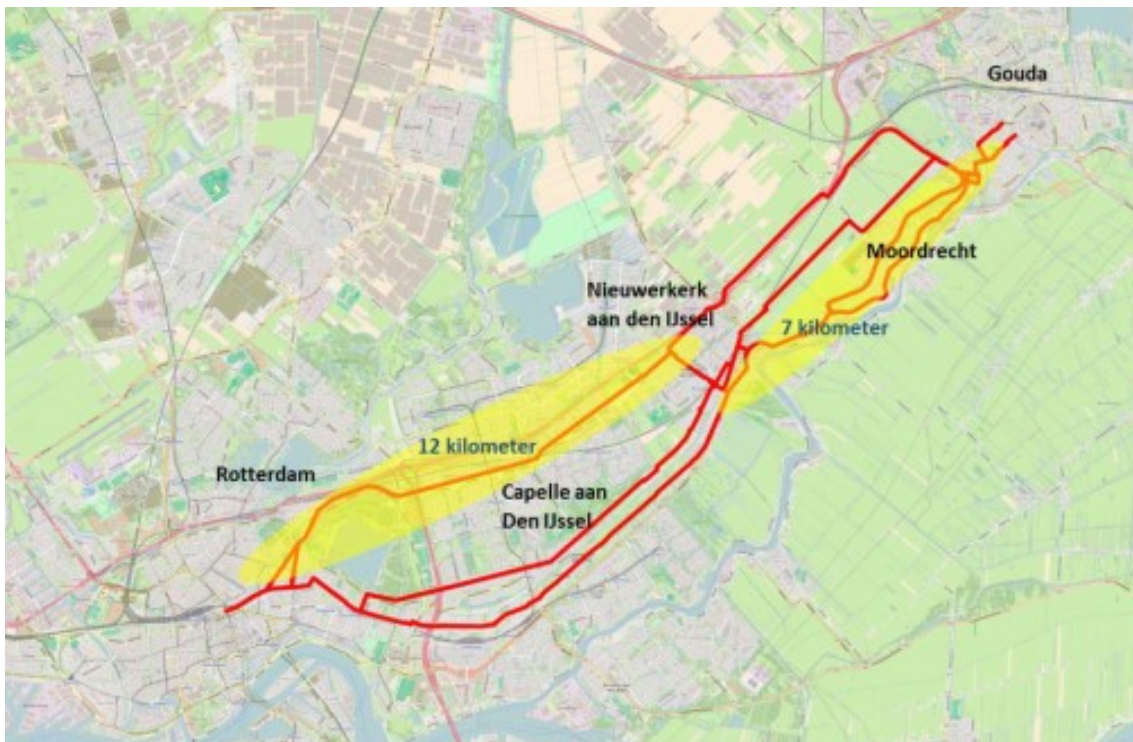


Afwegingsproces Voorkeursroute F20 Rotterdam-Gouda

Eind 2016 en begin 2017 zijn in het Plan van Aanpak Snelfietsroute Rotterdam-Gouda in het kader van het Amendement Hoogland, zes mogelijke tracés voor een snelfietsroute tussen Rotterdam en Gouda verkend. Deze verkenning is zowel op kaart, als in het veld (middels een schouw) uitgevoerd. De geconstateerde kwaliteit van de verschillende tracé delen is afgezet tegen de gewenste kwaliteit volgens de normering van het Inspiratieboek Snelle fietsroutes van het CROW. Op grond hiervan zijn voor alle tracédelen de noodzakelijke aanvullende maatregelen bepaald, inclusief een kostenschatting. De totale kosten per tracédeel zijn afgewogen ten opzichte van de potentiële verschuiving van het gebruik van de auto naar de fiets. Deze afweging heeft geleid tot onderstaande voorkeursroute, welke in de afbeelding geel gemarkeerd is. Deze route is uiteindelijk ter subsidiëring, ingediend in het kader van het Amendement Hoogland en is ook als zodanig gehonoreerd.



