



Snelfietsroute F20

Deeltracé gemeente Zuidplas
Participatie, verkeersveiligheid en uitwerking

projectnummer 0470122.100
definitief
19 januari 2022

Snelfietsroute F20

Deeltracé gemeente Zuidplas

Participatie, verkeersveiligheid en uitwerking

projectnummer 0470122.100

definitief
19 januari 2022

Auteurs

J. Tiellemans
H. Warris
N. Groenewold

Opdrachtgever

Gemeente Zuidplas
Raadhuisplein 1
2914 KM NIEUWERKERK AD IJSSEL

Gecontroleerd:

J. Tiellemans
H. Warris



datum
19 januari 2022

beschrijving
definitief

vrijgave
J. Stammers



Inhoudsopgave

Blz.

Samenvattende conclusies en aanbevelingen	1
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Opdracht aan Antea Group	4
1.3 Werkwijze	4
1.4 Leeswijzer	5
2 Stakeholders en participatie	6
2.1 Stakeholders	6
2.2 Participatietraject met stakeholders	6
2.2.1 Participatiestrategie en activiteiten	6
2.2.2 Belangrijkste bevindingen	7
2.2.3 Locatiebezoeken Antea Group	9
2.2.4 Voor- en tegenstanders	9
2.2.5 Belangrijkste opbrengsten van het participatietraject	9
3 Kaders en randvoorwaarden F20	11
3.1 Scope van dit onderzoek	11
3.2 Doel van de snelfietsroute F20	11
3.3 Eerdere studies naar de functie van de fietsroute F20	13
3.4 Belangrijke beleidsdocumenten	13
3.5 Ontwerputgangspunten snelfietsroute	13
3.6 Gebruik fietsroutes	14
3.7 Wayfinding	14
4 Oost en West Ringdijk in Moordrecht	15
4.1 Aandachtspunten op de Oost en West Ringdijk	15
4.2 Mogelijke oplossingen	19
4.3 Variantenafweging F20 in Moordrecht	24
4.3.1 Beoordeling deeltracés	25
4.3.2 Variant 1: Oost en West Ringdijk	26
4.3.3 Variant 2: Route om Moordrecht heen	28
4.3.4 Variant 3: Route boven Moordrecht langs	30
4.3.5 Ambitieroute	31
4.3.6 Totaaloverzicht variantenafweging	32
5 's-Gravenweg Nieuwerkerk aan den IJssel	34
5.1 Aandachtspunten verkeersveiligheid	35
5.2 Vorm-functie-gebruik	36
5.3 Verbetermogelijkheden	38

5.4	Alternatieven voor snelfietsroute F20	41
5.5	Onderhoudswerkzaamheden N219	42

6	Kostenindicaties	43
----------	-------------------------	-----------

7	Conclusies en aanbevelingen	45
----------	------------------------------------	-----------

Bijlage 1 Beoordelingsaspecten tracédelen

Bijlage 2 Beoordeling deeltracés Moordrecht

Bijlage 3 Eerdere onderzoeken en beleid

Gemeente Zuidplas	68
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	68
Provincie Zuid-Holland	69

Bijlage 4 Ontwerpuitgangspunten snelfietsroute

Bijlage 5 Kostenramingen en schetsontwerpen

Samenvattende conclusies en aanbevelingen

Achtergrond

Gemeente Zuidplas heeft Antea Group gevraagd hoe de verkeersveiligheid op de Oost- en West Ringdijk kan worden verbeterd en op welke wijze in Moordrecht en op de 's-Gravenweg de snelfietsroute Rotterdam – Gouda ingepast kan worden. In het vooronderzoek, onder andere uitgevoerd door Sweco en Arcadis, zijn de Oost en West Ringdijk in Moordrecht en de 's-Gravenweg in Nieuwerkerk aan den IJssel aangewezen als de meest logische routes voor aansluiting op het snelfietsroutetracé. Bij de presentatie van de eerste plannen in 2019 werd al snel duidelijk dat er bij omwonenden sprake was van grote weerstand tegen de plannen. Daarom heeft gemeente Zuidplas in mei 2021 Antea Group gevraagd een studie uit te voeren naar de inpasbaarheid van de snelfietsroute en parallel daaraan een participatietraject te starten met omwonenden om te onderzoeken wat het draagvlak hiervoor is.

In de maanden mei – november 2021 heeft Antea Group dit onderzoek samen met vertegenwoordigers van gemeente Zuidplas uitgevoerd. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

Conclusies

1. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg niet geschikt voor de inpassing van een snelfietsroute.
2. Op de Oost en West Ringdijk vormen de beperkte breedte van de rijbaan (in combinatie met veel verschillende gebruikers) en de onoverzichtelijke situaties bij diverse kruisingen een belemmering voor een verkeersveilige snelfietsroute.
3. Op de 's-Gravenweg vormt, naast de beperkte breedte van de rijbaan, vooral het vrachtverkeer bij de bedrijven aan de noordkant van de 's-Gravenweg een belemmering voor een verkeersveilige inpassing van een snelfietsroute.
4. Bij omwonenden van zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg was en is geen draagvlak voor een snelfietsroute. Het participatietraject heeft wel bijgedragen aan meer begrip maar niet aan voldoende draagvlak voor de voorgenomen plannen.
5. Met behulp van een aantal bescheiden verkeerskundige aanpassingen kan de verkeersveiligheid op zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg zodanig verbeterd worden dat de veiligheid voor alle weggebruikers op beide routes toeneemt.
6. Zowel voor de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg kunnen alternatieve routes worden uitgewerkt die mogelijk wel kunnen dienen als snelfietsroute. Voor deze routes heeft echter nog geen participatietraject met omwonenden plaatsgevonden. Deze route gaat langs minder woningen maar kent ook daar uitdagingen voor een goede inpasbaarheid.

Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande conclusies komt Antea Group tot de volgende aanbevelingen aan de gemeente Zuidplas:

1. Maak de Oost en West Ringdijk en de 's-Gravenweg (tussen Scheve Overwegrotonde en Kortenoord) geen onderdeel van de snelfietsroute F20.
2. Voer op beide tracés een aantal bescheiden, en daarmee relatief betaalbare, maatregelen uit die de verkeersveiligheid voor omwonenden en de weggebruikers verbeteren.
3. Indien bestuurlijk punt 1 en punt 2 worden besloten, maak dan als gemeente een kosten/baten analyse of het zinvol is te investeren in de alternatieve routes ten noorden van Moordrecht en/of de Waterschapsweg in Nieuwerkerk aan de IJssel.

4. Weeg deze analyse af tegen de plannen voor een Ambitieroute die in de toekomst langs de spoorlijn tussen Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel, met aansluiting naar het Vijfde Dorp is voorzien.
5. Onderzoek samen met provincie Zuid Holland de mogelijkheid om de aanleg van de Ambitieroute in de tijd naar voren te halen, ook zonder dat de geplande infrastructuur van het Vijfde Dorp al gerealiseerd is. Indien deze ambitieroute eerder gerealiseerd kan worden:
 - Hoeven mogelijk geen investeringen te worden gedaan in de aanleg van de hierboven beschreven alternatieve routes;
 - Kan het fietsverkeer dat gebruik maakt van de snelfietsroute Rotterdam – Gouda geleidelijk meer gebruik gaan maken van deze ambitieroute;
 - Wordt het fietsverkeer op de Oost en West Ringdijk en de 's-Gravenweg op termijn ontlast.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

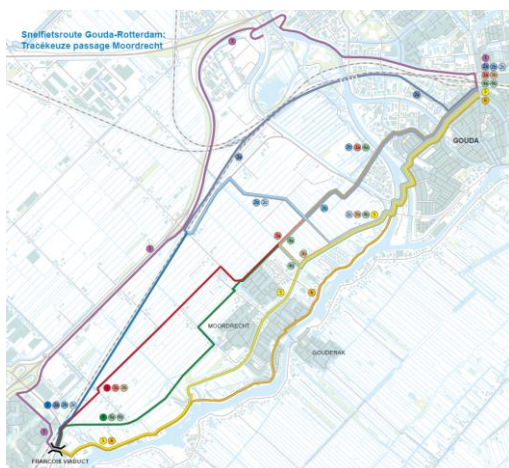
In december 2016 is door de MRDH, provincie Zuid Holland (als trekker) en de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Zuidplas en Gouda een plan van aanpak ondertekend voor de aanleg van een fietsroute tussen Rotterdam en Gouda (F20).

Er zijn meerdere routes tussen Rotterdam en Gouda onderzocht (zie Figuur 1.1). In 2019 is uiteindelijk een voorkeursroute uitgewerkt door een projectgroep van verkeerskundigen van de provincie en de gemeenten Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Zuidplas en Gouda. Deze voorkeursroute verbindt Rotterdam, Kralingen-Krooswijk, Capelle aan den IJssel, Nieuwerkerk aan den IJssel, Moordrecht en Gouda met elkaar. Bedoeling is dat inwoners van deze plaatsen, die op de fiets naar hun werk of naar school gaan, makkelijk en snel op de snelfietsroute terechtkomen en zonder veel oponthoud veilig door kunnen fietsen.

De voorkeursroute loopt vanuit Capelle aan den IJssel over de 's Gravenweg via de Vijfboeken en het fietspad onder aan de Schielandse Hogezeedijk, Kortenoord met een (nieuw aan te leggen) brug ter hoogte van het A. Kroesgemaal over de Oost en West Ringdijk naar Gouda (Sluiseiland).

Onder bewoners van Moordrecht is weerstand ontstaan tegen de komst van de snelfietsroute over de Oost en West Ringdijk. De wegen worden nu al als onveilig ervaren en met de komst van een doorgaande fietsroute zien de bewoners deze situatie nog onveiliger worden. Om deze reden is onderzocht hoe de Oost en West Ringdijk verkeersveiliger gemaakt zou kunnen worden en of er goede alternatieven mogelijk zijn voor de doorgaande fietsroute over de Oost en West Ringdijk.

Ook bewoners van de 's-Gravenweg hebben in een eerder stadium aangegeven grote risico's te zien voor een snelfietsroute over de 's-Gravenweg. Voor de 's-Gravenweg zijn in dit rapport aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast is een voorstel beschreven voor de routekeuze van de snelfietsroute F20.



Figuur 1.1 Verschillende tracévarianten snelfietsroute Gouda-Rotterdam via Moordrecht

1.2 Opdracht aan Antea Group

Gemeente Zuidplas heeft Antea Group in mei 2021 opdracht gegeven het volgende te onderzoeken:

1. Welke mogelijkheden zijn er om het (fiets)verkeer over de Oost en West Ringdijk in Moordrecht verkeersveiliger te maken?
2. Zijn de Oost en West Ringdijk met deze aanpassingen geschikt als integraal onderdeel van de snelfietsroute Rotterdam – Gouda?
3. Is de 's-Gravenweg in Nieuwerkerk aan de IJssel geschikt om een snelfietsroute aan te leggen als integraal onderdeel van de snelfietsroute Rotterdam – Gouda?
4. Welke mogelijke alternatieven zijn er voor zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg als mocht blijken dat deze routes niet geschikt zijn als onderdeel van de snelfietsroute Rotterdam – Gouda?

In de periode mei – november heeft Antea Group onderzocht in hoeverre de snelfietsroute tussen Rotterdam en Gouda, via Moordrecht en Nieuwerkerk aan de IJssel haalbaar en inpasbaar is. Voor het tracé binnen Moordrecht zijn varianten onderzocht en afgewogen in een varianten afweging. De variantenafweging is in deze rapportage onderbouwd en uitgewerkt tot schetsontwerp en globale kostenraming. Voor de 's-Gravenweg is een uitwerking gemaakt van verkeersveiligheidsmaatregelen en is tevens een alternatief in kaart gebracht die in dit rapport gepresenteerd wordt.

1.3 Werkwijze

Om te komen tot een gedragen en toekomstvast voorkeustracé is tijdens deze verkenning aan de volgende thema's (extra) aandacht besteed:

- **Draagvlak creëren**
Om draagvlak te creëren is aan inwoners en gebruikers gevraagd wat zij belangrijk vinden. Er zijn gesprekken met belanghebbenden gevoerd, zowel individueel als in klankbordgroepen. Hierdoor is duidelijk geworden hoe inwoners tegen het tracé aankijken. Inwoners zijn gedurende de ontwerpfasen via het participatieplatform 'Maak Zuidplas' over de voortgang geïnformeerd. Daarnaast zijn de tussenresultaten via een tweetal digitale informatieavonden gepresenteerd.
- **Een verkeersveilig ontwerp**
Uitgangspunt bij een schetsontwerp van de fietsroute is een verkeersveilige route. Voor verschillende tracédelen zijn (meerdere) schetsontwerpen gemaakt waarbij verkeersveiligheid uitgangspunt was.
- **Duidelijk proces en nauwe samenwerking**
Gedurende het gehele proces is intensief afgestemd met het projectteam en de afdeling communicatie van gemeente Zuidplas.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de resultaten uit het participatietraject beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de randvoorwaarden en kaders voor een snelfietsroute. Hoofdstuk 4 gaat in op de verkeersveiligheid en de inpasbaarheid van een snelfietsroute in Moordrecht. In hoofdstuk 5 wordt de verkeerssituatie op de 's-Gravenweg beschreven en worden voorstellen gedaan ter verbetering van de verkeersveiligheid. Hoofdstuk 6 bevat een globale kostenraming van de alternatieve routes. In hoofdstuk 7 worden tenslotte de conclusies en aanbevelingen beschreven.

2 Stakeholders en participatie

2.1 Stakeholders

Het onderzoek naar de inpassing van de snelfietsroute F20 heeft veel belanghebbenden. Bestuurders (van gemeente Zuidplas en Provincie Zuid-Holland) en aanwonenden zijn stakeholders die een groot belang hebben bij het realiseren van een snelfietsroute tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. De snelfietsroute bevordert de bereikbaarheid tussen de gemeente en de bereikbaarheid binnen de provincie Noord-Holland.

Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard, potentiële gebruikers en dorpsraden hebben ook belang en invloed bij het realiseren van een snelfietsroute. Voor deze studie is niet gesproken met potentiële gebruikers aangezien zij zich niet hebben aangemeld om mee te denken.

2.2 Participatietraject met stakeholders

2.2.1 Participatiestrategie en activiteiten

Bij de eerste plannen voor een snelfietsroute in 2019 was er sprake van forse weerstand bij de inwoners van Moordrecht en in mindere mate ook van Nieuwerkerk aan den IJssel. Daarom heeft de gemeente gekozen voor een intensief participatietraject bij het onderzoek van Antea Group en de uiteindelijke besluitvorming over de snelfietsroute F20. Voor de uitvoering van het participatietraject heeft Antea Group het recent ontwikkelde participatiebeleid van de gemeente Zuidplas als uitgangspunt genomen voor het opgestelde participatieplan.

Op basis van een afweging tussen de fysieke en emotionele impact van het project op de omgeving heeft het projectteam op voorhand de inschatting gemaakt dat een combinatie van raadpleging en advisering door inwoners de meest passende participatievorm zou zijn. In dit model worden inwoners geraadpleegd over hun opvattingen omtrent de snelfietsroute en krijgen zij de mogelijkheid om college en raad hierover te adviseren. Deze adviezen zijn meegenomen in de rapportage van Antea Group.

Binnen de gekozen participatiestrategie heeft het projectteam gekozen voor een mix van de volgende werkvormen:

1. Het informeren van inwoners via het participatie platform MaakZuidplas.
2. Individuele interviews met inwoners (totaal circa 30) door wethouder Schuurman en projectleider Warris van Antea Group met inwoners van de Oost- en West Ringdijk.
3. Een overleg met de belangenvereniging 's-Gravenweg door Antea Group waaruit eerste suggesties voor het project zijn meegenomen.
4. Een presentatie aan alle belangstellenden over het 'waarom' van het onderzoek van Antea Group en de eerste onderzoeksresultaten.
5. Een tweetal bijeenkomsten met klankbordgroepen van de Oost- en West Ringdijk en de 's-Gravenweg.
6. Tussen de beide klankbordgroepen door hebben de projectleider en adviseur van Antea Group samen met de heer Petradakis en een aantal inwoners nog een alternatieve route

voor de 's-Gravenweg verkend die door inwoners tijdens de eerste klankbordgroep was voorgesteld.

7. Een eindpresentatie op woensdag 24 november aan alle belangstellenden waarin de aanbevelingen van Antea Group aan het college van Zuidplas op hoofdlijnen zijn toegelicht.



The screenshot shows the website for the municipality of Zuidplas. The main navigation bar includes 'Home', 'Moerkapelle', 'Moordrecht', 'Nieuwerkerk aan den IJssel', 'Zevenhuizen', 'Projecten algemeen', and 'Contact en vragen'. The 'Projecten algemeen' menu is active. The page title is 'Snelfietsroute'. On the left, there is a sidebar with a list of links: 'Forum Moordrecht', 'Forum 's-Gravenweg', 'Documenten snelfietsroute', 'Nieuwsbrief Snelfietsroute september 2021', 'Enquête PMD afval', 'Enquête GFT+E afval', 'Middengebied', 'Omgevingsvisie', 'Energiecoaches Zuidplas', and 'Kader Participatie'. The main content area features a 'Lees voor' button and a text block about the 'snelle fietsverbinding Rotterdam - Gouda'. Below this is a section titled 'Participatietraject afgerond' with a date of 'Op woensdag 24 november' and a link to a YouTube video. A 'Nieuwsbrief' section on the right encourages users to sign up for updates.

Figuur 2.1 Maak Zuidplas website

2.2.2 Belangrijkste bevindingen

De voornaamste bevinding die Antea Group heeft gedaan is dat er bij inwoners forse weerstand is tegen de plannen voor een snelfietsroute. De meeste bezwaren zijn ontmoet bij inwoners van de Oost en West Ringdijk maar ook op de 's-Gravenweg zijn geen inwoners getroffen die de plannen voor een snelfietsroute met open armen ontvingen. Tijdens de gesprekken die wethouder Schuurman en projectleider Warris voerden op de Oost en West Ringdijk gaven veel inwoners aan vooral verbaasd te zijn over het feit dat er opnieuw gesprekken over de snelfietsroute gevoerd moesten worden. Velen verkeerden in de veronderstelling dat de raad al eerder had besloten deze plannen niet door te zetten. Wethouder Schuurman heeft daarop toegelicht dat de bezwaren van inwoners weliswaar bekend waren maar dat er nog geen definitieve besluitvorming over had plaatsgevonden. Op de Oost en West Ringdijk zijn veel inwoners getroffen die onbegrip toonden voor het onderzoek. Veel inwoners hadden daarnaast posters voor de ramen hangen met afkeurende teksten over de snelfietsroute. Toch hebben alle gesprekken plaatsgevonden in een goede sfeer en stelden veel inwoners het wel op prijs dat er naar hen geluisterd werd in een individueel gesprek.

Hieronder zijn de reacties van de inwoners samengevat die zowel tijdens de interviews als de klankbordgroepen zijn geuit.

Oost en West Ringdijk

De Oost en West Ringdijk kenmerken zich door hun landelijke karakter, smalle rijbaan en de directe ligging van de percelen van inwoners aan de rijbaan, vooral aan de zijde van de woonboten. Inwoners van de woonboten stappen vanuit hun perceel direct op de rijbaan. Tijdens de individuele gesprekken en de bijeenkomsten met de klankbordgroep hebben de inwoners de volgende bezwaren geuit tegen de komst van een snelroute:

- De rijbaan is te smal voor een snelroute (op sommige gedeelten van het tracé voldoet de rijbaan inderdaad niet aan de norm om een vrijliggend fietspad of fietsstraat in te passen).
- De combinatie van de beperkte ruimte en de verschillende verkeersdeelnemers, waaronder naast fietsers ook auto's, vrachtwagens en bezoekers van de boottrailer helling aan de West Ringdijk leiden vaak tot gevaarlijke situaties. Hierbij gaven inwoners aan het snelverkeer (vooral speed pedelecs) feitelijk nog risicovoller te vinden dan het autoverkeer.
- De percelen van woonbootbewoners grenzen direct aan de rijbaan waardoor inwoners vanaf hun perceel vrijwel direct op de rijbaan stappen.
- De rijbaan kent veel gevaarlijke, onoverzichtelijke, kruisingen, waaronder de kruising met de Middelweg en de Oostpolderweg. De voorrangssituatie op de dijk maakt het geheel niet veiliger omdat autoverkeer op de zijwegen in de praktijk vaak voorrang neemt.
- Aan de West Ringdijk is een garage met pompstation gevestigd. Met name in het weekend kan het hier erg druk zijn. Er ontstaan nogal eens onveilige situaties als gevolg van klanten die wegrijden van de locatie en daarmee de West Ringdijk kruisen.
- In de zomer is er veel (circa 30 bewegingen per dag) verkeer van bezoekers die gebruik maken van de boottrailerhelling aan de West Ringdijk. Dit brede verkeer leidt volgens bewoners regelmatig tot onveilige situaties.
- Het landelijke karakter van de dijk trekt veel toeristische dagjesmensen, waaronder grote groepen wielrenners. Deze zorgen regelmatig voor gevaarlijke situaties. Vooral ook omdat er vaak kinderen op de dijk spelen.

's-Gravenweg

Ook de 's-Gravenweg kenmerkt zich door een landelijke ligging. Aan de noordzijde zijn diverse bedrijven gevestigd terwijl elders aan de 's-Gravenweg sprake is van particuliere bewoning. Een deel van de inwoners van de 's-Gravenweg is verenigd in de belangenvereniging 's-Gravenweg. Zij behartigen de belangen van de inwoners richting de gemeente en de provincie, in het laatste geval vanwege de aanstaande reconstructie van de N219.

