dan die van een geasfalteerd fietspad. Afhankelijk van de beoogde functie en de daarbij behorende gebruikers moet dan ook bepaald worden hoe de verbinding eruit moet komen te zien.

De kwaliteit van het netwerk hangt voor een belangrijk deel af van de kwantiteit. Voor veel recreatieactiviteiten is niet zozeer een hoog kwalitatieve inrichting van belang, maar vooral ruimte. Denk hierbij bijvoorbeeld aan wandelen en fietsen of aan spelende kinderen.

Samenhang en directheid

Het heeft geen nut om fietspaden aan te leggen in een afgelegen gebied. Het netwerk zal alleen gebruikt worden als men er ook kan komen.

Voor het utilitaire netwerk, maar ook voor de verbinding stad-land geldt dat zoveel mogelijk geprobeerd moet worden om routes zo direct mogelijk te laten zijn. Het omrijden moet zoveel mogelijk beperkt worden.

Daarnaast is het van belang dat (recreatie)voorzieningen zo dicht mogelijk bij de woongebieden liggen. Uit onderzoek is gebleken dat recreanten de auto pakken als een gebied verder dan 5 kilometer van de woning verwijderd ligt.

Door verschillende routes op elkaar te laten aansluiten ontstaan meer alternatieve en langere routes. De recreatiemogelijkheden nemen daarmee toe en daarmee de kwaliteit van het netwerksysteem.

Net als bij het vorige punt geldt ook hier dat voor een recreatief netwerk niet alle gebieden op dezelfde manier bereikbaar hoeven te zijn. Door een differentiatie in de verbindingen, qua breedte, verharding e.d. kunnen bepaalde delen van het netwerk specifiek voor bepaalde gebruikersgroepen ingericht worden. Dit in tegenstelling tot een utilitair netwerk waarbij getracht moet worden om de verschillende gebieden zoveel mogelijk voor alle (gewenste) vormen van vervoer te ontsluiten.

Aantrekkelijkheid

Het recreatieve gebruik van het 'langzame netwerk' is vooral gericht op het genieten van stilte, rust, natuur en landschap. Het is dan ook belangrijk dat bij het plannen van een 'langzame netwerk' rekening wordt gehouden met de omgeving waarin het netwerk komt te liggen. Vooral een afwisselend landschap wordt door recreant erg belangrijk gevonden.

Het kan dan ook nodig zijn om tegelijk met het realiseren van het netwerk het landschap te verfraaien.

Door differentiatie en variatie in bos, water en de grootte van groengebieden kunnen natuurwaarden en recreatief gebruik goed samen gaan. Zo voldoet het groen ook beter aan de verschillende behoeften van verschillende bevolkingsgroepen.

Aansluiting op voorzieningen

De kwaliteit van het netwerk wordt mede bepaald door de voorzieningen die eraan gekoppeld zijn. Hierover moet dan ook goed nagedacht worden. Belangrijke voorzieningen centraal, goed bereikbaar, eventueel ook via andere verkeersmiddelen (auto, openbaar vervoer). Anderzijds geldt ook dat voor de verschillende voorzieningen het netwerk van belang is. Vergelijk dit met een spoornetwerk, een treinstation kan niet zonder rails, evenzo horen parken, horecavoorzieningen en fiets- en wandelpaden bij elkaar (Elzinga, Groen 53(4)).

Belangrijke aandachtspunten zijn ook de bewegwijzering en de aanwezigheid van informatieborden.

Multifunctionaliteit

Het 'langzaam netwerk' kan verschillende functies hebben. Behalve dat het geschikt is voor langzaam verkeer (fietser, voetgangers etc.) kan het in de meeste gevallen ook bijdragen aan het ecologische netwerk. Over de combinatie van deze twee functies zijn verschillende rapporten verschenen (Elzinga en van Tol, Groene netwerken voor natuur en recreatie en Jansen en den Held, Verbindingszones voor recreatie en natuur, een ideeënboek voor combinatie en inrichting).

Vooral knooppunten zijn interessant vanuit het oogpunt van multifunctionaliteit. Op een dergelijk knooppunt kunnen immers verschillende functies gecombineerd worden. Via het 'langzame netwerk' zijn deze punten goed bereikbaar.