Afb 1 Voorkeursroute Amendement Hoogland

Gezien het feit dat de beoordeling en afweging onder stoom en kokend water tot stand is gekomen, is bij de indiening van de subsidieaanvraag het voorbehoud gemaakt dat, als er zwaarwegende omstandigheden zouden zijn, de voorkeursroute alsnog gewijzigd zou kunnen worden. Dit voorbehoud is in paragraf 2.12 van het Plan van Aanpak opgenomen. Hierbij blijven de subsidievoorwaarden en de subsidiëring uiteraard gelijk.

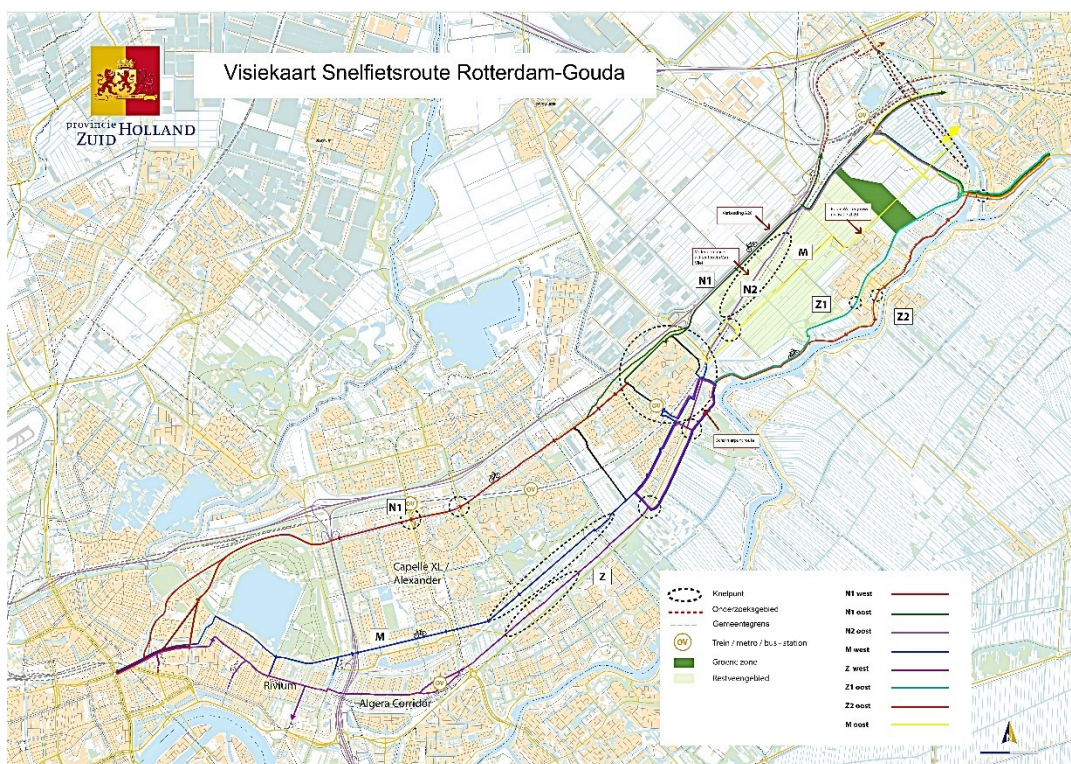
Bij de start van het project veranderde de omgeving dusdanig, dat een heroverweging van het tracé noodzakelijk is geworden. De belangrijkste veranderingen zijn:

- Start verkenning verbreding A20, waardoor het noordelijke tracé tussen Nieuwerkerk aan de IJssel en Gouda in het kader van dit SFR-project-amendement Hoogland niet verbeterd kan worden, maar bij de verbreding van de A20 uiteindelijk wel aangepast zal moeten worden;
- Ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijk draagvlak Rotterdam Noord, waardoor het noordelijke tracé door Rotterdam Kralingen pas op lange termijn gerealiseerd kan worden;
- Ontwikkeling Westergouwe en verbreding N207, waardoor op de lange termijn een andere fietsstructuur ontstaat, zowel in Westergouwe, als er direct ten noorden van;
- In het kader van 'werk-met-werk-maken' speelt thans, in het kader van Landelijk Capelle, de herinrichting van de gehele 's Gravenweg in Capelle aan de IJssel tot fietsstraat, waardoor hier een goede snelfietsroute kwaliteit ontstaat;

- Potentiële verwerving gronden langs spoorlijn tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda, waardoor er mogelijkheden ontstaan voor een nieuwe noordelijke route. Dit speelt echter nog niet op korte termijn.

