

Fietsen in de Zuidplaspolder

Van wenslijnen naar routes

definitieve versie

Provincie Zuid Holland

Mei 2008

Fietsen in de Zuidplaspolder

Van wenslijnen naar routes

definitieve versie

dossier : B5374

registratienummer : WN-ZH20080262

versie : definitieve versie

Provincie Zuid Holland

Mei 2008

INHOUD	BLAD
SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	3
1.1 Fietsen belangrijk voor de Zuidplaspolder	3
1.2 Verantwoording proces en werkwijze	3
1.3 Bestemmingsplannen	3
2 ACHTERGROND EN KADERS	4
2.1 Zuidplaspolder uitbreidingsgebied van de Zuidvleugel	4
2.2 Provinciaal Fietsplan 2001 en 2008	4
2.3 ISV benoemt fietsroutes als drager van de verstedelijking	5
2.4 De fietspaden nader uitgewerkt in het ISP	5
2.5 Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder beschrijft eisen	6
3 BESTAANDE SITUATIE	8
3.1 Bestaande situatie	8
3.2 Autonome ontwikkelingen	8
4 NAAR EEN NIEUWE FIETSROUTESTRUCTUUR IN DE ZUIDPLASPOLDER	10
4.1 Hoge Ambitie als uitgangspunt	10
4.2 Criteria voor een realistisch netwerk	11
4.3 Netwerk Atelier Zuidplaspolder vormt de basis	12
4.4 Het keuzeprocess	13
5 KRUISINGEN RAILINFRASTRUCTUUR: KANS VOOR SUBSIDIES	17
5.1 Beleid ProRail: opheffen overgangen	17
5.2 Vier soorten kruisingen met het spoor: Vier benaderingen	17
5.3 Samenhang van de onderdoorgangen	21
6 FINANCIERING EN FASERING	22
6.1 Tracés per financieringsbron	22
6.2 Kostenraming	23
6.3 Raming tegenover dekking	26
6.4 Kosten verkleinen door versobering: combinaties van tracés en kruisingen	26
6.5 Fasering	27
6.6 Optimalisering	29
7 STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK	31
COLOFON	32
BIJLAGEN	
1 Kaarten	
2 Bouwstenen	
3 Kostenraming	

SAMENVATTING

De Zuidplaspolder

De Zuidplaspolder is een uitbreidingsgebied in de Zuidvleugel met een groot verstedelijkingsprogramma, waarin onder andere woningen, bedrijven en glastuinbouw een plaats hebben. Een goede bereikbaarheid is een vereiste voor het welslagen van dit programma. Aangezien leefbaarheid en kwaliteit een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van het gebied, neemt fietsen een belangrijke plek in.

Van wenslijnen naar routes

In het project 'Fietsen in de Zuidplaspolder' heeft de projectgroep een keuze gemaakt voor een robuuste fietsroutestructuur. De projectgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten uit de Zuidplaspolder. DHV heeft in opdracht van de provincie de advieswerkzaamheden uitgevoerd.

Het startpunt in het project was de ambitie zoals verwoord in het Intergemeentelijk Structuur Plan Zuidplas (ISP). In het ISP zijn de karakteristieke ruimtelijke assen benoemd die de basis vormen voor het fietspadennetwerk. De kwaliteitseisen voor het fietspadennetwerk zijn uitgewerkt in het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder. In het Handboek Kwaliteit heeft het fietsroutenetwerk vorm gekregen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het Ringvaartpark, recreatieve gebieden in de polder, en de lanen, linten en tochten. Met de wensstructuur uit het Handboek Kwaliteit als uitgangspunt heeft de projectgroep vastgesteld welke fietspaden en kunstwerken ontwikkeld moeten worden. Na deze keuze zijn de kosten berekend en is per fietspad of kunstwerk bepaald uit welke financieringsbron het ontwikkeld kan worden. De uitdaging voor de provincie en de gemeenten is het organiseren van de financiering.

De nieuwe routes en kunstwerken

De projectgroep heeft gekozen voor een netwerk dat ervoor zorgt dat de belangrijkste kernen in en om de polder met elkaar verbonden zijn. Hierbij is gekeken naar zowel recreatief als utilitair gebruik. Het belangrijkste utilitaire onderdeel wordt gevormd door de fietspaden langs de lanen, linten en tochten. Recreatief vormen het Ringvaartpark, het Kreekrugpad en de verbinding Bentwoud-Krimpenerwaard essentiële schakels. De fietspaden zijn overwegend beschikbaar voor gemengd gebruik.

Het vastgestelde netwerk bevat circa 50 kilometer nieuw te ontwikkelen fietspad en 40 kunstwerken. De kunstwerken betreffen ongelijkvloerse kruisingen met het spoor, de snelweg, de regionale infrastructuur of een brede watergang. De totale ontwikkelkosten (exclusief de kosten voor de onderdoorgangen bij de regionale infrastructuur) zijn volgens de SSK methodiek vastgesteld op circa € 110 miljoen. Een groot deel van deze kosten bestaat uit kruisingen met het spoor. Voor het vaststellen van de locatie en de financiering van de onderdoorgangen hebben de betrokken partijen overleg gestart met ProRail. Voor de ontwikkeling van het gehele netwerk is op basis van inhoudelijke argumentatie een prioritering opgesteld, die als basis heeft gediend voor een faseringsvoorstel. Vooral de routes door de Gouweknoop en het Ringvaartpark hebben hoge prioriteit gekregen. De projectgroep heeft ook een voorstel voor optimalisatie gemaakt. Het slim combineren van kunstwerken, vooral in de omgeving van de Gouweknoop, kan een besparing van circa € 15 miljoen opleveren.

De keuze van de projectgroep is een voorstel voor de besluitvorming. Deze zal plaatsvinden in het door het Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (ROZ) opgestelde Ontwikkelingsstrategiekader (OSK).

1 INLEIDING

1.1 Fietsen belangrijk voor de Zuidplaspolder

Voor de Zuidplaspolder bestaat een stevige kwalitatieve eis voor de bereikbaarheid. Fietsen neemt een belangrijke plek in. Er bestaat grote potentie om door middel van een robuuste fietsroutestructuur de ruimtelijke structuur te versterken. In 2008 worden diverse bestemmingsplannen voor deelgebieden in de Zuidplaspolder uitgewerkt en vastgesteld. Op grond van de huidige planvorming is het gewenst om een actualisatie en concretisering van de oorspronkelijke ambitie op te stellen. De provincie Zuid-Holland heeft DHV gevraagd de werkzaamheden uit te voeren.

Het doel van dit project is het vaststellen van een realistische fietsroutestructuur in de Zuidplaspolder. Deze tracés uit deze structuur vormen het hoofdbestanddeel van voorliggend rapport. De betrokken partijen hebben samen de uiteindelijk te ontwikkelen tracés vastgesteld. Daarnaast is de structuur voorzien van een overzicht van de kosten, en wordt weergegeven wat de mogelijkheden voor financiering zijn.

1.2 Verantwoording proces en werkwijze

Voor de actualisatie en concretisering heeft DHV samen met de provincie een projectgroep in het leven geroepen. In de projectgroep zijn de gemeenten uit de Zuidplaspolder en de provincie zelf vertegenwoordigd.

Als eerste stap in het proces heeft DHV een ruwe kostenschattting gemaakt van alle fietspaden en kunstwerken uit de ambitie. Uit de hoogte van de kosten bleek dat er keuzes gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld versoering van de ambitie. Het zwaartepunt van het project was de workshop op 28 februari 2008 waarin alle leden van de projectgroep aanwezig of vertegenwoordigd waren. Tijdens deze workshop is overeenstemming bereikt over de gewenste tracés en de fasering. Ook is tijdens de workshop vastgesteld uit welke bron de verschillende fietsroutes gefinancierd kunnen worden. DHV heeft vervolgens de kosten van de verschillende tracés berekend volgens de SSK methodiek. De resultaten zijn samengevoegd in dit document.

1.3 Bestemmingsplannen

Dit project is gericht op uitvoering. De resultaten zullen worden overgedragen aan de projectteams voor Zuidplas-west en Zuidplas-noord zodat de fietspaden in de Voorontwerp-Bestemmingsplannen kunnen worden opgenomen. Voor de overige deelgebieden wordt aanbevolen ook op korte termijn de resultaten van dit project te delen, zodat ook hier tijdig ruimte wordt gereserveerd voor de gewenste fietspaden in de Zuidplaspolder.

2 ACHTERGROND EN KADERS

2.1 Zuidplaspolder uitbreidingsgebied van de Zuidvleugel

Het gebied Zuidplaspolder bevindt zich in de driehoek Rotterdam, Zoetermeer en Gouda en is in de Nota Ruimte aangewezen als uitbreidingsruimte van de Zuidvleugel. In het gebied wordt een ambitieus verstedelijkingsprogramma met woningbouw, bedrijven, glastuinbouw en natuur voorzien. Om deze plannen tot uitvoering te brengen worden er bestemmingsplannen opgesteld voor de verschillende deelgebieden van de Zuidplas.



Figuur 1: de gebiedskaart van de Zuidplaspolder

2.2 Provinciaal Fietsplan 2001 en 2008

De Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben in het 'Fietsplan 2001' een groot aantal wenslijnen voor fietspaden aangegeven. De Provincie positioneert de fiets als een essentieel onderdeel in het mobiliteitsplan. Onderdeel van het Fietsplan is een programma waarin nieuwe vrijliggende fietsverbindingen met een eigen tracé worden ontwikkeld, en een programma voor aanvullende fietsvoorzieningen en stallingen. Een aantal wenslijnen uit dit plan ligt in de Zuidplaspolder, deze komen in aanmerking voor financiering uit het Fietsplan.

Reserveringen voor de Zuidplaspolder

Op 25 februari 2008 is het concept 'Fietsplan 2008' gepubliceerd. Dit plan geeft kort het beleidskader aan en bevat daarnaast een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Voor het deelgebied Zuidplaspolder zijn reserveringen opgenomen en zijn de volgende fietspaden genoemd: Gouda – Bleiswijk, Zuideinde (Zevenhuizen – Nieuwerkerk), de verbinding Moordrecht – Zevenhuizen, Eendrachtspolder en het fietspad tussen Nieuwerkerk NS en Gouda NS.

2.3 ISV benoemt fietsroutes als drager van de verstedelijking

De verstedelijkingsopgave voor de driehoek RZG Zuidplaspolder uit de Nota Ruimte is uitgewerkt in de Interregionale Structuurvisie 2010-2030 (ISV, september 2004). De ISV kan beschouwd worden als een visie op hoofdlijnen. Het bevat bestuurlijke afspraken over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de driehoek RZG Zuidplaspolder.

De ISV bevat een aantal richtinggevende uitspraken met betrekking tot fietspaden in relatie tot de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder (zie pagina 37): Openbaar Vervoer (HOV) en fietsroutes worden de drager van de verstedelijking genoemd. Voor intern verkeer wordt aan de fiets een voorname rol toegekend. Daarnaast moet het fietsnetwerk de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen aanmerkelijk verbeteren (pagina 23).

Een aantal concrete maatregelen wordt bij naam genoemd (pagina 37): een extra brug voor fietsverkeer ten behoeve van de aansluiting van de woongebieden ten westen van de Gouwe op Gouda. Via de Zuidelijke Dwarsweg kan in de richting van Alexander en Nieuwerkerk een goede fietsroute worden geboden, waarbij de N219 ongelijkvloers moet worden gekruist.

2.4 De fietspaden nader uitgewerkt in het ISP

Op basis van de ISV is het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP, januari 2006) opgesteld. Het ISP heeft betrekking op ontwikkelingen tot 2030 en vormt het uitgangspunt voor het opstellen van de gemeentelijke bestemmingsplannen. De vijf betrokken gemeenten, de Provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard hebben zich bestuurlijk geconformeerd aan dit plan.

Dit project is gericht op de planologische ruimte, de uitkomsten dienen als onderbouwing van de bestemmingsplannen. De planhorizon voor dit project is dus 2020 met een scenario van 15.000 woningen.