Multifunctionele groengebieden zijn minder kwetsbaar, omdat er meerdere motieven zijn om ze beter te beheren en in te richten. Ze hebben daardoor een breder

draagvlak (financieel en beleidsmatig). Resultaat is dat het beperkte groen in de steden veel beter benut wordt.

Afstemming van inrichting en hoofdfunctie

Om conflicten tussen verschillende gebruikersgroepen (bijvoorbeeld rustzoekers en mountainbikers) te voorkomen is een goed zoneringsplan van belang. Hierin kunnen verschillende delen van het netwerk geschikt gemaakt worden voor verschillende gebruikersgroepen.

Daar waar het 'langzaam netwerk' ook een natuurfunctie heeft is het van belang dat de natuur zo min mogelijk negatieve gevolgen ervaart van het gebruik van het netwerk.

Beheer

De duurzaamheid van het netwerk is van belang om ook in de toekomst een optimaal functionerend netwerksysteem te hebben. Het beheersaspect moet dan ook niet vergeten worden. Het is van belang om bij het ontwerp rekening te houden met het toekomstig beheer. Nalatigheid in het beheer (snoeien, maaien etc) kan leiden tot een oncomfortabele of zelfs onveilige paden. Het verdient dan ook aanbeveling om zoveel mogelijk beheersvriendelijk te ontwerpen. Dit kan bijvoorbeeld door meer ruimte te nemen tussen de paden en het hoger opgaand groen zodat nalatig beheer minder effect heeft.

2.4 Conclusie

Het is belangrijk dat het 'langzame netwerk' gerealiseerd wordt. De laatste decennia is door de aanleg van wegen en woonwijken het openbaar groen in de woonomgeving steeds schaarser geworden. Daarnaast zijn veel gebieden versnipperd en slecht bereikbaar geworden. De behoefte aan recreatieruimte neemt echter toe.

Met de aanleg van een 'langzaam netwerk' ontstaat een goed gestructureerde groene ruimte en kunnen allerlei voorzieningen bereikbaar worden voor fietsers en wandelaar.

Daarnaast zijn de vergroting van de verkeersveiligheid en de milieuwinst belangrijke resultaten die bereikt kunnen worden door de aanleg van het 'langzame netwerk'.

De inrichting van het 'langzame netwerk' is in alle gevallen maatwerk. Belangrijk is dat rekening wordt gehouden met de wensen en verlangens van de gebruikers.

Om de kwaliteit van het netwerk te vergroten is het belangrijk dat niet alleen naar de afzonderlijke verbindingen wordt gekeken maar ook naar de totale structuur en dat ook de inrichting van de omgeving wordt meegenomen tijdens de realisatie.

Door het combineren van functies, vooral in de knooppunten, krijgt het 'langzame netwerk' een meerwaarde en kan van verschillende bronnen (financiële,

beleidsmatige) gebruik maken, waardoor het draagvlak ervoor zal toenemen en de realisatie versoepeld wordt.

3 Projectbeschrijvingen

3.1 Projectkeuze

In verband met het tijdsbestek en de overzichtelijkheid is gekozen voor een viertal projecten. Bij de keuze voor de projecten zijn enerzijds de locatie (stad dan wel platteland) en anderzijds de fase waarin het project zich bevind (beginnend, lopend of afgerond) van belang geweest. Daarbij moet worden aangetekend dat projecten waarbij Alterra betrokken is (geweest) eerder onder de aandacht kwamen en zodoende ook eerder gekozen zijn.

Na enige afweging zijn de volgende projecten gekozen:

1. Kerkepaden in Zieuwent
2. Gemeente Wageningen
3. Gemeente Houten
4. Provincie Groningen

Van elk project is hieronder kort een samenvatting te vinden van de projectinhoud, de betrokken actoren en wijze waarop het project is aangepakt. Vervolgens zijn de belangrijkste aandachtspunten zoals die uit de verschillende projecten naar voren kwamen beschreven.

3.2 Kerkepaden in Zieuwent

Dit project is gekozen omdat het een uitstekend voorbeeld is van hoe met het tijdig betrekken van alle belanghebbenden naar het gewenste resultaat is toegewerkt.

Projectinhoud:

Het doel van dit project was het aanleggen van een padennetwerk rondom het dorp Zieuwent. Hiervoor zijn oude (vaak verdwenen) paden hersteld en nieuwe aangelegd.

