

Provincie Zuid-Holland

Toekomstagenda snelfietsroutes

Beeld van het
toekomstige
netwerk

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Zuid-Holland

Toekomstagenda snelfietsroutes

Beeld van het toekomstige netwerk

Datum	1 november 2018
Kenmerk	002232.20180719.R1.03
Eerste versie	19 juli 2018

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Zuid-Holland
Titel rapport	Toekomstagenda snelfietsroutes Beeld van het toekomstige netwerk
Kenmerk	002232.20180719.R1.03
Datum publicatie	1 november 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	Monique Verweij, Ron van Noortwijk, Allard Pannekoek
Projectteam Goudappel Coffeng	Sjaak Meijerink, Marco de Baat, Lennert Bonnier

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 "Samen verder fietsen"	1
1.3 Deze rapportage	3
2 Kader	4
2.1 Kwaliteitsroutes	4
2.2 Definitiekader snelfietsroutes	7
3 Snelfietsroute netwerk	11
3.1 Netwerkbenadering	11
3.2 Uitwerking netwerk snelfietsroutes	14
3.3 Verbinding met werklocaties	16
4 Prioritering van snelfietsroutes	17
4.1 Criteria voor prioritering	17
4.2 Toepassing op potentiële snelfietsroutes	20
4.3 Prioritering	23
5 Succesfactoren	25
5.1 Routekeuze	25
5.2 Financiering	26
5.3 Draagvlak	27
5.4 Werkgeversaanpak	28
5.5 Rol Provincie	28
Bijlage 1 Regionale en lokale initiatieven	
Bijlage 2 Ontwerprichtlijnen	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om het fietsgebruik in de provincie te stimuleren. Een hoger fietsgebruik draagt bij aan het vergroten van de bereikbaarheid van de provincie, een besparing in filekosten, een lagere CO2 uitstoot en meer vitaliteit en gezondheid voor de inwoners. Het beleid van de provincie om deze ambitie concreter te maken is vastgelegd in het Fietsplan 2016 – 2025 “Samen verder fietsen”.

Een speerpunt in het fietsplan is het optimaliseren van het netwerk van snelfietsroutes. Het gaat dan om interlokale routes waar fietsers met relatief hoge gemiddelde snelheid over grotere afstanden kunnen rijden. De provincie heeft de afgelopen jaren in samenwerking met gemeenten, regio's en Rijk snelfietsroutes gerealiseerd, bijvoorbeeld de Velostrada en de Beneden Merwederoute. Daarnaast worden enkele routes nu aangelegd. Tevens zijn diverse verkenningen uitgevoerd voor nieuwe snelfietsroutes.

Het nieuwe fietsplan vormt een aanleiding om het toekomstbeeld voor snelfietsroutes in Zuid-Holland nader vorm te geven. In dit document wordt dit toekomstbeeld nader uitgewerkt. Daarbij wordt ingegaan op het beeld dat de provincie heeft bij snelfietsroutes en de rol die deze routes vervullen in het totale netwerk. Vervolgens volgt daaruit een toepassing op het fietsnetwerk van de gehele provincie met een eerste verkenning van routes waarvoor er een nut en noodzaak is om deze in het netwerk met snelfietsroutes op te nemen. Deze uitwerking biedt een kader voor gerichte inzet van de beschikbare budgetten om het fietsgebruik in Zuid-Holland te stimuleren.

1.2 “Samen verder fietsen”

In februari 2016 is het fietsplan Zuid-Holland 2016 - 2025 vastgesteld. Hierin is beschreven hoe fietsen gaat bijdragen aan de ambitie om van de provincie Zuid-Holland de best bereikbare provincie te maken. In het beleidsplan zijn drie ambities benoemd waar de provincie zich de komende jaren op gaat richten:

1. Vaker en verder fietsen;

2. Fietsveiligheid;
3. Innovatieve, energie neutrale fietspaden.

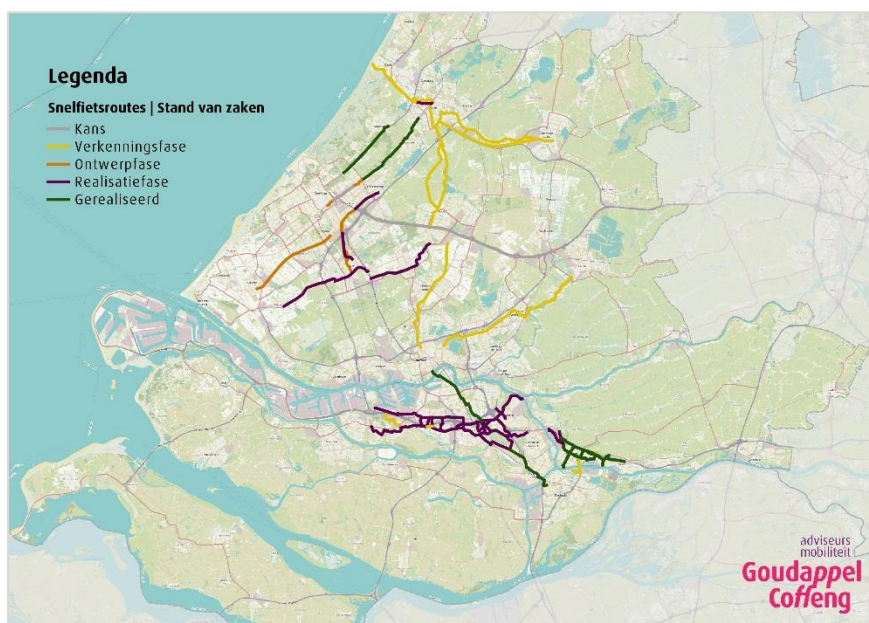
Om de eerste twee ambities vorm te geven wil de provincie onder meer werken aan veilige en aantrekkelijke, logische fietsroutes die de fietser faciliteren om verder te fietsen. Deze optimalisatieslag in het fietsnetwerk wordt onder meer vorm gegeven door de realisatie van nieuwe snelfietsroutes.

Snelfietsroutes vormen binnen de provincie Zuid-Holland een goede aanvulling op bestaande netwerken. De realisatie van snelfietsroutes zorgt voor nieuwe snelle interlokale routes voor fietsers. Hierdoor wordt fietsen op afstanden tot 15 kilometer een aantrekkelijk alternatief voor het gebruik van de auto of openbaar vervoer. Deze afstand is, zeker met de opkomst van elektrische fietsen, steeds makkelijker befietsbaar geworden. Daarvoor is de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur een belangrijke randvoorwaarde. Binnen de provincie Zuid-Holland levert dit kansen op.

De afgelopen jaren zijn al snelfietsroutes aangelegd en er zijn nog enkele routes in voorbereiding. In onderstaande afbeelding 1.2 zijn de huidige en potentieel toekomstige routes weergegeven.



Figuur 1.1: Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025



Figuur 1.2: Snelfietsroutes in Zuid-Holland (stand van zaken 2017)

1.3 Deze rapportage

Om de provincie Zuid-Holland een kader te bieden voor de realisatie van nieuwe snelfietsroutes is in deze rapportage een nadere beschouwing over snelfietsroutes in Zuid-Holland opgesteld. In hoofdstuk twee wordt nader ingegaan op het kader, om scherp te krijgen wat snelfietsroutes zijn en welke functie snelfietsroutes vervullen binnen de provincie Zuid-Holland.

In hoofdstuk drie wordt nader ingegaan op potentiële nieuwe snelfietsroutes. Middels een netwerkbenadering is onderzocht welke verbindingen potentie hebben voor toekomstige snelfietsroutes. Aansluitend worden de potentiële verbindingen geprioriteerd aan de hand van elementen van het definitiekader. Tot slot komen in hoofdstuk vijf enkele aspecten ten aanzien van de financiering en realisatie aan bod.

Om de definitie van snelfietsroutes voor de provincie Zuid-Holland op te stellen zijn als input verkennende gesprekken gevoerd met de volgende partijen:

- Fietzersbond: Wim Bot;
- Gemeente Dordrecht: Robert Kraak;
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag: Ron van Noortwijk;
- Tour de Force, Provincie Gelderland: Reindert Augustijn.