Fietspaden krijgen een functie voor zowel dagelijks als recreatief gebruik

In het ISP is het beleid ten aanzien van fietspaden in de Zuidplaspolder verder uitgewerkt en worden meerdere doelstellingen verwoord. In het ISP zijn diverse ruimtelijke assen weergegeven die samen een plan vormen voor een mogelijke fietsstructuur: "Met de aanleg van een regionale capaciteitsstructuur voor autoverkeer worden de oude polderassen ontlast van doorgaand verkeer ... De vrijgekomen verkeersruimte op de oude polderassen en in de kernen kan dan in hoofdzaak worden gebruikt door fietsverkeer, de auto is daar 'te gast'. De lokale fietsstructuren in de Zuidplaspolder moeten goed worden aangesloten op de regionale fietsroutes en de fietsstructuren in de kernen ... OV-haltes zullen goed per fiets bereikbaar zijn" (zie pagina 67 en 69 van het ISP)

Belangrijk onderdeel van het ISP zijn de ongelijkvloerse passages over grote barrières (pagina 69): "Er worden ongelijkvloerse fietspassages over de grote barrières in en rond de Zuidplaspolder aangelegd. Hierbij gaat het zowel om passages met het HWN als zwaardere regionale wegen, spoorlijnen en water ... passages met het spoor Rotterdam-Gouda en Den Haag-Gouda ...moeten... alle ongelijkvloers worden

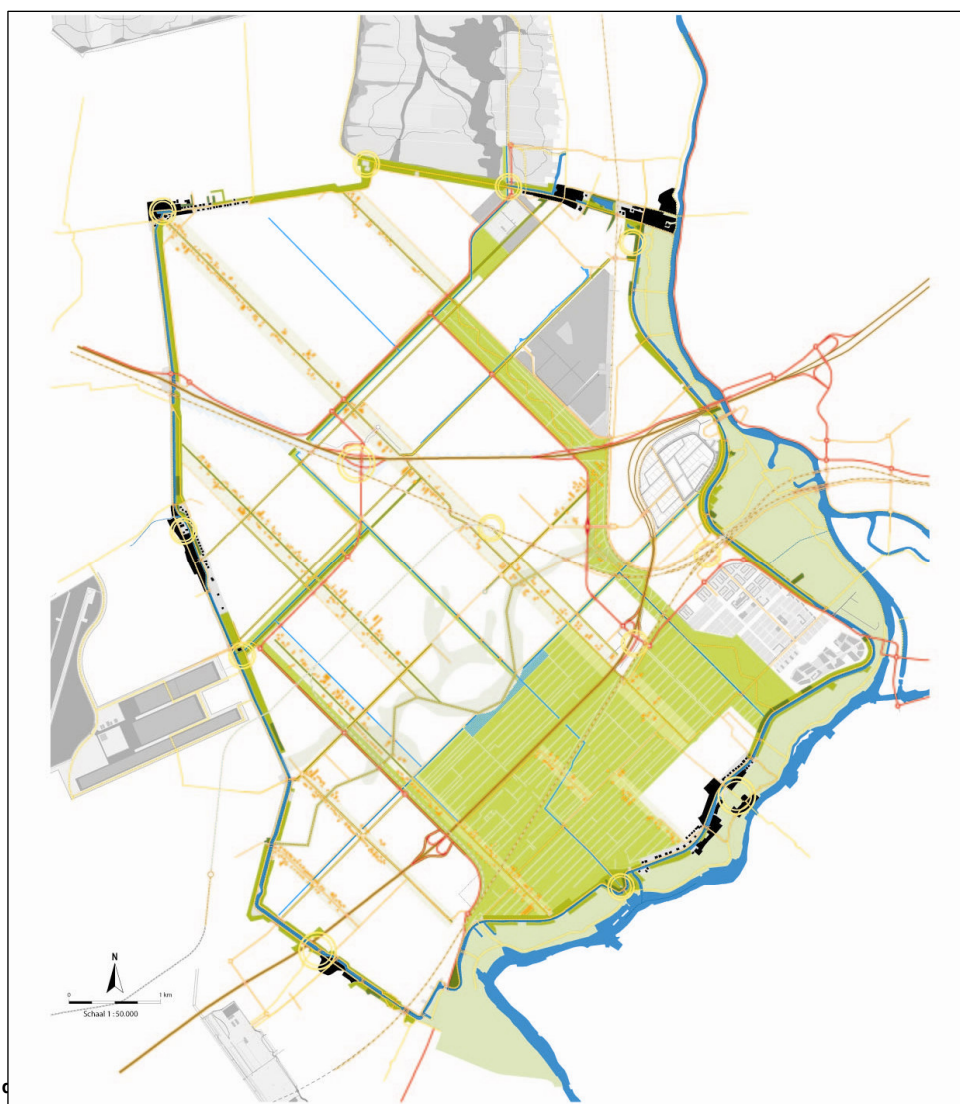
uitgevoerd. Waar mogelijk kunnen fietspassages worden uitgevoerd in combinatie met passages voor busverkeer”.

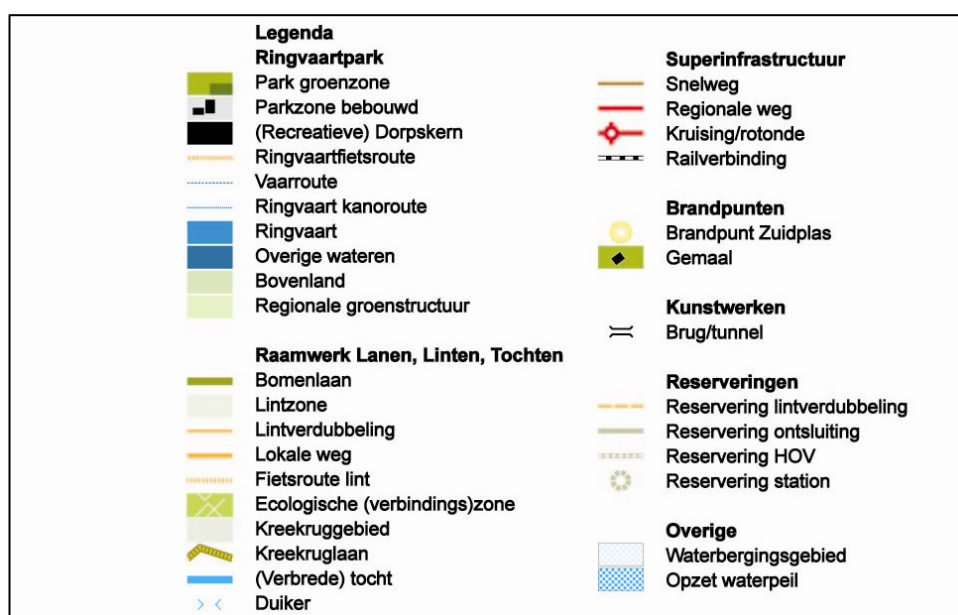
2.5 Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder beschrijft eisen

Het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder bevat richtinggevende uitspraken over de kwaliteit van de hoofdelementen van de Zuidplaspolder, zowel in ruimtelijke als (milieu)technische zin. Met het Handboek wordt beoogd de kwaliteit en de samenhang van de verschillende ontwikkelingen te waarborgen. Het Handboek Kwaliteit Zuidplaspolder is in de zomer en het najaar van 2007 opgesteld in het Atelier Zuidplaspolder. In het Atelier participeerden ontwerpers vanuit de verschillende deelnemende partijen.

Uitwerking fietsroutestructuur op basis van het ISP

Het Handboek geeft onder meer een uitwerking van de gewenste fietsroutestructuur, waarin recreatief gebruik een belangrijke plaats inneemt. De uitspraken in het ISP over elementen van de Hoofdplanstructuur zijn daarbij als randvoorwaarde gehanteerd. Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Zuidplaspolder is de structuur van de polder. De karakteristieke rechte lijnen worden zo veel mogelijk behouden en de Ringvaartzone zal door het aanleggen van doorlopend fietspad ‘continu en erfahrbaar’ gemaakt worden. In onderstaand figuur is aangegeven welke structuren in de ambitie verder ontwikkeld en benut worden.





Figuur 2: de Hoofdplanstructuur uit het Handboek Kwaliteit

In het Handboek wordt in detail beschreven waar nieuwe fietspaden en kunstwerken aangelegd dienen te worden. Dit wordt ook in kaartbeelden gepresenteerd. Bruggen en kunstwerken dienen in het algemeen een eenvoudige uitstraling te krijgen en in onderlinge samenhang te worden vormgegeven. Bij de vele kruisingen van fietspaden met grote infrastructurele lijnen maakt het Handboek Kwaliteit de keuze voor 'kunstwerken zodat het langzaam verkeer zo veel mogelijk ongestoord door kan fietsen'. Ten aanzien van kruisingen van fietspaden met waterwegen is de volgende passage opgenomen: "Waar de fietspaden de tochten kruisen dienen bruggen te worden aangebracht waarbij de oevers aan weerszijden doorlopen ... Ondergeschikte watergangen kunnen gekruist worden met een duiker".

3 BESTAANDE SITUATIE

3.1 Bestaande situatie

Het infranetwerk in de Zuidplaspolder bestaat uit Rijkswegen, lokale wegen, spoorlijnen en fietspaden. Deze verschillende elementen kruisen elkaar veelvuldig, zowel gelijkvloers als ongelijkvloers. De huidige fietsstructuur bestaat uit zowel losliggende fietspaden langs de hoofdinfrastructuur, als fietsroutes over of langs bestaande lokale wegen. De losliggende fietspaden langs de hoofdinfrastructuur liggen voornamelijk langs de A12 en de A20, en op sommige trajecten langs de spoorlijnen. De fietsroutes over en langs bestaande lokale wegen volgen de structuren van de polder, namelijk de Ringvaart en de voor de Zuidplaspolder typische gridstructuur. Kruisingen met de Rijkswegen zijn allemaal ongelijkvloers, met de spoorlijnen veelal gelijkvloers. De belangrijkste fietsverbindingen staan weergegeven in kaart 1 in bijlage 1. Het plangebied voor deze studie is de Zuidplaspolder, inclusief het omliggende ringvaartpark. Een aantal fietspaden ligt dus buiten de polder zelf, maar is wel relevant voor het onderzoek. In de kaart heten deze routes 'bestaande fietspaden buiten ZP'. In de kaart staan ook de aanwezige kunstwerken in het plangebied weergegeven, die voor de toekomstige ontwikkeling van fietspaden van belang (kunnen) zijn.

In de huidige situatie vormen vooral de fietsroutes over bestaande wegen langs de lanen, linten en tochten een knelpunt. Door het ontbreken van een goede regionale infrastructuur maken auto's intensief gebruik van de lokale wegen. Hierdoor komen de fietsers in de knel en neemt de veiligheid af. Ook het fietsplezier komt in het geding.

De verschillende fietsroutes kennen zowel een utilitair als een recreatief gebruik. Er bestaan in de Zuidplaspolder momenteel geen fietspaden die recreatie als primair doel hebben. De routes doen primair dienst als verbindingen; ze zijn recht en zorgen voor de aansluiting tussen twee dorpen of steden. Rondom de polder ligt wel een groot aantal recreatiegebieden met fietspaden zoals 't Weegje, de Krimpenerwaard en het Bentwoud. Op recreatief vlak zorgen de fietspaden in de Zuidplaspolder voor een aansluiting op deze gebieden.

De vele spoorlijnen en rijkswegen die het gebied doorkruisen vormen een belemmering voor een goede interne bereikbaarheid van de deelgebieden. De gelijkvloerse kruisingen met het spoor brengen een veiligheidsrisico met zich mee. Ook leidt dit tot een afname in snelheid waarmee een traject wordt afgelegd.

3.2 Autonome ontwikkelingen

In de provincie Zuid-Holland in het algemeen en in de Zuidplaspolder in het bijzonder lopen meerdere initiatieven op het gebied van fietspaden. Ze verlopen onafhankelijk van de werkzaamheden van het atelier Zuidplaspolder, maar deze autonome ontwikkelingen dragen wel bij aan de doelstelling van dit project. Als de ontwikkeling van de fietspaden en kunstwerken zich in de afronding van de planfase bevindt is het in de kaartbeelden in de bijlagen geïnterpreteerd als bestaande situatie. Hieronder staat een overzicht van de autonome ontwikkelingen.

ProRail

In het kader van het programma Spoorwegveiligheid werkt ProRail momenteel op drie locaties aan de bouw van een tunnel voor zowel autoverkeer als fietsverkeer. Het betreft de kruisingen van het spoor Gouda – Den Haag met de Swanlaweg, de kruising van hetzelfde spoor met de Noordelijke Dwarsweg, en de kruising van het spoor Rotterdam – Gouda met de Middelweg. Een compleet overzicht van de kruisingen met de spoorinfrastructuur staat in hoofdstuk 5.

Provinciaal Fietsplan

Enkele tracés uit het provinciale Fietsplan doorkruisen de Zuidplaspolder. In figuur 3 staat een overzicht van deze tracés in de context van de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. In het kader staat kort de stand van zaken van de relevante tracés weergegeven.



Figuur 3: Fietspaden uit het provinciale Fietsplan in ontwikkeling

F 263 Gouda - Nieuwerkerk aan de IJssel: Tracéstudie afgerond, realisering voor 2010.