Tenslotte bleek uit recente telcijfers van onder meer de fietstelweek en de gemeenten Rotterdam en Zuidplas, dat de zuidelijkste route (gemarkeerd met Z en Z2 in onderstaande afbeelding), de routes over de s Gravenweg (zowel op het grondgebied van Rotterdam, als van Capelle aan den IJssel en Zuidplas) substantieel meer gebruikt worden dan de andere tracés. Tevens heeft de zuidelijke route aansluiting met de Van Briennenoord en de Algera corridors waarvoor thans verschillende mobiliteitsstudies lopen om de fiets en betere positie te geven. Daarnaast zijn er een groter aantal arbeidsplaatsen dicht bij het tracé van de potentiële snelfietsroute dan bij de noordelijke routes, waar thans via de verschillende werkgevers fietsgebruik bevorderende maatregelen worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Dit geldt in bijzondere mate voor bedrijven in het Rivium, Fascinatio, en Brainpark en bij de Erasmus Universiteit.

Één en ander gaf voldoende aanleiding om het voorkeurstracé te heroverwegen en middels een verkenning op kaart en in het veld, zijn alle mogelijke tracédelen voor een SFR van Rotterdam naar Gouda in beeld gebracht. De tracédelen zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afb. 2. Mogelijke potentiële alternatieve routedelen van de snelfietsroute Rotterdam-Gouda

Analyse van de kaart laat zien dat de route uiteen valt in twee delen, een zogenaamd oostelijk (Nieuwerkerk-Gouda) en een westelijk (Nieuwerkerk-Rotterdam) deel. Daarnaast zijn er noordelijke tracés (ten noorden van de spoorlijn Gouda-Rotterdam) en zuidelijke tracés (ten zuiden van de spoorlijn Gouda-Rotterdam). De delen komen samen in Nieuwerkerk aan den IJssel bij de rotonde aan het einde van het François Viaduct. Dit punt fungeert als een scharnier tussen alle routedelen.

Voor de beoordeling van de verschillende tracédelen zijn de vijf hoofdeisen uit het Inspiratieboek: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort vertaald in zes criteria:

- **Potentie**, waaronder de ontsluiting van woon- en werkgebieden en de verwachte bijdrage in het aantal spitsmijdingen;
- **Netwerk**, de koppeling met andere (boven)regionale fietsnetwerken, zowel utilitair als recreatief;

- *Ligging*, waaronder een beperkte omrijdafstand en de lengte van het tracé;
- *Kwaliteit*, zoals de veiligheid, aantrekkelijkheid, beperking verliestijden en de uiteindelijke SFR-kwaliteit;
- *Haalbaarheid*, realisatietermijn, beschikbaarheid van het tracé en de kosten;
- *Draagvlak*, zowel het maatschappelijk als bestuurlijk draagvlak, maar ook de marketingwaarde en de mogelijkheid om werk met werk te maken.

Op grond van de normering uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW, het Inspiratieboek Snelle fietsroutes en de bij de schouw geconstateerde kwaliteit en gebruik, zijn de verschillende tracédelen beoordeeld, van de noodzakelijke maatregelen en kostenschattingen voorzien en zijn er, op basis van de hoofdeisen, scores aan toegekend. De scoring per eis is uitgevoerd door alle wegbeheerders gezamenlijk en is mede ingestoken vanuit het thans vigerende beleid en de gemaakte bestuurlijke afspraken. De gebruikersreacties zijn verkregen uit de Fietstelweek en via de Fietzersbond. De beoordeling is opgenomen in de bijlage.

Op grond van de uitkomsten van de beoordeling zijn, tegen de achtergrond van de keuze van de voorkeursroute, per tracédeel de meest kenmerkende aspecten onderstaand beschreven.