De reden om met het project te starten was het feit dat het wegen- en padenstelsel rondom het dorp in onvoldoende mate in de behoefte van fietsers en wandelaar voorzag. In het verleden zijn veel onverharde paden verdwenen of verhard. De maaswijdtes van het verharde wegennet waren te groot voor fietsers en wandelaar, binnendoor steken was niet meer mogelijk. Deze situatie was onvoldoende verkeersveilig en voor de recreatiemogelijkheden niet optimaal.

Om de situatie te verbeteren is daarom besloten om het padennetwerk uit te breiden.

Het project is begonnen in 1994 en is in 1996 afgerond. De doelstelling, om ongeveer 10 km wandel/ fietspad aan te leggen in het gebied rond het dorp, is ruimschoots gehaald. Tevens zijn gedurende het project verschillende mogelijkheden benut om het landschap te verbeteren bijvoorbeeld middels het aanleggen van poelen

en houtwallen. Dit alles is bereikt met beperkte financiële middelen. Het project mag dan ook zeker een groot succes genoemd worden.

Nadat het initiatief was genomen om de kerkepaden in ere te herstellen is de Stichting Kerkepaden Zieuwent opgericht en werd een klein bestuur samengesteld met een breed draagvlak in het drop Zieuwent. Bij het project zijn verder verschillende overheden (LNV, provincie Gelderland, Gemeente Lichtenvoorde, Waterschap IJsselland-Baakse Beek en het Recreatieschap Oost-Gelderland), de grondeigenaren en een groot aantal vrijwilligers, waaronder een aantal bedrijven, betrokken.

Typerend voor de aanpak van het project was het feit dat eerst is begonnen met degenen die positief tegenover het project stonden. De ogenschijnlijk zwaarste dobber werd tot het laatst bewaard (Molleman, 1998). Pas op het moment dat met alle betrokken grondeigenaren overeenstemming was bereikt werden de plannen bekend gemaakt. Vervolgens zijn de plannen na overleg met andere belanghebbenden ingediend bij de gemeente. Na officiële toestemming zijn vervolgens de vrijwilligers en anderen ingelicht.

Juist deze aanpak, beginnen met degenen die positief zijn en correcte omgang met alle betrokkenen (vertrouwelijk omgaan met informatie) heeft er toe geleid dat het project kon slagen. Vooral voor het draagvlak is het van belang dat men niet alles in een keer wil realiseren maar dat men zich richt op stappen in de goede richting.

3.3 Gemeente Houten

Dit project is gekozen vanwege de indrukwekkende resultaten die hier bereikt zijn en de vele informatie die hierover te vinden is. Het aantal verkeersslachtoffers is de helft van het landelijk gemiddelde en het auto-aandeel in woon-winkelverplaatsingen ligt meer dan 30% lager dan in steden van vergelijkbare omvang en het fietsaandeel in deze verplaatsingen is hoog, 52% (V.N.G., 1994).

De ideeën uit dit project kunnen een goede inspiratiebron zijn voor andere gemeenten die de verkeersveiligheid, en de kwaliteit van de stadsinrichting in algemene zin willen aanpakken.

In 1979 werd Houten, toen nog een dorpje met 1350 woningen, in het kader van het groeikernenbeleid aangewezen minimaal 6000 woningen te bouwen voor de opvang van de woningbehoefte van Utrecht. Later is de beslissing genomen om nog eens 6000 woningen extra te bouwen. In 1999 was de woningvoorraad in Houten ongeveer 11.000 met 31.105 inwoners (gemeente Houten, 1999)

In het uitbreidingsplan dat destijds is ontwikkeld heeft de fiets een prominente plaats gekregen, waardoor Houten een fietsvriendelijke stad is geworden. Dit heeft weer geleid tot een grote verkeersveiligheid en een beperkt autogebruik. Aan de hand van

wensbeelden voor verblijfsgebieden, fiets, openbaar vervoer en auto heeft de gemeente Houten een samenhangende visie ontwikkeld.

Netwerkstructuur:

In Houten ligt een uitgebreid fietsnetwerk, met als belangrijkste een oost-west verbinding die door het centrum loopt. Deze fietspaden zijn veelal vrij liggend en gekoppeld aan groenstructuren. Daar waar deze fietsverbindingen wegen kruisen hebben de fietsers voorrang. Samen met de buurtwegen en woonstraten vormen deze fietspaden een ster. Langs deze routes is heel Houten in alle richtingen voor fietsers bereikbaar. Bijna alle langzaam verkeer aantrekkende functies, zoals bijvoorbeeld scholen, zijn aan het fietspad gesitueerd.