F 340 Moordrecht – Zevenhuizen: Verkenning/tracéstudie afgerond, realisering in 2009.

F 278 Den Haag - Gouda

- ontbrekende schakel van Rotte tot Swanlaweg: planvorming nog niet gestart. Realisatie in 2010.

- tracé bij Coenecoop (ook over Coenecoopbrug): nieuw tracé als gevolg van parallelstructuur Rijkswaterstaat, planvorming wordt opgestart, realisatie in 2009.

- tracé Gouda - Bleiswijk langs de A12 bevindt zich in realisatiefase, realisatie in 2009.

- ontbrekende dwarschakel tussen Gouda en Waddinxveen is nog niet opgestart.

F402 Zevenhuizen – Nieuwerkerk a/d IJssel. Dit fietspad zal aan de oostkant parallel aan Zuideinde gerealiseerd worden. Realisatie zal eind 2009 plaatsvinden.

Fietspad parallel A12

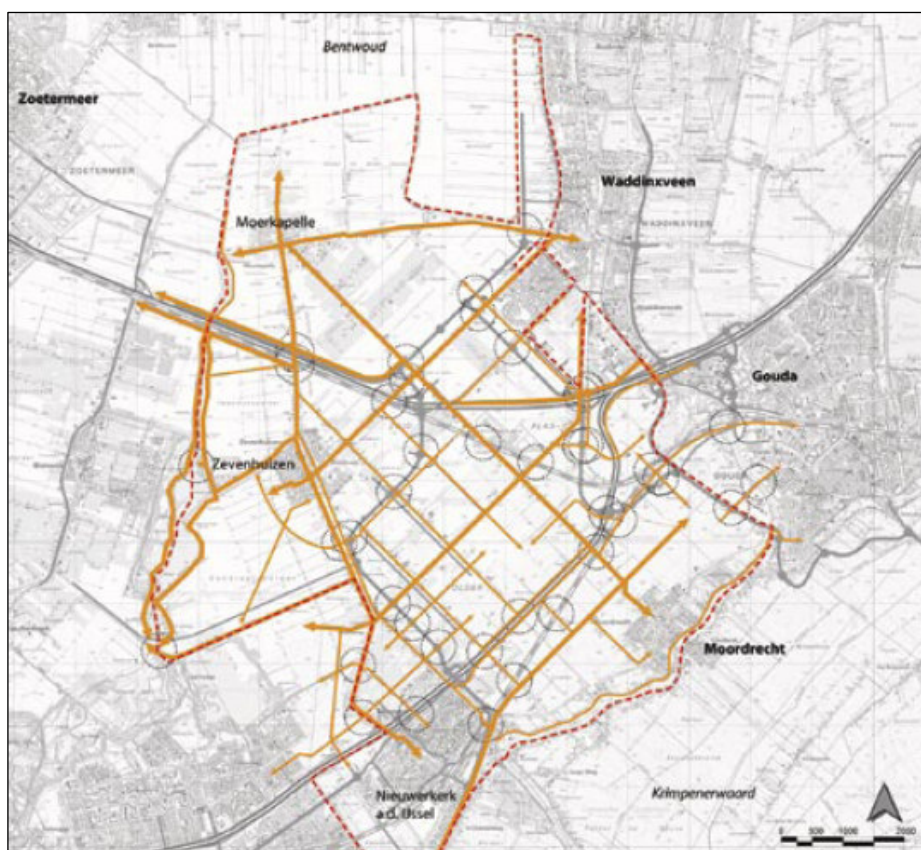
In verband met de bouwwerkzaamheden aan de noordkant van de A12 ter hoogte van Zevenhuizen heeft Rijkswaterstaat aan de zuidzijde van de A12 en het spoor een tijdelijk fietspad aangelegd.

4 NAAR EEN NIEUWE FIETSROUTESTRUCTUUR IN DE ZUIDPLASPOLDER

4.1 Hoge Ambitie als uitgangspunt

Het ontwikkelen van fietsroutes in de Zuidplaspolder kent een hoog ambitieniveau. Fietsen speelt een belangrijke rol in de polder. Fietsroutes hebben een functie als drager van de ruimtelijke structuur. Door een robuuste structuur kan autoverkeer teruggedrongen worden. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de Zuidplaspolder. De basis van een robuuste structuur is een hoogwaardig netwerk met snelle verbindingen en ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast zorgen de fietspaden voor een stevige stimulans op het gebied van recreatie in de groenblauwe zones.

De gewenste structuur uit het ISP, die verder is uitgewerkt in het Handboek Kwaliteit, dient als uitgangspunt voor het vaststellen van de te ontwikkelen tracés. Voor het maken van de wensstructuur is vastgesteld aan welke verbindingen behoefte is. Het ISP (en daarom dit project ook) heeft betrekking op zowel regionale als lokale verbindingen. Het overzicht wordt weergegeven in figuur 4. Cirkels geven de locaties weer waar het wenselijk is dat ongelijkvloerse kruisingen worden ontwikkeld.



Figuur 4: Kaart van de gewenste fietsroutes uit het ISP. (bron: Goudappel Coffeng)

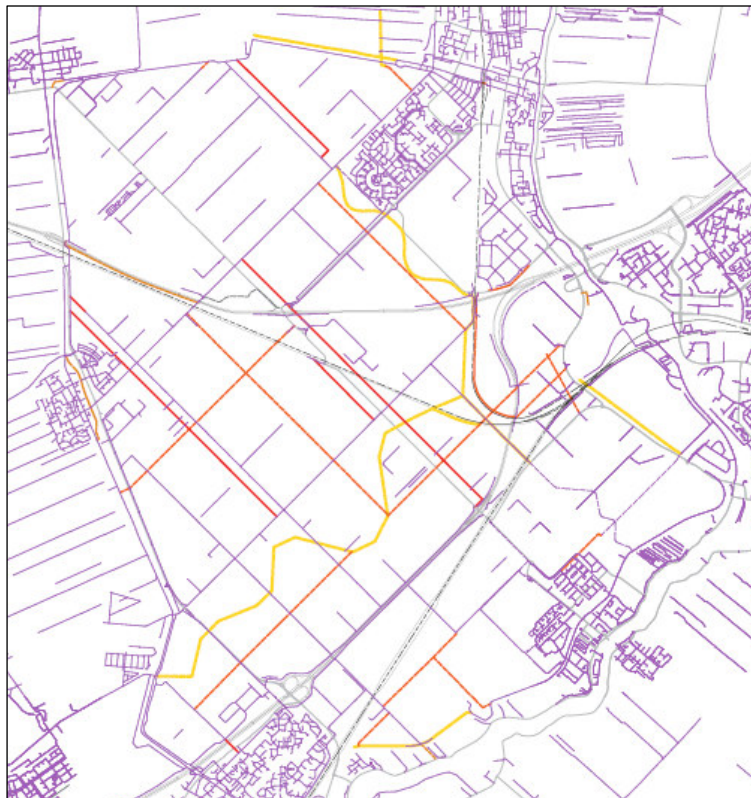
4.2 Criteria voor een realistisch netwerk

De ambitie voor de fietsroutestructuur zoals in het ISP is verwoord is dermate hoog dat de realisatie van het hele netwerk voor het jaar 2020 niet haalbaar wordt geacht. Om een prioritering en een fasering vast te stellen zijn criteria opgesteld. Op basis van deze criteria kan een keuze worden gemaakt voor het moment waarop een fietspad wordt aangelegd. De criteria zijn:

- **De ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder:** De noodzaak van een fietspad hangt af van de ontwikkelingen in de polder, voornamelijk op het gebied van woningbouw. Nieuwe woonwijken moeten bij oplevering direct goed ontsloten zijn per fiets.
- **De functie van de fietsroute:** Utilitaire verbindingen hebben een hogere prioriteit dan verbindingen met een recreatief karakter. Alle dorpen worden met elkaar verbonden met een zo snel mogelijke route. De polderstructuur wordt hierbij zo veel mogelijk gevolgd.
- **Relatie met andere infrastructurele ontwikkelingen:** Bij het vaststellen van een fietsroutestructuur wordt rekening gehouden andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft hier de ontwikkeling van de regionale infrastructuur en de verbreding van watergangen. Indien mogelijk worden combinaties gemaakt.
- **Koppeling aan andere functies:** Vooral bij de recreatieve fietspaden zijn koppelingen met (bevaarbare) watergangen en voetpaden belangrijk voor de recreatieve waarde. Bij het vaststellen van de route wordt hier rekening mee gehouden.
- **Bestuurlijke prioriteit:** Naast woningbouw heeft klimaatbestendigheid en een groenblauwe regio bestuurlijke prioriteit. Het leveren van een bijdrage aan de groenblauwe regio en/of klimaatbestendigheid is van belang bij de prioriteitstelling van de fietsroutes. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het komen tot een gedegen recreatief netwerk of mogelijke combinaties van ruimte voor waterberging. Hier kunnen misschien combinaties worden gemaakt met recreatieve fietspaden.
- **Kosten en dekking:** Het uitgangspunt voor het vaststellen van de structuur is een minimalisering van de kosten. In de praktijk betekent dit dat vooral naar het aantal kunstwerken wordt gekeken. Hierbij wordt rekening gehouden met de hoogte van de beschikbare subsidie.

4.3 Netwerk Atelier Zuidplaspolder vormt de basis

Door het Atelier Zuidplas is de ISP-structuur een niveau dieper uitgewerkt. Bij deze concretisering hebben de betrokken partijen vastgesteld welke verbindingen ontwikkeld moeten worden. Dat wil zeggen dat de wenslijnen routes zijn geworden. In vergelijking met de ambitiekaart uit het ISP hebben de recreatieve routes een duidelijkere plek gekregen. Ook is er gekozen voor een fietsroute door het Ringvaartpark en verbindingen volgens de gridstructuur van de polder.



Figuur 5: De kaart uit het Handboek Kwaliteit die als uitgangspunt is gebruikt. Paarse routes zijn bestaand, gele (voornamelijk recreatief), oranje en rode (voornamelijk utilitair) nieuw.

In het Handboek Kwaliteit zijn drie categorieën fietsroutes te onderscheiden, welke als uitgangspunt zijn gebruikt. Bij de meeste fietsroutes is het niet nuttig om een onderscheid te maken tussen de utilitaire en recreatieve functie, aangezien ze voor beide doeleinden gebruikt zullen worden. Dit neemt niet weg dat een fietsroute wel een primaire functie heeft.

1) *Ringvaartpark*. Het Ringvaartpark bakent de polder af en vormt de verbindende schakel tussen de regio en de polder. De plaatsen waar doorgaande fietsroutes de Ringvaartzone bereiken zijn aangemerkt als belangrijke verbindingen die recreatieve brandpunten worden genoemd. De route in het park vormt een belangrijk deel van het recreatieve fietsnetwerk. Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is de mogelijkheid om een rondje om de polder te kunnen fietsen op een doorlopende route zonder onderbrekingen. De route is voornamelijk bestemd voor recreatief en langzaam verkeer, maar zal ook utilitair gebruikt kunnen worden.

2) *Kreekrugpad en verbinding Bentwoud – Krimpenerwaard*. De ambitie om een recreatief netwerk in de Zuidplaspolder zelf te creëren wordt grotendeels ingevuld door deze twee verbindingen. De routes liggen in groenblauwe zones en volgen het grid niet. Het landschap en de route zijn zeer contrasterend met de rechte lijnen van de lanen, linten en tochten. De route kruist veel infrastructurele lijnen; Rijkswegen, spoorlijnen en regionale infrastructuur. Bij voorkeur worden deze lijnen gekruist met een tunnel. Hierdoor kan ongestoord worden gefietst en is de belevingswaarde optimaal.

3) *Lanen, linten en tochten*. Het interne netwerk van routes volgt de gridstructuur van de polder. Het stelsel van lanen, linten en tochten is het belangrijkste structurerende element in de Zuidplaspolder, en bij het

ontwikkelen van het gebied wordt deze structuur behouden. Fietsroutes versterken deze structuur. De routes langs de grid vormen in eerste instantie een utilitair netwerk, maar zijn voor recreatie ook aantrekkelijk (bijvoorbeeld de F263).

4.4 Het keuzeproces

Bouwstenen leveren een bijdrage aan de discussie

Het voorgestelde netwerk sluit aan bij de criteria die zijn vastgesteld maar biedt nog steeds ruimte voor optimalisatie. Hiervoor heeft DHV Bouwstenen ontwikkeld. Dit zijn tekeningen van verschillende delen van de ambitie voor de fietsroutestructuur. Hierin zijn de kunstwerken en de fietspaden weergegeven. Deze bouwstenen dragen bij aan:

1. *Inzicht in de kosten:* Met behulp van de SSK methodiek dienen de bouwstenen als basis voor de kostenraming. Een helder beeld van de kosten levert is een belangrijke informatiebron voor de discussie over optimalisatie.
2. *Communicatie en beeldvorming:* Door het gebruik van de bouwstenen ontstaat onder de leden van de projectgroep een gedeeld beeld van kunstwerken en de vormgeving van de fietspaden. De bouwstenen dienen als hulpmiddel bij het maken van keuzes voor tracés.