Noord-1 (N1) en Noord-2 (N2) Oost

Aan de oostelijke kant van het noordelijke tracé zal op termijn de verbreding plaatsvinden van de A20. Op korte termijn daar een snelfietsroute realiseren is om die reden niet efficiënt. Wel is deze ontwikkeling van groot belang voor de route. Bij de verbreding van de A20 zal de fietsroute (thans fietssuggestiestroken op de parallelweg van de A20) in zijn geheel op de schop gaan, hetgeen opnieuw zal worden gerealiseerd op een nader te bepalen locatie. Er zou een mogelijkheid kunnen zijn om deze route te verschuiven naar een tracé parallel aan de spoorlijn Rotterdam - Gouda. Met deze ontwikkeling ligt er een kans om op langere termijn, een nieuwe verbinding aan te leggen, die volledig aan de hoofdeisen van een snelfietsroute voldoet. Met name op het gebied van veiligheid en aantrekkelijkheid (geluid en stankoverlast van de A20) scoort het bestaande tracé slecht.

Midden (M) Oost

Centraal in het gebied ligt een potentiële verbinding vanuit Westergouwe. Een deel daarvan is al gerealiseerd middels het netwerk van de nieuwbouwlocatie. Door deze verbinding door te trekken richting Zuidplas (het oude tramtracé), wordt in een goede ontsluiting vanuit Westergouwe gerealiseerd. Gezien de huidige en toekomstige ontwikkeling zal de uiteindelijke realisatie pas over zo'n 10 jaar gereed zijn. Dit tracé dient derhalve in de planontwikkeling van Westergouwe te worden geborgd. De huidige inrichting van Westergouwe maakt een directe doortrekking van het tracé over de Gouwe naar Gouda nog steeds mogelijk. Bij een extra brug over de Gouwe wint de route aan kwaliteit. De locatie en de kosten van de brug zijn nog onderwerp van onderzoek.

De verbinding vanuit Westergouwe loopt door tot aan Nieuwerkerk aan den IJssel. Het toekomstig tracé loopt door het 'Restveengebied'. Dit recreatief aantrekkelijke gebied is in ontwikkeling bij de Provincie Zuid-Holland. (Nieuwe) fietsverbindingen maken onderdeel uit van de plannen. Dit is een belangrijk te volgen ontwikkeling voor de snelfietsroute. Echter op korte termijn kan hier geen complete snelfietsroute gerealiseerd worden.

Zuid-1 (Z1) en Zuid 2 (Z2) Oost

Zuid zijn er twee tracés denkbaar. Het bestaande tracé langs de IJsseldijk dat onderbroken wordt in Moordrecht en waar de uiteindelijke snelfietsroutekwaliteit niet gehaald kan worden. Dit heeft vooral te maken met de beperkte beschikbare ruimte langs de dijk om het fietspad te kunnen verbreden. Daarnaast is er een tracé over de Oost- en Westringdijk door Moordrecht, waar medegebruik met bestemmingsverkeer geldt. Dit tracé wordt binnenkort direct ontsloten vanaf het Sluiseiland (de toegang naar Gouda) door een nieuwe brug vanaf Westergouwe over de ringvaart. Het tracé loopt over verkeersluwe straten door Moordrecht die in te richten zijn tot fietsstraten. De kruisingen bij de bruggen over de Ringvaart vragen om extra aandacht.

Bij het Abraham Kroesgemaal liggen een oude brug en haakse bochten in het tracé. Hier lijken echter mogelijkheden te zijn om het tracé met een nieuwe brug meer vloeiend te kunnen laten verlopen. Het pad vanaf het François viaduct kan langer doorgetrokken worden langs de Vijf Boeken en ook daar is een fietsstraat mogelijk, zoals ook op de 's Gravenweg. Uiteindelijk blijft de 'spoorrotonde' op de

N219 een punt van aandacht dat op termijn mogelijk ongelijkvloers gekruist zou kunnen worden, als de gehele snelfietsroute Rotterdam-Gouda gerealiseerd en een succes is.