Rondom Houten is een rondweg aangelegd. Het autoverkeer kan via deze rondweg de verschillende wijken in. Deze wijken zijn niet onderling verbonden voor het autoverkeer. Dit leidt er toe dat alleen bestemmingsverkeer in deze wijken te vinden is. De straten in deze wijken worden vanaf de rondweg steeds smaller en kronkeliger wat er toe leidt dat het verkeer langzamer gaat rijden.

Op negen plaatsen is er voor de fietser gelegenheid de rondweg ongelijkvloers te kruisen. Hiermee wordt de kern van Houten voor fietsers en wandelaars op een veilige manier verbonden met de omliggende gebieden.

Houten is een goed voorbeeld van een fietsvriendelijke stad. De ideeën en ervaring kunnen dan ook gebruikt worden om de situatie in andere steden te verbeteren. Hierbij is het van belang dat deze een samenhangende visie ontwikkelen voor verblijfsgebieden, fiets, openbaar vervoer en auto die vertaald kunnen worden in een verkeers- en vervoersplan op hoofdlijnen.

Daarnaast is het van belang om alle betrokkenen, met name inwoners en bedrijven, tijdig bij het project te betrekken en de discussie aan te gaan.

De inwoners van Houten zijn zeer tevreden over de fietsvriendelijke stedenbouwkundige opzet, die in hun gemeente zeer consequent is toegepast. Omrijden met de auto hebben ze er graag voor over.

3.4 Gemeente Wageningen

In de gemeente Wageningen lopen momenteel twee project waarin het verbeteren van de infrastructuur voor het langzame verkeer een rol speelt: Facetplan Langzaam Verkeer en Wageningen Ecopolis.

Het Facetplan Langzaam Verkeer is al in de uitvoeringsfase, een deel van het plan is al gerealiseerd. Wageningen Ecopolis is nog in de beginfase. Het is een verzameling van een breed scala aan projecten. Een daarvan, Kennislandgoed Wageningen, heeft betrekking op het langzame netwerk.

Tussen de twee projecten is nog geen afstemming. Dit komt omdat het project Kennislandgoed Wageningen nog helemaal in de beginfase is. Het verdient echter wel aanbeveling dat dit project aansluit op de ontwikkelingen van het Facetplan Langzaam Verkeer.

De doelstelling van het Facetplan Langzaam Verkeer sluit aan bij de ecopolisgedachte: de verkeersveiligheid en het comfort vergroten en zodoende meer mensen stimuleren om de auto te laten staan en te gaan fietsen of wandelen. Hiermee draag het project bij aan het bevorderen van de duurzame stad en het groene imago van Wageningen, de doelstelling van Wageningen Ecopolis.

Facetplan Langzaam Verkeer

Het verbeteren van de verkeerssituatie van het langzame verkeer in Wageningen wordt gedaan in het kader van het Facetplan Langzaam Verkeer.

In dit plan is een wensbeeld voor de toekomstige verkeersinrichting van Wageningen voor het langzame verkeer vastgelegd. De verschillende onderdelen van het plan worden achtereenvolgens gerealiseerd. Momenteel is het plan voor ongeveer eenderde deel uitgevoerd.

Het doel is om de verkeersveiligheid en het comfort te vergroten en zodoende meer mensen te stimuleren om de auto te laten staan en te gaan fietsen of wandelen.

De belangrijkste knelpunten in de planningsfase waren de angst van buurtbewoners en ondernemers dat bepaalde straten met de auto niet goed bereikbaar meer zouden zijn.

Door met deze mensen te praten, ze voorbeelden van elders te laten zien en de garantie te geven dat het plan geëvalueerd zou worden en dat een en ander herzien zou worden als de evaluatie hier aanleiding voor zou geven, is uiteindelijk iedereen met het plan akkoord gegaan.

Achteraf gezien is vrijwel iedereen tevreden en zitten de grootste 'problemen' in de uitvoeringsfase omdat vaak niet de ruimte aanwezig is om alle functies van een weg (voetgangers, fietsers, auto's, o.v.) optimaal tot hun recht te laten komen.