Bouwstenen als basis voor verdere uitwerking

Bij de totale ontwikkeling van het gebied zijn enkele duizenden kunstwerken voorzien. Het uitgangspunt bij de vormgeving is om die reden 'sober en doelmatig'. De kunstwerken in de infrastructuur moeten bijdragen aan de identiteit van de Zuidplaspolder. Ze staan puur in dienst van de polder en de infrastructuur. Dit geldt ook voor de kunstwerken als onderdeel van de fietsroutes.

De bouwstenen geven een mogelijke weergave van de fietspaden en de benodigde kunstwerken. De precieze vormgeving van de kunstwerken komt in dit project niet aan de orde. De projectgroep heeft naar aanleiding van de bouwstenen wel een aantal aandachtspunten aangegeven. Bij de verdere uitwerking moet bekeken worden of er bij de kunstwerken combinaties met voetpaden gemaakt kunnen worden. De fiets- en wandelpaden zelf worden volgens het ISP zoveel mogelijk gescheiden aangelegd. Daarnaast heeft de projectgroep de voorkeur voor een vormgeving met een snelle doorstroming. Dit houdt bijvoorbeeld in dat onnodige knikken in het fietspad worden vermeden

Keuzes projectgroep voor structuur

Op basis van de criteria en met behulp van de inzichten die de bouwstenen hebben geboden is de fietsroutestructuur in de Zuidplaspolder door de projectgroep geconcretiseerd. De begrenzing van het plangebied in dit project is de Zuidplaspolder, inclusief het ringvaartpark. Er zijn keuzes gemaakt voor routes die ontwikkeld moeten worden en welke (voorlopig) niet.

De keuzes hebben geleid tot een aantal aanpassingen van de structuur in het Handboek Kwaliteit:

- a) De parallelstructuren langs de lanen, linten en tochten zijn verwijderd. Deze trajecten zullen op lange termijn ontwikkeld worden en zijn bedoeld voor autoverkeer. Hierdoor worden bestaande wegen autoluw en primair bestemd voor langzaam verkeer. Deze bestaande wegen met bestaande fietsroutes zijn nog steeds in de ambitie opgenomen.
- b) Parallel aan de A12 wordt een weg ontwikkeld die met een brug de ringvaart en het water bij de Wilhelminakade bij Gouda zal kruisen. De projectgroep heeft aangegeven dat over deze brug ook een fietspad kan worden aangelegd zodat er een snelle 'fietsverbinding' ontstaat.

- c) Een aantal bestaande fietsroutes over bestaande wegen is door de projectgroep tijdens de workshop niet als primaire verbinding aangemerkt en daarom niet meer in de uiteindelijke ambitie weergegeven.

Met deze aanpassingen heeft de projectgroep uiteindelijk unaniem gekozen voor een set van routes. De criteria voor de fietsroutestructuur zijn hierbij op voldoende wijze geborgd en hebben in het afwegingsproces een rol gespeeld. In kaart 2 in bijlage 1 zijn de gekozen routes weergegeven. Fietsroutes zijn routes over bestaande wegen en nieuw aan te leggen (fiets-)infrastructuur. Enkele routes worden ontwikkeld als fietspaden, dat wil zeggen verkeersvoorzieningen specifiek voor fietsers. Waar mogelijk is dit aangegeven. Routes kunnen ook over (autoluwe) rijbanen lopen. In deze kaart zijn de volgende onderdelen aangeduid:

- gewenste routes
- aansluiting op regionaal fietsnetwerk
- de obstakels in deze structuur

Voor de volledigheid zijn de te ontwikkelen routes in het kader van het Provinciaal Fietsplan ook aangegeven in dit kaartbeeld.

4.4.1 De gewenste tracés

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de fietsroutestructuur is dat de fietspaden niet parallel aan de regionale infrastructuur worden aangelegd. Parallel betekent zo dicht langs de regionale infrastructuur dat er een conflict ontstaat bij kruisingen, en dat het fietsplezier afneemt. Op die manier wordt de kwaliteit van vrijliggende fietspaden vergroot, en worden conflicten bij aansluitingen en rotondes voorkomen. De drie categorieën fietsroutes, genoemd in paragraaf 4.3, zijn in de uiteindelijke ambitie verder uitgewerkt.

1) Ringvaartpark

De doorlopende verbinding in het Ringvaartpark wordt ongeveer 34 km lang. De route in het park is gericht op recreatief en utilitair gebruik. De projectgroep heeft vastgesteld dat de prioriteit bij de ontwikkeling van het Ringvaartpark ligt bij het afmaken van de fietsroute zelf. Hiervoor moeten drie ontbrekende schakels van totaal ongeveer 7,3 km en een tunnel onder het spoor worden aangelegd. In de tweede stap wordt het park aantrekkelijk en herkenbaar gemaakt. Bestaande wegen met fietsmogelijkheid worden waar mogelijk autoluw gemaakt. Voor het vergroten van de herkenbaarheid en identiteit van het park zal de provincie een prijsvraag uitschrijven.

2) Kreekrugpad en verbinding Bentwoud – Krimpenerwaard

De projectgroep heeft in de groen blauwe zones gekozen voor de volledige ontwikkeling van de recreatieve fietsroutes uit de ambitie. Het Kreekrugpad en de verbinding Bentwoud – Krimpenerwaard hebben een hoge prioriteit. In het westen en het oosten van de polder komen aansluitingen op het Ringvaartpark. De projectgroep heeft gekozen voor ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdinfrastructuur, maar erkent dat de ambitie hiervoor erg hoog is. Om deze reden hebben we bekeken waar onderdoorgangen gecombineerd kunnen worden. Dit is weergegeven in hoofdstuk 5.3.

3) Lanen, linten en tochten

Om de toename van het verkeer in de Zuidplaspolder te kunnen verwerken wordt een aantal nieuwe wegen voorzien. Polderwegen langs de grid zijn hierdoor alleen nog maar bestemd voor lokaal verkeer. Dit biedt kansen om deze wegen autoluw in te richten, zoals in het ISP verwoord is, is de auto hier 'te gast'. Voor het invullen van de ambitie kiest de projectgroep voor het zo veel mogelijk gebruiken van de bestaande wegen. Deze bestaande wegen zullen vrij komen voor fietsverkeer. Het netwerk is gericht op recreatief en utilitair gebruik. Dit geldt vooral voor de noord-zuid georiënteerde

wegen. Op de lange termijn wordt dit effect nog versterkt door verdubbeling van de linten. De nieuwe parallele structuur wordt dan primair gebruikt voor autoverkeer, waardoor de bestaande wegen nog meer het terrein worden van fietsers. De projectgroep heeft ook een duidelijke keuze gemaakt voor een snelle verbinding via het grid tussen de verschillende dorpen. Belemmeringen in de vorm van kruisingen met infrastructuur moeten worden weggenomen door het aanleggen van tunnels. In het kader van de bestemmingsplanontwikkeling Restveen en Groene Waterparel is een fietspad opgenomen tussen Nieuwerkerk en Gouda. Dit fietspad volgt de bestaande kavelstructuur en bevindt zich aan de randen van het gebied waar volgens het bestemmingsplan op termijn natuurontwikkeling plaats moet vinden. Tot slot is ten westen van Zevenhuizen en ten noorden van Nieuwerkerk aan de IJssel gekozen voor een dwarsverbinding (oost – west). Deze verbindingen zorgen voor een betere aansluiting tussen de linten en voor een snellere verbindingen tussen de dorpen.

4.4.2 Aansluiting op regionaal fietsnetwerk

Het Ringvaartpark fungeert als schakel tussen het fietsnetwerk in de Zuidplaspolder en het recreatieve regionale netwerk. In de omgeving van de Zuidplaspolder liggen omvangrijke regionale groengebieden zoals de Rottewig in het westen, de polder Bloemendaal en de Reeuwijkse Plassen in het oosten en de Krimpenerwaard in het zuiden. Bovendien is in het noorden, ten westen van Waddinxveen het Bentwoud in aanleg. Deze grote groengebieden zijn aantrekkelijke cultuurhistorische landschappen met recreatief medegebruik of worden ingericht voor intensieve en extensieve recreatie. Ze kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de recreatieve mogelijkheden voor de toekomstige bewoners en gebruikers van de Zuidplaspolder. Daarvoor zijn verbindingen via aantrekkelijke routes vanuit de Zuidplaspolder naar de omgeving noodzakelijk. De aansluiting op deze gebieden vindt plaats in zogeheten recreatieve brandpunten in het Ringvaartpark.

Naast het recreatieve aspect zijn snelle verbindingen tussen gebieden binnen en buiten de Zuidplaspolder ook van belang. Bij het vaststellen van de fietsroutestructuur in de polder wordt hier rekening mee gehouden door te zorgen voor aansluiting van het netwerk in de Zuidplaspolder op het regionale doorgaande netwerk. Belangrijke snelle verbindingen zijn de routes tussen Den Haag en Gouda en tussen Rotterdam en Gouda. In kaart 2 staat de aansluiting van het netwerk in de polder op de regionale fietsroutes door middel van verbindingspijlen aangegeven.

4.4.3 Obstakels in de structuur

De obstakels uit kaart 2 zijn kruisingen van fietsroutes met spoorwegen, rijkswegen, regionale infrastructuur en water. Op de plaats van deze obstakels is met behulp van de bouwstenen een keuze gemaakt voor het ontwikkelen van een ongelijkvloerse kruising. De obstakels worden hieronder besproken.

Kruisingen met railinfrastructuur

De Zuidplaspolder wordt doorsneden door drie spoorwegverbindingen. Het gaat om de verbindingen in het hoofdspoorwegnet tussen Den Haag en Gouda en tussen Rotterdam en Gouda die beiden zeer intensief worden benut. Daarnaast is er de Rijngouweliijn, die wordt benut door lightrail en extensief voor goederenvervoer. De drie sporen komen in het oosten van het plangebied in Gouda bij elkaar. In het plangebied liggen momenteel geen stations.

Om de kwaliteit van een fietsroute, een vlotte doorstroming en de veiligheid te waarborgen, worden spoorlijnen altijd via onderdoorgangen gekruist. In de vastgestelde ambitie zijn 13 onderdoorgangen met een spoorlijn voorzien. De hoofdspoorlijnen bestaan uit twee sporen, de Rijngouweliijn uit een enkel spoor. Een eventuele verdubbeling van het spoor is voor de keuze van het wel of niet aanleggen van een

onderdoorgang niet relevant. Sommige onderdoorgangen zijn alleen voor fietspaden, andere voor fiets- en autoverkeer. Tot slot wordt er een onderdoorgang ontwikkeld voor fietsers en openbaar vervoer (bus). De kruisingen met de railinfrastructuur worden uitgebreid besproken in hoofdstuk 5

Kruisingen met regionale infrastructuur

De fietsroutes en regionale infrastructuur raken elkaar op een groot aantal kruisingen. Vanwege verkeersveiligheid en doorstroming op de regionale infrastructuur is ervoor gekozen om deze kruisingen ongelijkvloers uit te voeren. Alleen bij de kruising van de Plasweg bij Waddinxveen is vanwege de lage verkeersintensiteit op de regionale infrastructuur gekozen voor een kruising met VRI.

Bij de aanpassing van de aansluiting van de regionale infrastructuur op de A20 zullen de bestaande wegen met fietsroute aan weerszijden van de A20 aangepast moeten worden aan de nieuwe situatie. Hier is geen voorziening voor getroffen omdat nog niet duidelijk is hoe de aansluiting precies zal plaatsvinden en wat de functie van de lokale wegen wordt.

De kruising van de Onderweg met de Noordelijke Randweg Waddinxveen (onderdeel van het Ringvaartpark) is een complexe door de combinatie met een brede waterafvoer (sloot). Aangezien de fietsroutestructuur vooruit loopt op de ontwikkeling van de regionale infra wordt hier voorlopig geen voorziening voor getroffen. Eventueel kan de kruising vormgegeven worden als een soort aquaduct waarbij het fietspad op dezelfde hoogte als het water ligt.

Kruising met Rijkswegen

De A20 verdeelt de verschillende woonwijken in Nieuwerkerk aan de IJssel. Om dit op te lossen is een brug met de A20 voorzien.