Noord 1 (N1) West

De noordelijke routes ten westen van Nieuwerkerk aan den IJssel op het grondgebied van de gemeente Rotterdam en door het deelgebied Kralingen-Crooswijk worden gekenmerkt door de ligging parallel aan de Hoofdweg. Langs de Hoofdweg in Capelle kan enerzijds gebruik gemaakt worden van de parallelwegen met klinkerbestrating en veel parkerend verkeer langs de winkelvoorzieningen. Een deel van deze ventwegen zijn reeds ingericht als een fietsstraat (roodasfalt) en een vrijliggend tweerichtingen fietspad (rood asfalt). Echter door de aanwezigheid van majeure kabels en leidingen en de beperkte beschikbare ruimte is verbreding en asfaltering van de fietspaden en overige ventwegen niet mogelijk. Daarnaast wordt de route gekenmerkt door relatief veel kruispunten met verkeerslichten, waar door het openbaar vervoer beperkte mogelijkheden zijn voor fietsprioriteit. Langs dit deel van de Hoofdweg zou de Snelfietsroute ook gebruik kunnen maken van het, ten noorden van de weg gelegen, tweerichtingenpad. Echter ook hier geldt het bezwaar van de verkeerslichten en de extra oversteken die met de rest van de snelfietsroute ontstaan. Op het Rotterdams grondgebied kan de Hoofdweg alleen aan de zuidzijde op de parallelweg liggen. Ombouwen tot fietsstraat stuit hier op praktische bezwaren met betrekking tot kabels en leidingen, ruimtegebrek en beperkte mogelijkheden voor prioriteit voor de fiets. Delen van de route langs Kralingen kunnen ook pas op lange termijn, bij de (her)ontwikkeling van delen van het gebied, gerealiseerd worden. Deze routes blijven derhalve in beeld als snelfietsroute, maar worden thans in het kader van het Amendement Hoogland niet opgepakt.

Midden (M) West

Het is voorstelbaar dat het tracé langs de spoorbaan doorgetrokken wordt naar Rotterdam. Hier ligt thans een onderhoudspad van ProRail. Op dit moment zijn er nog geen concrete plannen voor een mogelijke spoorverdubbeling. Mocht die er ooit komen, dan zal die aan de zuidkant plaatsvinden. Dit noordelijk van de spoorlijn gelegen onderhoudspad biedt op zich goede kansen voor een gestrekte snelfietsroute, wanneer hier op termijn afspraken over gemaakt kunnen worden met ProRail. Het Kralingse gedeelte van deze route is gelijk aan de noordelijke route door Kralingen.

Zuid (Z) West

De zuidelijkste route over de 's Gravenweg is opgenomen in het uitvoeringsprogramma Landelijk Capelle. Daarin is aangegeven om de 's Gravenweg te reconstrueren naar een fietsstraat. Voorwaarde is wel dat dit profiel in Zuidplas wordt voortgezet en dat de fietsstraat ook volgens de landelijke richtlijnen wordt vormgegeven.

Binnen de gemeente Rotterdam zijn er drie hoofdroutes, die aansluiten op 's Gravenweg, te weten de Oudedijk/Vlietlaan/Goudse Rijksweg, de Oostzeedijk Beneden en de Maasboulevard.

De noordelijkste route via de Oudedijk is in de afgelopen jaren grootschalig verbeterd en voor de fiets is de maximale ruimte in het beschikbare profiel heringericht tot vrijliggend fietspad. Hoewel de kwaliteit van het pad daarmee hoog is, zit de fiets nog niet volledig in de voorrang en is het pad te smal om een snelfietsroute te zijn. Opwaardering van dit tracé naar het snelfietsrouteniveau is op korte termijn niet aan de orde.

De meest zuidelijke route langs de Maas (via de Maasboulevard) heeft de potentie om een goede SFR te worden, echter daarvoor is een grootschalige reconstructie van de Maasboulevard (onderhoudswerkzaamheden aan o.a. de riolering, weginfrastructuur en groen) noodzakelijk. Deze reconstructie van de Maasboulevard staat opgenomen in het IP Maasboulevard 2019 - 2026 met een verwachte realisatie in 2026. Het realiseren van een SFR op dit tracé is derhalve nu niet opportuun en vindt sowieso op langere termijn plaats in het kader van de herstructurering.