Het project is goed doordacht. Door het beleid ten aanzien van fietsers, wandelaars en gehandicapten te integreren in één plan en te zoeken naar integrale oplossingen, worden geldstromen en inspraak gebundeld. De uitvoering heeft hiermee een bredere steun en zal soepeler verlopen.

Naast het facetplan langzaam verkeer, zijn er ook deelplannen voor de verschillende wijken in Wageningen. Hierin is meer aandacht voor verbeteringen op wijkniveau, zoals fietsdoorsteken en oversteekplaatsen.

Daarnaast is er nog aandacht voor een vijftal fietsverbindingen tussen Wageningen en Ede. Twee snelle en drie meer recreatieve verbindingen. Ook is er aandacht voor de fietsers op de dijk tussen Wageningen en Rhenen.

Het project is als volgt aangepakt:

Nadat besloten was om de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars te verbeteren is een startbijeenkomst georganiseerd. De doelstelling hiervan was enerzijds om iedereen de gelegenheid te geven om te participeren in het project en anderzijds om de huidige verkeerssituatie en de knelpunten daarin in beeld te brengen.

Vervolgens zijn een aantal workshops gehouden waarin belangenorganisaties en bewoners wensbeelden voor het fietsnetwerk en verblijfsgebieden hebben opgesteld en plannen die de gemeente hiervoor had besproken konden worden.

Uiteindelijk is zo gezamenlijk het facetplan langzaam verkeer vastgesteld.

Wageningen Ecopolis

Wageningen Ecopolis richt zich op de duurzame ontwikkeling van de stad Wageningen. De gemeente, het bedrijfsleven en de universiteit willen hiermee de duurzaamheid bevorderen en het groene imago van de stad en het bedrijfsleven naar voren laten komen.

In het kader van Wageningen Ecopolis zijn er verschillende projecten gestart. Een hiervan is het project, Kennislandgoed Wageningen. Hierin komt het toekomstbeeld van het water, groen en infrastructuur in Wageningen aan de orde. Het 'langzame netwerk' is een van de aspecten die hierin worden meegenomen.

Een belangrijke doelstelling is het terugdringen van het autogebruik. Middels goede voorzieningen voor het langzame verkeer is dit mogelijk. Op deze wijze is het 'langzame netwerk' dus ondersteunend aan Wageningen Ecopolis.

Een belangrijke meerwaarde van het project is de samenwerking tussen veel betrokken actoren.

3.5 Provincie Groningen

De keuze voor is project is voor de interesse in wat de provincie Groningen gaat doen op het gebied van het langzame netwerk na aanleiding van de resultaten van de Eo Wijers prijsvraag. Uit deze prijsvraag is naar voren gekomen dat het ontwikkelen van een 'langzaam netwerk' in deze provincie goede kansen heeft.

In Groningen is men momenteel bezig met de beleidsnota toerisme en recreatie. Een belangrijke doelstelling is het vervolmaken van het fietspadennetwerk. Het gaat met name om het realiseren van de ontbrekende schakels zodat een aaneengesloten netwerk ontstaat.

Het gaat voornamelijk om een fietspadennetwerk, maar ook is er veel aandacht voor kanoroutes met daaraan gekoppeld opstapplaatsen.

Bij de realisatie van het fietsnetwerk in Groningen zijn behalve de provincie ook de gemeenten Stichting Lange Afstand Fietspaden en de ANWB betrokken. Daarnaast spelen ook andere actoren zoals landeigenaren en natuurverenigingen een belangrijke rol.

De grootste problemen zijn de aankoop van grond. Enerzijds omdat de eigenaar niet wil voorkopen en anderzijds omdat er weinig geld is. Enige tijd geleden is de subsidie vanuit LNV vervallen. Deze leverde eerst een bijdrage van 75% van de kosten. Wel kunnen Europese gelden gebruikt worden.

Problemen vanuit de natuurbeschermingsverenigingen komen met name van het Groninger Landschap. Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer zijn de laatste jaren meegaander geworden. Gevreesd wordt dat de realisatie van fietspaden door natuurgebieden zal leiden tot verstoring.