Kruising met waterwegen

Grote waterwegen zoals de tochten en de ringvaart worden gekruist door middel van een brug. Het Handboek Kwaliteit stelt dat het gebruik van de ringvaart als vaarroute moet toenemen. Fietsbruggen zullen dus rekening houden met de vaarhoogte. De vaarroutes binnen de polder worden geschikt gemaakt voor kleinere bootjes met geringe vaarhoogte. Fietsbruggen over de (dwars)tochten worden dus lager uitgevoerd. In de door de werkgroep overeengekomen ambitie zijn 7 kruisingen met de ringvaart voorzien, en 13 met een brede watergang in de polder.

5 KRUISINGEN RAILINFRASTRUCTUUR: KANS VOOR SUBSIDIES

5.1 Beleid ProRail: opheffen overgangen

De kruisingen van de spoorlijnen met lokale infrastructuur zijn in de huidige situatie vrijwel allemaal gelijkvloers. Dit geldt voor zowel doorgaande veel gebruikte verbindingswegen, als voor smalle wegen voor bestemmingsverkeer langs de tochten en voor enkele particuliere overgangen. De kleinere wegen langs de tochten worden ook gebruikt door fietsers. ProRail is verantwoordelijk voor het beheer van het spoor. In het kader van het Programma Spoorwegveiligheid heeft ProRail opdracht om gelijkvloerse overgangen maximaal te saneren. Als onderdeel van het programma is subsidie beschikbaar voor het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen die de spoorwegovergangen vervangen. Met ProRail kan een overeenkomst worden gesloten over een bijdrage voor de aanleg van onderdoorgangen en sanering van bestaande spoorwegovergangen. Hoe meer overgangen worden gesubsidieerd, des te groter is de bijdrage van ProRail. Er is subsidie beschikbaar om gelijkvloerse overgangen in de Zuidplaspolder te vervangen door onderdoorgangen. Het vaststellen van het aantal en de ligging van de onderdoorgangen, evenals de financiering, dient in goed overleg met ProRail te worden uitgewerkt. De provincie is hierover reeds in overleg met ProRail.

Naast het vervangen van gelijkvloerse kruisingen kent de gewenste fietsroutestructuur ook enkele nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met het spoor. Voor de provincie is de vastgestelde ambitie voor een fietsnetwerk het uitgangspunt. Als een nieuwe onderdoorgang geen bestaande gelijkvloerse overgang vervangt zal ProRail niet direct in de financiering bijdragen. Een bijdrage is wel mogelijk indien alle kruisingen in samenhang worden bekeken. ProRail is ook verantwoordelijk voor de spoorwegveiligheid en toetst in dat kader het ontwerp en de realisatie van de onderdoorgang.

Proces

De spoorwegovergangen zijn of in beheer bij de gemeente, of bij particulieren. Afspraken over het afsluiten van particuliere overgangen worden rechtstreeks gemaakt tussen ProRail en de betreffende particuliere beheerder. Het saneren van overgangen onder gemeentelijk beheer wordt uitgevoerd door middel van individuele verkeersbesluiten, die door de gemeente worden genomen. De provincie kan hiertegen bezwaar aantekenen, maar de eindzeggenschap berust bij de gemeente.

In 2011 zal de subsidie van ProRail door middel van aanbestedingen besteed worden. Hiertoe moeten in 2009 bestuurlijke afspraken worden gemaakt. De betrokken partijen zijn:

- De provincie – coördinator ontwikkeling Zuidplaspolder en bestemmingsplannen
- De gemeenten – de beheerder van de wegen en enkele overgangen
- ProRail – beheerder van het spoor

ProRail heeft aangegeven dat een beslissing over de subsidies niet uitgesteld kan worden. De provincie en de gemeenten zullen samen in ROZ-verband (Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas) de coördinatie op zich nemen voor het overleg met ProRail. De uiteindelijke afspraken zullen opgenomen moeten worden in de verschillende bestemmingsplannen.

5.2 Vier soorten kruisingen met het spoor: Vier benaderingen

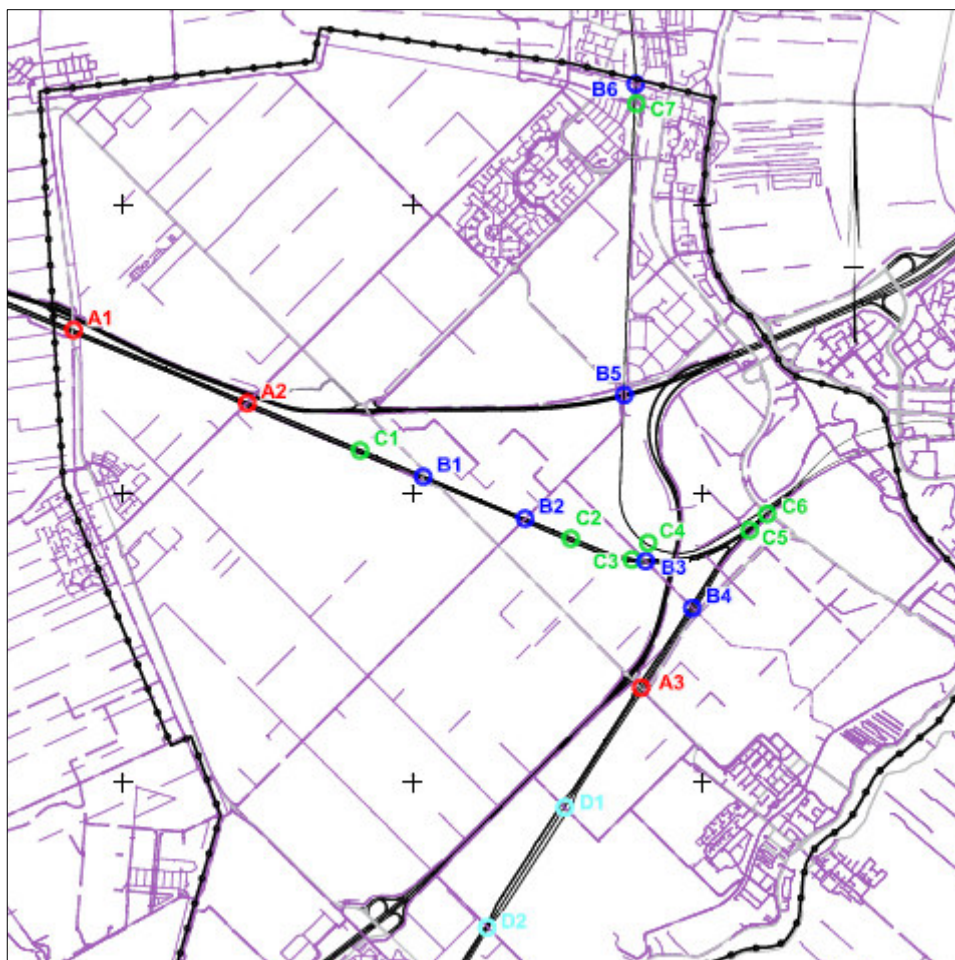
Voor de kruisingen in de Zuidplaspolder kan de volgende indeling worden gemaakt:

- A. de onderdoorgangen die autonoom worden aangelegd
- B. onderdoorgangen die gelijkvloerse kruisingen vervangen

C. nieuwe onderdoorgangen (geen vervanging van een gelijkvloerse kruising)

D. bestaande overgangen die voorlopig gehandhaafd moeten worden

Alle spoorwegovergangen worden hieronder volgens deze indeling weergegeven. De nummers corresponderen met de nummers op figuur 6. Na de individuele weergave wordt de samenhang van de aan te leggen onderdoorgang weergegeven. Hierbij kijken we alleen naar de locaties die nog onderwerp zijn van discussie.



Figuur 6 – Kaart met de spoorovergangen en voorziene onderdoorgangen in de Zuidplaspolder.

A. Autonome ontwikkelingen

Voor het saneren van een aantal spoorwegovergangen en het aanleggen van nieuwe (fiets)tunnels zijn harde afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

A1) Kruising Swanlanweg en de lijn Gouda - Den Haag

De bestaande overgang met de Swanlanweg wordt vervangen door een onderdoorgang met fietsverbinding. Bij het ontwerp van de onderdoorgang bij de Swanlanweg heeft de projectgroep een risico voor de fietsroutestructuur geïdentificeerd. In de eerste plaats is er sprake van een verkeerstechnisch probleem. Bovendien voldoet het ontwerp niet aan de richtlijnen voor fietsontwerp (CROW). Het fietspad bevindt zich in het ontwerp tussen de weg en de ringvaart, wat betekent dat fietsers eerst de weg over moeten steken om door de tunnel te rijden. Wanneer in de toekomst Noordeinde autoluw wordt en er een nieuwe weg voor snelverkeer wordt aangelegd, is het zelfs noodzakelijk om met de fiets twee wegen over

te steken. Bij het vaststellen van de ligging van het fietspad in de onderdoorgang is afstemming met het viaduct bij de A12 noodzakelijk. Het is wenselijk om het fietspad in zijn geheel aan de westzijde te plaatsen. In overleg met ProRail is afgesproken dat ProRail gaat onderzoeken of het fietspad aan de goede kant van de weg gesitueerd kan worden.

A2) Kruising Noordelijke Dwarsweg en lijn Gouda – Den Haag.

De gelijkvloerse kruising wordt opgeheven en vervangen door een onderdoorgang met fietsverbinding.

A3) Kruising Middelweg met spoor Rotterdam – Gouda

De bestaande overgang wordt vervangen door een viaduct voor autoverkeer en een aparte fietstunnel.

B. Onderdoorgangen die gelijkvloerse kruisingen vervangen

De provincie, de gemeenten en ProRail zijn in gesprek over een aantal onderdoorgangen die bestaande overgangen vervangen. Hierover zijn nog geen harde afspraken gemaakt.

B1) Overgang Bredeweg met de spoorlijn Gouda - Den Haag

Op termijn zal het autoverkeer op de Bredeweg worden teruggedrongen. De verkeersfunctie van de Bredeweg zal worden overgenomen door de aanleg van de regionale infrastructuur, met name de Moordrechtboog. Het doorgaande autoverkeer op de Bredeweg wordt geweerd door een knip te maken ter hoogte van de huidige spoorwegovergang. De spoorwegovergang wordt gesaneerd en vervangen door een onderdoorgang voor langzaamverkeer. Dit verkeer kan zich dan in één richting door de onderdoorgang verplaatsen. In het busnetwerk loopt één van de OV buslijnen over de Bredeweg en kruist de spoorweg. De onderdoorgang wordt geschikt gemaakt voor passage door autobussen, ook in één richting. Fietsers zullen wel in beide richtingen door de tunnel kunnen rijden. De voorkeur gaat uit naar een tunnel in de lijn van de doorgaande weg (lijn Moordrecht – Moerkapelle).

B2) Kruising Zuidelijke dwarsweg en lijn Gouda - Den Haag

Deze tunnel zal gecombineerd worden met de nieuwe wegontsluiting. Door overdimensionering wordt de onderdoorgang ook geschikt gemaakt voor het openbaar vervoer (bus of tram). Bij deze kruising heeft ProRail de voorkeur om een nieuwe onderdoorgang aan te leggen op het grondgebied van de NS. De onderdoorgang zal ook geschikt zijn voor fietsers.

B3) kruising 5^e Tochtweg en lijn Gouda - Den Haag

ProRail heeft de voorkeur om deze overgang op te heffen. Een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en de watergang is echter bespreekbaar. De discussie kan concreet vorm worden gegeven door een combinatie met de gewenste onderdoorgang op punt C3. Door het combineren van deze twee kruisingen wordt dit één project.

B4) kruising 5^e Tochtweg en lijn Rotterdam - Gouda

Deze overgang is een zeer belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk. Voor de ontwikkeling van een onderdoorgang is het noodzakelijk om te kijken naar de samenhang met een passage bij de provinciale weg (N456), die enkele tientallen meters verderop ligt. Op korte termijn zullen in deze fietsroute geen onderdoorgangen worden ontwikkeld. Gezien het belang van de fietsverbinding blijft de wens voor de lange termijn echter om fietspad langs de 5^{de} tocht (als verbinding tussen de ecozone Westergouwe en het Boogpark) met onderdoorgangen te ontwikkelen.

B5) Kruising parallelstructuur A12 en Rijngouwelijin

De parallelstructuur A12 zal de Rijnouwelijin ongelijkvloers kruisen. Hierbij wordt ook een fietsverbinding aangelegd.

B6) Kruisingen Kerkweg West met de Rijnouwelijin (Waddinxveen

Op korte termijn is hier door de gemeente Waddinxveen geen onderdoorgang voorzien. De gelijkvloerse kruising blijft bestaan.