2.1 Kwaliteitsroutes

Toekomstige snelfietsroutes in de provincie Zuid-Holland maken deel uit van het totale fietsnetwerk en zijn vaak ook al bestaande fietsroutes die moeten worden verbeterd. Fietsroutes die onderdeel zijn van het totale fietsnetwerk hebben verschillende classificaties om het belang, het gebruik of de functie aan te tonen. De classificaties die door de provincie Zuid-Holland worden gehanteerd zijn hieronder nader toegelicht.

2.1.1 Hoofdnet fietsnetwerk

De provincie heeft alle regionale fietsroutes opgenomen in het basisnetwerk. Deze fietsroutes verbinden de verschillende kernen met elkaar en vorm soms ook daar binnen een fijnmazig netwerk. In Zuid-Holland is het basisnetwerk opgedeeld in twee soorten routes die basis van hun gebruik zijn bepaald (zie onderstaande figuur 2.1).

- **Plusroutes** (>1.500 fietsers per etmaal)
- **Hoofd fietsroutes** (>500 fietsers per etmaal)

De plusroutes zijn de drukste utilitaire fietsroutes binnen de provincie Zuid-Holland. Op basis van oudere telcijfers en een inschatting van de prognose is deze indeling gemaakt. Wanneer op een route meer dan 1.500 fietsers per etmaal worden geteld krijgt deze de classificatie Plusroute. De overige regionale fietsroutes zijn aangeduid als hoofd fietsroute.

2.1.2 Recreatieve routes

Naast utilitaire fietsnetwerken gebruikt de Provincie Zuid-Holland ook drie classificaties voor fietsroutes die voor meer voor recreatief gebruik en fietsen over langere afstanden zijn bedoel. Dit zijn de:

- **LF-routes**, dit is een netwerk van 350 kilometer van langeafstandsroutes waar het landelijk fietsplatform beheerder van is.
- **Hollandse Banen**, de Hollandse Banen zijn een concept van hoogwaardige recreatieve routes, ontwikkeld in opdracht van PZH en MRDH. Deze routes hebben als doel om de steden met de groene omgeving eromheen te verbinden. De Hollandse Banen zijn nog niet gerealiseerd maar als ambitie in het investeringsprogramma van de MRDH opgenomen. Wel zijn reeds twee pilots geïnitieerd: het Trambaanpad en route bij Delft.

- **Fietsknooppuntennetwerk**, dit netwerk is fijnmaziger en in grote delen van Nederland uitgerold als basisrecreatief fietsnetwerk met een lengte van circa 3000 kilometer aan fietsroutes.

Deze drie netwerken overlappen elkaar gedeeltelijk. De drie routes hebben echter wel allen een geheel eigen doel en stellen andere eisen aan herkenbaarheid en inrichting van de route. De LF-routes en het Fietsknooppuntennetwerk staan in figuur 2.2.



Figuur 2.1: Basisnetwerk utilitaire fietsverbindingen Zuid-Holland



Figuur 2.2: Recreatief fietsnetwerk Zuid-Holland

2.1.3 Metropolitane fietsroutes MRDH

Het Metropolaan fietsnetwerk vormt binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag het belangrijkste fietsroutenetwerk dat bijdraagt aan de economische bereikbaarheid. Het Metropolaan fietsnetwerk (figuur 2.3) is een verbijzondering van verschillende routes uit het basis fietsnetwerk van de Metropoolregio. Fietsroutes die onderdeel zijn van het Metropolaan fietsnetwerk worden een verbijzondering door meer kwaliteit te bieden in de vorm van meer breedte, meer comfort en/of een hogere snelheid door minder hinder van kruispunten en bochten. De inrichtingsstreefwaarden voor fietsroutes behorende tot het Metropolaan fietsnetwerk zijn vergelijkbaar met die van snelfietsroutes, eenzelfde hoog kwaliteitsniveau wordt hier nagestreefd qua inrichting en herkenbaarheid.