De bewoners van de 's-Gravenweg hebben de volgende bezwaren geuit tegen de komst van een snelroute:

- De rijbaan is smal; op sommige plekken moet elkaar kruisend verkeer uitwijken naar de berm, zeker als er sprake is van vrachtverkeer.
- Als gevolg van de gevestigde bedrijven is er, zeker op bepaalde delen van de dag, sprake van intensief vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer is het meest intensief aan de noordkant van de 's-Gravenweg.
- Op de 's-Gravenweg zijn zowel een kinderdagverblijf als een kerk gevestigd. Bezoekers kunnen hun auto's alleen kwijt in de berm van weg waardoor gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties ontstaan.

- Aan de oostkant van de 's-Gravenweg ligt een parkeerterrein van het bedrijf Boer. Hier parkeren dagelijks naar verluid ongeveer 300 auto's. Het verkeer dat de parkeerplaats op- en afrijdt veroorzaakt op een aantal momenten van de dag onveilige situaties voor fietsers op de rijbaan.

2.2.3 Locatiebezoeken Antea Group

De adviseurs van Antea Group hebben op diverse momenten beide locaties bezocht, zowel per auto, te voet als per fiets. Tijdens deze bezoeken hebben zij geconstateerd dat zich op beide locaties regelmatig verkeersonveilige situaties voordoen. Op de Oost en West Ringdijk hangen deze vooral samen met de krappe ruimte waarin verschillende verkeerdeelnemers gebruik maken van de rijbaan en de onoverzichtelijke situaties bij kruisingen. Op de 's-Gravenweg viel vooral op dat aan de noordzijde waar bedrijven zijn gevestigd veel vrachtverkeer is dat verkeersonveilige situaties kan veroorzaken.

2.2.4 Voor- en tegenstanders

Bij participatie is het van belang dat zowel voor- als tegenstanders zich kunnen uitspreken. In de praktijk zullen vooral betrokkenen die rechtstreeks met de plannen te maken krijgen zich mengen in de discussie. Inwoners die niet aan de route wonen zullen er in sommige gevallen best iets van vinden maar participeren minder actief in de discussie.

Gedurende het onderzoek is er in een tweetal gevallen gesproken met inwoners die rechtstreeks contact zochten met de projectleider van Antea Group. Deze inwoners woonden niet direct aan de route maar gaven aan een snelfietsverbinding toe te juichen. Zij gaven tevens aan er moeite mee te hebben om zich actief in de discussie te mengen omdat zij het gedrag van andere belanghebbenden in sommige gevallen intimiderend vonden. Afgezien van deze individuele gevallen hebben Antea Group geen geluiden bereikt waaruit zou blijken dat er in de lokale gemeenschap sprake is van een grote controverse rond de eventuele aanleg van een snelfietsroute. De discussie is vooral gedomineerd door tegenstanders. Op basis hiervan is de conclusie dat het draagvlak laag is.

2.2.5 Belangrijkste opbrengsten van het participatietraject

Zoals gezegd was er, zeker bij de start, forse weerstand tegen de eventuele plannen voor een snelfietsroute door Moordrecht en Nieuwerkerk. Deze weerstand is gedurende het proces ook niet afgenomen. Wel is er sprake geweest van enige kanteling in de toon van de discussie. Inwoners hadden op voorhand weinig vertrouwen in de uitkomsten van het traject. Dit werd mede gevoeld door eerdere ervaringen met de discussie rond de snelfietsroute. Regelmatig zijn geluiden geuit als 'dit is een farce, die route komt er toch wel' of 'de uitkomst staat al vast'. Geleidelijk is de discussie wat meer overgegaan in een dialoog, wellicht omdat inwoners meer vertrouwen kregen in de objectiviteit van het onderzoek. Dit heeft er bij de klankbordgroep 's-Gravenweg zelfs toe geleid dat deelnemers met concrete, en naar later bleek ook haalbare, alternatieven kwamen. De alternatieve route voor de 's-Gravenweg over de Waterschapsweg is tot stand gekomen op basis van ideeën van klankbordgroep leden. Indien gewerkt wordt op basis van transparantie en gezocht wordt naar een goede dialoog kan participatie daadwerkelijk inzichten en ideeën opleveren die bijdragen aan een mogelijke oplossing.

De opbrengsten van het participatietraject kunnen als volgt worden samengevat:

- Zowel bij bewoners van de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg was en is er geen draagvlak voor een snelfietsroute;
- Hoewel het participatietraject zeker heeft geleid tot meer begrip heeft het niet geleid tot een fundamentele verandering van het draagvlak;
- De uitkomsten van het participatietraject hebben voor Antea Group een belangrijke rol gespeeld bij het formuleren van de aanbevelingen aan de gemeente Zuidplas;
- De inbreng van inwoners in de klankbordgroep 's-Gravenweg heeft wel geleid tot een mogelijk alternatief in de vorm van de route over de Waterschapsweg.

3 Kaders en randvoorwaarden F20

Een snelfietsroute wordt aangelegd om een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding te bieden binnen een groot hoogwaardig netwerk. Dit kan deels door bestaande fietsverbindingen te optimaliseren en deels door nieuwe fietsverbindingen te realiseren. Het maken van een tracékeuze met zoveel mogelijk fietspotentie is daarbij belangrijk.

3.1 Scope van dit onderzoek

De scope van dit onderzoek betreft het gedeelte van de fietsroute F20 in de gemeente Zuidplas door de kernen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel tot Gouda, zie Figuur 3.1. In samenspraak met gemeente Zuidplas zijn er 3 varianten onderzocht voor de verbinding in/rondom Moordrecht (hemelsbrede afstand ca. 3,0 km). Een variant via de Schielandse Hogezeedijk is hierbij buiten de scope van dit onderzoek gelaten. Voor de 's-Gravenweg in Nieuwerkerk aan den IJssel zijn twee alternatieven beschouwd (hemelsbrede afstand ca. 3,4 km).



Figuur 3.1 Scope van het onderzoek

3.2 Doel van de snelfietsroute F20

De term snelfietsroute suggereert dat er over de fietsroute snel gereden wordt. Dit is niet noodzakelijkerwijs het geval en dekt daarom onvoldoende de lading. Een snelfietsroute is bedoeld om comfortabel en veilig te kunnen fietsen en zo weinig mogelijk obstakels tegen te komen: je moet goed kunnen doorfietsen. De term “doorfietsroute” dekt daarom beter de lading. Vanwege de historie van dit project en de bekendheid met de term “snelfietsroute” wordt in dit rapport de term snelfietsroute gehanteerd.

Het doel van de realisatie van de F20 is het bieden van een hoogwaardige fietsverbinding als mogelijk alternatief voor autoverplaatsingen (onder andere op de A20).

Kwantitatieve fietspotentie

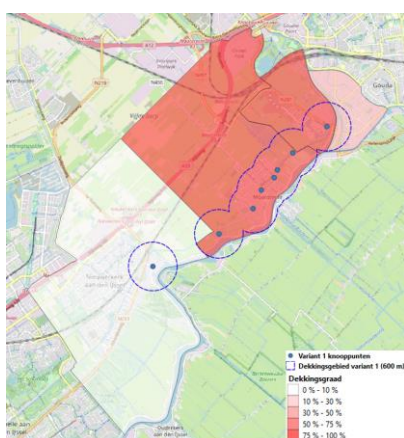
Om de fietspotentie van de fietsroute in beeld te brengen is berekend wat de fietsdekkingsgraad is van de verschillende routevarianten in Moordrecht (tool van Antea Group). De fietsdekkingsgraad laat zien in welke mate de populatie van een wijk (combinatie van inwoners

en mensen die in de wijk werken) in redelijke mate gebruik kunnen maken van de fietsroute. Hiervoor is gekeken welk percentage van de inwoners van een wijk (op basis van CBS cijfers) in een straal van maximaal 600 m (circa 2 minuten) van de fietsroute wonen. Dit is gedaan voor 3 varianten:

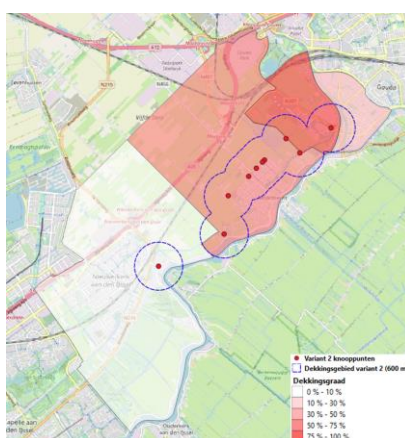
- Variant 1: West-Oost Ringdijk (blauw).
- Variant 2: Via de randen van Moordrecht (rood).
- Variant 3: Boven Moordrecht langs (groen).

Dekkingsgebied

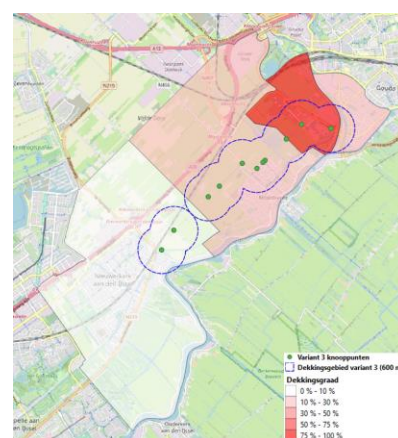
In Figuur 3.2 t/m Figuur 3.4 zijn de dekkingengebieden van de varianten weergegeven. Variant 1 gaat via de Oost en West Ringdijk door Moordrecht. Het dekkingengebied van variant 1 dekt hierdoor volledig de kern van Moordrecht. Variant 2 en 3 liggen ten noorden van Moordrecht, waardoor de kern van Moordrecht niet volledig wordt gedekt.



Figuur 3.2 Dekkingsgebied variant 1



Figuur 3.3 Dekkingsgebied variant 2



Figuur 3.4 Dekkingsgebied variant 3

Dekkingsgraad

In Figuur 3.2, Figuur 3.3 en Figuur 3.4 is de dekkinggraad van de varianten per wijk weergegeven. Deze dekkinggraad geeft inzicht in de potentie van de route. Variant 1 heeft de hoogste dekkinggraad (17%), gevolgd door variant 2 (14%) en variant 3 (11%). Dit betekent dat variant 1 over de Oost en West Ringdijk meer fietspotentie heeft dan de varianten 2 en 3.

De wijk Westergouwe in Gouda biedt een grote potentiële doelgroep (in alle varianten). Dit is te zien aan de donkerrode kleur. Bij variant 3 is deze dekkinggraad het hoogst (82%). Variant 1 heeft de grootste dekkinggraad voor Moordrecht, meer dan de helft (57%) van de populatie van Moordrecht wordt bereikt. Zie bijlage 1 voor de dekkinggraadcijfers.

Kwalitatieve fietspotentie

Het stimuleren van fietsgebruik is om meerdere redenen belangrijk. Naast een kwantitatieve gebruikspotentie kan de snelfietsroute namelijk ook kwalitatief een grote potentie hebben.



Zo biedt een snelfietsroute een duurzaam alternatief voor het gebruik van gemotoriseerd verkeer (auto, motor etc.). Dit draagt bij aan de doelen die in het klimaatakkoord zijn benoemd, zoals de ontwikkeling van het schonere reizen en deelmobiliteit.



Fietsen op speciale fietsinfrastructuur is een veilige manier van verplaatsen. Fietsers moeten nu gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Een solitaire snelfietsroute levert een veiligere route op.



De snelfietsroute kan een sneller alternatief zijn dan de auto. Op sommige verbindingen is de vertraging groot en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer slecht. Fietsgebruik kan in dat geval concurrerend zijn met auto gebruik.



Een snelfietsroute kan een bijdrage leveren aan het aantrekkelijk maken van de omgeving voor toeristisch gebruik. Door (lokaal) interessante bestemmingen te koppelen aan de snelfietsroute draagt dit bij aan de ontwikkeling van het recreatieverkeer.



Fietsen is een gezonde manier van verplaatsen. Mensen die dagelijks naar hun werk fietsen hebben een lager ziekteverzuim en voelen zich fitter. Een snelfietsroute draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik, en daarmee aan gezondheidsdoelstellingen.

3.3 Eerdere studies naar de functie van de fietsroute F20

Door zowel Sweco (2016) als Arcadis (2020) zijn onderzoeken gedaan naar de F20 snelfietsroute en aanliggende tracés. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in bijlage 3.

3.4 Belangrijke beleidsdocumenten

Een samenvatting van de belangrijkste relevante beleidsdocumenten met betrekking tot deze fietsroute zijn samengevat in bijlage 3.

3.5 Ontwerpuitgangspunten snelfietsroute

De snelfietsroute Rotterdam – Gouda is een belangrijke verbinding in het regionale fietsnetwerk. Als onderdeel van het Metropolitane Fietsnetwerk van de MRDH zal de snelfietsroute een bepaald kwaliteitsniveau dienen te hebben.

Kenmerken snelfietsroute

De snelfietsroute is met name ingericht op fietsverplaatsingen over langere afstanden (7,5 tot circa 30 km). Afhankelijk van het soort fiets zijn dit afstanden die in maximaal een uur zijn te overbruggen. Het is van belang dat een snelfietsroute direct is (de omrijafstand is niet groter dan 30% van de hemelsbrede afstand). Vanwege de functie dient de snelfietsroute van hoge kwaliteit te zijn en onderscheidend binnen het netwerk. Snelfietsroutes zijn daarom vaak roodgekleurd (herkenbaar) en geasfalteerd (kwaliteit en comfort). Verder zijn er richtlijnen voor de voorrang (op de snelfietsroute heeft men in principe altijd voorrang) en breedte van de snelfietsroute.

In bijlage 4 zijn de ontwerppunten beschreven voor snelfietsroutes.

Kenmerken fietsstraat

Onder bepaalde voorwaarden kan, wanneer vrijliggende fietsinfrastructuur niet inpasbaar is, een fietsstraatprofiel gekozen worden voor delen van een snelfietsroute. Op een fietsstraat delen het gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers gezamenlijk de rijbaan, maar zijn (brom)fietsers de hoofdgebruiker en motorvoertuigen 'te gast'. Motorvoertuigen dienen zich aan te passen aan de fietsers en fietsgedrag. Fietsstraten binnen de bebouwde kom zijn enkel inpasbaar op 30 km/h wegen bij een geadviseerde motorvoertuigintensiteit die lager is dan 2.500 mvt/etm.



Figuur 3.5 Verkeersbord L51 'fietsstraat'

In bijlage 4 zijn de kwaliteitskenmerken en ontwerppunten beschreven voor fietsstraten.

3.6 Gebruik fietsroutes

Voor zowel de 's-Gravenweg als de route door Moordrecht geldt dat deze nu al door fietsers wordt gebruikt. Op de 's-Gravenweg zijn in september 2019 693 fietsers (zuidelijk deel) en 432 fietsers (noordelijk deel) per dag geteld.

Op de West Ringdijk zijn 261 fietsers geteld en op de Oost Ringdijk 632 fietsers per dag. Parallel aan deze route zijn op de Schielandse Hogezeedijk 503 fietsers geteld en 1.532 fietsers per dag nabij Gouda op de Sluisdijk.

3.7 Wayfinding

Voor snelfietsroutes is door de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) en de samenwerkende overheden en partijen binnen Tour de Force in 2021 een landelijk gedragen uitvoeringsvorm van bewegwijzering ontwikkeld en vastgesteld. De keuze van het F-nummer en van de kleur wordt bepaald door de NBd na overleg met de betrokken wegbeheerder(s) op basis van lijsten van beschikbare F-nummers en van beschikbare kleuren. Voor de fietsroute tussen Rotterdam en Gouda is gekozen voor de benaming **F20** (naar de parallel liggende A20).

In bijlage 4 is meer achtergrond beschreven over Wayfinding van snelfietsroutes.

4 Oost en West Ringdijk in Moordrecht

4.1 Aandachtspunten op de Oost en West Ringdijk

Tijdens het vooronderzoek naar de tracévarianten voor de F20 hebben bewoners via klankbordgroepen aandachtspunten voor de verkeersveiligheid aangedragen. Samen met de uitkomsten van het onderzoek door Antea Group heeft dit geleid tot onderstaande aandachtspunten.

Breedte van de weg

Volgens de kadastrale ondergrond ligt de West en Oost Ringdijk deels op privégronden. De weg die er ligt is ca. 3,00 meter (buiten de bebouwde kom) tot 4,80 meter breed. Op straat blijken deze breedtes niet overal beschikbaar te zijn. Zo is het smalste deel van de West Ringdijk 3,80m breed (stoep en rijbaan samen). Het inpassen van voetgangersvoorzieningen en ruimte voor fietsverkeer/gemotoriseerd verkeer is daardoor zeer lastig. Om een volledig beeld te krijgen van de beschikbare breedte is een inmeting nodig van de Oost en West Ringdijk.

Hoeveelheid gemotoriseerd verkeer

Er wordt regelmatig overlast ervaren van gemotoriseerd verkeer op de Oost en West Ringdijk. Dit heeft meerdere oorzaken:

- De West Ringdijk is de verbindingroute naar de boothelling bij het Abraham Kroes gemaal. Hierdoor rijden lange voertuigen (auto met trailer) over de West Ringdijk, met name in het zomerseizoen. Aanwonenden hebben aangegeven hier overlast van te ervaren.
- De West Ringdijk is de ontsluitingsroute vanuit de Meester Lallemanstraat en de achterliggende woonwijk.
- De Oost Ringdijk wordt naar verluid regelmatig als sluiproute gebruikt, terwijl deze weg juridisch gezien enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer.

In verkeerstellingen van provincie Zuid-Holland¹ (september 2019) zijn 90 motorvoertuigen per etmaal geteld op de West Ringdijk (buiten bebouwde kom) en 190 op de Oost Ringdijk (buiten de bebouwde kom). Dit zijn objectief gezien zeer lage intensiteiten motorvoertuigen.

Fietsintensiteit

Tijdens verschillende bijeenkomsten hebben bewoners hun zorgen geuit over de naar hun gevoel toename van het aantal fietsers, onafhankelijk van een eventuele ontwikkeling van de F20. De ervaren hoge intensiteit fietsers en de snelheid waarmee ze passeren leidt tot verkeersonveiligheid en ongewenste situaties voor alle verkeersdeelnemers.

Fietstellingen van provincie Zuid-Holland (september 2019) laten etmaal intensiteiten zien van 261 fietsers op de West Ringdijk (buiten de bebouwde kom) en 632 fietsers op de Oost Ringdijk (buiten de bebouwde kom). Dit zijn geen objectief gezien geen hoge fietsintensiteiten. Op de Schielandse Hogezeedijk (ten zuiden van Moordrecht) zijn 503 fietsers per etmaal geteld, richting Gouda waren dat 1.532 fietsers per etmaal. Met name richting Gouda is de fietsstroom dus wat groter.

¹ <https://atlas.zuid-holland.nl/GeoWeb56/index.html?viewer=Fietsen>

In de periode 1 januari 2014 tot 31 december 2020 (vastgestelde data door het Ministerie I&W ten tijde van deze rapportage) zijn op de Oost en West Ringdijk 3 ongevallen geregistreerd waarbij een (brom)fietsers betrokken is geweest. Deze ongevallen kunnen gezien de spreiding over 7 jaar gezien worden als incidenten.

Voetgangersvoorzieningen

De Oost-West Ringdijk is een wandelroute waarvan veel voetgangers gebruik maken. De weg heeft geen voetgangersvoorzieningen. Op de Oost en West Ringdijk lopen bewoners vanuit hun tuin direct de weg op. Daarnaast zijn er veel uitritten, wat de verkeerssituatie onoverzichtelijk maakt. Dit wordt door de bewoners als onveilig ervaren.

Kruispunt Meester Lallemanstraat/Prins Bernhardstraat

Verkeer vanaf de brug richting het kruispunt rijdt naar beneden. Hierdoor wordt met behoorlijke snelheid het kruispunt op gereden wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarnaast groeit het riet in de oksels van het kruispunt tot zodanige hoogte dat dit het zicht belemmert (zie Figuur 4.1).



Figuur 4.1 Kruispunt West Ringdijk - Meester Lallemanstraat

Uitrit tankstation

Er ontstaan verkeersonveilige situaties door het uitrijdend autoverkeer in combinatie met fietsers op de West Ringdijk. Het tankstation en de garage zitten naast een druk kruispunt (Middelweg – Oost en West Ringdijk). Fietsers die van links en rechts komen aanrijden zijn slecht zichtbaar voor klanten die het tankstation met de auto verlaten.

Kruispunt Middelweg

Op de Middelweg wordt een hoge verkeersdruk ervaren². Dit verkeer kruist met het (fiets)verkeer op de Oost en West Ringdijk. Verkeer vanaf de brug komt vaak met hogere snelheid aangereden. Het gebied is een 30 km/h zone en als zodanig ingericht. Het doorgaande autoverkeer op de Middelweg is nog dominant aanwezig.



Figuur 4.2 Kruispunt Middelweg en ontbrekende schakel fietsinfrastructuur langs Middelweg

Scholieren passeren dagelijks dit kruispunt richting de scholen in het noorden van Moordrecht. Hiervoor kunnen zij het fietspad aan de westzijde van de Middelweg gebruiken, echter ontbreekt een deel fietsinfrastructuur tussen het kruispunt en het fietspad bij de Stevensstraat (rode lijn Figuur 4.2). De Middelweg is een 30 km/h zone, het is niet gebruikelijk daarin vrij liggende fietspaden in te passen. Gezien het gebruik van de Middelweg (intensiteit autoverkeer en schoolgaand fietsverkeer) is een verkeersveiliger inrichting voor fietsers aandachtspunt.

² Er zijn enkel tellingen beschikbaar ter hoogte van Middelweg 30 (buiten bebouwde kom). Hier zijn in februari 2020 11.800 mvt/etm op een werkdag geteld.

Schoolbrug

Het kruispunt tussen de Schoolbrug en de Oost Ringdijk is onoverzichtelijk. Een combinatie van bebouwing, opritten bij de woonarken waarbij er geparkeerde auto's langs de weg staan maakt dat het overzicht beperkt is.