De provincie houdt zich niet alleen bezig met het recreatieve netwerk. Ook is er aandacht voor het utilitaire netwerk. Hier speelt met name de verkeersveiligheid van verbindingen tussen de verschillende kernen een belangrijke rol.

Dienstverlenende en coördinerende rol

De provincie heeft voornamelijk een dienstverlenende en coördinerende rol. Samen met de betrokken gemeenten worden plannen afgestemd op elkaar en wordt hiervoor financiering gezocht.

De meeste projecten worden meegenomen als onderdeel van grotere projecten zoals infrastructurele verbeteringen en landinrichting.

Met name de meekoppeling binnen landinrichting biedt goede mogelijkheden om een 'langzaam netwerk' te realiseren.

3.6 Samenvatting aandachtspunten

Uit het onderzoek naar de verschillende projecten zijn een aantal belangrijke aandachtspunten voor de realisatie naar voren gekomen:

- Afstemming
- Financiering
- Draagvlak

Afstemming

Voor de realisatie van een langzaam netwerk is het van belang dat er afstemming is tussen alle betrokken partijen. Er moet duidelijkheid zijn over wat er gerealiseerd zal worden en op welke wijze dit zal gebeuren. Communicatie speelt hierbij een

belangrijke rol. Bij een betere afstemming zal sneller een beter resultaat geboekt kunnen worden.

Afstemming is ook nodig tussen verschillende gemeenten zodat alle plannen op elkaar aansluiten en zo tezamen een meerwaarde krijgen.

Financiering

De realisatie van een 'langzaam netwerk' kost (vaak veel) geld. Het is dan ook belangrijk dat tijdig wordt nagedacht over mogelijke financieringsmiddelen. Het geld kan van overheden (gemeente, provincie, rijk of E.U.) komen maar het is ook interessant om bedrijven nauw bij het project te betrekken en te kijken naar de mogelijkheid van financiering vanuit het bedrijfsleven. Veel bedrijven, met name horecabedrijven, zijn immers gebaat bij een goede ontsluiting voor fietsers en wandelaars.

Daarnaast zijn voor de financiering combinaties van functies van belang. Als (delen van) het netwerk voor meerdere functies van belang is, zal uit meer potjes geld gehaald worden. Het financieringsplaatje is zo eerder rond te krijgen.

Het is belangrijk dat bij het ontwikkelen van de plannen rekening wordt gehouden met het beheer. Dit kost immers ook geld. Van te voren moet duidelijk zijn hoeveel het beheer gaat kosten en wie dit gaat financieren. Zonder goed beheer kan het bereikte resultaat immers weer teniet gedaan worden.

Daarnaast is het van belang dat niet alleen de daadwerkelijke realisatie geld kost, maar dat er ook geld nodig is voor planontwikkeling en voorlichting. Hiervoor is veel mankracht nodig. Is dit geld er niet, dan zal de uitvoering langer duren.

Draagvlak

Als de plannen voor een 'langzaam netwerk' breed gesteund worden door alle betrokken partijen, zal de realisatie veel gemakkelijker verlopen. Het is dan ook van belang om tijdig draagvlak voor de plannen te creëren. Dit kan door alle partijen tijdig bij het proces te betrekken en goed voor te lichten. Tevens is het belangrijk om ook naar de wensen van de overige actoren te luisteren en hiermee ook iets te doen.

Speciale aandacht gaat uit naar het draagvlak onder bestuurders, deze moeten het beleid en de middelen(geld) vrijmaken voor de realisatie. Het is dus van belang dat zij achter de plannen staan.

De bovenstaande aandachtspunten staan niet los van elkaar. Als er een breed draagvlak is en voldoende afstemming tussen de verschillende partijen zal de financiering ook weer eerder rond te krijgen zijn. Andersom geldt dat als er maar voldoende geld is, mensen eerder bereid zijn mee te werken.

4 Conclusies en aanbevelingen

De laatste jaren is de aandacht voor de kwaliteit van de directe leefomgeving flink toegenomen. Daarnaast zijn het verminderen van het autogebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid belangrijke items van deze tijd. Het aanleggen van een langzaam netwerk biedt goede mogelijkheden om het bovenstaande te bereiken. De omgeving wordt groener, er komen meer recreatiemogelijkheden dicht bij huis en de overige recreatiegebieden worden beter ontsloten, de verkeersveiligheid neemt toe en het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.