De centrale route via Oostzeedijk Beneden biedt vanaf het Oostplein niet alleen een directe verbinding met het centrum van Rotterdam via de Burgemeester van Walsumweg, maar ook met het Hofplein/Centraal station via de Goudse Singel en Maasboulevard via de Oostmolenwerf. In het kader van het amendement Hoogland is besloten om de route via de Oostzeedijk Beneden, die deels al als snelfietsroute in de vorm van een fietsstraat is ingericht, uit te werken en te realiseren.

Aandachtspunten voor deze route zijn de Goudsesingel, de 's Gravenweg en de omgeving van het metrostation Capelsebrug (op Rotterdams grondgebied).

Voorkeursroute

Het is niet mogelijk om de scoring van de verschillende beoordelingscriteria per route of routedeel te sommeren om tot een eindoordeel te komen. Derhalve is er voor gekozen om per eis de voorkeur te bepalen en op grond van alle deelvoorkeuren tezamen, te komen tot een voorkeursroute.

Van de onderzochte routes scoort de zuidelijke route op dit moment het beste. Niet alleen het huidige gebruik, maar ook de mogelijkheden om de route in 4 jaar naar een kwalitatief goede snelfietsroute te tillen, pleiten voor dit tracé. Ook de ontsluiting van grote woon- en werkgebieden en de koppeling van openbaarvervoerknooppunten als de metro bij Capelsebrug en Kralingse Zoom stimuleren het gebruik van de fiets, mede in combinatie met bijvoorbeeld de grootschalige ontwikkelingen in het Capelse Rivium met onder andere de daarbij behorende Parkhuttle, Gobike.

Daarnaast biedt deze route, zeker ook in het kader van 'werk-met-werk-maken', volop kansen voor het toepassen van tal van verschillende innovatieve maatregelen. Zo kunnen VRI's smart gemaakt worden en regensensoren krijgen, kunnen bruggen een verwarmd dek krijgen en wordt nieuwe verlichting in de buitengebieden dynamisch gemaakt. Maar ook de brugopeningen bij Gouda kunnen middels matrixborden op afstand aan de fietser worden gemeld om daarmee de routekeuze te beïnvloeden en de wachttijden en stopkans te beperken.

Tenslotte is dit een hele aantrekkelijke route door de landelijke ligging, maar ook de sociale veiligheid door aangrenzende bebouwing.

Om zowel de huidige fietser als de overstapper vanuit de auto al op de kortere termijn te faciliteren in een comfortabele, veilige verbinding tussen Rotterdam en Gouda, wordt voorgesteld om het zuidelijk tracé in te richten tot snelfietsroute.