Figuur 4.3 Uitrit Schoolbrug

Kruispunt Zuidplaspolderweg – Oost Ringdijk

De Zuidplaspolderweg is een route langs de rand van Moordrecht. De route vanaf de Zuidplaspolderweg richting Oost Ringdijk wordt met name gebruikt door bestemmingsverkeer van de woningen en de manege Bouwmeester Reining Horses. De manege wordt regelmatig bezocht door lange/hoge voertuigen waarvoor de bocht erg krap is.

Aansluiting Manege Bouwmeester Reining Horses op Oost Ringdijk

Het erf van de manege aan de Oost Ringdijk oprijden is voor lange/hoge voertuigen zeer lastig. Wanneer deze voertuigen in-/uitrijden blokkeren ze de Oost Ringdijk volledig waardoor (fiets)verkeer ernstig gehinderd wordt.



Figuur 4.4 Aansluiting manege Bouwmeester Reining Horses

4.2 Mogelijke oplossingen

Woonerf inrichting delen van Oost en West Ringdijk

Voor het wegvak tussen de Meester Lallemanstraat en de Zuidplaspolderweg kan gedacht worden dit in te richten als woonerf. De inrichting als woonerf betekent dat de weg wordt ingericht als verblijfsgebied. Dit houdt in, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft. Verder mag de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet aantasten.



Figuur 4.5 Woonerf

Stapvoets rijden voor al het verkeer (15 km/h) vloeit redelijkerwijze voort uit de weginrichting, wat betekent dat er snelheidsremmende maatregelen worden getroffen (denk aan bloembakken, wegversmallingen etc.). Er wordt geen onderscheid gemaakt in rijbaan en trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Wel mag een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd (zonder hoogteverschil).

In- en uitgangen bij een kruisende weg dienen als in- of uitrit te worden uitgevoerd. Kanttekening daarbij is dat dit enige overlast kan veroorzaken met grotere voertuigen.

De parkeerplaatsen dienen te worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of P-bord. Er wordt alleen in de vakken geparkeerd.



Figuur 4.6 Voorbeeld woonerf

Wanneer de functie van de West Ringdijk niet volledig aangepast (naar woonerf), is een hybride vorm mogelijk waarbij ruimte voor voetgangers wordt ingepast in het wegprofiel (op gelijke hoogte van de rijbaan).

Kruispunten Meester Lallemanstraat en Middelweg

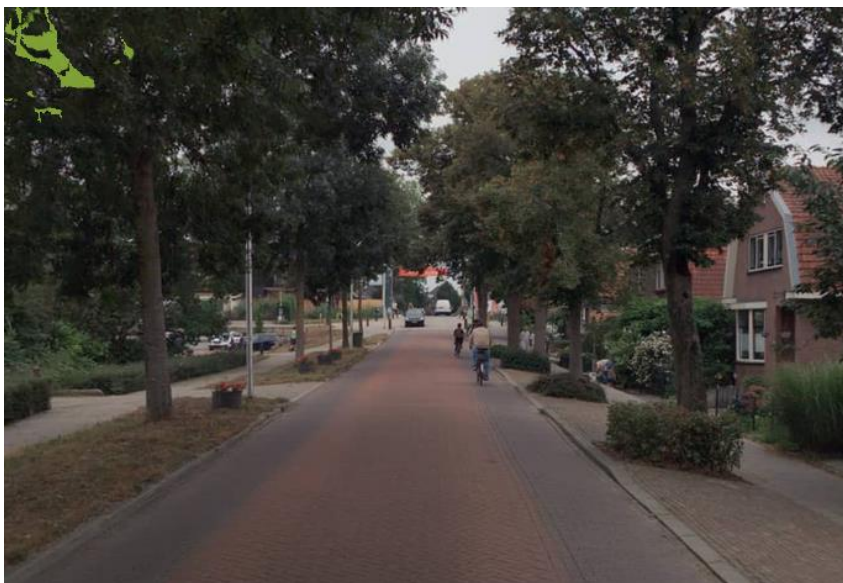
Voor beide kruispunten geldt dat verkeer vanuit het zuiden (van de brug die iets verhoogd ligt) met hogere snelheid aan komt rijden op het kruispuntvlak. Er is onvoldoende attentiewaarde voor het kruispunt. Er zijn meerdere mogelijkheden om dit aan te pakken.

- Kruispuntvlakken verhoogd aanleggen (plateau) en gekleurd maken. Door deze maatregel wordt het (auto)verkeer afgeremd en wordt het kruispunt dus met lagere snelheid benaderd. De kleurstelling verhoogt daarbij de attentiewaarde van het kruispunt.
- Voorrang instellen op doorgaande route. De Middelweg en de Meester Lallemanstraat hebben een sterke noord-zuid relatie. Met name de Middelweg heeft daarbij een ontsluitende functie voor het centrumgebied van Moordrecht. Door deze doorgaande beweging te faciliteren wordt de doorstroming verbeterd en de voorrangsregel duidelijker voor alle weggebruikers. In combinatie met een woonerf worden de aansluitingen op het kruispunt vormgegeven als uitritconstructie.

Fietsvoorzieningen Middelweg

Tussen het kruispunt Middelweg-West Ringdijk en de Stevensstraat zijn geen aparte fietsvoorzieningen. Het wegdek van de Middelweg is ingericht met fietssuggestiestroken, vanaf de Stevensstraat is er een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de weg. Met name fietsers vanuit het westen dienen daardoor de Middelweg twee keer over te steken als ze richting het noorden willen fietsen.

Er is zeer beperkt ruimte om fietsvoorzieningen in te passen. Langs de Middelweg staan bomen en op de Middelweg zelf is met 6,00 meter breedte niet veel ruimte te winnen. Een fietspad kan alleen worden ingepast wanneer een voetpad komt te vervallen.



Figuur 4.7 Middelweg

Uitrit tankstation

Verkeer dat het tankstation verlaat heeft beperkt zicht op het verkeer op de West Ringdijk. Dit levert met name verkeersonveilige situaties op wanneer fietsers met hogere snelheid het tankstation passeren. Om het autoverkeer iets meer te sturen en meer haaks aan te laten komen op de West Ringdijk kan een haag (of andere afscheiding) het verkeer geleiden. Hierdoor kunnen automobilisten niet direct de weg opdraaien waardoor meer ruimte ontstaat om overzicht te krijgen. Dit is een kleine optimalisatie want de ruimte is door de aflopende inrit van het garagebedrijf beperkt.



Figuur 4.8 Tankstation West Ringdijk (links schematisch weergegeven van boven, rechts indicatief een haag tussen het tankstation en de rijbaan)

Knip Oost Ringdijk

De Oost Ringdijk tussen de Middelweg en de Zuidplaspolderweg is een weg voor bestemmingsverkeer. Dit gebod wordt naar verluidt regelmatig genegeerd. Om dit gebod af te dwingen kan gekozen worden voor een harde afsluiting (een “knip” van de weg) middels bijvoorbeeld een beweegbare paal. Dit leidt ertoe dat doorgaand verkeer wordt geweerd en de weg voor het bestemmingsverkeer en fietsverkeer rustiger wordt. Indicatief is in Figuur 4.9 een locatie voor een knip aangegeven. Om een knip mogelijk te maken is een keerlocatie nodig. In geval bijvoorbeeld transportbusjes de weg inrijden, dienen zij te kunnen keren. Een keermogelijk is inpasbaar (zie Figuur 4.10), nadere detaillering is daarbij wel nodig. Aandachtspunt is dat de keerlus vrij moet blijven van parkerende voertuigen.

Het instellen van éénrichtingsverkeer is ook een mogelijkheid, echter is het risico op meer sluipverkeer (doordat de weg wordt opengesteld) groter. Dit is een ongewenst neveneffect.



Figuur 4.9 Indicatieve locatie knip



Figuur 4.10 Schematische weergave keerpunt

Kruispunt Schoolbrug

De aansluiting Schoolbrug op de Oost Ringdijk is onoverzichtelijk. Fietsers en voetgangers vanaf de brug zijn niet zichtbaar voor overige weggebruikers. Ook hier is de inpassing van een plateau een goede oplossing om meer aandacht te genereren voor het kruispuntvlak.

Kruispunt Zuidplaspolderweg

Het kruispunt Zuidplaspolderweg met de Oost Ringdijk is de toegangsroute voor de manege Bouwmeester Reining Horses. Vrachtverkeer naar deze manege ondervindt hinder van het straatmeubilair langs het kruispunt, waardoor extra insteekbewegingen nodig zijn en het kruispunt wordt geblokkeerd.

Een optimalisatie aan dit kruispunt is het verbreden van de inrijdhoek (bijvoorbeeld halfverharding in de bocht waar het straatnaambord staat), mogelijk in combinatie met het verplaatsen van de parkeerhaven verder de Oost Ringdijk op. Hierdoor ontstaat meer ruimte om de draai goed te kunnen maken.

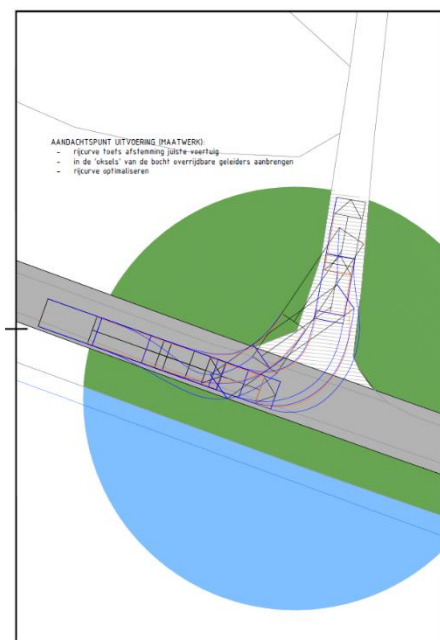


Figuur 4.11 Kruispunt Zuidplaspolderweg - Oost Ringdijk

Aansluiting manege Bouwmeester Reining Horses

Groot verkeer van en naar de manege blokkeert naar verluidt regelmatig (enkele keren per week) volledig de doorgang van de Oost Ringdijk. Er is voor fietsers geen ruimte om uit te wijken, anders dan door de berm te fietsen. Verbreding van de weg op dit punt is gewenst.

Aan de zijde van de dijk is niet voldoende ruimte om een passeerstrook in te passen. Mogelijk kan aan de noordzijde van de dijk ruimte gemaakt worden voor vrachtverkeer om zich op te kunnen stellen.

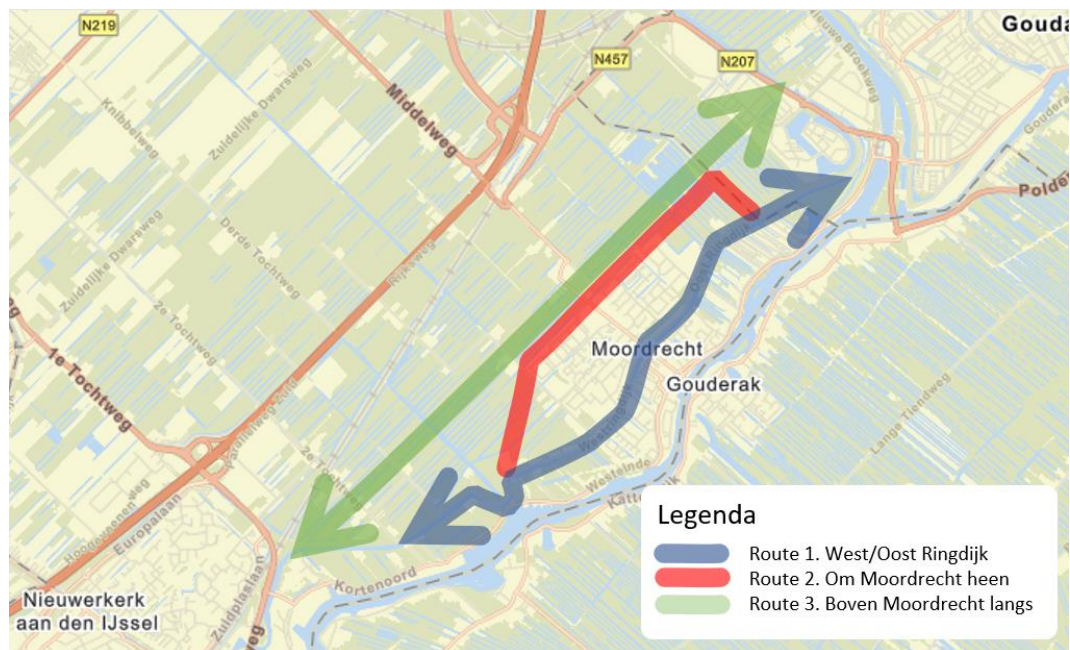


Figuur 4.12 Insteekbeweging en ruimte bij manege Zuidplasruiters (situatie bij Reining Horses vergelijkbaar)

4.3 Variantenafweging F20 in Moordrecht

Om te onderzoeken of de inpassing van een snelfietsroute mogelijk is op het voorgestelde tracé op de Oost en West Ringdijk wordt in dit hoofdstuk getoetst aan kwaliteitseisen en haalbaarheidsaspecten. Voor het inpassen van een snelfietsroute in Moordrecht zijn er verschillende tracévarianten mogelijk:

- Variant 1: via de Oost en West Ringdijk (blauwe route).
- Variant 2: om Moordrecht heen (rode route).
- Variant 3: Boven Moordrecht langs (groene route).



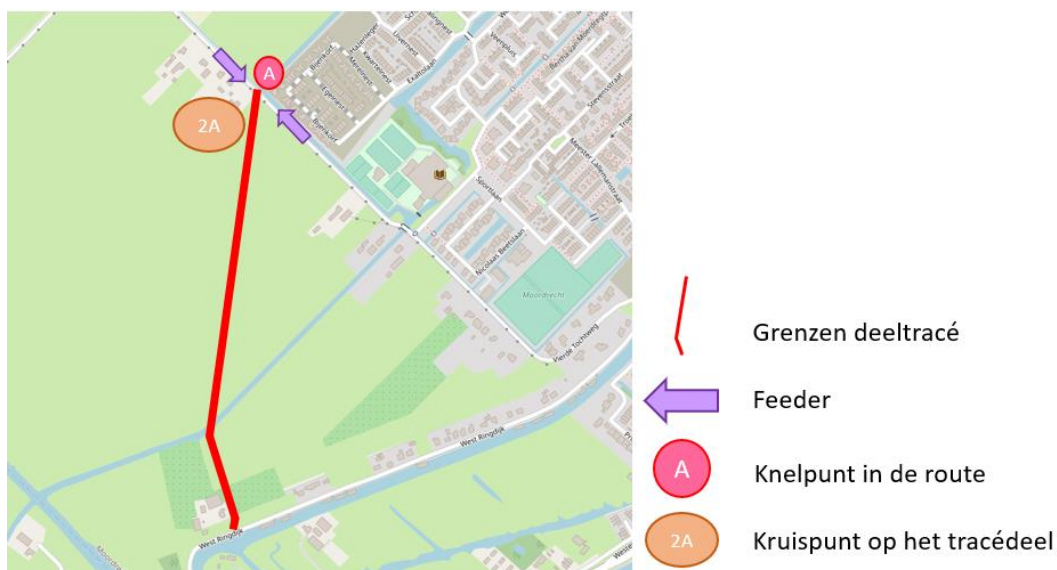
Figuur 4.13 Scope van het onderzoek

Voor alle 3 de tracévarianten is uitgebreid onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van deze routes en in welke mate deze voldoen aan de kwaliteitseisen voor een snelfietsroute.

4.3.1 Beoordeling deeltracés

Per deeltracé is een kaart gemaakt met de belangrijkste kenmerken en aandachtspunten van dat deeltracé (zie Figuur 4.14 als voorbeeld en legenda). Hierin is het volgende te zien:

- Per tracévariant zijn de belangrijkste **feeders** weergegeven met paarse pijlen. Feeders zijn fietsverbindingen vanuit de omgeving die aansluiten op het deeltracé van de snelfietsroute.
- Met een rode, blauwe of groene lijn zijn de grenzen van het deeltracé aangegeven.
- De cijfer/letter combinaties corresponderen met het deeltracé (cijfer) en kruispunten op de route (letter). Ieder kruispunt is op deze wijze benoemd.
- Grote knelpunten op de route zijn weergegeven met een rode stip en een witte letter.



Figuur 4.14 Legenda kaart tracédelen

Iedere tracévariant is opgeknipt in kleinere deeltracés. Deze deeltracés zijn beoordeeld op de *kwaliteitseisen* van een snelfietsroute en de *haalbaarheid* van de inpassing van een snelfietsroute. In bijlage 1 is de wijze van beoordeling weergegeven. In bijlage 2 is de beoordeling van ieder deeltracé te vinden.

Kwaliteitseisen

De beoordeling naar de kwaliteitseisen van een snelfietsroute bestaat uit 6 aspecten. Voor de beoordeling is uitgegaan van de huidige situatie op straat.

- *Samenhang*
De mate waarin de snelfietsroute woon- en werkvoorzieningen met elkaar verbindt.
- *Directheid*
De (ervaren) fietsafstand afgezet tegen de kortste route.
- *Verkeersveiligheid*
De kans waarop de ligging van de route enkelvoudige conflicten (van de weg afraken, tegen obstakels rijden, etc.) en conflicten met andere weggebruikers kan veroorzaken.
- *Sociale veiligheid*

- De mate van sociale controle en ervaren veiligheid.
- *Comfort*
Voldoende breedte van de fietsvoorzieningen mogelijk.
- *Aantrekkelijkheid*
Gaat de route door natuurlijk gebied of industrieel gebied.

Haalbaarheid

De haalbaarheid van de verschillende tracévarianten is beoordeeld met behulp van een aantal aspecten.

- *Mate van nieuwe infrastructuur*
Is nieuwe infrastructuur nodig of kan huidige infrastructuur worden benut.
- *Eigendomsverhoudingen*
Publiek eigendom van gronden of privé eigendom.
- *Ondergrondse infrastructuur (KLIC)*
In welke maten wordt hinder van ondergrondse infrastructuur verwacht bij realisatie van een fietspad.
- *Bestemmingen gronden*
- *Natuurwaarden*
Voor het thema natuurwaarden is een beschouwing gedaan naar drie aspecten:
 - Natura 2000-gebieden.
 - Natuurnetwerk Nederland (NNN).
 - Bomen.
- *Bodemgesteldheid (ondergrondse draagkracht).*

4.3.2 Variant 1: Oost en West Ringdijk

Variant 1 is opgedeeld in 4 deeltracés, zie Figuur 4.15. Alle deeltracés zijn beoordeeld op de kwaliteitseisen en haalbaarheidsaspecten die benoemd zijn in paragraaf 4.3.1.

Het beginpunt van variant 1 bevindt zich bij het gemaal Abraham Kroes (West Ringdijk) en eindigt op de Oost Ringdijk bij de gemeentegrens. Het gehele tracé heeft een lengte van circa 2,85 km. Aan het grootste gedeelte van variant 1 grenzen woningen. Variant 1 sluit logisch aan op de aanrijroutes vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel ('s-Gravenweg/Kortenoord) en Gouda. De belangrijkste kruising is de kruising met de Middelweg.

Algemene beoordeling

In Tabel 4-1 is de beoordeling van deze variant te zien. Het aspect samenhang scoort goed, de deeltracés sluiten logisch aan binnen het fietsnetwerk. Directheid scoort ook goed, enkel voor deeltracé 1A geldt dat dit een minder directe route is. In de deeltracés zitten geen onnodige bochten, er is geen sprake van omrijdtijd en op de deeltracés is er weinig kans op oponthoud.

Verkeersveiligheid is een aandachtspunt voor variant 1; fietsers delen de infrastructuur met voetgangers en gemotoriseerd verkeer, waardoor meer conflictpunten ontstaan. Verschil in massa en snelheid tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer kan leiden tot verkeersonveilige situaties. De beschikbare ruimte (breedte) is gering en door de aangrenzende percelen is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Objectief gezien vinden er weinig ongevallen plaats (zie

paragraaf 4.3.1). De sociale veiligheid van deze variant is redelijk. Grote delen van de route gaan door bewoond gebied, maar niet overal is sociale controle.

Het comfort voor de fietsers is beperkt. Dit heeft met name te maken met de beschikbare breedte van de infrastructuur. Op grote delen van deze route is slechts in beperkte mate voldoende ruimte te creëren voor een doorgaande fietsroute. De aantrekkelijkheid van deze variant is positief. De route gaat grotendeels door een natuurlijke omgeving, alleen nabij de Middelweg is het meer een verkeersomgeving.

Op het gebied van haalbaarheid zijn met name ondergrondse infrastructuur en bodemgesteldheid belangrijke aandachtspunten.