C. Nieuwe onderdoorgangen

De ambitie voor fietsroutes kent een aantal nieuwe onderdoorgangen. ProRail draagt financieel niet bij aan deze onderdoorgang omdat er geen bestaande overgangen worden gesloten. In het kader van het fietspadennetwerk is het in sommige situaties wel misschien wenselijk dat een onderdoorgang die een bestaande overgang vervangt op een andere plek wordt aangelegd dan de oorspronkelijke locatie van de overgang. Dit is ook mogelijk omdat auto's met de aanleg van de nieuwe regionale infrastructuur geen gebruik meer zullen maken van deze verbindingen.

C1) Kruising nieuw fietspad met spoor Gouda - Den Haag tussen Bredeweg en Noordelijke Dwarsweg

De voorkeur gaat uit naar een nieuwe eenvoudige fietstunnel als onderdeel van Verbinding Bredeweg met Zevenhuizer Dwarstochtpad aan de zuidrand van het Plantagekwadrant. ProRail heeft aangegeven deze wens mee te nemen in het totaalplan.

C2) Kruising Kreekrugpad en spoor Gouda - Den Haag

Het Kreekrugpad heeft voornamelijk een recreatieve functie. De aansluiting op de recreatieve fietsverbinding Krimpernerwaard – Bentwoud is in de ambitie vormgegeven door middel van een eigen onderdoorgang onder het spoor. Om de kosten te reduceren is vastgesteld dat het aan te raden is om deze kruising te combineren met de kruising op locatie C3. Dit is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6.4.

C3) Kruising oost-west fietspad en watergang met spoor Gouda – Den Haag

De aanwezige noordoost-zuidwest waterverbinding is een sterk structurerend element in de polder. De voorkeur gaat uit naar het behoud van deze rechte lijn met een fietspad en een watergang. Kruising vindt plaats door middel van een onderdoorgang. Deze onderdoorgang moet in samenhang worden ontwikkeld met de onderdoorgang die in het verlengde licht op punt C4. Deze twee punten samen zijn dominant in dit gebied.

C4) Kruising oost-west watergang en fietspad met Rijnouwelijin

De noordoost-zuidwest waterverbinding is een sterk structurerend element in de polder. De voorkeur gaat uit naar het behoud van deze rechte lijn met een fietspad en een watergang. Kruising vindt plaats door middel van een onderdoorgang. Deze onderdoorgang moet in samenhang worden ontwikkeld met de onderdoorgang die in het verlengde licht op punt C3. Deze twee punten samen zijn dominant in dit gebied.

C5) Omgeving nieuw station Gouweknoop

Bij de Gouweknoop, ter hoogte van de Ringvaart bij Gouda, wordt in de toekomst een nieuw station ontwikkeld. De projectgroep gaat ervan uit dat een onderdoorgang deel uitmaakt van de stationsontwikkeling.

C6) Kruising route ringvaartpark met alle sporen bij Gouda

Voor het completeren van de fietsroute in het ringvaartpark moet hier een onderdoorgang aangelegd worden. Fysiek is de aanleg van een tunnel hier ingewikkeld. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de dijk op dezelfde hoogte ligt als de het spoor.

C7) Kruising ter hoogte van de Jan Dorreskensgade met de Rijngouwelijn (Waddinxveen)

De projectgroep stelt voor dat (de keuze voor) het aanleggen van een onderdoorgang op deze locatie aan de gemeente Waddinxveen is. Op korte termijn is hier door de gemeente geen onderdoorgang voorzien.

D. Spoorkruisingen voorlopig te handhaven

De voorkeur bestaat om een aantal spoorwegovergangen voorlopig te behouden. Ten behoeve van de fietsroutestructuur hoeft hier op korte termijn geen onderdoorgang gerealiseerd te worden.

D1) Kruising Spoorweglaan en lijn Rotterdam – Gouda

In de totale fietsroutestructuur is deze overgang niet essentieel. In de toelichting op het bestemmingsplan Restveen Waterparel is aangegeven dat deze overgang wordt opgeheven. De gemeente Moordrecht heeft aangegeven dat de ontwikkeling van de overgang in de toekomst verder wordt opgepakt bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Vijfakkers-Noord.

D2) Kruising 2^e Tochtweg en lijn Rotterdam – Gouda

In het ontwerp- bestemmingsplan Restveen-Waterparel staat vermeld dat de spoorwegovergang Tweede Tochtweg blijft bestaan. Als dat zo blijft heeft dat consequenties voor de bijdrage van ProRail voor de vervangende route. Voor de fietsroutestructuur is dit een essentiële overgang, waardoor de wens bestaat om deze te behouden. Aanleg van een onderdoorgang is gezien de instabiliteit van de bodem waarschijnlijk niet mogelijk.

5.3 Samenhang van de onderdoorgangen

Maximaal saneren van overgangen levert de grootste bijdrage op van ProRail. Voor nieuwe verbindingen die het spoor kruisen geldt dit echter niet. Dit betekent dat de samenhang tussen de onderdoorgangen moet worden bekeken zodat er een slimme set onderdoorgangen ontstaat. Met name het gebied rond Gouweknoop komt hiervoor in aanmerking.

Gouweknoop

Voor de meeste onderdoorgangen worden afzonderlijke afspraken gemaakt. In het gebied bij de Gouweknoop zijn echter dermate veel tunnels voorzien dat deze in samenhang bekeken moeten worden. Het grote aantal geplande tunnels wordt veroorzaakt door het bij elkaar komen van de twee spoorlijnen en de Rijngouwelijn. Daarnaast krijgt de regionale infrastructuur hier een belangrijke plaats. Ook voor utilitaire en recreatieve fietsverbindingen is dit een belangrijk gebied. Overgangen B2, B3 en B4 zijn allen bestaande gelijkvloerse overgangen die onderwerp zijn van discussie. Deze overgangen zijn belangrijk omdat ze alle gebieden die gescheiden worden door spoorlijnen met elkaar verbinden. Het is niet aan te raden om hierover op individuele basis besluiten te nemen, aangezien in de nabijheid ook enkele nieuwe onderdoorgangen in de tracés van nieuwe fietsroutes voorzien zijn. Het betreft de onderdoorgangen bij C2, C3 en C4. Deze zes overgangen moeten in samenhang bekeken worden. Mogelijke combinaties worden beschreven in hoofdstuk 6.3.

De oost-west lijn met watergang is een structurerende lijn in dit gebied die zorgt voor essentiële ontsluiting. Om deze reden zijn de kruisingen op de punten C3 en C4 dominant in de discussie. Een onderdoorgang onder de Moordrechtboog bij punt C4 is essentieel omdat het zorgt voor de aansluiting van de Gouweknoop op de polder. Alhoewel deze onderdoorgang geen bestaande overgang vervangt is het noodzakelijk dat deze in de totaalafpraak met ProRail wordt meegenomen.

6 FINANCIERING EN FASERING

De conclusies in dit hoofdstuk weerspiegelen het resultaat van dit project. Het financieringsplan en de fasering zijn een voorstel van de projectgroep. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats in het door het ROZ opgestelde Ontwikkelingsstrategiekader (OSK).

De precieze verdeling van de kosten over de verschillende financieringsbronnen is onder andere afhankelijk van de uitkomst van de discussie met ProRail. Daarnaast kan de provincie besluiten om haar financiële middelen in het kader van het Fietsplan anders in te zetten.

6.1 Tracés per financieringsbron

Voor het ontwikkelen van de fietsroutes in de Zuidplaspolder bestaan meerdere financieringsbronnen. In de workshop heeft de projectgroep per fietsroute vastgesteld uit welke financieringsbron het ontwikkeld zal worden. Het totaaloverzicht is weergegeven in kaart 3 (bijlage 1). Elk fietsroute is op deze kaart gekoppeld aan een financieringsbron. De fietsroutes zijn ingedeeld in zeven categorieën.

- 1) **ILG.** Uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zullen twee recreatieve fietspaden worden gefinancierd. Deze twee paden vormen samen bijna de gehele noord-zuid verbinding tussen het Bentwoud en de Krimpenerwaard.
- 2) **Fietsplan.** Uit het provinciaal fietsplan worden fietspaden ontwikkeld die onderdeel zijn van belangrijke regionale verbindingen. Dit zijn de fietspaden met de F-nummers. De ontbrekende schakels in het Ringvaartpark worden ook gefinancierd vanuit het Fietsplan. De reden hiervoor is dat de doorlopende fietsroute in het Ringvaartpark bijdraagt aan snelle regionale verbindingen en aan een recreatievoorziening voor een gebied dat groter is dan de Zuidplaspolder. Bovendien liggen deze fietspaden buiten de exploitatiegrens van het gebied. Voor de reeds geplande tracés is totaal € 9.325.000 beschikbaar vanuit het Meerjarenprogramma provinciale Infrastructuur MPI 2008 - 2022;
 - F263: € 4.200.000
 - F340: € 1.000.000
 - F402: € 1.800.000
 - F278: € 2.325.000
 Hiernaast is in het Fietsplan *als wens* een 'reservering fietspaden Zuidplaspolder' van € 5 miljoen opgenomen.
- 3) **Deelgebied.** Fietsroutes met vooral een lokale functie die geheel in een deelgebied worden ontwikkeld vallen binnen de exploitatie van het betreffende deelgebied.
- 4) **Bovenplanse verevening.** Fietsroutes binnen de Zuidplaspolder met een sterke regionale functie worden gefinancierd vanuit de bovenplanse verevening. In het bijzonder geldt dit voor een aantal bruggen over water- en weginfrastructuur die ervoor zorgen dat deelgebieden met elkaar verbonden worden.
- 5) **Bovenplans of deelgebied.** Voor een aantal fietsroutes en kunstwerken geldt dat ze in dezelfde mate een regionale als een lokale functie hebben. Hiervoor zal in de toekomst besloten worden of ze worden gefinancierd vanuit het deelgebied of de bovenplanse verevening. Deze twee bronnen verhouden zich tot elkaar als communicerende vaten. De keuze is dus vooral contractueel van aard.
- 6) **Gemeente.** Een aantal korte fietsroutes bevindt zich binnen de rode contouren van het streekplan en behoren daarmee tot de verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze paden kunnen gezien worden als een laatste stap om het netwerk te perfectioneren. Deze paden worden dus ontwikkeld door de gemeente zelf.
- 7) **ProRail.** Tunnels onder de railinfrastructuur zijn onderwerp van overleg met ProRail, zoals uiteengezet in hoofdstuk 5. Hoe meer sanering van bestaande overgangen, hoe hoger de bijdrage

van ProRail voor de tunnels. De overige kosten worden door de gemeente en de provincie gefinancierd.

Kruisingen met regionale infrastructuur

Bij de uitwerking van de regionale infrastructuur gelden de kruisende fietsroutes als randvoorwaarden. Dat wil zeggen dat de regionale infrastructuur voorziet in de aanleg van de benodigde fietstunnels in het gebied. De kosten van de tunnels komen ten laste van de ontwikkeling van de regionale infrastructuur.

Nieuwe dekking: subsidies aanvragen

In hoofdstuk 5 is uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden om een bijdrage aan de fietsroutestructuur te verkrijgen van ProRail. Inmiddels zijn de besprekingen hierover gestart. Er bestaat een grote kans dat er meer subsidiemogelijkheden zijn. In dit project is hier geen onderzoek naar uitgevoerd. Het verdient de aanbeveling om dit in de nabije toekomst in gang te zetten. De ervaring leert dat een investering in onderzoek naar subsidies zich vaak terugverdient.

Mogelijke subsidiebronnen zijn in ieder geval VROM en de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Op grond van het BDU stelt het Rijk jaarlijkse budgetten beschikbaar voor de bekostiging van de uitgaven op het gebied van verkeer en vervoer.

6.2 Kostenraming

De kostenramingen zijn opgesteld volgens de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Deze systematiek wordt beschreven in CROW publicatie 137 "Wat kost dat". Uitgangspunt voor de berekeningen zijn de door de projectgroep gekozen tracés.

De investeringskosten voor het project Fietspaden Zuidplaspolder bedragen circa **€ 110 miljoen**.

Dit bedrag is exclusief BTW, prijspeil 2008 en er dient rekening gehouden te worden met een geschatte variatiecoëfficiënt van 20%. Dit betekent dat de investeringskosten met 68% zekerheid kan variëren van circa € 88 miljoen tot circa € 132 miljoen. De onder- en overschrijdingskans op deze bedragen is dan nog elk 16%.