Figuur 2.3: Concept Metropolaan fietsnetwerk

2.1.4 Snelfietsroutes

In de provincie Zuid-Holland zijn reeds diverse snelfietsroutes aanwezig. Dit zijn routes die woon- en werkgebieden verbinden en waar de fietser vlot en veilig grote afstanden af kan leggen. De snelfietsroutes zijn primair om woon/werk afstanden tot circa 15 kilometer op de fiets af te kunnen leggen. De provincie beoogt om het netwerk van snelfietsroutes de komende jaren uit te breiden om daarmee het fietsgebruik voor woon/werk verplaatsingen te stimuleren. In deze rapportage wordt verder alleen ingegaan op deze categorie fietsroutes.

2.2 Definitiekader snelfietsroutes

Snelfietsroutes dienen er voor om op regionaal niveau, de bereikbaarheid per fiets te verbeteren. Door het verkorten van de reistijd en het verbeteren comfort, om daarmee een aantrekkelijk alternatief voor de auto te bieden en de uitstoot van CO₂ te verlagen.

Om te bepalen wanneer een verbinding de eigenschappen heeft om als snelfietsroute te worden ingericht is het volgende definitiekader opgesteld.

2.2.1 Basiscriteria voor verbinding

Doelgroep:

- Primair worden snelfietsroutes gerealiseerd voor **woon-werk fietsers**. Door voor deze doelgroep het fietsen te stimuleren kan de concurrentie met auto worden aangegaan en kan de bereikbaarheid van gebieden worden versterkt.
- **Scholieren** zijn een secundaire doelgroep waarvoor snelfietsroutes zeker een grote meerwaarde kunnen bieden.
- Medegebruik door **recreatieve fietsers** heeft met name aan de randen van de steden een groot potentieel om de verbindingen tussen stad en land te versterken.

Intensiteit:

- **Minimaal 1.500 fietsers per dag** gebruiken de fietsroute, **gemeten bij de komgrens** van de grote kern. Met dit aantal kunnen investeringen in de fietsroute rendabel zijn;
- Een snelfietsroute is een verbinding tussen twee grote woon- en werkgebieden kernen welke door een deel van de gebruikers **niet over de gehele lengte wordt gebruikt**. Het aantal fietsers hoeft daarmee niet over de gehele lengte te worden behaald.
- Het aantal fietsers betreft een **minimale potentie** na realisatie van de snelfietsroute.

Verbinding:

Een snelfietsroute is in de basis een verbinding tussen twee grotere kernen. Daarbij kunnen diverse bestemmingen in de directe omgeving aan deze snelfietsroute worden gekoppeld, zodat ook deeltrajecten over de snelfietsroute gaan lopen. Voor de herkenbaarheid is de snelfietsroute een verbinding tussen twee grotere kernen, maar veel gebruikers gebruiken maar een deel van de snelfietsroute. Bestemmingen die aan een snelfietsroute kunnen worden gekoppeld zijn:

- Ontsluiting grote kern (>70.000 inw.), verbeteren bereikbaarheid van deze kern;
- Woonkernen (>20.000 inw.);
- Regionale werkgebieden;
- VO-scholen en OV-knooppunten;
- Ontsluiting voor tussenliggend landelijk gebied en kleine kernen richting grote kern (en andersom).

Fietsafstand:

Aangezien de primaire doelgroep voor snelfietsroutes de woon-werk fietser is, wordt voornamelijk ingezet op het aantrekkelijk maken van fietsafstanden tot 15 kilometer.

Zeker met elektrische fietsen is dat een goed fietsbare afstand welke binnen 45 minuten kan worden afgelegd. Met de opkomst van de speed pedelec is het mogelijk om grotere afstanden per fiets af te leggen. Deze doelgroep profiteert ook van de verbeterde doorstroming op snelfietsroutes.