Figuur 4.15 Deeltracés variant 1

	1A	1B	1C	1D	Gehele variant
Kwaliteitseisen					
Samenhang	Green	Green	Green	Green	Green
Directheid	Yellow	Green	Green	Green	Green
Verkeersveiligheid	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Sociale veiligheid	Yellow	Green	Yellow	Red	Yellow
Comfort	Red	Yellow	Red	Red	Red
Aantrekkelijkheid	Green	Yellow	Yellow	Green	Green
Haalbaarheid					
Mate van nieuwe infrastructuur	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Eigendomsverhoudingen	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Ondergrondse infrastructuur (KLIC)	Red	Yellow	Yellow	Red	Red
Bestemmingen gronden	Green	Yellow	Yellow	Green	Green
Natuurwaarden	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow
Bodemgesteldheid	Yellow	Yellow	Red	Red	Red

Tabel 4-1 Beoordeling kwaliteitseisen en haalbaarheid variant 1

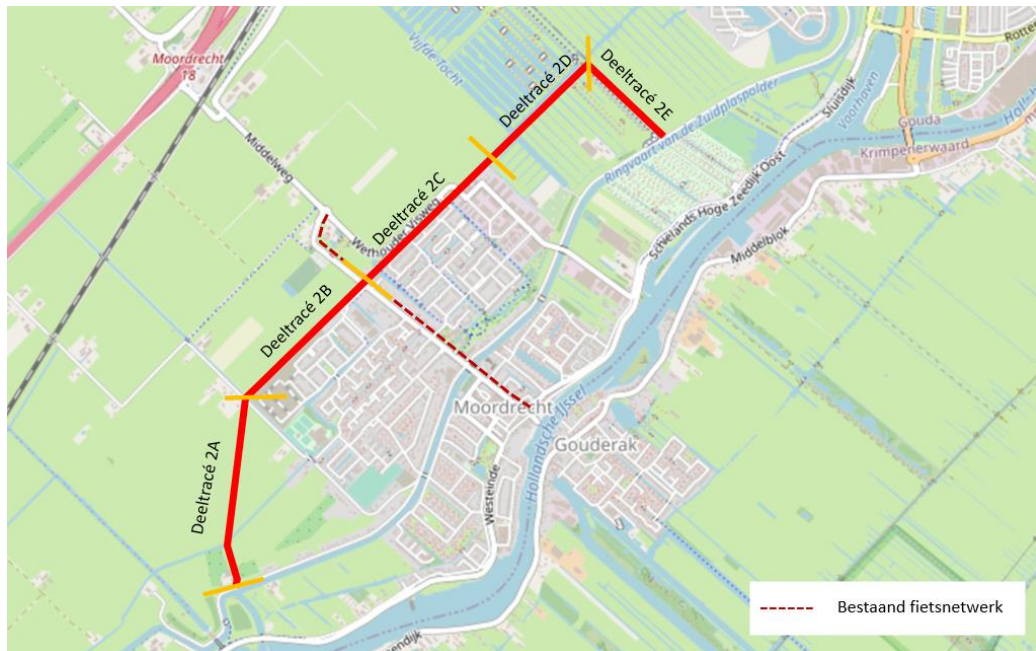
4.3.3 Variant 2: Route om Moordrecht heen

Variant 2 bestaat uit 5 deeltracés zoals te zien is in Figuur 4.16. Variant 2 gaat om Moordrecht heen vanaf het gemaal Abraham Kroes tot de gemeentegrens. Deze variant heeft een lengte van circa 3,45 kilometer en gaat zo veel als mogelijk uit van bestaande infrastructuur.

Op het gebied van Samenhang en Directheid scoort variant 2 niet goed. De route om Moordrecht heen wijkt af van de directe lijn (de route via de Oost en West Ringdijk) waarmee vanuit het oogpunt van de gebruikers een omrijdbeweging ontstaat. Deze ervaren omrijdbeweging vanuit zowel Gouda als vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel aanwezig, in beide gevallen wordt afgeweken van de route waarvan de bestemming recht vooruit ligt. De omrijdfactor is 21%, net boven de richtlijnen (zie bijlage 1). Mogelijk kan tussen deeltracé 2D en 2E een meer directe verbinding gemaakt worden, hiervoor is een aanvullend onderzoek nodig. Naast de mindere directheid doet deze route ook minder bestemmingen aan (lagere dekkingsgraad, zie paragraaf 3.2).

Op gebied van verkeersveiligheid, comfort en aantrekkelijkheid scoort deze variant goed. Omdat er nog veel nieuwe infrastructuur nodig is kan deze op het juiste kwaliteitsniveau worden ingepast. De route gaat daarbij door een natuurlijke omgeving. De sociale veiligheid is een aandachtspunt. Op delen gaat de route door schaars bebouwd gebied waardoor de sociale controle daar lager is.

Met uitzondering van deeltracé 2E en een deel van deeltracé 2C kan geen gebruik worden gemaakt van bestaande (fiets)infrastructuur. Hierdoor dient bijna een geheel nieuw fietspad aangelegd te worden. Ondergrondse infrastructuur en bodemgesteldheid zijn daarbij grote aandachtspunten.



Figuur 4.16 Deeltracés variant 2

	2A	2B	2C	2D	2E	Hele tracé
Kwaliteitseisen						
Samenhang	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Yellow
Directheid	Red	Green	Green	Green	Red	Red
Verkeersveiligheid	Ontwerppogave*				Green	Green
Sociale veiligheid	Ontwerppogave*				Yellow	Yellow
Comfort	Ontwerppogave*				Green	Green
Aantrekkelijkheid	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Haalbaarheid						
Mate van nieuwe infrastructuur	Red	Red	Red	Red	Yellow	Red
Eigendomsverhoudingen	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Ondergrondse infrastructuur (KLIC)	Red	Green	Yellow	Red	Green	Red
Bestemmingen gronden	Green	Green	Yellow	Green	Green	Green
Natuurwaarden	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Green	Green
Bodemgesteldheid	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Red	Red

Tabel 4-2 Beoordeling kwaliteitseisen en haalbaarheid variant 2

* Deze variant bestaat uit grotendeels nieuwe infrastructuur. Daarmee kan deze verkeersveilig, sociaal veilig en comfortabel worden ontworpen.

4.3.4 Variant 3: Route boven Moordrecht langs

Variant 3 gaat volledig boven Moordrecht langs; tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Westergouwe (Gouda) ligt deze variant grotendeels in het poldergebied. Variant 3 is opgedeeld in 5 deeltracés, zoals te zien is in Figuur 4.17. De variant heeft een lengte van 3,8 km. De ligging van variant 3 (noordzijde Moordrecht) maakt het aannemelijk dat veel bewoners van Moordrecht deze route niet gaan gebruiken maar eerder van bestaande fietsroutes gebruik blijven maken.

Uit een eerdere afweging die door provincie Zuid-Holland is gemaakt, blijkt dat variant 3 niet haalbaar is. Variant 3 concurreert te veel met de ambitieroute van de provincie (verbinding met het Vijfde Dorp en Gouda). Omdat variant 3 en de ambitieroute overlappende doelgroepen hebben is de som van de fietspotentie te laag. Voor de provincie Zuid-Holland is variant 3 daarom niet een variant waarin men bereid is te investeren.

Gemeente Gouda geeft daarnaast aan dat er gebruiksafspraken zijn gemaakt bij de planvorming van Westergouwe. Het gebied tussen Westergouwe en de gemeentegrens is een rustgebied, groenblauwe bufferzone en mag niet doorkruist worden. In Westergouwe is geen rekening gehouden met een aansluiting van de snelfietsroute. Daarbij is de grond zelf van derden (waarschijnlijk natuurorganisaties).

Om deze redenen wordt variant 3 als niet realistisch beschouwd en verder niet meegenomen in de variantenafweging.



Figuur 4.17 Deeltracés variant 3

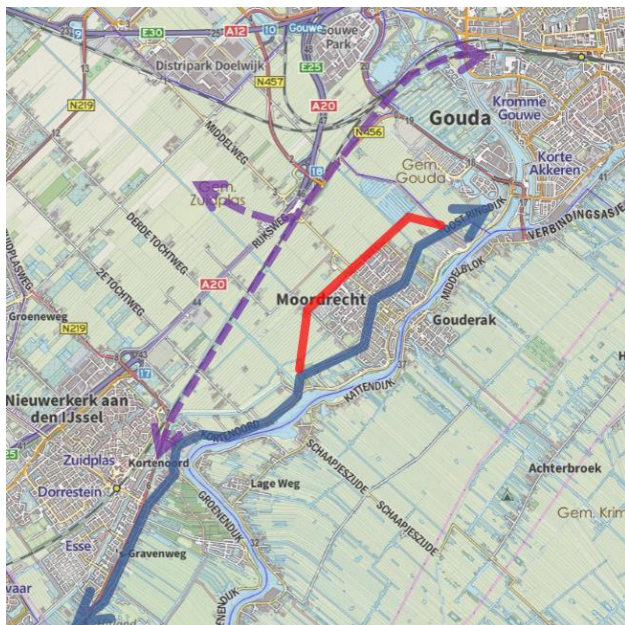
4.3.5 Ambitieroute

Provincie Zuid-Holland heeft het plan om een snelfietsroute in te passen gekoppeld aan de verbreding van de A20 (meekoppelkans) en de spoorlijn Rotterdam - Gouda. Dit is de zogenaamde “ambitieroute”.

De Ambitieroute gaat een hoogwaardige fietsverbinding worden tussen Gouda, Nieuwerkerk aan den IJssel en het nog te ontwikkelen Vijfde Dorp. Deze route volgt vanuit de polder tussen de A12 en A20 de spoorlijn over de spoorbrug naar het centrum van Gouda. Er ligt een duidelijke voorkeur voor de bedachte ambitieroute ten zuiden van het spoor. Deze routekeuze is afhankelijk van het vervolg en de aansluiting op de overige kernen. De vraag is of de ambitieroute niet alleen een passende oplossing vormt voor de nieuwbouwprojecten, maar ook een verbinding zou moeten zijn tussen bestaande kernen zoals Rotterdam, Nieuwerkerk a/d IJssel, Zevenhuizen Moordrecht en Gouda. Daarmee concurreert de Ambitieroute qua doelstelling met de F20 snelfietsroute.

In Figuur 4.18 is de ligging van de F20 snelfietsroute (blauwe lijn), het alternatief boven Moordrecht (rode lijn) en de Ambitieroute (schematisch; paarse lijn) weergegeven. In de kaart is te zien dat de voorziene route van de F20 (blauwe lijn) een ander deel van de gemeenten Gouda en Zuidplas bedient. Dit geldt al in mindere mate voor het alternatief (rode route). Wanneer 2 routes te veel met elkaar “concurreren” doet dit afbreuk aan de toegevoegde waarde van een van de routes. Dit roept de vraag op of het zinvol is hierin te investeren.

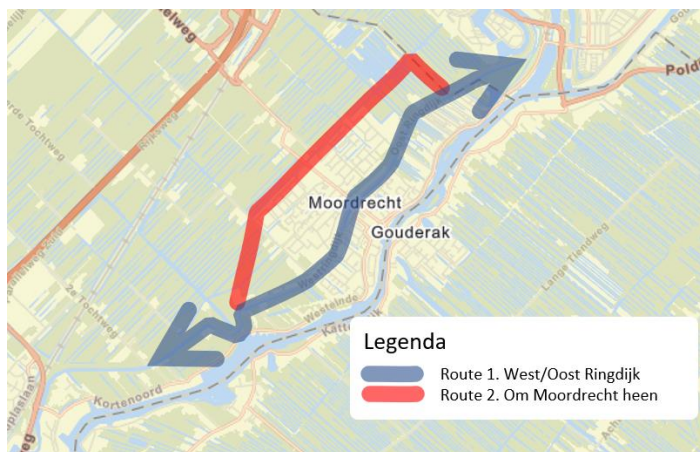
Een snelfietsroute door Moordrecht is vanuit de ligging van de Ambitieroute een goede aanvulling op het hoofd fietsrouten netwerk. Het alternatief boven Moordrecht langs kan daarentegen een aanvulling zijn op de Ambitieroute; door deze aan elkaar te koppelen wordt het fietsnetwerk verdicht.



Figuur 4.18 F20 snelfietsroute (blauw), route om Moordrecht (rood) en indicatief de Ambitieroute (paars)

4.3.6 Totaaloverzicht variantenafweging

Vanuit de scope van dit onderzoek zijn er 2 varianten die in deze studie zijn beschouwd als haalbare alternatieven voor de snel fietsroute F20 in Moordrecht. In Figuur 4.19 zijn de 2 varianten weergegeven.



Figuur 4.19 Overzicht varianten

Variant 1

Variant 1 sluit logisch aan op de aanrijroutes vanuit zowel Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda en scoort hierdoor goed op samenhang. Het is een logische route, fietsers rijden gevoelsmatig de meest directe route. De route is aantrekkelijk doordat het deels door een natuurlijke omgeving gaat.

Verkeersveiligheid is een groot aandachtspunt omdat fietsers hier de infrastructuur met het gemotoriseerd verkeer delen.

Voordelen	Nadelen
Er kan gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur.	De huidige infrastructuur is niet op snel fietsrouteniveau. Tevens kan de huidige infrastructuur niet volledig op snel fietsrouteniveau gebracht worden, omdat er geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad.
Variant 1 is een sluit logisch aan op de aanrijroutes vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.	Er is sprake van menging met gemotoriseerd verkeer.
De route is direct.	Er zijn een aantal verkeersonveilige kruisingen.
De kern Moordrecht wordt goed ontsloten door variant 1.	Veel percelen direct aangesloten op de weg.
	Er is weinig draagvlak vanuit de bewoners voor deze variant.

Tabel 4-3 Voor- en nadelen variant 1

Variante 2

Variante 2 sluit niet logisch aan op de aanrijroutes vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. Voor fietsers is het logischer om recht door de Oost – West Ringdijk op te fietsen. Hierdoor is de kans aanwezig dat fietsers bij variante 2 (zonder dwingende maatregelen) toch via de Oost en West Ringdijk blijven fietsen of via de Schielandse Hogezeedijk (de route die nu al het meest wordt gebruikt). Een groot deel van deze variante gaat over nieuwe fietsinfrastructuur. Dit vraagt grote investeringen maar biedt wel de mogelijkheid dit verkeersveilig in te richten.

Voordelen	Nadelen
Kans om fietsinfrastructuur verkeersveilig in te richten. Comfort voor fietsers wordt daarmee ook hoger.	Op grote delen van de route is nieuwe fietsinfrastructuur nodig.
Oost en West Ringdijk worden ontlast.	Variante 2 sluit niet logisch aan op aanrijroutes vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.
	Variante 2 is een meer indirecte route.

Tabel 4-4 Voor- en nadelen variante 2

Conclusie variantenafweging

De route via de Oost en West Ringdijk (variante 1) is vanuit samenhang en directheid voor fietsers de meest voor de hand liggende route. De route kent echter een aantal grote nadelen: de verkeersveiligheid op een aantal locaties en de leefbaarheid van aanwonenden. De Oost en West Ringdijk worden gebruikt door autoverkeer, fietsverkeer en wandelaars. Zij maken allen gebruik van dezelfde rijbaan (geen overige voorzieningen). Bewoners van aanliggende woningen en woonboten lopen/rijden vanaf hun perceel direct de Oost en West Ringdijk op. Dit leidt vaak tot verkeersonveilige situaties. Er is onvoldoende ruimte om de weg te verbreden c.q. extra voorzieningen aan te brengen om de verschillende verkeersstromen goed en veilig te geleiden. Dit zijn ook de belangrijkste argumenten vanuit bewoners tegen een snel fietsroute op de Oost en West Ringdijk. Een snel fietsroute via deze route wordt daarom niet geadviseerd.

De route boven Moordrecht langs (variante 2) heeft als voordeel dat het vrijwel nieuw aangelegd moet worden. Daarmee kunnen verkeersonveilige punten direct worden op de juiste manier worden aangepakt. Deze route ontlast de Oost en West Ringdijk van het doorgaande fietsverkeer. Het nadeel van deze variante is dat de route minder direct is en minder goed samenhangt in het fietsnetwerk. Daarmee is het onzeker of deze route daadwerkelijk als alternatieve route zal worden gebruikt. Variante 2 komt gezien de ligging in de buurt van de invloedssfeer van de Ambitieroute. Dit biedt kansen om verschillende fietsinfrastructuur te koppelen aan elkaar zodat een dekkend fietsnetwerk ontstaat. Deze variante vergt forse, op voorhand lastig in te schatten investeringen.

5 's-Gravenweg Nieuwerkerk aan den IJssel

De 's-Gravenweg is een erftoegangsweg (30 km/h) binnen de bebouwde kom van Capelle aan den IJssel en Nieuwerkerk aan den IJssel die parallel ligt aan de Abram van Rijckevorselweg/ N219. Voor dit onderzoek wordt onderscheid tussen 3 delen (Figuur 5.1): Noordelijk deel (Kortenoord – Kerklaan), Midden deel (Kerklaan – Scheve Overwegrotonde) en Zuidelijk deel (Scheve Overwegrotonde – gemeentegrens Capelle aan den IJssel (bij restaurant de Rode Leeuw)).



Figuur 5.1 's-Gravenweg deeltracés

De snelfietsroute F20 is binnen Capelle aan den IJssel geprojecteerd op de 's-Gravenweg. In het verlengde daarvan is ook binnen Nieuwerkerk aan den IJssel (gemeente Zuidplas) in een eerdere verkenning het voorkeustracé voor de F20 geprojecteerd op de 's-Gravenweg.

5.1 Aandachtspunten verkeersveiligheid

In gesprek met de belangenvereniging van de 's-Gravenweg in gemeente Zuidplas is een aantal aandachtspunten besproken op het gebied van verkeersveiligheid. Deze aandachtspunten hebben een sterke relatie met het eventueel opwaarderen van de 's-Gravenweg tot snelfietsroute F20.

De belangrijkste aandachtspunten zijn (zie ook hoofdstuk 2):

1. Hoge intensiteit (vracht)autoverkeer en landbouw verkeer op de 's-Gravenweg.
2. Hoge ervaren gereden snelheid van (vracht)autoverkeer en fietsverkeer op de 's-Gravenweg.
3. Onvoldoende breedte in het wegprofiel (voor combinatie fietsers/voetgangers/gemotoriseerd verkeer)
4. Bij de kinderopvang en de kerk zijn op piekmomenten veel verkeersbewegingen en geparkeerde auto's.
5. Ter hoogte van Nedco en Boer en Zonen B.V. wordt er veel aan de weg geparkeerd. Dit beperkt de ruimte en doorgang voor het overige verkeer.
6. Ter hoogte van Autobedrijf Neleman ontstaan verkeersonveilige situaties door veel in- en uitrijdend verkeer.
7. De "Scheve Overweg" rotonde is verkeersonveilig voor fietsers.



Figuur 5.2 Impressie 's-Gravenweg

5.2 Vorm-functie-gebruik

Een weg functioneert het beste wanneer de vorm, de functie en het gebruik van de weg in balans zijn. Zo functioneert een te brede weg waar je 30 km/h mag rijden niet goed, maar ook een 80 km/h weg met veel verblijfsfuncties werkt niet. Voor de 's-Gravenweg worden vorm, functie en gebruik hierna beschreven.

Wegprofiel (vorm)

De 's-Gravenweg is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. Voor een erftoegangsweg wordt als grenswaarde aangehouden dat maximaal 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) mogelijk zijn.

Gezien het krappe wegprofiel van de 's-Gravenweg is dat niet realistisch. De weg is op de meeste locaties tussen 5,00m en 6,00m breed. Goudappel heeft berekend dat de maximale verkeersintensiteit 1.600 mvt/etm is vanwege het gebrek aan banden om de berm te beschermen³. Voor erftoegangswegen met een lagere functie wordt de grenswaarde van 2.500 – 3.000 mvt/etm gehanteerd. Aannemelijk is dat een verkeersintensiteit van maximaal 3.000 mvt/etm een realistische grenswaarde is.

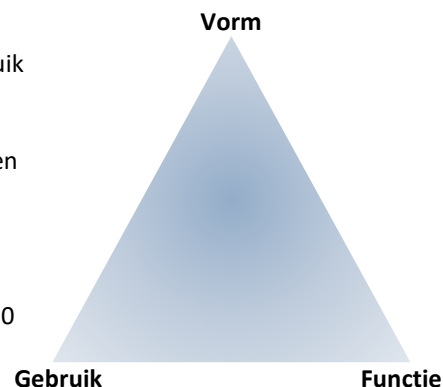
Functie

Op de 's-Gravenweg ontsluiten veel woonpercelen. Veel van deze woningen hebben een bruggetje tussen de weg en het perceel. Vanaf de brug staat men direct op de rijbaan. Bij gebrek aan voldoende ruimte op het eigen perceel parkeren een aantal (bezoekers van) bewoners hun auto op de rijbaan. Dit is toegestaan op een erftoegangsweg, maar leidt er toe dat de wegbreedte erg beperkt wordt.

Op een aantal locaties aan de 's-Gravenweg zijn bedrijven en openbare voorzieningen gevestigd. Aan de noordzijde van de 's-Gravenweg bij Kortenoord zitten enkele bedrijven, verder in zuidelijke richting (midden deel) zit een kinderopvang, een kerk en een vestiging van slachterij T. Boer & zn. Verkeer van en naar deze locaties zorgt op verschillende momenten van de dag voor extra verkeersoverlast. Op het zuidelijk deel van de 's-Gravenweg (tussen de Scheve Overweg rotonde en de gemeentegrens met Capelle aan den IJssel) zit Autobedrijf Neleman gevestigd. Dit autobedrijf heeft een verkeeraantrekende werking vanwege de bedrijfsvoering en het tankstation, met name tijdens werkdagen. Op dit deel van de 's-Gravenweg staan de woningen verder van de weg en is er meer overzicht.

De N219 is een provinciale weg waarop landbouwverkeer niet is toegestaan. Dit betekent dat tractoren een andere route dienen ze gebruiken voor dit traject. De uitwijkroute voor deze voertuigen is de 's-Gravenweg. Hierdoor heeft de 's-Gravenweg ook de functie van doorgaande route voor het landbouwverkeer.

Voor fietsers maakt de 's-Gravenweg onderdeel uit van regionale (toeristische) fietsroutes en het fietsknooppunten netwerk.



³ Memo "Verkeersstoets 's-Gravenweg Nieuwerkerk aan den IJssel" d.d. 26-8-2021

Er zitten kortom weinig openbare voorzieningen aan de 's-Gravenweg, de weg is vooral een ontsluitingsroute voor aanliggende percelen en een doorgaande route voor landbouwverkeer en fietsers.

Verkeersgegevens (gebruik)

Voor de 's-Gravenweg zijn er beperkt verkeersgegevens beschikbaar.

Noordelijk deel

Er zijn verkeersstellingen gedaan op de 's-Gravenweg (tussen Molenweteringpad – Kortlandstraat) van 13-12-2020 t/m 19-12-2020. Deze laten een gemiddelde verkeersintensiteit zien van 1.534 motorvoertuigen (mvt) per werkdag (1.453 lichte motorvoertuigen en motoren, 81 (middel)zware motorvoertuigen). Vrachtverkeer is enkel gemeten tussen 7:00 en 19:00 met gemiddeld 5 zware voertuigen per uur. Op weekenddagen zijn de gemeten intensiteiten 30% tot 60% lager.