Deze investeringskosten zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals die nu bekend zijn en beschreven in dit rapport. Een aantal zaken zijn uitgesloten in de kostenraming:

- Indexering van de kosten. De raming is uitgerekend op prijspeil 2008. Er zijn geen reserveringen opgenomen voor toekomstige prijsveranderingen en/of afkoop van daarvan conform de risicoregeling.
- Beheer en onderhoud. Er zijn geen kosten in de raming opgenomen voor beheer en onderhoud nadat het project is opgeleverd.
- Markteffecten. De raming is op basis van een bedrijfseconomische grondslag uitgewerkt. Er is geen rekening gehouden met werkhonger of werkoverschot.

De bouwkosten van de objecten zijn als volgt opgebouwd:

- Directe kosten, opgebouwd met behulp van kengetallen (zie hiervoor ook het prijzenboek van de kostenraming);
- Nader te detailleren, voor zaken waarvan in dit stadium bekend is dat zij moeten worden uitgevoerd maar welke nog niet zijn uitgewerkt in de directe kosten, bijvoorbeeld duikers en gelijkvloerse kruisingen (20%);
- Indirecte kosten aannemer, de eenmalige- en uitvoeringskosten (16%);
- Opslagen aannemer, algemene kosten en winst & risico (8+5%);

- Object onvoorzien (10%).

De totale bouwkosten is in principe de aanneemsom van de projecten, exclusief de post object onvoorzien. Om van de totale bouwkosten naar de investeringskosten te komen zijn hier nog de volgende onderdelen bij opgeteld:

- Vastgoedkosten en grondverwerving, op basis van een benodigde aankoop van 5m2 per strekkende meter fietspad en gemiddelde eenheidsprijs van € 10,-/m2;
- Engineering, Administratie en Toezicht (13%, exclusief opslagen)
- Overige bijkomende kosten, leges, vergunningen, verzekeringen (2%)
- Project onvoorzien (15%)

De opbouw van de investeringskosten voor alle tracés kan afgelezen worden in de kostenraming in bijlage 3. Elke route (1-1, 2-2, ...) en elk kunstwerk (KW) dat op kaart 3 in bijlage 1 is weergegeven, is terug te vinden in de berekening. De totale investeringskosten van circa € 110 miljoen zijn als volgt over de 7 objecten (financiers) te verdelen:

Financieringsbron totaal	Investeringskosten, excl. BTW
ILG	€ 4,7 miljoen
Fietsplan	€ 27,5 miljoen
Deelgebied	€ 9,1 miljoen
Bovenplanse Verevening	€ 6,5 miljoen
Bovenplanse Verevening of deelgebied	€ 15,6 miljoen
Ontwikkeling gemeente	€ 8,4 miljoen
ProRail¹	€ 38,3 miljoen
Alle bronnen totaal	€ 110,1 miljoen

¹ De financieringsbron 'ProRail' heeft betrekking op de onderdoorgangen met het spoor. Het uiteindelijke aantal onderdoorgangen is afhankelijk van de onderhandeling tussen ProRail, de Provincie en de gemeenten. De precieze verdeling van de kosten over de betrokken partijen wordt ook in deze onderhandeling bepaald. Dit is verder toegelicht in hoofdstuk 5.

In onderstaande tabel staan de kosten per financieringsbron verder gespecificeerd. Deze 7 bronnen zijn verdeeld over een aantal tracés en op zichzelf staande kunstwerken, alles volgens Kaart 3 (Financieringsplan). Deze zijn in het overzicht hieronder weergegeven. Voor de tracés in het ringvaartpark (financieringsbron: Fietsplan) is geen grondverwervingsprijs gerekend aangezien het Hoogheemraadschap de grondeigenaar is.

Financieringsbron – subonderdelen	Investeringskosten, excl. BTW
ILG route 1-1	€ 1.896.000
ILG Route 3-3	€ 2.854.000
Fietsplan 1-1	€ 11.445.000
Fietsplan 2-2	€ 1.313.000
Fietsplan 3-3	€ 2.939.000
Fietsplan 4-4	€ 5.666.000
Fietsplan 5-5	€ 2.086.000
Fietsplan 7-7	€ 1.488.000
Fietsplan 8-8	€ 2.560.000
Deelgebied 1-1	€ 6.328.000
Deelgebied 2-2	€ 2.275.000
Deelgebied Kunstwerken zonder tracé	€ 545.000
Bovenplanse verevening 1-1	€ 854.000
Bovenplanse verevening 2-2	€ 1.707.000
Bovenplanse verevening Kunstwerken zonder tracé	€ 3.930.000
Bovenplanse verevening of deelgebied 1-1	€ 2.327.000
Bovenplanse verevening of deelgebied 2-2	€ 1.233.000
Bovenplanse verevening of deelgebied 3-3	€ 1.612.000
Bovenplanse verevening of deelgebied 4-4	€ 6.756.000
Bovenplanse verevening of deelgebied 5-5	€ 3.682.000
Ontwikkeling gemeente 1-1	€ 734.000
Ontwikkeling gemeente 2-2	€ 1.492.000
Ontwikkeling gemeente 3-3	€ 1.612.000
Ontwikkeling gemeente 4-4	€ 190.000
Ontwikkeling gemeente 5-5	€ 190.000
Ontwikkeling gemeente 6-6	€ 569.000
Ontwikkeling gemeente 7-7	€ 190.000
Ontwikkeling gemeente Kunstwerken zonder tracé	€ 3.386.000
ProRail	€ 38.209.000

6.3 Raming tegenover dekking

Uit de kostenraming blijkt dat de totale kosten circa € 110 miljoen zijn. De opgave voor de provincie en de gemeenten is organiseren van de financiering van deze kosten volgens de bronnenindeling die is gegeven in paragraaf 6.1.

Op basis van het huidige fietsplan is voor de tracés in de Zuidplaspolder € 9,3 miljoen gereserveerd in het provinciale investeringsprogramma (MPI). De extra bijdrage van € 5 miljoen vanuit het investeringsprogramma blijkt voor de periode 2008 - 2012 niet voldoende om aanvullende wensen voor fietspaden (hoofdzakelijk de ontbrekende schakels in het Ringvaartpark) te realiseren. De totale aanlegkosten bedragen namelijk € 27,5 miljoen.

In het algemeen geldt dat, indien er uit de bronnen niet genoeg financiering beschikbaar is voor het realiseren van de totale structuur, er enkele oplossingsrichtingen bestaan:

Fasering

De projectgroep heeft bij het vaststellen van de te ontwikkelen tracés een fasering vastgesteld. Hierdoor verschuiven kosten naar de toekomst. Indien er onvoldoende dekking voor de structuur is kan ook gekozen worden voor een uitgebreidere fasering. Door de aanleg van fietsroutes naar de toekomst te verplaatsen hoeft er op korte termijn geen geld voor te worden vrijgemaakt.

Uitbreiden dekking

Extra financiering kan in de eerste plaats gevonden worden in de bronnen zelf; de partijen kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om vanuit de bovenplanse verevening meer geld beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van fietsroutes. Zoals genoemd is een tweede optie het zoeken van andere subsidiemogelijkheden.

Kosten reduceren door versobering

Versobering van de structuur houdt in dat kunstwerken en fietsroutes gecombineerd worden, bijvoorbeeld als ze dicht bij elkaar liggen. Hierdoor neemt het aantal aan te leggen kunstwerken en fietsroutes af en nemen ook de kosten af. Mogelijkheden voor versobering staan beschreven in hoofdstuk 6.4.

ProRail

De hoge kosten voor het realiseren van onderdoorgangen met de railinfrastructuur (€ 38,2 miljoen) onderstrepen de noodzaak van goed overleg met ProRail.

6.4 Kosten verkleinen door versobering: combinaties van tracés en kruisingen

In het combineren en samenvoegen van routes en kunstwerken liggen kansen om de kosten van de fietsroutestructuur te reduceren. Tegelijkertijd is het streven om wel te voldoen aan de kwaliteitseisen uit het Handboek Kwaliteit. Uit de vastgestelde ambitie blijken een aantal combinaties mogelijk. Het ligt voor de hand dat de provincie het initiatief neemt om in samenwerking met de gemeenten een besluit te nemen over de mogelijke combinaties. De volgende mogelijkheden zijn in het project aan de orde gekomen.

1. Het Kreekrugpad en tracé F340 uit het Fietsplan lopen tussen de 3^e en de 4^e Tocht erg dicht bij elkaar. Het recreatieve Kreekrugpad volgt de kreekrug en voldoet aan de kwaliteitseisen van het Handboek Kwaliteit. Om deze redenen dient hij als uitgangspunt. Tracé F340 kan zodanig

omgelegd worden dat het stuk tussen de 3^e en de 4^e Tocht samenvalt met het Kreekrugpad. In de uiteindelijke versie van de kaart is deze wijziging doorgevoerd.

2. De aansluiting van het Kreekrugpad op de verbinding Bentwoud – Krimpenerwaard, ter hoogte van de Moordrechtboog is complex. Voor deze aansluiting moet in een betrekkelijk klein gebied zowel de spoorlijn Gouda – Den Haag (punt 12 op kaart 2, C2 op de kaart met railkruisingen) als de nieuw aan te leggen Moordrechtboog gekruist worden. De ruimte voor de aanleg van twee onderdoorgangen is beperkt, waardoor dit technisch ingewikkeld wordt. De kosten zullen hoog zijn. Dit stuk van de route kan ook omgelegd worden. In het alternatief loopt het Kreekrugpad parallel aan het spoor (ten westen ervan) onder de Moordrechtboog door, en de verbinding van de twee recreatieve routes vindt plaats door middel van één onderdoorgang ter hoogte van de kruising van de 5^e tochtweg met de lijn Gouda – Den Haag (punt 13 of 15 op kaart 2).
3. De voorziene fietstunnels 13 en 15 op kaart 2 (of C3 en B3 op kaart met railkruisingen) liggen dicht bij elkaar en kunnen eventueel gecombineerd worden. De noordoost-zuidwest waterverbinding is een sterk structurerend element in de polder. De voorkeur gaat uit naar het behoud van deze rechte lijn met watergang. De watergang en de twee fietspaden kunnen het spoor hier (bij C3) in één onderdoorgang kruisen. Omdat de onderdoorgang bij B3 dan komt te vervallen is omleggen van ongeveer 200 m de route over de 5^e Tochtweg noodzakelijk. Een alternatief is het combineren van de twee onderdoorgangen in één groot kunstwerk waarbij beide routes hun eigen rechte lijn volgen, als onderdeel waarvan de watergangen ook het spoor kruisen.
4. Ten westen van de spoorlijn Gouda - Den Haag kruisen twee fietspaden elkaar op dezelfde plek als waar ze de regionale infrastructuur kruisen (punt 10 op kaart 2). Het gaat om het fietspad langs de 4^e tocht en de dwarsverbinding. Op deze plek komen ook twee vrij brede waterwegen bij elkaar. In de ambitie wordt hier een groot kunstwerk gebouwd. Een alternatief is om het fietspad in één richting parallel aan de 4^e Tocht de regionale infrastructuur te laten kruisen. Water en fietspad liggen dan op dezelfde hoogte. Er is geen extra onderdoorgang nodig omdat de regionale infrastructuur ongeveer 4 m boven de watergang ligt. De dwarsverbinding kan eenvoudig op deze kruising worden aangesloten en heeft dan slechts één brug over de 4^e Tocht nodig.
5. Langs de 4^e Tocht heeft het Hoogheemraadschap plannen om kleine dammetjes aan te leggen voor een voetpad. De aanleg van het fietspad over deze dammetjes scheelt in kosten. Overleg met het hoogheemraadschap is dus aan te raden.
6. Tussen de Rijnhouwewijl en de A12 bij Gouweknoop is als onderdeel van het provinciale fietsplan (F278) een dwarsschakel tussen Gouda en Waddinxveen gepland. Deze route zorgt voor een verbinding met het nieuwe station Gouweknoop. In ditzelfde gebied is een andere fietsroute voorzien. Deze twee routes kunnen gecombineerd worden. De nieuwe route wordt dan gefinancierd uit het Fietsplan.

6.5 Fasering

Fasering zorgt ervoor dat de kosten verspreid worden over de tijd. De projectgroep heeft tegelijk met het vaststellen van de tracés een fasering vastgesteld. De fietsroutes die ontwikkeld worden voor 2020 moeten opgenomen worden in de voorontwerp bestemmingsplannen van de deelgebieden.

Fietsroutes in de bestemmingsplannen

De fasering in de aanleg van de fietsroutes is sterk afhankelijk van de andere ontwikkelingen in het gebied. Te allen tijde dient in de tijdsplanning rekening gehouden te worden met woningbouw en de aanleg van bedrijventerreinen.