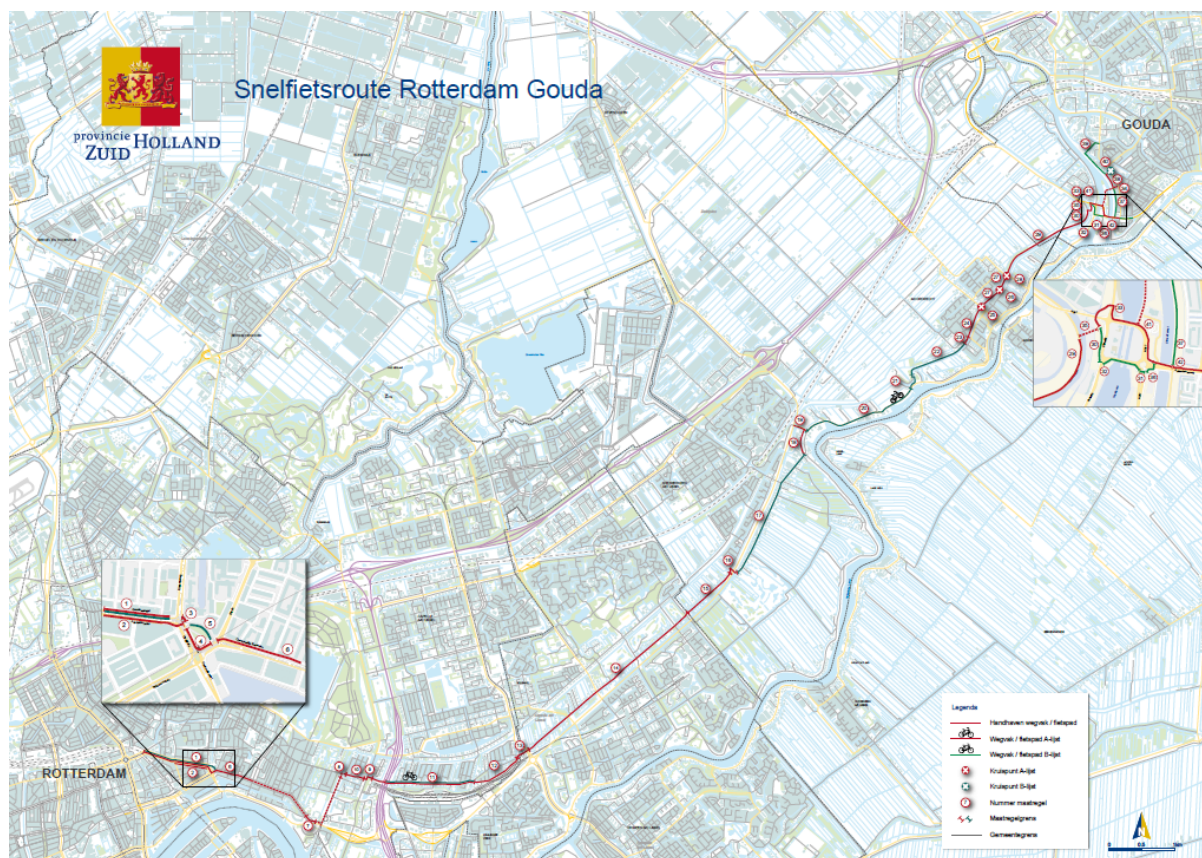
Ambitieroute

De routedelen die op langere termijn het beste scoren om aangelegd of omgebouwd te kunnen worden als ideale snelfietsroute, zijn de nieuwe routes langs de spoorlijn. Zeker in combinatie met een nieuwe brug over de Gouwe is dit een directe en gestrekte route tussen Rotterdam en Gouda die een groot gebied bedient. Deze route kan pas op langere termijn gerealiseerd worden, als gevolg van:

- De noodzakelijke verwerving van gronden;
- De medewerking van RWS (Verbreiding A20), ProRail (Spoorverdubbeling) en Provincie (oversteek Gouwe);
- De hoge kosten van het aanleggen van een geheel nieuw tracé, inclusief de noodzakelijke kunstwerken.

Dit ambitieniveau ligt ver boven dat wat de middelen die verkregen zijn middels het Amendement Hoogland en de cofinanciering mogelijk maakt.

Opgemerkt wordt dat de maat en schaal van het totale zoekgebied het noodzakelijk maakt om naast de zuidelijke route ook aan de noordzijde van het gebied, op termijn, een kwalitatief hoogwaardige snelfietsroute te realiseren. Dit vooral ook omdat deze route andere, potentieel aantrekkelijke, herkomst en bestemmingsrelaties ontsluit, zoals de stations Alexander en Gouda, maar ook gebieden als Kralingen Noord, Nieuwerkerk Noord en Waddinxveen. Hiervoor zijn zowel het tracé parallel langs het spoor, als centraal door Westergouwe in beeld. De eerste voorkeur gaat daarbij uit naar het spoortracé met een nieuwe brug over de Gouwe. Mocht dit bij nader inzien niet haalbaar blijken, dan is de centrale route die aansluit op Westergouwe een goed alternatief.



Afb. 3. Voorkeurs- en Ambitieroute Rotterdam-Gouda

Bijlage Beoordeling tracédelen.