De gemeten rijnsnelheid wordt uitgedrukt in V85⁴ was 46,8 km/h. Dit is een forse overschrijding van de maximale snelheid.

Goudappel (Verkeersstoets 's-Gravenweg Nieuwerkerk aan den IJssel, 26-8-2021) heeft berekend dat de toekomstige verkeersgeneratie op dit deel van de 's-Gravenweg zal stijgen tot 1.600 mvt/etm.

In een provinciale verkeersstelling in september 2019 zijn op dit wegvak 2.159 mvt/etm gemeten en 432 fietsers per etmaal. Dit is objectief gezien een lage fietsintensiteit.

In de periode 1 januari 2014 – 31 december 2020 zijn 2 ongevallen geregistreerd waarbij een (brom)fietsers betrokken is geweest.

Midden deel

Er zijn geen gemeten verkeersintensiteiten bekend van het midden deel. In de periode 1 januari 2014 – 31 december 2020 is er 1 ongeval geregistreerd waarbij een (brom)fietsers betrokken is geweest.

Zuidelijk deel

Zuidelijk deel. In september 2019 is door de provincie een verkeersmeting gedaan. Gemiddeld zijn er 1.294 mvt/etm gemeten en 693 fietsers per etmaal. Dit zijn objectief gezien lage intensiteiten. In de periode 1 januari 2014 – 31 december 2020 is er 1 ongeval geregistreerd waarbij een (brom)fietsers betrokken is geweest.

⁴ De snelheid die door 85% van de gemeten voertuigen niet is overschreden, dit geeft een goed beeld van gemiddeld gereden snelheid.

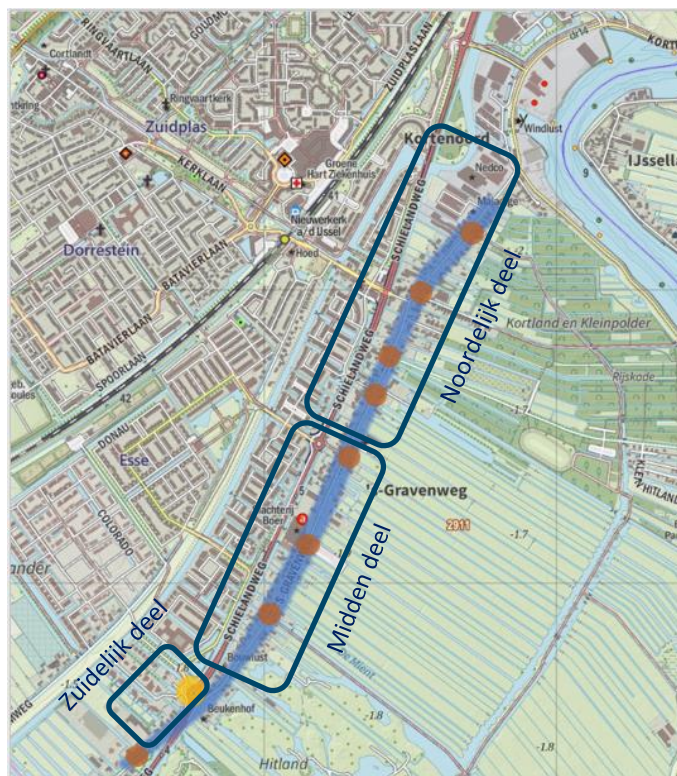
Conclusie

De vorm, functie en het gebruik van de 's-Gravenweg zijn redelijk in balans. De breedte van de weg en de bijhorende maximale verkeersintensiteiten komen voor alle delen overeen. De weg heeft vooral een ontsluitende functie en daar voldoet de inrichting aan. Waar de onbalans zit is in de gemeten gereden snelheden van (vracht)autoverkeer. Ook de (ervaren) hoge rijnsnelheid van fietsers en de toenemende intensiteiten hiervan passen in mindere mate bij het karakter van de 's-Gravenweg.

Het inpassen van een snelfietsroute op het noordelijk deel en midden deel van de 's-Gravenweg is daarom niet wenselijk en niet haalbaar.

Voor het zuidelijk deel geldt dat de snelfietsroute vanuit Capelle aan den IJssel hier aansluit (bij restaurant de Rode Leeuw). Voor de fietser is het logisch dat de 's-Gravenweg wordt gevolgd tot de Scheve Overweg rotonde.

Gezien de combinatie van functies (doorgaande fietsroute en ontsluiting percelen) is het voor dit deel van de 's-Gravenweg wel wenselijk dit in te richten als fietsstraat (zie ook paragraaf 3.5). De verkeersintensiteit is hier lager. Met het inpassen van een fietsstraat profiel wordt de verkeersveiligheid van de fietser verbeterd.



Figuur 5.3 's-Gravenweg

5.3 Verbetermogelijkheden

Een snelfietsroute over de 's-Gravenweg is voor het noordelijk deel en middendeel niet wenselijk. Omdat de route, los van een bestemming tot snelfietsroute, ook in de toekomst door veel fietsers gebruikt zal worden zijn diverse maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid wel wenselijk. Deze worden hieronder nader toegelicht.

1. De “Scheve Overweg” rotonde is verkeersonveilig voor fietsers. Fietsers richting Capelle aan den IJssel hebben een zeer korte opstelruimte tussen de rijbaan van de N219 en de ’s-Gravenweg. Dit leidt regelmatig tot verkeersonveilige situaties waarbij fietsers en autoverkeer met elkaar in (bijna) conflict komen op de ’s-Gravenweg. Zie Figuur 5.4 de linkse foto.

De ruimte om deze situatie te optimaliseren is beperkt. De ’s-Gravenweg wordt hier ook gebruikt door vrachtverkeer richting Autobedrijf Neleman, voor dit vrachtverkeer is de breedte van de weg nodig. Er kan ruimte gewonnen worden voor de fietsers door in de buitenbocht een meter asfalt weg te halen waardoor de fietsers meer opstelruimte krijgen. Voor de voertuigen die sporadisch de volledige breedte van de weg nodig hebben is het raadzaam om grasbetontegels in de buitenbocht te leggen zodat zij wel de draai kunnen blijven maken.



Figuur 5.4 's-Gravenweg t.h.v. Scheve Overwegrotonde

2. Er zijn verschillende aansluitingen op de ’s-Gravenweg. Deze kruispunten zijn onoverzichtelijk en daardoor verkeersonveilig. Het gaat daarbij om tenminste 8 kruispunten waar een (onverplicht) fietspad of zijstraat aansluit op de ’s-Gravenweg. Zie de oranje stippen in Figuur 5.3. Deze kruispunten zijn op een aantal locaties gemarkeerd met een (versleten) “zigzag markering” op het wegdek (zie Figuur 5.5). Om de kruispunten extra te markeren en de uitwisselpunten van verkeersstromen beter te markeren wordt geadviseerd om de kruispuntvlakken in een contrasterende kleur te markeren en waar mogelijk te verhogen. Dit verhoogt de attentiewaarde op het kruispunt en heeft een snelheidsremmend effect.



Figuur 5.5 Huidige kruispunt markering (l.) en geadviseerde markering (r.)

3. De rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer op de 's-Gravenweg leidt tot (ervaren) verkeersonveiligheid. Dit geldt voor zowel het bestemmingsverkeer als het doorgaand verkeer. Hierdoor komt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) in het gedrang en ontstaan verkeersonveilige situaties.

Een wenselijke situatie is dat de inrichting van de weg de functie beter accentueert en het gebruik daarmee in balans brengt. Dit betekent dat de inrichting een lagere rijsnelheid stimuleert en meer ruimte wordt gecreëerd voor langzaam verkeer. De inrichting als fietsstraat past hier goed bij.

In een fietsstraat zijn "auto's te gast". Dit betekent dat fietsers de ruimte hebben om naast elkaar te fietsen en autoverkeer zich hier aan dient aan te passen. Een goede inrichting van de fietsstraat straalt dit uit, waardoor automatisch de rijsnelheid ook wat lager wordt. Voorbeelden van een fietsstraat inrichting zijn te zien in Figuur 5.6, er kan gedacht worden aan een rode rijloper met grijze randen (foto midden; vergelijkbare dijkwijk in Loenen aan de Vecht) of een overrijdbare middenstrook met ander profiel (bestrating of streetprint). Gemeente Capelle a/d IJssel heeft het voornemen de 's-Gravenweg vorm te geven zoals de rechtse foto in Figuur 5.6.

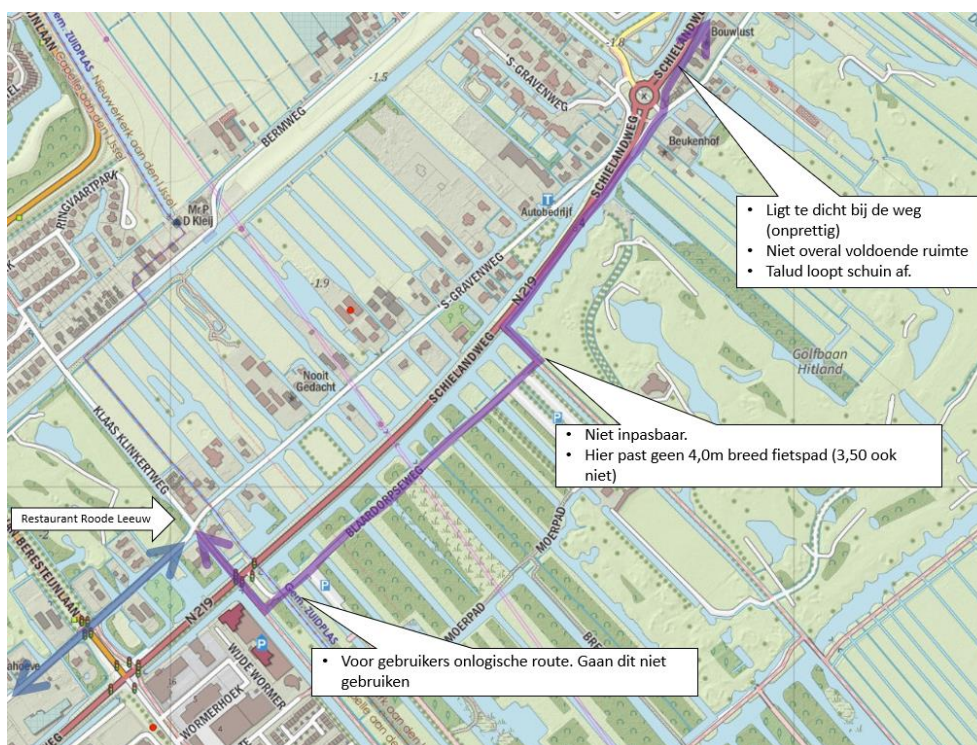


Figuur 5.6 's-Gravenweg nu (l.) voorbeelden fietsstraat Loenen a/d Vecht (m.) en ambitie Capelle a/d IJssel (r.)

5.4 Alternatieven voor snelfietsroute F20

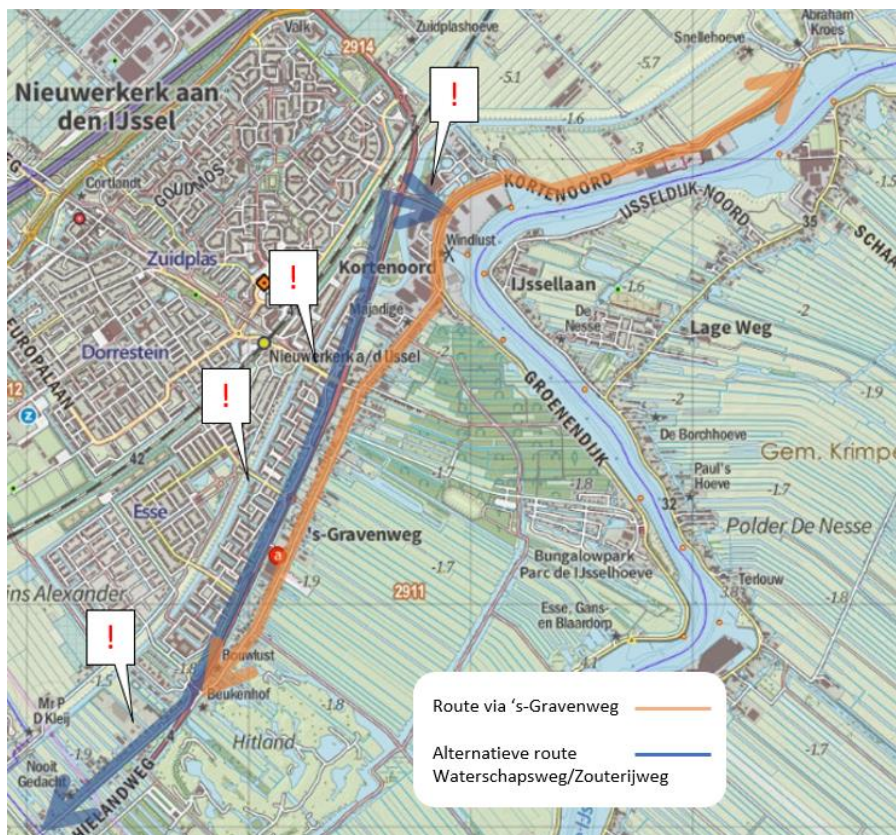
De snelfietsroute F20 komt vanuit Capelle aan den IJssel aan bij het kruispunt met de Klaas Klinkertweg (restaurant de Roode Leeuw). Vanuit het oogpunt van de samenhang van de fietsroute is het logisch dat de snelfietsroute hier de 's-Gravenweg blijft volgen.

Er zijn verschillende alternatieve routes onderzocht voor de snelfietsroute in Nieuwerkerk aan den IJssel. Een van de varianten gaat via de oostzijde van de N219 (zie Figuur 5.7). Het voordeel van deze route is dat het de 's-Gravenweg ontlast van het doorgaande fietsverkeer. Als nadeel zijn de directheid van de route en de inpasbaarheid de belangrijkste argumenten waarom deze variant niet haalbaar is.



Figuur 5.7 Alternatief westzijde N219

Een andere variant gaat via de westzijde van de N219, de Waterschapsweg/Zouterijweg. Deze route ligt in het verlengde van de 's-Gravenweg vanuit Capelle aan den IJssel en is daarmee een logische verbinding (samenhang van de route). Met deze route wordt de 's-Gravenweg (midden en noord) vermeden waardoor ook de oversteek van de Scheve Overweg rotonde vermeden wordt. Er zijn wel een aantal aandachtspunten voor de Waterschapsweg-route (zie uitroeptekens in Figuur 5.8). De oversteek van de Burgemeester van Heugtenlaan, de Kerklaan en de N219 bij het Francoiseviaduct dienen voor de doorgaande fietser verkeersveilig ingericht te worden. Uitgangspunt van een snelfietsroute is dat de fietsers zo veel mogelijk voorrang hebben (zie hoofdstuk 3). Of dat op deze kruispunten mogelijk is dient nader te worden onderzocht. Er zijn schetsmatig 2 alternatieven voor de oversteek Burgemeester van Heugtenlaan en Kerklaan gemaakt; een waarbij fietsers voorrang hebben en een waarbij dit niet het geval is.



Figuur 5.8 Alternatieve route Waterschapsweg/Zouterijweg (blauwe lijn)

Indien ervoor gekozen wordt de F20 snelfietsroute via dit tracé in te passen, dienen nadere principe keuzes voor de vormgeving van de kruispunten te worden gemaakt. Hierbij dient een goede afweging te worden gemaakt tussen het belang en kwaliteitseisen van de snelfietsroute (oversteken voor fietsers zo veel mogelijk in de voorrang) ten opzichte van de algehele verkeersveiligheid en doorstroming van het wegverkeer. Verdere haalbaarheid, inpassing en vormgeving dienen nader te worden onderzocht.

5.5 Onderhoudswerkzaamheden N219

Provincie Zuid Holland heeft onderhoudswerkzaamheden aan de N219 gepland. Bewoners van de klankbordgroep hebben hiervan de kans benoemd om hieraan gekoppeld een alternatieve (snel)fietsroute mogelijk te kunnen onderzoeken. Bovendien zouden deze werkzaamheden kansen kunnen bieden om het vrachtverkeer op het noordelijk deel van de 's-Gravenweg af te wikkelen via de N219. Dit zou de verkeersveiligheid op de 's-Gravenweg sterk verbeteren. Provincie Zuid-Holland heeft aangegeven dat de werkzaamheden reeds zijn gepland voor 2022 en dat deze termijn geen ruimte biedt om aanvullende wensen vanuit de buurt mee te nemen.

6 Kostenindicaties

Om een inschatting te kunnen maken van de financiële impact van verschillende maatregelen is een inschatting gemaakt van de kosten. De genoemde prijzen in dit hoofdstuk zijn inschattingen op basis van schetsontwerpen, er dient een ruime marge gehanteerd te worden.

In de kostenramingen zit opgenomen:

- Engineeringskosten
- Civieltechnische begeleiding
- Voorzieningen bouwwerkzaamheden
- Overige kosten als verlichting, groenvoorzieningen, straatmeubilair en bebording
- Kunstwerken
- Staartkosten (eenmalige kosten)
- Risicoreservering uitvoeringskosten 5%
- Algemene kosten 8%
- Winst/risico 3%

Alle bedragen zijn exclusief btw en naar boven afgerond. De kostenramingen zijn te vinden in bijlage 5.

Aanpassingen Oost en West Ringdijk

Voor de verschillende voorgestelde aanpassingen aan de Oost en West Ringdijk beschreven in deze rapportage. De ingeschatte kosten voor het aanpakken van deze punten zijn:

- Kruispuntvlak Middelweg aanpassen - € 15.000 - € 20.000
- Kruispuntvlak Mr. Lallemanstraat aanpassen - € 15.000 - € 20.000
- Kruispuntvlak Schoolbrug aanpassen - € 15.000 - € 20.000
- Aanpassen tankstation - € 30.000
- Knip in Oost Ringdijk - € 10.000
- Kruispunt Zuidplaspolderweg - € 15.000 - € 20.000
- Aansluitingen manege - € 15.000 - € 20.000

Alle bedragen zijn exclusief VAT (20%) en exclusief onvoorzien (10%)

Variante 2 Moordrecht

Zoals beschreven in paragraaf 4.3 is variant 2 om Moordrecht heen een alternatief als tracé voor de snelfietsroute in Moordrecht. Voor deze variant is een kosteninschatting gemaakt voor de aanleg en realisatie hiervan. Deze inschatting is gedaan op schetsontwerp niveau (zie Figuur 6.1), er zijn nog veel onzekerheden met betrekking tot draagkracht van de ondergronden, grondverwerving, inpassing en andere onvoorziene kosten.

Deze kosteninschatting is gemaakt vanuit het oogpunt dat zo veel als mogelijk benutting van bestaande infrastructuur wordt gedaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat het fietspad op de grens tussen Zuidplas en Gouda wordt benut, in plaats van een diagonale doorsteek. Er is daarnaast nog veel nieuwe fietsinfrastructuur nodig om een snelfietsroute hier in te passen, wat leidt tot een hoog kostenplaatje.

7 Conclusies en aanbevelingen

Gemeente Zuidplas heeft Antea Group gevraagd hoe de verkeersveiligheid op de Oost- en West Ringdijk kan worden verbeterd en op welke wijze in Moordrecht en op de 's-Gravenweg de snel-fietsroute Rotterdam – Gouda ingepast kan worden. In de afgelopen maanden is in samenwerking met gemeente Zuidplas aan het onderzoek gewerkt. Het feit dat het inhoudelijk onderzoek gepaard ging met een uitgebreid participatietraject maakt een dergelijk onderzoek extra uitdagend.

Kern van de aanbevelingen

Op basis van al onze onderzoeksgegevens en de input van omwonenden is de conclusie dat het, vooral vanuit overwegingen van verkeersveiligheid, niet verstandig is de Oost en West Ringdijk en 's-Gravenweg in te richten als snel-fietsroute. Het landelijke karakter en de specifieke verkeerssituaties op beide routes brengen te veel belemmeringen met zich mee om de veiligheid van het fietsverkeer te kunnen garanderen.

Omdat beide routes aantrekkelijke fietsroutes zijn, zal er ook in de toekomst sprake zijn van tenminste vergelijkbare intensiteiten fietsverkeer als in de huidige situatie. Daarom is de aanbeveling om op beide routes diverse maatregelen te nemen die de veiligheid van het fietsverkeer (en het overige verkeer) verbeteren. Deze maatregelen zijn in dit rapport beschreven. De specifieke situatie op beide routes maakt dat de voorgestelde maatregelen bescheiden van aard zijn. Daarmee zullen zij relatief gezien ook een bescheiden investering vergen.

Mogelijke alternatieven

Voor zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg worden in dit rapport alternatieven gepresenteerd. Het alternatief voor de 's-Gravenweg is tot stand gekomen op basis van input van de leden van de klankbordgroep. Om gefundeerde besluiten over deze alternatieven te kunnen nemen is nader onderzoek nodig naar inpasbaarheid en haalbaarheid. Bovendien heeft voor deze alternatieve routes nog geen participatietraject plaatsgevonden. De verwachting is dat beide routes een forse investering zullen vergen. Dit heeft onder andere te maken met de eigendomssituatie van gronden waarover deze alternatieve routes zijn geprojecteerd en de aanpassingen die bij reconstructie naar snel-fietsroute aan de infrastructuur dienen te worden gedaan.

Ambitieroute

De afweging om in een alternatieve route te investeren dient te worden afgezet tegen de plannen voor de aanleg van een toekomstige Ambitieroute langs de spoorlijn. Via deze route zullen inwoners van het Vijfde Dorp in de toekomst kunnen worden aangesloten op de snel-fietsroute Rotterdam – Gouda. Het is onwaarschijnlijk dat een dergelijke route, gezien de ligging daarvan, op grote weerstand van omwonenden zal stuiten. Deze toekomstige ambitieroute maakt dat alternatieve routes door Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel in de toekomst een aanvulling zijn op elkaar en het fietsnetwerk in gemeente Zuidplas verdichten.