In de praktijk gaan snelfietsroutes in Zuid-Holland altijd twee grotere kernen verbinden. Hierdoor kan de maximale lengte van de snelfietsroute groter zijn dan 15 kilometer. Voor de lengte van de fietsroutes worden de volgende grenswaarden gehanteerd:

- maximaal 20 kilometer tussen twee grote kernen (>70.000 inw.);
- of maximaal 30 km met tussenliggende kernen (>20.000 inw.).

Voor de lengte van de fietsroute gaat het daarbij om een hemelsbrede afstand van centrum naar centrum. In de praktijk kan de lengte van de fietsroute groter zijn door het kruisen van verschillende barrières of het aansluiten van specifieke bestemmingen.

Wanneer een verbinding niet aan bovenstaande criteria voor een snelfietsroute voldoet, kan een route altijd nog als hoofdfietsroute worden ingericht. Binnen het programma Fiets van de provincie Zuid-Holland zijn diverse subsidiemogelijkheden aanwezig.

2.2.2 Ontwerputgangspunten inrichting snelfietsroutes

Snelfietsroutes worden gerealiseerd om comfortabel, snel en veilig over te verplaatsen. Het ontwerp van de snelfietsroute speelt daarin een belangrijke rol. Een snelfietsroute wordt door fietsers gewaardeerd om de herkenbaarheid, het comfort en de veiligheid. Daarnaast is de beschikbare ruimte tegenwoordig van groot belang. De diversiteit aan fietsen wordt groter en de snelheidsverschillen nemen ook toe. Om de veiligheid te borgen is het van belang dat er voldoende ruimte beschikbaar is om andere fietsers in te halen.

Richtlijnen voor ontwerp snelfietsroutes

Voor de uitwerking van het ontwerp van de snelfietsroutes zijn de volgende twee publicaties van het CROW beschikbaar:

- Inspiratieboek snelle fietsroutes (CROW, 2014);
- Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW, 2016).

In deze publicaties zijn richtlijnen voor de route en voor wegvakken en kruispunten uitgewerkt. Daarbij wordt in de basis voldaan aan de volgende vijf hoofdeisen voor snelfietsroutes:

- samenhang;
- directheid;
- aantrekkelijkheid;
- veiligheid;
- comfort.

Vanuit deze vijf hoofdeisen zijn richtlijnen voor snelfietsroutes uitgewerkt door het CROW. Een samenvatting hiervan is in bijlage 2 van deze rapportage opgenomen.

Kernwaarden ontwerputgangspunten snelfietsroutes provincie Zuid-Holland

Voor de snelfietsroutes in Zuid-Holland worden de volgende kernwaarden gehanteerd als uitgangspunt voor de routekeuze en inrichting van de fietsroute:

Op routeniveau:

- Bij voorkeur gescheiden structuur ten opzichte van overige verkeersstromen. Indien vrijliggend fietspad niet haalbaar is een fietsstraat een mogelijk alternatief;
- Buiten bebouwde kom toegankelijk voor speed pedelecs;
- Beperkte omrijfactor;
- Herkenbaar als snelfietsroute i.r.t. overige fietspaden (nader uit te werken in bewegwijzering etc. conform landelijke standaard);
- Primair gericht op doorfietsen.

Op niveau van het wegvak / kruispunt:

- Weinig obstakels/snelheidsremmers/stopmomenten voor fietsers;
- Fietsers zoveel mogelijk in de voorrang;
- Vlakke verharding.

Breedte vrijliggend fietspad

Het toepassen van bovenstaande uitgangspunten heeft consequenties voor de minimale breedte van een snelfietsroute. In de basis is van toepassing dat de breedte van een snelfietsroute afhankelijk moet zijn van de intensiteit van het aantal fietsers. In onderstaande tabel 2.1 zijn de uitgangspunten weergegeven voor de breedte van een snelfietsroute in relatie tot de intensiteit de fietsers. Daarnaast is een toeslag opgenomen indien sprake is van grote snelheidsverschillen op het fietspad. In de basis is een snelfietsroute in twee richtingen 3,5 meter breed en in één richting 3,0 meter. Bij een lagere intensiteit per etmaal wordt namelijk niet voldaan aan het basiscriterium van 1.500 fietsers per etmaal.