Selectiecriteria Snelfietsroute Rotterdam Gouda											
Criterion	Uitwerking	West				Oost					Opmerking
		Noord 1	Noord 2	Midden	Zuid	Noord 1	Noord 2	Midden	Zuid 1	Zuid 2	
Potentie											
Ontsluiting potentiële gebieden	werklocaties, woonlocaties, OV-haltes, winkelgebieden	+	+	+	++	+	+	++	++	++	Noord 1/2 heeft aan de oostkant een ++ i.c.m. een brug over de Gouwe en station Gouweknoop.
Verwachting spitsmijdingen	relatie met A20, N219 en centra van kernen	+	+	+	++	+	+	+	++	++	
Netwerk											
Meervoudig gebruik met andere routes	Hollandse Banen, Metropolitane routes, Regionale fietsroutes, aansluiting op lokaal fietsnetwerk	+	+	+	+	0	0	+	++	++	Noord1/2 heeft aan de oostkant een + i.c.m. een brug over de Gouwe
Ligging											
Gestrektheid	omrijfactor tussen majeure uitwisselpunten	+	+	+	0	0	0	+	++	+	Noord 1 heeft aan de oostkant een + i.c.m. een brug over de Gouwe en station Gouweknoop. Gemeten tussen Hofplein en Koningin Wilhelminaweg
Lengte	lengte van de route of het routedeel	10,3	11,7	12,9	13,6	9	6,5	6,8	7,1	7,3	
Kwaliteit											
Verkeersveiligheid/conflictpunten	lokaties zonder voorrang of lengte waarover gemengd verkeer plaatsvindt, uitritten en parkeren	+	+	+	0	+	++	++	0/+	0	Aan de westzijde zijn in Noord 2 knelpunten, midden 1 knelpunt en zuid is 0 in RTD. Betreft toekomstige route Oost-Noord is de 0 in Nieuwerkerk
Doorstroming fiets/vertragspunten	routesnelheid, kruispunten met VRI of zonder voorrang, uitritten, gemengd verkeer zonder voorrang	+ / 0	+ / 0	+	0	+	++	++	+	-	
Aantrekkelijkheid/obstakels	afwisseling omgeving, (verkeers)lawaai, luchtkwaliteit	0	0	+	+	-	0 / +	++	+	0	Aan de oostkant bepaald de Kralingse plas de score en aan de westkant de A20 West- Zuid haalt niet de maximale kwaliteit door het gedeelte in Rotterdam binnen de Ruit. Van West Noord is fietspad langs de Hoofdweg te smal.
Sociale veiligheid	aanwoning, medegebruik, inrichting omgeving	0	0	+	++	0	0	+	+	+	
Te behalen mate van SFR-kwaliteit	mate waarin aan de richtlijnen van SFR kan worden voldaan (rood, 3,5 meter, asfalt, verlicht, voorrang, bewegwijzerd)	+	+	+	+	0	+	++	+	+	
Haalbaarheid											
Kosten	inschatting omvang kosten maatregelenpakket	0	--	-	0	0	--	--	0	-	Afwijking ten opzichte van het budget van 4,5 mln bij een logische combinatie van delen tot een SFR
Tijdspad	realisatietermijn route of delen van de route	+	+	+	+	0	0	0	++	+	
Beschikbaarheid tracé	huidige beschikbaarheid tracé, afhankelijkheid van derden, invloed van verwerving	+	+	+	+	0	0	0	++	+	Aan de westzijde zijn noord en midden afhankelijk van verwerving, Westergouwe en de A20
Draagvlak											
Bestuurlijk	ook deelgebieden	+	+	+	+	+	+	+	+	+	De route Zuid 1 kan bijna geheel worden ingericht als fietsstraat!
Ambtelijk	ook beheer en onderhoud, commissies, andere diensten	-	-	0	+	-	0	++	+	-	
Maatschappelijk	gebruikers en omwonenden	0	0	0	+	-	+	++	0	+	
Werk met werk maken	verwachte maatregelen, plannen, wensen en mogelijkheden	0	0	-	+	0	-	--	++	+	
PR/Marketingwaarde	mogelijkheid om de SFR te promoten	+	0	0	++	0	0	++	++	++	