Onderhoudswerkzaamheden N219

Tijdens het onderzoek is vanuit de klankbordgroep 's-Gravenweg gewezen op de onderhoudswerkzaamheden aan de N219. Deze werkzaamheden maakt een tussentijdse oplossing op (delen van) het beoogde snel-fietsroutetracé wellicht wel haalbaar omdat de aanleg

van een snel fietsroute dan zou kunnen worden ingepast in de bredere infrastructurele plannen met de N219. Provincie Zuid Holland heeft echter aangegeven geen ruimte meer te zien hiervoor aangezien de werkzaamheden reeds staan gepland voor 2022. De kans om bij de onderhoudswerkzaamheden aan de N219 mogelijk het vrachtverkeer dat nu gebruik maakt van de 's-Gravenweg af te wikkelen via de N219 is daardoor ook niet meer mogelijk (naast dat provincie Zuid-Holland dit verzoek in het verleden reeds heeft afgewezen).

Door de routes over de Oost en West Ringdijk en de 's-Gravenweg in eerste instantie verkeersveiliger te maken en pas in een later stadium te beslissen over de aanleg van een snel fietsroute kunnen de plannen worden geplaatst in een bredere infrastructurele afweging (Vijfde Dorp). Hierdoor worden de risico's tot investeringen in alternatieve routes die later mogelijk gaan concurreren met toekomstige infrastructuur vermeden.

Hieronder worden de conclusies en aanbevelingen puntsgewijs samengevat:

Conclusies

1. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg niet geschikt voor de inpassing van een snel fietsroute.
2. Op de Oost en West Ringdijk vormen de beperkte breedte van de rijbaan (in combinatie met veel verschillende gebruikers) en de onoverzichtelijke situaties bij diverse kruisingen een belemmering voor een verkeersveilige snel fietsroute.
3. Op de 's-Gravenweg vormt, naast de beperkte breedte van de rijbaan, vooral het vrachtverkeer bij de bedrijven aan de noordkant van de 's-Gravenweg een belemmering voor een verkeersveilige inpassing van een snel fietsroute.
4. Bij omwonenden van zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg was en is geen draagvlak voor een snel fietsroute. Het participatietraject heeft wel bijgedragen aan meer begrip maar niet aan voldoende draagvlak voor de voorgenomen plannen.
5. Met behulp van een aantal bescheiden verkeerskundige aanpassingen kan de verkeersveiligheid op zowel de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg zodanig verbeterd worden dat de veiligheid voor alle weggebruikers op beide routes toeneemt.
6. Zowel voor de Oost en West Ringdijk als de 's-Gravenweg kunnen alternatieve routes worden uitgewerkt die mogelijk wel kunnen dienen als snel fietsroute. Voor deze routes heeft echter nog geen participatietraject met omwonenden plaatsgevonden. Deze route gaat langs minder woningen maar kent ook daar uitdagingen voor een goede inpasbaarheid.

Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande conclusies komt Antea Group tot de volgende aanbevelingen aan de gemeente Zuidplas:

1. Maak de Oost en West Ringdijk en de 's-Gravenweg (tussen Scheve Overwegrotonde en Kortenoord) geen onderdeel van de snel fietsroute F20.
2. Voer op beide tracés een aantal bescheiden, en daarmee relatief betaalbare, maatregelen uit die de verkeersveiligheid voor omwonenden en de weggebruikers verbeteren.
3. Indien bestuurlijk punt 1 en punt 2 worden besloten, maak dan als gemeente een kosten/baten analyse of het zinvol is te investeren in de alternatieve routes ten noorden van Moordrecht en/of de Waterschapsweg in Nieuwerkerk aan de IJssel.

4. Weeg deze analyse af tegen de plannen voor een Ambitieroute die in de toekomst langs de spoorlijn tussen Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel, met aansluiting naar het Vijfde Dorp is voorzien.
5. Onderzoek samen met provincie Zuid Holland de mogelijkheid om de aanleg van de Ambitieroute in de tijd naar voren te halen, ook zonder dat de geplande infrastructuur van het Vijfde Dorp al gerealiseerd is. Indien deze ambitieroute eerder gerealiseerd kan worden:
 - Hoeven mogelijk geen investeringen te worden gedaan in de aanleg van de hierboven beschreven alternatieve routes;
 - Kan het fietsverkeer dat gebruik maakt van de snelfietsroute Rotterdam – Gouda geleidelijk meer gebruik gaan maken van deze ambitieroute;
 - Wordt het fietsverkeer op de Oost en West Ringdijk en de 's-Gravenweg op termijn ontlast.

Bijlage 1 Beoordelingsaspecten tracédelen

Bijlage 1 Beoordelingsaspecten tracédelen

In de toelichting in Tabel 0-1 zijn de aspecten beschreven die mee zijn gewogen om een bepaald aspect te scoren. Linksboven in de tabel staat de lengte van ieder deeltracé.

Tracédeel 1 (lengte in km)	Score per tracédeel	Toelichting	Toelichting score
Samenhang	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal feeders per kilometer - Tracédeel onderdeel van regionaal fietsnetwerk? - Aansluiting op ander snel fietsroute 	>0,7 feeders/km is beoordeeld als goed
Directheid	oranje	<ul style="list-style-type: none"> - Omrijden - Stopkansen - Bochten en kronkels in de route 	1 of meer grote stopkansen, meerdere kleine stopkansen is beoordeeld als matig Voor directheid is grenswaarde voor omrijdafstand +20% van de directe afstand
Verkeersveiligheid	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Geregisterde aantal ongevallen - Mate van menging met gemotoriseerd verkeer - Paaltjes en/of andere obstakels op of aan de route - Aantal kruispunten - Belijning aan zijkant - Reflecterend wegdek 	
Sociale veiligheid	rood	<ul style="list-style-type: none"> - Aanwezigheid verlichting - Schuilmogelijkheden of andere voorzieningen aan de route - Zichtbaarheid als fietser 	
Comfort	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Huidige kwaliteit asfalt - Mate van beschutting door bv. Bomen 	
Aantrekkelijkheid	oranje	<ul style="list-style-type: none"> - Natuurlijke omgeving vs industrie 	Natuurlijke omgeving of goede fietsvoorzieningen scoren goed. Routes langs bedrijven of industrie scoren slechter.
Mate van nieuwe infrastructuur	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Is er sprake van opwaardering huidig fietspad of volledig nieuw fietspad 	Bestaand 4,0 meter breed fietspad = groen, verbreden huidig fietspad = oranje, nieuw fietspad = rood
Haalbaarheid			
Bodemgesteldheid (draagkracht ondergrond)	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Mate van zetting 	0,0-0,01 = groen; 0,01 – 0,02 = oranje; 0,02-0,03 = rood
Grondeigendom	oranje	<ul style="list-style-type: none"> - Enkelbestemmingen privaat of publiek - Gronden komen niet voor in Biedboek RVB 	
Ondergrondse infrastructuur	rood	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal verschillende kruisingen met kabels en leidingen - Aantal kruisingen met eisenvoorzorgmaatregel 	>3 kruisingen en/of >1 kruising eisenvoorzorgmaatregel scoort minder goed
Bestemmingen	groen	<ul style="list-style-type: none"> - Type bestemming - Compensatievermogen obstakel (harde obstakels; woningen en 	Natuur en verkeersbestemmingen scoren het beste. Bij harde obstakels (woningen, bedrijven) neemt de score af

		bedrijven), (zwakke obstakels; verkeer, natuur en agrarisch)	
Natuurwaarden		- Mate van ligging in NNN - Mate van kruising ecologische verbindingzone - Aantal bomen in directe omgeving (binnen 20 meter)	De ligging in een van de 2 natuurlijke zones leidt tot lagere score. Meer bomen in de directe omgeving leidt tot een lagere score.
Bomen		- Boomdictheid	<10% = goed; >25% = slecht
Omwonenden		- Opmerking van omwonenden	Bij overwegend positief of negatieve reacties vertaalt zich dat in een betere of slechtere score
Kosten		- Op basis van SSK kostenraming	

Tabel 0-1 Toelichting aspecten (kwaliteitseisen en haalbaarheid)

Een groene score betekent dat het deeltracé positief scoort op dat onderdeel	Een oranje beoordeling is een redelijke score, er is geen uitgesproken voordeel of nadeel	Een rode score is een negatieve beoordeling van dit aspect

- **Samenhang**
De regionale snelfietsroute dient een samenhangend geheel te vormen. Een snelfietsroute is de “ruggengraat” van die infrastructuur. Daarbij moet rekening gehouden worden met de ligging woon- en werkvoorzieningen en de belangrijkste openbaar vervoersknooppunten voor ketenverplaatsing.
- **Directheid**
De fietser wil een zo direct mogelijke route. Dat wil zeggen dat omrijden tot een minimum beperkt blijft. Algemeen wordt een omrijdafstand van maximaal 20% als acceptabel beschouwd voor een snelfietsroute. De reistijd per fiets dient concurrerend te zijn met de reistijd per auto. Factoren die van invloed zijn op die reistijd zijn afwikkelingssnelheid, stopkansen (verkeerslichten, spoorwegovergangen, het kruisen van drukke wegen) en afstand.
- **Verkeersveiligheid**
De vormgeving van de route dient zo min mogelijk enkelvoudige conflicten (van de weg afraken, tegen obstakels rijden, etc.) te kunnen veroorzaken. Denk aan een obstakelvrije zone langs de verharding voor voldoende vergevingsgezindheid (bij het van de weg afraken). Bij nadering van kruispunten is voldoende zicht op met name kruisend verkeer dat voorrang moet verlenen aan de gebruikers van de fietsroute belangrijk.
- **Sociale veiligheid**
De snelfietsroute gaat bij voorkeur langs (open) bebouwing en bewoond gebied, waardoor de sociale controle groter is. Tunnels zijn potentieel sociaal onveilige locaties. Goede verlichting draagt bij aan de sociale veiligheid. En beschutting voor slechte weersomstandigheden is prettig.
- **Comfort**
Uitgangspunt voor een nieuwe route is dat deze voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen voor vlakheid (zo min mogelijk trillinghinder) en stroefheid van de verharding. De snelfietsroute is

voldoende breed om bij de verschillende gebruikersgroepen en intensiteiten veilig en vlot te kunnen inhalen.

- *Aantrekkelijkheid*

De fietsers wil een snelfietsroute op een positieve manier kunnen beleven. Dit aspect is medebepalend voor de keuze wel of niet te gaan fietsen. Een meerwaarde van de omgeving, de inrichting en vormgeving van de route biedt fietsers een meer aantrekkelijke route. Denk hierbij aan routes door natuurgebieden of niet langs drukke (vracht)routes.

- *Mate van nieuwe infrastructuur*

Het onderzoeken van een snelfietsroute wordt gedaan op basis van het bestaande fietspadennetwerk. Waar mogelijk worden bestaande fietspaden benut en/of opgewaarderd. Ontbrekende schakels kunnen waar nodig worden gerealiseerd, dit levert echter meer procedure- en realisatietijd en inspanningen op.

Haalbaarheid

De haalbaarheid van de verschillende tracévarianten is beoordeeld met behulp van een aantal aspecten.

- *Eigendomsverhoudingen*

Eigendomsverhoudingen op basis van informatie van ruimtelijke plannen wat de bestemmingen zijn waar het tracé doorheen gaat. Ook zijn de bestemmingen rond 100 meter vanaf de hartlijn van het tracé bekeken. Er is een onderscheid gemaakt tussen percelen die vermoedelijk publiek of privé-eigendom zijn. De percelen in privé-eigendom zijn bestemmingen 'agrarisch', 'bedrijf', 'woonpercelen', 'dienstverlening' en 'maatschappelijk'. Percelen vermoedelijk grotendeels publiek eigendom zijn bestemmingen 'groen', 'sport', 'verkeer', 'water', 'bos', 'natuur' en 'recreatie'.

- *Ondergrondse infrastructuur (KLIC)*

Voor het tracé van de fietsroute is een KLIC-melding gedaan. De tracévarianten doorkruisen meerdere kabels en leidingen. Het gaat daarbij om gasleidingen, elektriciteitskabels, riolering, warmte en waterleidingen. Daarnaast kruist het tracé een aantal leidingen die vallen onder eisvoorzorgmaatregel gebied. Hiervoor is een eisvoorzorgmaatregel op de kaart te zien. Dat betekent dat er een wettelijke verplichting geldt voor de geplande aanvang van eventuele graafwerkzaamheden contact opgenomen moet worden met de netbeheerder. Hoe minder kruisingen met kabels en leidingen, hoe hoger de score. Daarnaast is ook gekeken of het tracé een voorzorgmaatregel gebied kruist.

- *Bestemmingen gronden*

Op basis van informatie van ruimtelijke plannen is nagegaan wat de bestemmingen zijn waar het deeltracé doorheen gaat. Ook zijn bestemmingen rond 100 meter vanaf de hartlijn van het deeltracé bekeken. Het grootste gedeelte van de bestemmingen volgt bestaande infrastructuur en ligt in een bestemming waar fietspaden reeds mogelijk zijn, zoals de bestemming 'verkeer'. Naast het tracé zijn verschillende bestemmingen gelegen, waaronder agrarisch, bedrijven of woonbestemmingen. Sommige van deze bestemmingen zoals bedrijven of woningen zullen een harder obstakel zijn als het tracé stukken grond daarvan nodig heeft. Andere bestemmingen zoals agrarisch, bos of groen zullen een minder hard obstakel zijn aangezien deze nog te compenseren zijn. De bestemming verkeer is als zwakste obstakel aangemerkt. Op basis hiervan is een score gegeven per deeltracé.

- *Natuurwaarden*

Voor het thema natuurwaarden is een beschouwing gedaan naar drie aspecten:

- **Natura 200-gebieden.** Natura 2000-gebieden zijn beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet 2017 en hebben derhalve een wettelijke status. Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese habitat- en/of Vogelrichtlijnen. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn

instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken.

Geen van de tracédelen zijn gelegen in Natura 2000-gebied. Alle delen scoren gelijk aan elkaar op dit aspect.

- **Natuurnetwerk Nederland (NNN).** Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologische hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 200-gebieden maken daar deel van uit. Naast de natura 2000-gebieden bevat het NNN ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen – gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNN is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde dier- en plantsoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. Het gehele tracé ligt, met uitzondering van delen 1D, 2D, 3A en 3D, niet in NNN. Deze delen scoren daarom lager op dit onderdeel.
 - **Bomen.** Uit de analyse van de aanwezigheid van bomen langs de tracés blijkt dat er in de directe omgeving (20 meter) van de deeltracés meerdere bomen aanwezig zijn. Per tracédeel zijn er grote verschillen tussen hoeveelheid aanwezige bomen. Langs alle varianten zijn bomen gesitueerd. Variant 3 kent de meeste bomen met 17 stuks. Variant 2 heeft 6 bomen en variant 1 heeft 3 bomen in de omgeving staan. Voor variant 1 liggen de meeste bomen langs deel 1C. Variant 2 heeft de meeste bomen bij delen 2A en 2C. Delen 3B en 3C kennen de meeste bomen voor variant 3. De tracédelen zijn op basis van de hoeveelheid bomen langs de route beoordeeld, waarbij het hoogste percentiel goed scoort en het laagste slecht.
- **Bodemgesteldheid (ondergrondse draagkracht)**
Hiervoor is de kaart draagkracht van de totale zetting gebruikt. Deze kaart geeft de gevoeligheid van een gebied voor de zettingen aan. Des te minder gevoelig een gebied voor zetting is als gevolg van bovenbelasting, des te draagkrachtiger de ondergrond daar is, en daarmee relatief geschikter voor de aanleg van bebouwing en constructies. De goede bouwgronden zijn stabiele zandgronden met veel draagkracht voor constructies. Slappe gronden met een geringe draagkracht, die gevoelig zijn voor zettingen en waarin (niet goed gefundeerde) constructies kunnen wegzakken, bevatten veel klei en veen. Hoe lapper de grond hoe slechter de score is voor het deeltracé. Een deeltracé scoort slecht als er zettingen voorkomen van 0,3 meter of slechter. Een deel scoort goed als er voornamelijk gronden voorkomen die maximaal 0,01 meter zakken.

Fietsdekkingsgraad

De fietsdekkingsgraad is berekend voor de 3 varianten. In onderstaande afbeelding is per variant per woonwijk de dekkingsgraad zichtbaar.

Variant 1			
Wijk	Populatie overdag	Dekking F20 [%]	Bereik F20 populatie
Moordrecht	14.088	57	8.094
De Korte Akkeren	9.969	11	1.132
Nieuwerkerk aan den IJssel	48.836	4	2.183
Westergouwe	3.213	59	1.880
Totaal	76.106	17	13.289
Variant 2			
Wijk	Populatie overdag	Dekking F20 [%]	Bereik F20 populatie
Moordrecht	14.088	35	5.000
De Korte Akkeren	9.969	11	1.132
Nieuwerkerk aan den IJssel	48.836	4	2.188
Westergouwe	3.213	69	2.225
Totaal	76.106	14	10.545
Variant 3			
Wijk	Populatie overdag	Dekking F20 [%]	Bereik F20 populatie
Moordrecht	14.088	24	3.373
De Korte Akkeren	9.969	11	1.129
Nieuwerkerk aan den IJssel	48.836	3	1.314
Westergouwe	3.213	82	2.644
Totaal	76.106	11	8.460

Bijlage 2 Beoordeling deeltracés Moordrecht

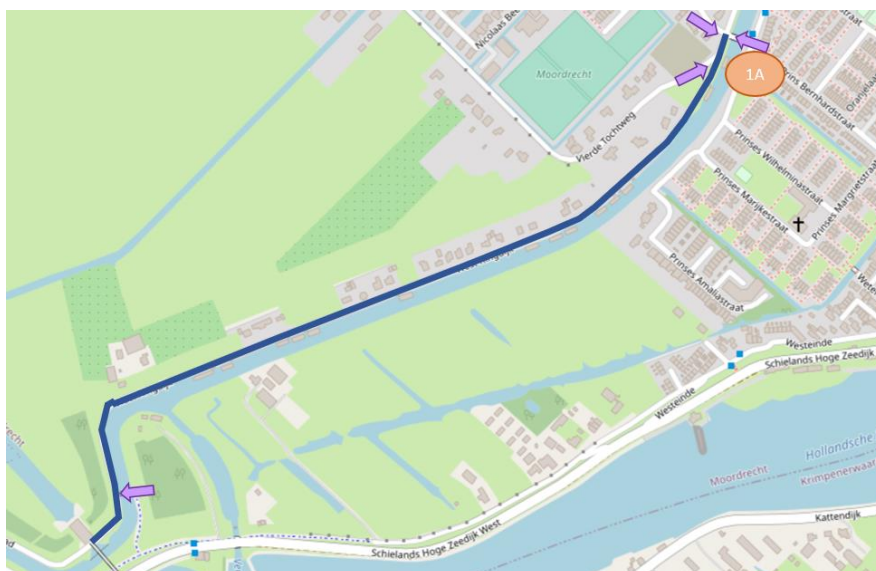
Bijlage 2 Beoordeling deeltracés Moordrecht

Beoordeling deeltracé 1A

Deeltracé 1A begint bij het gemaal Abraham Kroes (West Ringdijk) en eindigt bij de brug ter hoogte van het kruispunt West Ringdijk - Meester Lallemanstraat. Het deeltracé is 1,2 km lang. De West Ringdijk heeft een breedte van circa 2,7 meter. Aan het deeltracé grenzen enkele woonpercelen.

Deeltracé 1A sluit goed aan op de aangrenzende tracés en is voorzien van 4 feeders. Hierdoor scoort het aspect samenhang goed. Het deeltracé gaat langs een natuurlijke omgeving en scoort hierdoor goed op het aspect aantrekkelijkheid. Het deeltracé is niet gelegen in Natura 2000 of NNN-gebied. In de directe omgeving (binnen 20 meter) zijn geen bomen aanwezig, hierdoor scoort het aspect natuurwaarden goed. De gronden hebben de bestemming 'Verkeer'.

. Het deeltracé kruist een Eisvoorzorgmaatregel, waardoor ondergrondse infrastructuur slecht beoordeeld is.



Figuur 0.1 Deeltracé 1A

Beoordeling deeltracé 1B

Deeltracé 1B start bij de brug ter hoogte van het kruispunt West Ringdijk - Meester Lallemanstraat en eindigt bij de brug ter hoogte van het kruispunt Oost Ringdijk - Middelweg. Het deeltracé heeft een lengte van 0,5 km en een breedte van circa 3,2 meter. Aan het deeltracé grenzen woningen (noordzijde) en een groenstrook met beplanting (zuidzijde).

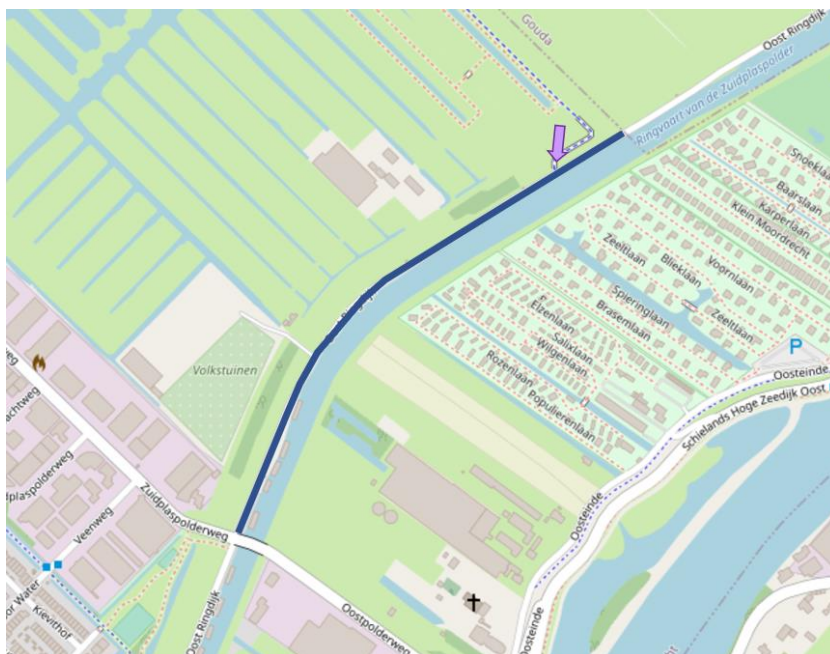
Er zijn geen bomen in de directe omgeving (binnen 20 meter), hierdoor scoort het aspect natuurwaarden goed.