Type fietspad	Etmaal-intensiteit	Breedte
Twee-richtingen	i = 300 - 1000 f/etm	3,00 - 3,50 m
	i = 1000 - 2350 f/etm	3,50 - 4,00 m
	i > 2350 f/etm	4,00 - 4,50 m
Eenrichting	i = 300 - 1000 f/etm	2,50 - 3,00 m
	i = 1000 - 2350 f/etm	3,00 - 3,50 m
	i > 2350 f/etm	3,50 - 4,50 m
Toeslag grote snelheidsverschillen (aanwezigheid speed pedelecs en bromfietsers)		+ 0,5 tot 1,0 m

Tabel 2.1: Richtlijn breedte fietspad o.b.v. gebruik (Bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW, 2016))

Fietsstraten

Wanneer inpassing van een vrijliggend fietspad niet haalbaar is, moet worden gezocht naar alternatieven. De voorkeur gaat daarbij uit naar het verleggen van de route waardoor realisatie van een vrijliggend fietspad wel mogelijk is. Als dat niet haalbaar is dan kan de vormgeving als fietsstraat een oplossing bieden voor de snelfietsroute. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn er in de provincie Zuid-Holland fietsstraten gerealiseerd. Om voldoende kwaliteit voor de fietsers te bieden moet een fietsstraat wel aan enkele eisen voldoen:

- snelheid autoverkeer < 45 km/h;
- autointensiteit < 2.000 mvt/etmaal;
- verhouding intensiteit fiets : auto > 2 : 1.

Wanneer een route aan bovenstaande voorwaarden voldoet, behoeft het ontwerp van de fietsstraat specifieke aandacht. De afweging of een fietsstraat een veilig alternatief betreft is in opdracht van de provincie Zuid-Holland in beeld gebracht¹. Een samenvatting is opgenomen in bijlage 3, evenals de mogelijke inrichtingsvormen voor fietsstraten.

Binnenstedelijke fietsroutes

De provinciale snelfietsroutes verbinden grote kernen met elkaar. In het buitengebied is het daarbij de ambitie om de routes in te richten als snelfietsroute, conform de richtlijnen van het CROW. Om van een snelfietsroute een succes te maken is het van belang dat fietsers ook door kunnen fietsen tot in het centrum van de stad.

Binnenstedelijk is de daadwerkelijke inrichting van de fietsroute op het niveau van een snelfietsroute niet altijd haalbaar door de verschillende omgevingsfactoren. Ondanks dat, moet de ambitie zijn dat de snelfietsroute doorloopt tot aan de woon- en werkgebieden en belangrijke OV-knooppunten. Wanneer dit niet haalbaar is, of wanneer het stedelijk netwerk zich snel vertakt in diverse richtingen dan moet de snelfietsroute aansluiten op een passend stedelijk fietsnetwerk met kwalitatief goede fietsroutes.

¹ Voor nadere toelichting zie notitie 'Toetsingskader fietsstraten', provincie Zuid-Holland, 1 juni 2015 (kenmerk: CGT075/Adr/0368.02)