Vorm en functie

Dat het realiseren van een 'langzaam netwerk' een positieve invloed heeft op de kwaliteit van de woonomgeving laten verschillende projecten zien (DLG, 1999, V.N.G., 1994).

Bij het realiseren van een 'langzaam netwerk' zijn een aantal aandachtspunten van belang: veiligheid, comfort, samenhang & directheid, aantrekkelijkheid, aansluiting op voorzieningen, multifunctionaliteit, afstemming van inrichting en hoofdfunctie en beheer.

Maatwerk

Het 'langzaam netwerk' is op elke locatie anders. De uiteindelijke inrichting is dan ook maatwerk. Wel geldt dat overal gestreefd moet worden naar complete netwerken, waarbij alle verbindingen op elkaar aansluiten. Juist het feit dat alles verbonden wordt geeft een meerwaarde ten opzichte van losse verbindings-elementen.

Lokale kennis

In de meeste gevallen is de gemeente de aangewezen instantie om het 'langzaam netwerk' te realiseren. Hier zit de kennis van de lokale situatie en de autoriteit om bepaalde beslissingen te nemen.

Het is wel van belang dat ook andere organisaties en burgers vroegtijdig bij het project betrokken worden. Hier zit vaak de kennis met betrekking tot knelpunten en wensen. Tevens is hiermee veel weerstand te voorkomen. Door het tijdig betrekken van alle belanghebbende, wordt iedereen de mogelijkheid geboden om mee te denken, waardoor men minder snel geneigd is om alleen maar tegen te zijn. Belangrijk is dat niet alleen informatie gegeven wordt, maar dat ook naar de mensen geluisterd wordt.

Niet alles in één keer

Plannen hoeven niet altijd in een keer gerealiseerd te worden. Begin daar waar de minste weerstand te verwachten is. Deze stappen krijgen dan een voorbeeldfunctie waardoor meer mensen de positieve kanten van het plan gaan inzien. In sommige

gevallen kan dit zelfs leiden tot een sociale druk op degenen die niet mee willen werken.

Goed overleg

Om de plannen van verschillende gemeenten op elkaar af te stemmen is vaak goed overleg nodig. Als men een regionaal fietsnetwerk wil realiseren zullen alle betrokken gemeenten op één lijn moeten zitten. Een overkoepelende organisatie zoals bijvoorbeeld een provincie aan een dergelijke coördinerende rol vervullen. Tevens kan deze dienstverlenend zijn door het aanbieden van kennis en financiële middelen.

Overheden: meer van elkaar leren

Gemeenten zouden veel meer van elkaar kunnen leren. Vaak is elke gemeente voor zichzelf bezig en hebben ze er geen weet van dat andere gemeenten voor de zelfde problemen hebben gestaan. De kennis die is opgedaan tijdens bepaalde projecten zou daarom beter toegankelijk gemaakt moeten worden en ook gepromoot in de richting van gemeenten.

Het gaat dan om kennis over de inrichting, de mogelijk te bereiken resultaten, de wijze van aanpak en kennis omtrent financieringsmogelijkheden.

Daarnaast is het van belang dat de ideeën uit het rijksbeleid vertaald worden naar lokale situaties. Het is de vraag in hoeverre deze ideeën en de kennis die er op rijksniveau is, op gemeentelijk niveau gebruikt worden.

Verantwoording

4.1 Gesprekken met

Kerkepaden Ziewent

A. Stortelder, medewerker Alterra Wageningen en betrokken bij het project Kerkepaden Ziewent.

Gemeente Wageningen

R. Loendersloot, als medewerker van de gemeente Wageningen betrokken bij de uitvoering van het Facetplan Langzaam Verkeer Wageningen.

W. Haver, als medewerker van de gemeente Wageningen onder meer betrokken bij Wageningen Ecopolis.

Gemeente Houten

R. Ditewig, als medewerker van de gemeente Houten onder meer betrokken bij de uitvoering van het verkeersplan in Houten.

Provincie Groningen

P. Ebbers, als medewerker van de provincie Groningen onder meer betrokken bij het realiseren van het fietspadennetwerk in de provincie Groningen.

Literatuurlijst

Berg, L., M. Pleijte, N. van der Windt. 1999. *Ideeën voor de landbouw bij de stad: Tilburg Noordoogst?!* DLO-Staring Centrum, Wageningen.