Beoordeling deeltracé 1D

Deeltracé 1D begint bij het kruispunt Zuidplaspolderweg – Oost Ringdijk en eindigt ter hoogte van de gemeente grens met Gouda. De weg heeft een breedte die varieert tussen de 3,0 en 3,5 meter. Het deeltracé is 0,7 kilometer lang. Het deeltracé wordt aan beide zijden begrensd door groen.

De aspecten aantrekkelijkheid, eigendomsverhoudingen en bestemmingen gronden scoren goed. Het deeltracé gaat langs een natuurlijke omgeving en de gronden zijn in publiek eigendom. Daarnaast zijn de gronden bestemd als 'Verkeer'.

De aspecten die slecht scoren zijn sociale veiligheid, ondergrondse infrastructuur en bodemgesteldheid. Op het deeltracé is deels verlichting aanwezig. Er zijn geen schuilmogelijkheden of andere voorzieningen langs de route. Tevens zijn er geen uitwijkmogelijkheden. Het deeltracé kruist een eisvoorzorgmaatregel, waardoor ondergrondse infrastructuur slecht beoordeeld is. Daarnaast komen er in de bodem zettingen voor van 0,3 meter of meer.

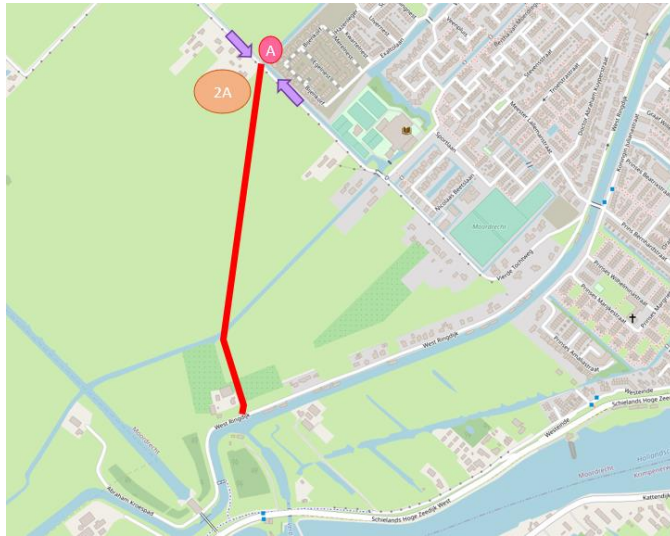


Figuur 0.4 Deeltracé 1D

Beoordeling deeltracé 2A

Deeltracé 2A begint ten noordoosten van het gemaal Abraham Kroes en eindigt bij het begin van de woonwijk, zoals te zien is in Figuur 0.5. Het deeltracé heeft een lengte van circa 0,8 km. Het deeltracé grenst aan beide zijden aan groen. Bij dit deeltracé kan geen gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Een aandachtspunt bij dit deeltracé is het oversteken van de watergang ten oosten van de Vierde Tochtweg. Hier zal een (fiets)verbinding overheen moeten komen.

De gronden van deeltracé 2A zijn grotendeels bestemd als 'agrarisch met waarden' en voor een klein deel als 'natuur', waardoor het deeltracé goed scoort op het aspect bestemmingen gronden. In de bodem komen zettingen van 0,3 meter of meer voor. Hierdoor is bodemgesteldheid slecht beoordeeld. Deeltracé 1A is hiermee de zwakste bodem van variant 2.

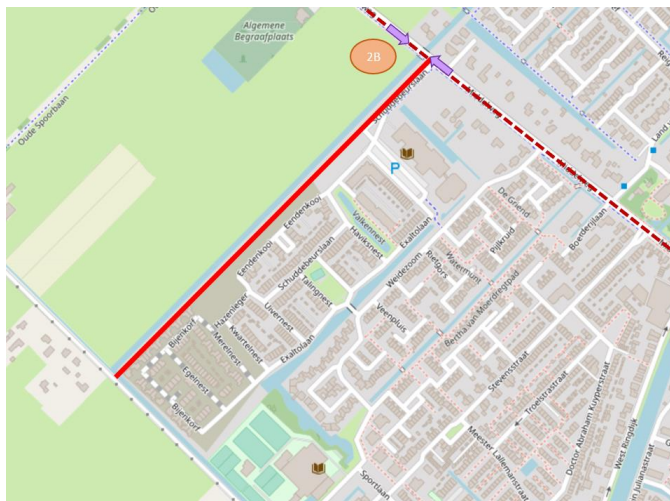


Figuur 0.5 Deeltracé 2A

Beoordeling deeltracé 2B

Deeltracé 2B ligt tussen Vierde Tochtweg en kruispunt Middelweg – Schuddebeurslaan en is 0,7 km lang. Het deeltracé grenst aan woonpercelen (zuidzijde) en een groenstrook (noordzijde). Hier is nog geen bestaande (fiets)infrastructuur.

De ondergrondse infrastructuur scoort goed, hierdoor hoeven er geen extra maatregelen getroffen te worden als een nieuw fietspad aangelegd wordt. Daarnaast scoort het aspect natuurwaarden goed. Het deeltracé is niet gelegen in Natura 2000 of NNN-gebied en er zijn geen bomen aanwezig in de directe omgeving (binnen 20 meter). Dit betekent dat er geen bomen ten koste gaan van het fietspad, als er een fietspad aangelegd moet worden.



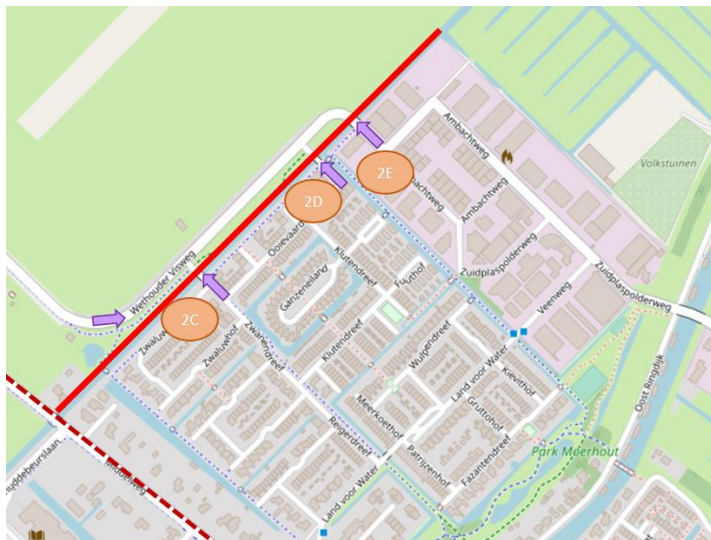
Figuur 0.6 Deeltracé 2B

Beoordeling deeltracé 2C

Deeltracé 2C begint bij de Middelweg en eindigt ter hoogte van de Vijfde Tocht. Het deeltracé heeft een lengte van circa 0,6 km. Voor dit deeltracé kan deels gebruik worden gemaakt van bestaande fietsinfrastructuur. Het huidige fietspad heeft een breedte van circa 2,8 meter. Het deeltracé wordt begrensd door een groenstrook (noordzijde) en door woon- en bedrijfspercelen (zuidzijde). Op een deel van dit deeltracé is fietsinfrastructuur gepland als onderdeel van de ontwikkeling van het Sportpark, zie Figuur 0.8. Dit kan gezien worden als een meekoppelkans voor de realisatie van de snelfietsroute F20.

Er kan deels gebruik worden gemaakt van bestaande fietsinfrastructuur. Het aspect verkeersveiligheid scoort op dit deel goed. Er zijn geen ongevallen geregistreerd, geen paaltjes of andere obstakels in het wegdek en fietsers delen de infrastructuur niet met gemotoriseerd verkeer.

Mate van nieuwe infrastructuur scoort slecht, omdat voor een groot deel nieuwe fietsinfrastructuur aangelegd moet worden en de bestaande fietsinfrastructuur opgewaarderd dient te worden tot snelfietsroute.



Figuur 0.7 Deeltracé 2C

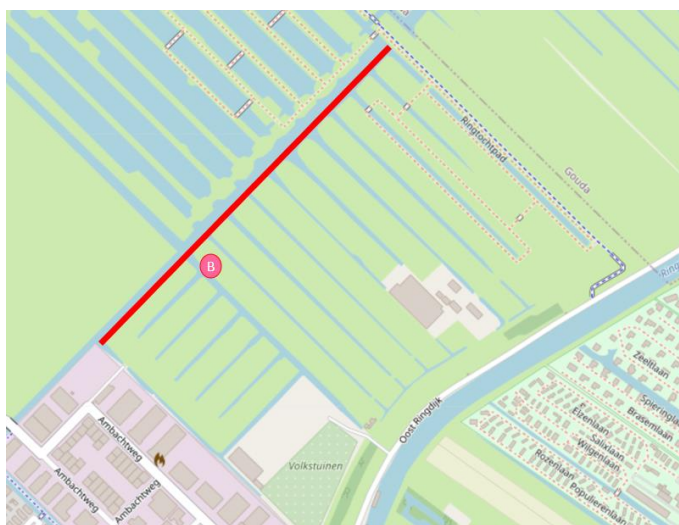


Figuur 0.8 Geplande fietsinfrastructuur

Beoordeling deeltracé 2D

Deeltracé 2D gaat door weilanden. Het deeltracé heeft een lengte van 0,4 km en eindigt bij de gemeentegrens. In de huidige situatie ligt er geen (fiets)infrastructuur. Dit betekent dat er een volledig nieuw fietspad moet worden aangelegd. Een aandachtspunt zijn de watergangen die hierbij worden gekruist.

De aspecten aantrekkelijkheid en eigendomsverhoudingen scoren goed. Het deeltracé gaat volledig door een natuurlijke omgeving (weilanden), wat als prettig kan worden ervaren door gebruikers. De gronden van het deeltracé zijn volledig in publieke eigendom. Het deeltracé kruist een eisvoorzorgmaatregel, waardoor ondergrondse infrastructuur slecht scoort.



Figuur 0.9 Deeltracé 2D

Beoordeling deeltracé 2E

Deeltracé 2E is het bestaande fietspad op de gemeentegrens tussen Zuidplas en Gouda. Dit deeltracé heeft een lengte van circa 0,4 km. Het huidige fietspad heeft een breedte van circa 3,5 meter. Het deeltracé wordt aan beide zijden begrensd door groen.

De aspecten verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid, eigendomsverhoudingen, ondergrondse infrastructuur en natuurwaarden scoren goed. Op dit deeltracé zijn geen ongevallen geregistreerd en er is geen sprake van menging met gemotoriseerd verkeer. Het deeltracé gaat volledig door een natuurlijke omgeving (weilanden). De gronden van het deeltracé zijn volledig in publiek eigendom en zijn bestemd als Verkeer. Het deeltracé kruist enkel een datatransportkabel. Het deeltracé is niet gelegen in Natura 2000 of NNN-gebied en er zijn geen bomen in de directe omgeving (binnen 20 meter), waardoor het aspect natuurwaarden goed scoort.

In de bodem komen zettingen voor van 0,3 meter of meer, waardoor bodemgesteldheid slecht scoort.

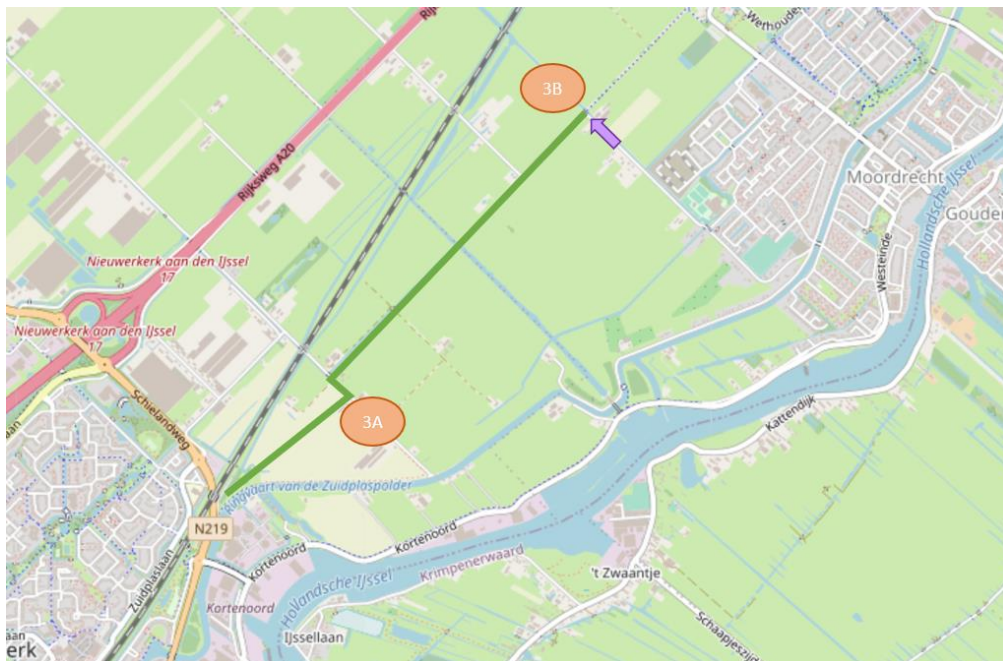


Figuur 0.10 Deeltracé 2D

Beoordeling deeltracé 3A

Deeltracé 3A is 1,5 km lang en begint ten noordoosten van Nieuwerkerk aan den IJssel. Het deeltracé eindigt ter hoogte van het de Vierde Tochtweg. Voor dit deeltracé dient een geheel nieuw fietspad aangelegd te worden.

Het deeltracé scoort slecht op het aspect eigendomsverhoudingen, omdat het deeltracé grotendeels in privé eigendom is. Daarnaast scoort het deeltracé slecht op bodemgesteldheid, omdat er zettingen voorkomen van 0,3 meter of meer. Momenteel ligt er geen (fiets)infrastructuur waar gebruik van kan worden gemaakt, daarom scoort het deeltracé slecht op mate van nieuwe infrastructuur en kan het deeltracé niet beoordeeld worden op de aspecten verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort.



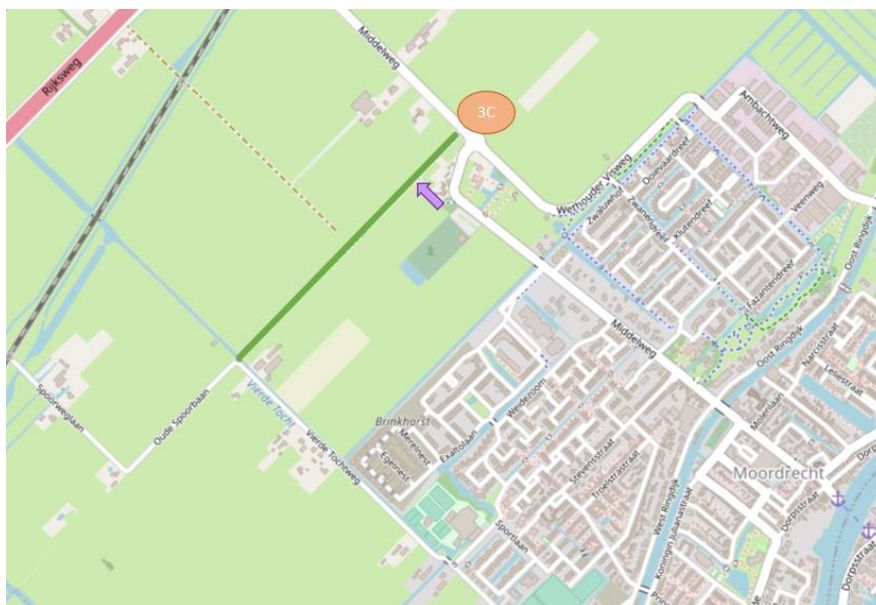
Figuur 0.11 Deeltracé 3A

Beoordeling deeltracé 3B

Deeltracé 3B ligt tussen Vierde Tochtweg en de Middelweg en is 0,8 km lang. Bij dit deeltracé kan gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Het (fiets)pad heeft een breedte van 2,7 meter en is hierdoor te smal. Daarnaast bestaat het wegdek uit grijsasfalt. Het tracé wordt aan beide zijde begrensd door groen.

Het aspect verkeersveiligheid scoort goed, omdat er geen ongevallen geregistreerd zijn, er geen paaltjes of andere obstakels in het wegdek aanwezig zijn en er geen sprake is van menging met het gemotoriseerd verkeer. Daarnaast scoort het aspect directheid goed. Er zitten geen onnodige bochten in het deeltracé, er zijn geen stopkansen en er is geen sprake van omrijdtijd.

Sociale veiligheid en eigendomsverhoudingen scoren slecht. Het (fiets)pad is niet verlicht en niet voorzien van schuilmogelijkheden of andere voorzieningen. Daarnaast zijn er geen uitwijk mogelijkheden. De gronden van het deeltracé zijn volledig in privé eigendom.

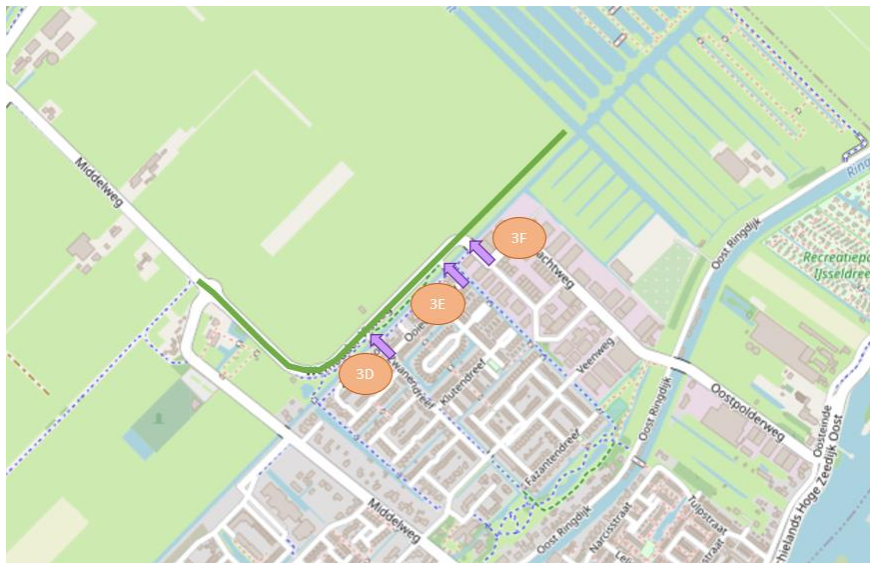


Figuur 0.12 Deeltracé 3B

Beoordeling deeltracé 3C

Deeltracé 3C start bij de rotonde op de Middelweg – Wethouder Visweg en eindigt voor de Vijfde Tocht. Het deeltracé heeft een lengte van 0,7 km. Er kan deels gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Het betreft het fietspad parallel aan de Wethouder Visweg dat later overloopt in voetpad. Het laatste deel van deeltracé 3C is niet voorzien van (fiets)infrastructuur.

Verkeersveiligheid scoort goed. Op het deeltracé zijn geen ongevallen geregistreerd en het (fiets)pad is niet voorzien van paaltjes of andere obstakels in het wegdek. Een groot voordeel is dat fietsers gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer. Dit bevordert de verkeersveiligheid. Geen aspect scoort slecht op dit deeltracé.

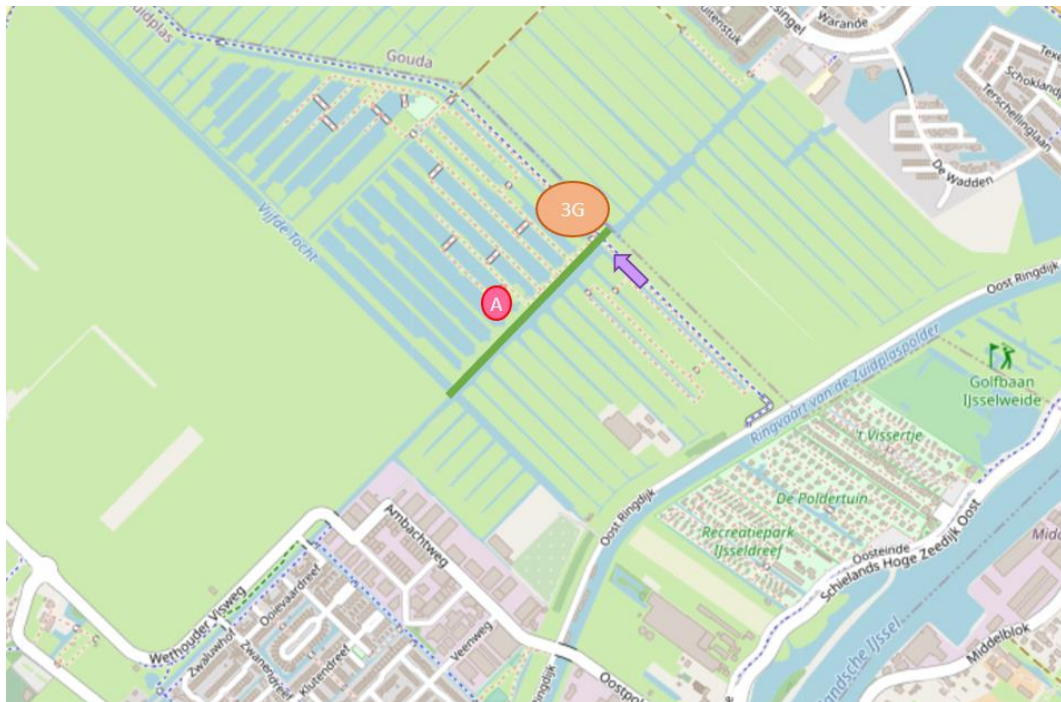


Figuur 0.13 Deeltracé 3C

Beoordeling deeltracé 3D

Deeltracé 3D begint bij de Vijfde Tocht en eindigt net voor de gemeentegrens. Het deeltracé 0,4 km lang. Momenteel ligt hier geen (fiets)infrastructuur waar gebruik van kan worden gemaakt. Een aandachtspunt op dit deeltracé zijn de verschillende watergangen die gekruist moeten worden bij het aanleggen van een fietspad.