Het aantal aan te leggen fietsroutes en kunstwerken in de Zuidplaspolder is groot. Vanuit de fietser geredeneerd is het wenselijk dat een aantal verbindingen op korte termijn al gerealiseerd wordt. Op die manier kan van de belangrijkste routes gebruik worden gemaakt, zonder dat de gehele structuur gereed is. De projectgroep heeft hiertoe een aantal verbindingen als essentieel aangemerkt. Deze verbindingen liggen allen rond de Gouweknoop. De reden hiervoor is dat praktisch alle hoofdroutes tussen dorpen en steden dit gebied passeren. De volgende verbindingen hebben dus prioriteit:

- de verbinding van de Vredenburgzone met de groen/blauwe zone Westergouwe. Deze route verbindt belangrijke recreatieve gebieden en zal ook een groot utilitair gebruik kennen, onder andere door de ontwikkeling van de wijk Westergouwe. Deze ontwikkeling zal waarschijnlijk in 2009 starten waarna de eerste woningen in 2010 opgeleverd worden.
- De verbindende schakel in de Gouweknoop tussen Waddinxveen en Gouda. In het Fietsplan wordt deze schakel aangeduid als een onderdeel van de F278. Deze route zorgt voor een noodzakelijke ontsluiting van de te ontwikkelen bedrijven en woningen, en voor de lange termijn het treinstation.
- De verbinding tussen het zuidwesten van de polder en Gouda. Het gaat hier om het doortrekken van de route op de grens van Restveen en Waterparel naar Gouda, waardoor de belangrijke concentratiegebieden Gouda, Nieuwerkerk a/d IJssel en Rotterdam een goede verbinding kennen.

Het ligt voor de hand om de ontwikkeling van deze fietsroutes te koppelen aan de algehele ontwikkeling van het Boogpark.

De projectgroep heeft bij een aantal fietsroutes vastgesteld dat deze gefinancierd zullen worden door de bovenplanse verevening of vanuit het deelgebied. De verbinding tussen Nieuwerkerk en Gouda is hier een voorbeeld van. Gezien de prioriteit die de provincie geeft aan deze verbinding kan de provincie besluiten om een deel van de financiering van deze fietsroute op zich te nemen.

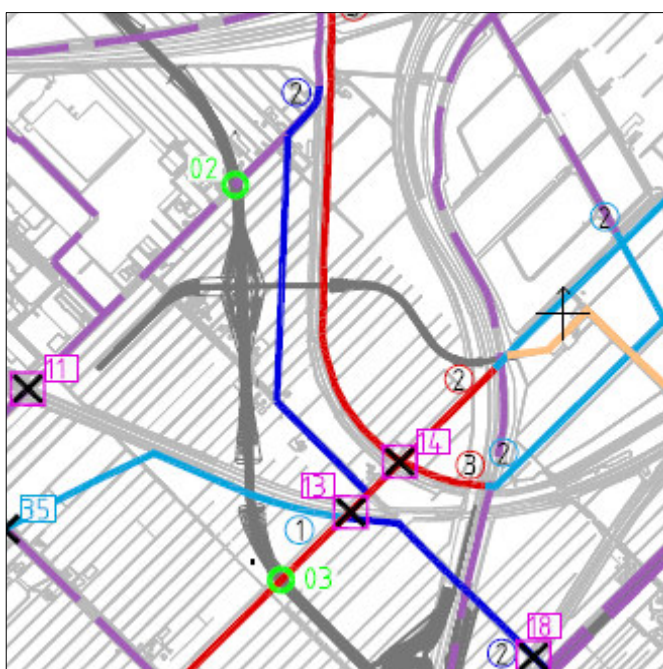
De doelstelling van het Fietsplan is de ontwikkeling van de fietspaden uit dit plan voor 2016. De gelden uit komen dus ook beschikbaar voor 2016. Het heeft de voorkeur vanuit de projectgroep om de fietspaden uit het Fietsplan prioriteit te geven. De ontwikkeling van deze fietspaden is immers al opgestart. De fase waarin deze ontwikkeling zich bevindt varieert tussen verkenning en realisatie. Naast de fietspaden die in het Fietsplan opgenomen zijn, heeft het de voorkeur van de projectgroep om ook de paden in het Ringvaartpark prioriteit te geven. Hier liggen meerdere redenen aan ten grondslag. Ten eerste vervullen ze een belangrijke kwalitatieve rol in de fietsroutestructuur. Ten tweede zijn de fietspaden relatief eenvoudig te realiseren aangezien de grond veelal in bezit is van de overheid (hoogheemraadschap). Bovendien zullen de paden ook ontwikkeld worden met financiering van de provincie. De extra € 5 miljoen kan hiervoor benut worden.

De fietsroutes die gefinancierd worden uit de deelgebieden of de bovenplanse verevening zullen tegelijkertijd met of eerder dan de andere ontwikkelingen in het gebied aangelegd worden. Reeds bij het inrichten van het gebied zal dus rekening worden gehouden met de fietsroutes. De fietsroutes die worden gefinancierd uit het ILG kunnen ook opgenomen worden in de bestemmingsplannen aangezien de gelden voor 2020 beschikbaar kunnen komen. De kunstwerken die (mede) gefinancierd worden door ProRail zullen voor 2020 worden aangelegd. In 2009 worden immers al afspraken gemaakt.

Een deel van de tracés zal door de gemeenten binnen de rode contouren ontwikkeld worden. Deze tracés zijn binnen de gehele structuur van de Zuidplaspolder niet essentieel en kennen daarom geen prioriteit. Het is aan de gemeente op te beslissen of en wanneer hier fietsroutes en kunstwerken worden ontwikkeld.

6.6 Optimalisering

In paragraaf 6.4 zijn enkele mogelijkheden voor combinaties weergegeven die zorgen voor versobering. In paragraaf 6.5 zijn de tracés verbindingen weergegeven die prioriteit hebben gekregen. Door deze twee zaken te combineren heeft de projectgroep een voorstel voor optimalisatie opgesteld. Een aantal tracés en kunstwerken worden gecombineerd waarbij het behouden van verbindingen met prioriteit uitgangspunt is. Het resultaat van deze optimalisatie is weergegeven in figuur 7. Dit figuur zoomt in op de omgeving Gouweknoop vanwege het belang van dit gebied en het grote aantal fietsroutes en kunstwerken, dat hier voorzien is.



Figuur 7: kaart van de omgeving Gouweknoop met de uiteindelijk vastgestelde verbindingen na de optimalisatieslag.

Terwijl het aantal fietsroutes en kunstwerken door optimalisatie afneemt blijft de kwaliteit van het netwerk in dit gebied gewaarborgd. De verbindinglijnen blijven bestaan, zowel voor recreatief als utilitair gebruik. In het geschetste alternatief zal een fietser nergens onnodig ver om moeten rijden.

Door deze optimalisatie in het gebied bij de Gouweknoop nemen de kosten van de fietsroutestructuur af met circa € 10.3 miljoen. Het grootste deel van dit bedrag wordt veroorzaakt door het combineren van vier onderdoorgangen met het spoor tot twee onderdoorgangen. Dit scheelt circa € 8,7 miljoen. De rest van het bedrag wordt veroorzaakt door het combineren van twee fietsroutes. Ook komen enkele korte stukken fietsroute naar oorspronkelijk geplande onderdoorgangen te vervallen, aangezien onderdoorgangen worden gecombineerd.

Ook stelt de projectgroep voor dat er in Waddinxveen bij punt 34 geen onderdoorgang wordt ontwikkeld. Fietzers kunnen gebruik maken van de bestaande overgang bij de Kerkweg West. Dit leidt tot een verdere afname van de totale kosten met circa € 4.3 miljoen.

Totaalbedrag na optimalisatie

Door bovenstaande optimalisatie kunnen de kosten in totaal met € 14,6 miljoen afnemen. Het nieuwe totaalbedrag zou dan circa **€ 95.5 miljoen**. Ook dit bedrag is exclusief BTW, prijspeil 2008 en er dient rekening gehouden te worden met een geschatte variatiecoëfficiënt van 20%.

'Superkunstwerk'

Tot slot heeft de projectgroep vastgesteld dat het noodzakelijk is om nog in detail te bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van een kunstwerk bij de kruising van twee fietspaden met de regionale infrastructuur, ten westen van de spoorlijn Gouda – Den Haag (Kunstwerk 10). In de raming is nu uitgegaan van een fly over volgens de oorspronkelijke ambitie van het atelier Zuidplas. Deze kost grofweg € 3,4 miljoen. Een sobere kruising zou een kostenbesparing kunnen opleveren. Het is op dit moment niet duidelijk hoe hoog die kostenbesparing zou zijn, aangezien de kruising op een alternatieve manier vormgegeven zal worden. Wanneer de vorm van een onderdoorgang is vastgesteld kan er een schatting van de besparing worden gemaakt.

7 STIMULEREN VAN FIETSGEBRUIK

Een robuust fietsnetwerk is de basis die nodig is om intensief gebruik van de fiets in de regio mogelijk te maken. Ongelijkvloerse kruisingen vormen een belangrijke voorwaarde voor een snelle doorstroming. Deze punten zorgen voor een versnelling van het fietsverkeer, waardoor het autoverkeer zal afnemen. Het netwerk alleen is echter niet voldoende om het fietsen écht aantrekkelijk te maken. Door andere acties en initiatieven kunnen de betrokken partijen er echter voor zorgen dat het fietsen in de Zuidplaspolder een succes wordt. Er is een aantal mogelijkheden om het fietsgebruik verder te stimuleren. Deze activiteiten zullen allemaal individueel bijdragen aan het behalen van de doelstellingen uit het Handboek Kwaliteit. Dit geldt voor zowel recreatief als utilitair gebruik. Het is aan de provincie en de gemeenten om de mogelijkheden verder uit te werken en de activiteiten te initiëren. De projectgroep heeft in dit project een eerste aanzet gedaan door mogelijkheden te inventariseren. Deze mogelijkheden zullen in toekomstige studies verder uitgewerkt moeten worden. Ook de toedeling van de kosten kan dan uitgewerkt worden.

Het betreft:

- Het aanleggen van overdekte (bewaakte) fietsstallingen of fietskluisen bij Openbaar Vervoer punten. Ook bij de ontwikkeling van het nieuwe openbaar vervoersnetwerk moet rekening worden gehouden met fietsers. Dit houdt in ieder geval in dat belangrijke opstaphaltes voor fietsers goed bereikbaar moeten zijn. Fietsen in combinatie met het openbaar vervoer wordt zo een goed alternatief voor de auto. De samenhang van de fietspaden met het OV zal hiervoor gecontroleerd moeten worden op het moment dat de OV studie gereed is.
- Het aanleggen van servicepunten voor fietsreparaties, eventueel gecombineerd met horecagelegenheden. Dit komt vooral het recreatieve fietsgebruik ten goede.
- Het aantrekkelijk maken van recreatieve routes door banken, picknicktafels etc.
- Herkenbaar maken van recreatieve routes door bewegwijzering.
- Zorgen voor een positieve beeldvorming door promotie, bijvoorbeeld via posters en folders.
- Bij de verkoop van een huis kan de gemeente een fiets cadeau geven. Dit is niet alleen een leuk en opzienbarend initiatief, maar ook eenvoudig te realiseren. Daarnaast is het een duidelijk signaal en draagt het bij aan een duurzaam imago van de polder.
- Bij de ontwikkeling van woningen ervoor zorgen dat fietsen eenvoudig gestald en gepakt kunnen worden, bijvoorbeeld door middel van schuren of bergingen.
- Bij het ontwikkelen van woonwijken sommige wijken autoluw inrichten en fietsverbindingen korter maken dan autoverbindingen.
- Flankerend beleid gebruiken, bijvoorbeeld gericht op parkeervoorzieningen in de stad.
- Het inrichten van fietsvoorzieningen als stallingen, kleedkamers en douches bij bedrijven. In de praktijk blijkt hier altijd vraag naar en zorgen dergelijke voorzieningen voor een toename van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Zuid Holland
Project	: Fietsen in de Zuidplas
Dossier	: B5374
Omvang rapport	: 31 pagina's
Auteur	: Jaap de Jong
Bijdrage	: Steven Zijlstra
Interne controle	: Robert de Jager
Projectleider	: Jaap de Jong
Projectmanager	: Robert de Jager
Datum	: 20 mei 2008
Naam/Paraaf	:

DHV Groep

*business group Ruimte en
Mobiliteit*

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1076

3800 BB Amersfoort

T (033) 468 27 00

F (033) 468 28 01

www.dhv.nl

BIJLAGE 1 Kaarten

- 1) Bestaande situatie en kunstwerken
- 2) Vastgestelde ambitie en obstakels
- 3) Financiering van de ambitie

BIJLAGE 2 Bouwstenen

De gehanteerde bouwstenen (7 stuks)

BIJLAGE 3 Kostenraming

Excel sheets in pdf volgens SSK methodiek