Boer, W., R Grooten, 1999. *Logboek Ecopolis, een ontwikkelingsvisie voor de noordelijke stadsrand Wageningen*. IBN-rapport nr. 459, Alterra, Wageningen.

C.R.O.W.,1993. *Tekenen voor de fiets. Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*. Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, Ede.

DLG, 1999. *Groen in en om de stad: presentatieboek met 15 groene projecten in een rode omgeving*. Dienst Landelijk Gebied, afdeling Innovatie en Kennismanagement, Utrecht.

Edelmann, E., B. Mors, D.D. Reneman, M. Visser. 1999. *Mensenwensen. De wensen van Nederlanders ten aanzien van natuur en groen in de leefomgeving, reeks Operatie Boomhut, nummer 6*. Intomart, Hilversum en Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Den Haag.

Elzinga, G., A. van Tol. 1995. *Groene netwerken voor natuur en recreatie. Otters en natuurgerichte wandelaars kanovaarders en toerfietsers in het Groene Hart*. Werkgroep Recreatie en Toerisme, Landbouwuniversiteit Wageningen.

Goossen, C.M. 1990. *Knelpuntanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied*. Staring Centrum Wageningen.

Hidding, M.C. 1997. *Planning voor stad en land*. Coutinho, Bussum.

Jaarsma, C.F., A.A.W.G., 1996. *Inrichtingsvraagstukken verkeer. Inleiding verkeerskunde; verkeersonderzoek en verkeersprognose; effecten van verkeersstromen op het landschap; beleidsmatige en wettelijke kaders*. Landbouwuniversiteit Wageningen, vakgroep Ruimtelijke Planvorming.

Jansen, M., J.J. den Held. 1995. *Verbindingszones voor recreatie en natuur, een ideeënboek voor combinatie en inrichting van ecologische- en recreatieve netwerken*. WIRO, Wageningen.

Jonkhof, J.F. (ed.) 2000. *HOOGuit het Noorden, evaluatie van de prijsvraag Wie is er bang voor het lege programma*. Alterra, Wageningen UR, Wageningen.

Keers, G. T. Seijkens. 1995. *Financiering regionaal groen*. RIGO Research en Advies B.V., in opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Amsterdam.

Knoops, J., E. van Schooten, 1999. *Van fruitdorp naar vlinderstad. Onderzoek naar de relatie tussen stedelijk ontwerp en groenbeheer in de gemeente Houten*. Hogeschool Larenstein en IBN-DLO. Wageningen.

Litjens, M., C. Savelkoul, M. in 't Veld. 1992. *De paden op, de lanen in. Inventarisatie van mogelijkheden ter verruiming van de toegankelijkheid van wandelpaden*. Wetenschapswinkel, Wageningen.

LNV, VROM. 1999. *Grote stedenbeleid en groenimpuls, groen in en om de stad*. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Den Haag.

LNV, VROM. 1990. *Kiezen voor recreatie: beleidsnota openluchtrecreatie 1991-2010*. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Den Haag.

Molleman, G., A. Stortelder, 1998. *Binnendoor & Buitenom, Kerkepaden Ziewent*. Stichting Kerkepaden, Ziewent.

Raad voor het Landelijk Gebied. 1997. *Stad en land in groen verband, advies over de ordening van stad en land*. Raad voor het Landelijk Gebied, Amersfoort.

Rooilijn nr. 1, januari 2000 *Het belang van groen*. J. van Zoest, R. Daalder.

Stichting Recreatie, kennis- en innovatiecentrum, 1997. *Recreatie dicht bij huis, bundel van samenvattingen*. Stichting Recreatie, kennis- en innovatiecentrum, Den Haag.

Tjallingii, S.P. 1992. *Ecologisch verantwoorde stedelijke ontwikkeling. Studie in opdracht van de Rijksplanologische Dienst in samenwerking met het Directoraat-Generaal Milieubeheer en de gemeenten Breed, Dordrecht en Zwolle*. Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek, Wageningen.

V.N.G. 1994. *Ruimte voor de fiets, voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland*. Vereniging voor Nederlandse Gemeenten, Den Haag.

V.N.G. 1997. *Groen en gemeenten: nieuwe ideeën Handleiding groen, natuur en landschap*. Vereniging Nederlandse Gemeenten, Den Haag.