3

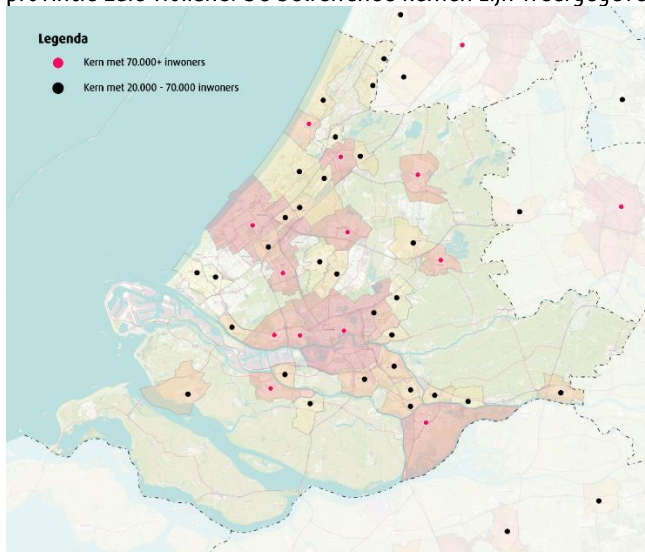
Snelfietsroute netwerk

De provincie Zuid-Holland streeft naar een netwerk van snelfietsroutes in de gehele provincie. Dit netwerk moet er aan bijdragen de bereikbaarheid van de provincie te vergroten. Middels een netwerkbenadering is een inventarisatie gemaakt van het potentieel toekomstige snelfietsroutenetwerk. In een aantal stappen is gezocht naar verbindingen die onderdeel uitmaken van het toekomstige netwerk van snelfietsroutes voor de provincie Zuid-Holland.

3.1 Netwerkbenadering

3.1.1 Identificeren grote en middelgrote kernen

Snelfietsroutes worden gerealiseerd op de (potentieel) drukke fietsrelaties binnen de provincie. Aangezien de primaire doelgroep woon-werk fietsers zijn, ligt de focus op het verbinden van steden en dorpen. Daarbij vormt het aantal inwoners van de kern een belangrijk criterium voor de potentie van het aantal fietsers. De eerste stap in de netwerkbenadering betreft het identificeren van de grote gemeenten in en rond de provincie Zuid-Holland. De betreffende kernen zijn weergegeven in figuur 3.1.



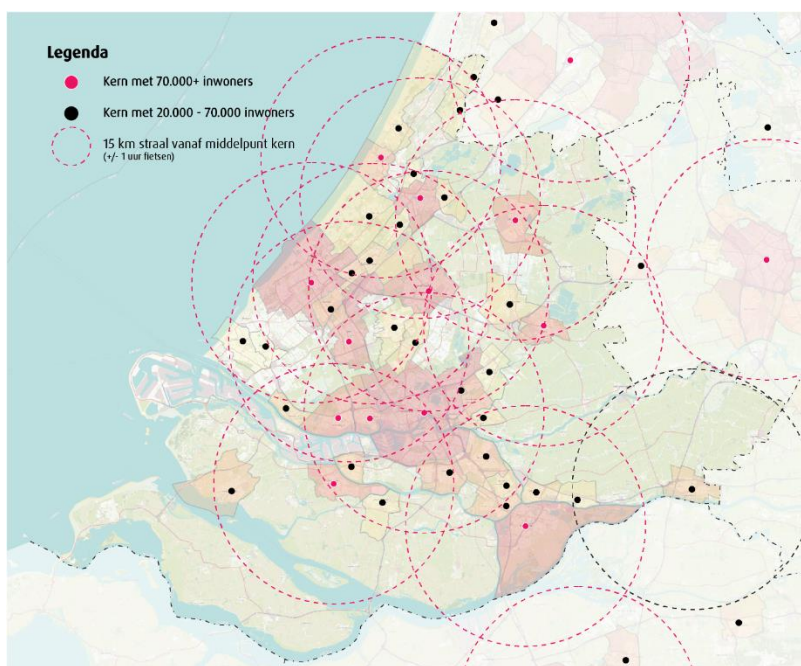
Figuur 3.1: Selectie gemeenten groter dan 20.000 inwoners

3.1.2 Ontsluiting grote en middelgrote kernen

Het snelfietsrouten netwerk dient voor de ontsluiting van de grote steden en centrumgemeenten. Voor de grote kernen met meer dan 70.000 inwoners is de fietsbereikbaarheid bepaald. Binnen een straal van 15 kilometer van deze kernen liggen potentiële fietsverbindingen. In deze analyse zijn de volgende steden met meer dan 70.000 inwoners opgenomen (zie figuur 3.2):

- Alphen aan den Rijn;
- Delft;
- Den Haag;
- Dordrecht;
- Gouda;
- Katwijk;
- Leiden;
- Rotterdam;
- Schiedam;
- Spijkenisse;
- Vlaardingen;
- Zoetermeer.