Het deeltracé is gelegen op gronden die in publiek eigendom zijn. Ook de naastgelegen gronden zijn in publiek eigendom. Hierdoor scoort het aspect eigendomsverhoudingen goed. Doordat er geen infrastructuur ligt kan het deeltracé niet beoordeeld worden op de aspecten verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort. Tevens scoort het aspect mate van nieuwe infrastructuur hierdoor slecht.



Figuur 0.14 Deeltracé 3D

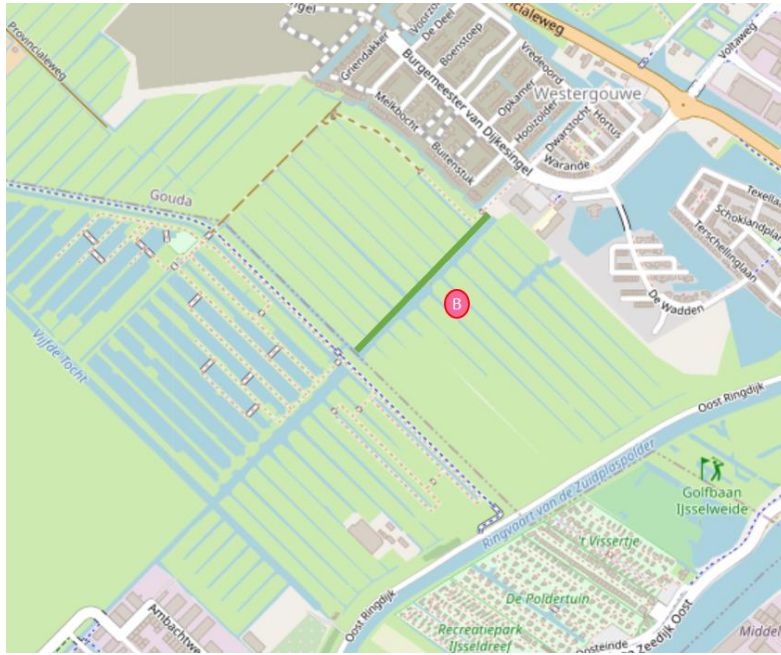
Beoordeling deeltracé 3E

Deeltracé 3E is 0,4 km lang en ligt op grondgebied van de gemeente Gouda. Dit deeltracé maakt de verbinding tussen het de route in Zuidplas en de aansluiting met Westergouwe.

Het aspect natuurwaarden scoort alleen bij deeltracé 3E goed. Het deeltracé is niet gelegen in NNN-gebied of Natura 2000 gebied. Daarnaast zijn er geen bomen in de directe omgeving.

In de huidige situatie ligt geen infrastructuur waar gebruik van kan worden gemaakt. Hierdoor kan het deeltracé niet beoordeeld worden op de aspecten verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort. Tevens scoort het deeltracé hierdoor slecht op mate van nieuwe infrastructuur. Het deeltracé kruist een Eisvoorzorgmaatregel, hierdoor scoort het deeltracé slecht op het aspect ondergrondse infrastructuur.

Uit een gesprek met gemeente Gouda is gebleken dat deze gronden zijn aangewezen als rustgebied en groenblauwe bufferzone. Dit betekent dat deze gronden niet doorkruist mogen worden.



Figuur 0.15 Deeltracé 6E

Bijlage 3 Eerdere onderzoeken en beleid

Bijlage 3 Eerdere onderzoeken en beleid

Onderzoek Sweco 2016

In 2016 heeft Sweco een Plan van Aanpak opgesteld, om invulling te geven aan de snelfietsroute Rotterdam – Gouda, conform de systematiek van Beter Benutten II (een programma waarin de Rijksoverheid stimuleert bestaande infrastructuur slimmer te gebruiken).

In december 2015 is met het ‘Amendement Hoogland’ 18,5 miljoen euro beschikbaar gekomen als rijksbijdrage voor te realiseren snelfietsroute. Onder penvoering van de provincie Zuid-Holland doen de betrokken regiopartijen graag een beroep op deze middelen als bijdrage aan de snelfietsroute Rotterdam – Gouda. De snelfietsroute Rotterdam – Gouda is expliciet genoemd als route in het Amendement Hoogland. De route loopt parallel aan de A20, de nummer 2 in de file top 10 van 2020 volgens de ANWB. Er ligt een kans om door goede, comfortabele fietsinfrastructuur automobilisten te verleiden om voor de fiets kiezen en zo het hoofdwegennet te ontlasten.

De realisatie van de snelfietsroute bestaat uit een samenhangend maatregelenpakket van circa 30 verbeteringsmaatregelen in het gedefinieerde snelfietsrouten netwerk Rotterdam - Gouda, gelegen binnen de gemeenten Zuidplas, Capelle aan den IJssel, Gouda en Rotterdam. Het snelfietsrouten netwerk bestaat uit 2 corridors parallel aan de A20 en de Hollandse IJssel. Op enkele strategische punten zijn de corridors onderling verbonden.

De ontwikkeling van de snelfietsroute Rotterdam - Gouda is vooral gericht op de overstap van forenzen van de auto naar de fiets, de zogenoemde spitsmijdingen. Op het gebied van spitsmijdingen worden de volgende effecten verwacht:

- Aantal fietsers per etmaal zonder snelfietsroute 4.741;
- Aantal fietsers per etmaal met snelfietsroute 4.901;
- Modal shift per etmaal 160 (waarvan 133 uit auto, 27 uit OV)

Onderzoek Arcadis 2020

In 2020 heeft Arcadis een variantenstudie gedaan naar de oversteek over het Gouwekanaal.

Het gebied rondom Gouda is volop in ontwikkeling. Met de realisatie van Westergouwe en het “Vijfde Dorp” in de gemeente Zuidplas neemt in de toekomst de vraag naar mobiliteit in de regio verder toe. Om deze vraag te faciliteren wordt nadrukkelijk gekeken naar mobiliteit per fiets door de realisatie van de snelfietsroute F20 Rotterdam – Gouda. De route verbindt straks Rotterdam Kralingen-Krooswijk, Capelle aan den IJssel, Nieuwerkerk aan den IJssel met Moordrecht en Gouda. Hiermee biedt het een alternatief voor (dagelijkse) gebruikers van de A20 en/of N210/N219.

Uit eerdere studies gericht op de kansen voor de realisatie van de route is naar voren gekomen dat reeds bestaande oversteeken over het Gouwekanaal bij Gouda niet in directe lijn liggen met het beoogde tracé. Realisatie van het tracé via de bestaande oversteeken (Sluiseiland en N207) verlaagt de aantrekkelijkheid van het gebruik en daarmee de potentiële vervoerswaarde van de route. Ook kwam in die studies naar voren dat in het verlengde van de beoogde route een tweetal nieuwe kansrijke tracés bestaan voor het kruisen van de Gouwe. Dit betreft het spoorbrugtracé en het Mallemolentracé, waarbij in eerste instantie wordt gedacht aan het realiseren van een brugverbinding. In opdracht van de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Gouda en de gemeente Zuidplas heeft Arcadis onderzocht welk tracé het meest kansrijk is voor

het kruisen van de Gouwe. De tracés zijn onderzocht en getoetst op ruimtelijke inpassing en impact op de omgeving, realisatiekosten, de potentiële vervoerswaarde en het draagvlak vanuit de relevante stakeholders.

Op basis van kosten, locatie, inpassing, vervoerspotentieel en omgevingsbelangen heeft het spoortracé de beste kaarten, vandaag maar ook in de toekomst. Het Mallenmolentracé is sterk gericht op nieuwbouwwijk Westergouwe, die op enig moment de groeigrens zal bereiken. Met geplande ontwikkelingen van de gemeente Zuidplas en verbindingen met Rotterdam heeft het tracé via de spoorbruggen sterke potentie en toekomstvastheid. (Bron: variantenstudie Gouwekruising, 2020).

Gemeente Zuidplas

Mobiliteitsvisie Zuidplas 2015

Versterking van utilitaire fietsverbinding

De gemeente Zuidplas zet in op versterking van de positie van de fiets, als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem. Doordat de fiets sterk kan concurreren met de auto op de kortere verbindingen tussen de dorpen van de gemeente en tussen de verschillende voorzieningskernen rond de gemeente Zuidplas: Zoetermeer, Gouda en Capelle aan den IJssel.

Om dit te bereiken is versterking van de utilitaire fietsverbinding nodig. Verbeterpunten in het utilitaire fietsnetwerk zijn gewenst op de verbinding Zevenhuizen-Nieuwkerk aan den IJssel, waar een conflict optreedt met het autoverkeer op het Zuideinde en op de verbinding Nieuwkerk aan den IJssel – Moordrecht – Gouda, als onderdeel van de fietsroute Rotterdam – Gouda.

Op de agenda van de gemeente Zuidplas staat de verdere planuitwerking en realisatie van maatregelen op de verbinding Zevenhuizen – Nieuwkerk aan den IJssel en Rotterdam – Nieuwkerk aan den IJssel – Moordrecht – Gouda als onderdeel van de mogelijke snelfietsroute Rotterdam – Gouda. Gemeente Gouda

Mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2026

In het Mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2016 is beschreven dat op regionaal niveau directe (door)fietsroutes naar onder andere Moordrecht en Nieuwkerk (Rotterdam) gewenst zijn. Deze kernen liggen op een afstand van minder dan 15 km en leveren het nodige woon-werkverkeer naar Gouda op.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Fiets in de MRDH 2018

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is de opgave opgenomen om te komen tot een versterking van het metropolitaan fietsnetwerk. Het doel is het verbinden van woongebieden met de economische kerngebieden en andere werkgelegenheidslocaties.

Eén van de ambities is om het aantal mensen dat de 11 belangrijkste economische toplocaties binnen 45 minuten kan bereiken met 10% toeneemt en ook de bereikbaarheid van banen binnen 45 minuten vanuit woongebieden met 10% toeneemt in 2025 t.o.v. de huidige situatie (2018). Rotterdam Alexandrium, Rotterdam centrum en Kralingse Zoom/Brainpark maken onderdeel uit van de belangrijkste economische toplocaties. Het realiseren van de F20 draagt bij aan deze ambitie.

Provincie Zuid-Holland

Fietsplan “Samen verder fietsen 2016 – 2025” (2016)

Zuid-Holland wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets. Met medeoverheden, belangenorganisaties, kennisinstellingen, bedrijven en inwoners van Zuid-Holland is besproken wat nodig is voor het fietsen in Zuid-Holland. Hiervoor zijn ‘Fietstafelbijeenkomsten’ en sessies met wegbeheerders georganiseerd en zijn één-op-één gesprekken gevoerd. Daarnaast hebben bijna 1.000 inwoners een digitale enquête ingevuld. Hieruit zijn de volgende 3 ambities voortgekomen:

1. Vaker en verder fietsen
2. Fietsveiligheid en innovatie
3. Energieneutrale fietspaden

De provincie Zuid-Holland wil aan deze ambities bijdragen door in te zetten op de volgende speerpunten:

1. Optimalisatie fietsnetwerk
2. Fiets in de keten
3. Innovatieve, energieneutrale fietspaden

Optimalisatie fietsnetwerk – snelfietsroute

In het fietsplan is beschreven dat Zuid-Holland zich inzet voor optimalisatie van het fietsnetwerk, waarbij ‘snelfietsroute’ een belangrijk onderwerp is.

Snelfietsroutes zijn interlokale routes waar fietsers met relatief hoge gemiddelde snelheid over grotere afstanden kunnen rijden. Snelfietsroutes bieden comfort voor de gebruiker, maar geven ook concreet invulling aan de ambitie om meer mensen tot 15 kilometer op de fiets te krijgen. Zo kan de fiets ook bijdragen aan betere doorstroming op de weg. Om deze routes te realiseren moeten er knelpunten worden opgelost, vaak door verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren. Verder moet een route als geheel herkenbaar en comfortabel gemaakt worden. De snelfietsroutes lopen tussen steden en dorpen, maar het is van groot belang om ze ook binnen de stad door te trekken tot de uiteindelijke bestemming. Immers, niemand wil van stadsrand naar stadsrand fietsen en een route wordt door de gebruiker beoordeeld op zijn zwakste punt.

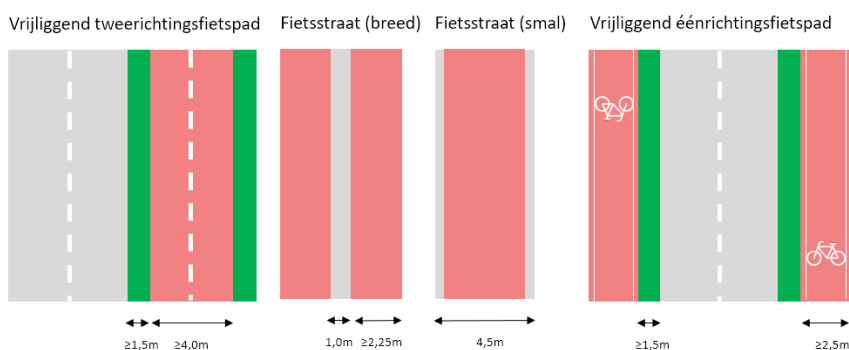
**Bijlage 4 Ontwerputgangspunten
snelfietsroute**

Bijlage 4 Ontwerpuitgangspunten snelfietsroute

Kenmerken snelfietsroute

De snelfietsroute is met name ingericht op fietsverplaatsingen over langere afstanden (7,5 tot circa 30 km). Afhankelijk van het soort fiets zijn dit afstanden die in maximaal een uur zijn te overbruggen. Het is van belang dat een snelfietsroute direct is (de omrijd afstand is niet groter dan 30% van de hemelsbrede afstand). Vanwege de functie dient de snelfietsroute van hoge kwaliteit te zijn en onderscheidend binnen het netwerk. Snelfietsroutes zijn daarom vaak roodgekleurd (herkenbaar) en geasfalteerd (kwaliteit en comfort). Verder zijn er richtlijnen voor de voorrang (op de snelfietsroute heeft men in principe altijd voorrang) en breedte van de snelfietsroute.

Voor deze uitgangspunten zijn standaardprofielen ontworpen, weergegeven in . Van links naar rechts zijn op volgorde de standaardprofielen gerangschikt naar voorkeur en ambitieniveau. Uitgangspunt is de realisatie van een tweerichtingsfietspad. Indien gebruik gemaakt moet worden van bestaande wegen kan gekozen worden voor een fietsstraat (dit is enkel mogelijk als de verhouding fietsers ten opzichte van gemotoriseerd verkeer circa 1/1 is met een maximum van circa 2.500 mvt/etm⁵, zodat fietsers niet alsnog in de verdrukking komen ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer). Wanneer beide niet mogelijk zijn kan gekozen worden voor vrij liggende éénrichtingsfietspaden.



Figuur 0.1 Principe profielschetsen naar ambitieniveau

Om verschillende redenen kunnen partijen c.q. wegbeheerders kiezen om van deze uitgangspunten af te wijken. Maar om het kwaliteitsniveau van een hoogwaardige fietsverbinding te bereiken, is deze profilering wel nadrukkelijk uitgangspunt.

Om de (verkeers)veiligheid van fietsers te waarborgen, dient de route goede verlichting te hebben. Bij verstoring van natuurgebieden wordt aangepaste verlichting toegepast. Tevens dienen fietsers zo mogelijk gescheiden te worden van landbouwverkeer. En het aantal obstakels (paaltjes, hekken) in de route dient minimaal te zijn.

⁵ Bron: CROW-Fietsberaad notities fietsstraten binnen bebouwde komen en buiten bebouwde kom

Kenmerken fietsstraat

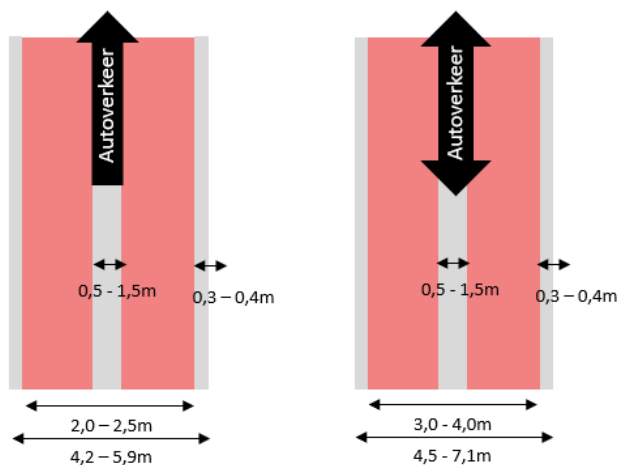
Zoals beschreven kan onder bepaalde voorwaarden, wanneer vrijliggende fietsinfrastructuur niet inpasbaar is, een fietsstraatprofiel gekozen worden voor delen van een snelfietsroute. Op een fietsstraat delen het gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers gezamenlijk de rijbaan, maar zijn (brom)fietsers de hoofdgebruiker en motorvoertuigen 'te gast'. Motorvoertuigen dienen zich aan te passen aan de fietsers en fietsgedrag. Fietsstraten binnen de bebouwde kom zijn enkel inpasbaar op 30 km/h wegen bij een geadviseerde motorvoertuigintensiteit die lager is dan 2.500 mvt/etm.

Het CROW-Fietsberaad heeft 10 vormgevingselementen voor een goede fietsstraat opgesteld ("Evaluatie discussienotitie Fietsstraten, Fietsberaad publicatie 32"; 2019). De belangrijkste elementen volgens de notitie zijn:

1. **Rijbaanbreedte sluit aan bij de auto- en fietsintensiteiten**
Bij een hogere fietsintensiteit volstaat een iets minder brede rijbaan, omdat fietsers meer ontmoetingen met auto's accepteren als ze met meer tegelijk aanwezig zijn. Qua breedte wordt geadviseerd dit per situatie te bekijken. Hiervoor schrijft de "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" van het CROW wel breedtes voor.
2. **Rijlopers: rood of roodachtig asfalt.**
Om de doorstroomfunctie voor het fietsverkeer te benadrukken adviseert de discussienotitie om de rijlopers in rood asfalt uit te voeren. Voor de rabat- en middenstroken gaat de voorkeur uit naar klinkers, om zo de verblijfsfunctie tot uitdrukking te brengen.
3. **Bebording, symbolen en bewegwijzering: toepassen van Fietsstraatbord L51 (Figuur 3.5) om de functie van de straat te benadrukken.**

Daarnaast laten berekeningen zien dat de invoering van eenrichtingsverkeer een zeer effectieve maatregel kan zijn om het aantal gevaarlijke en/of hinderlijke ontmoetingen te verminderen. Dit geldt voor situaties dat de auto-intensiteit te hoog is in relatie tot de rijbaanbreedte. Zelfs als de invoering van eenrichtingsverkeer niet leidt tot lagere auto-intensiteiten (zelfde aantal auto's, maar allemaal in dezelfde richting) mag een aanzienlijke afname van het aantal hinderlijke/gevaarlijke ontmoetingen verwacht worden.

De geadviseerde maatvoering voor een fietsstraat is weergegeven in ("Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom" 2019).



Figuur 0.2 Geadviseerde maatvoering fietsstraten met autoverkeer in één richting (l.) en twee richtingen (r.)

Als voorbeeld zijn in twee varianten van fietsstraten weergegeven.



Figuur 0.3

Figuur 0.4 Voorbeelden van fietsstraten, Bron: Cyclomedia

Verkeersbord L51
 'fietsstraat'

Wayfinding

De Nationale Bewegwijzeringdienst (NBd) en de samenwerkende overheden en partijen binnen Tour de Force hebben in 2021 een landelijk gedragen uitvoeringsvorm van bewegwijzering voor hoogwaardige regionale fietsroutes ontwikkeld en vastgesteld. Deze vorm bestaat uit een bordenfamilie (voorwegwijzer, beslisser en bevestigingsbord) voorzien van een gekleurd kader met F-nummer. Dit resultaat leidt tot een aanvulling op de CROW-richtlijn voor (fiets)bewegwijzering. Die richtlijn is door iedereen en overal toepasbaar, met als doel veiligheid, uniformiteit en continuïteit.



Tabel 0-1 Snelfietsroute bebording

De nieuwe uitvoeringsvorm draagt optimaal bij aan het tijdig waarnemen en herkennen van de weg van A naar B voor de (snellere) fietser.

De keuze van het F-nummer en van de kleur wordt bepaald door de NBd na overleg met de betrokken wegbeheerder(s) op basis van lijsten van beschikbare F-nummers en van beschikbare kleuren (die voldoen aan een minimale contrastwaarde en niet overeenkomen met de kleuren van parkeer-, recreatieve en lokale bewegwijzering). De NBd houdt de F-nummers en kleuren bij in een landelijke database.

Voor de fietsroute tussen Rotterdam en Gouda is gekozen voor de benaming **F20** (naar de parallel liggende A20).

Bijlage 5 Kostenramingen en schetsontwerpen

Bijlage 5 Kostenramingen en schetsontwerpen

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 0683249349
E. jacob.tiellemans@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.