De gemeente Katwijk heeft momenteel nog minder dan 70.000 inwoners maar groeit de komende jaren door de ontwikkeling van Valkenburg. Ook de gemeente Gorinchem is aan deze analyse toegevoegd vanwege de rol als centrumgemeente in haar omgeving. Deze gemeente heeft diverse belangrijke regionale functies en daardoor ook potentie voor regionale snelfietsroutes. Rondom de provincie is voor een aantal omliggende steden/locaties de fietsafstand in het kaartbeeld opgenomen. Woerden, Breda, Haarlem en Schiphol zijn gebieden die op fietsafstand van de provincie Zuid-Holland liggen.

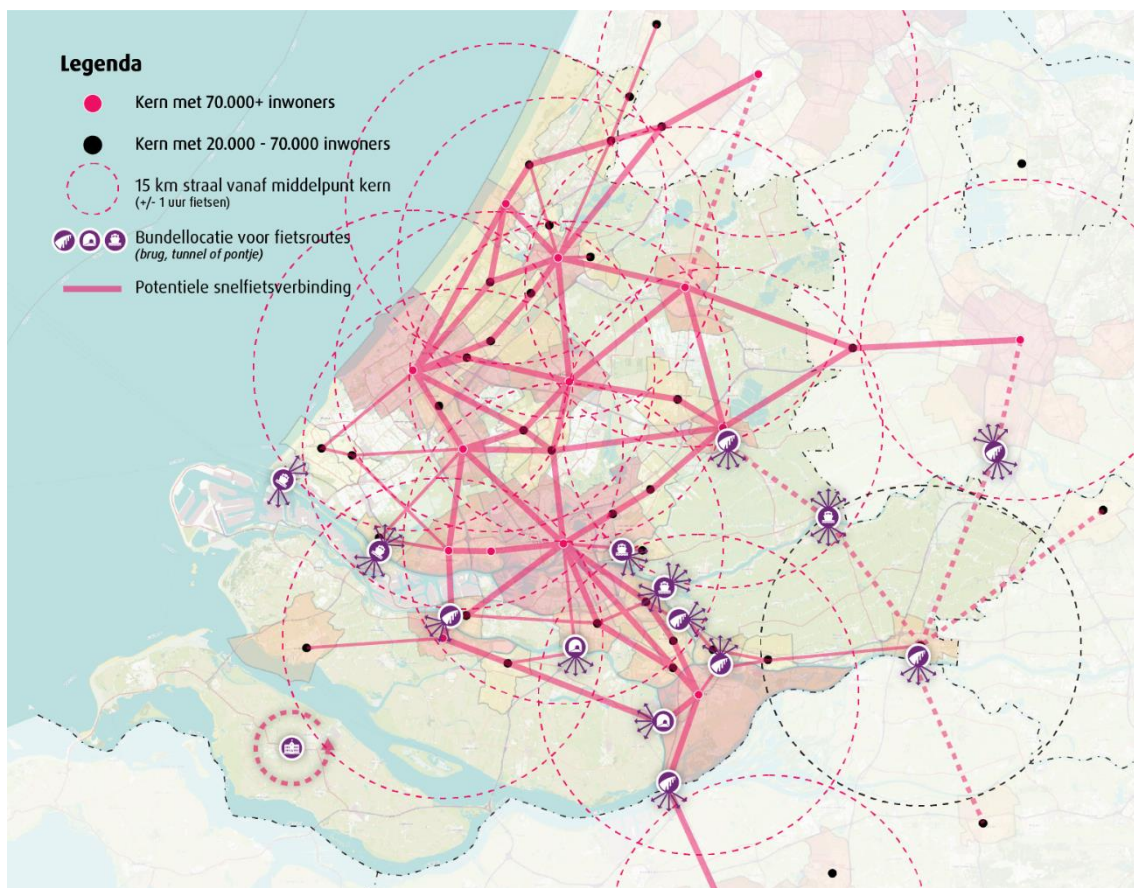


Figuur 3.2: Fietsafstand van gemeenten groter dan 70.000 inwoners

3.1.3 Potentiele fietsverbindingen

De potentiele snelfietsroutes liggen voornamelijk op de verbindingen tussen de grote steden (>70.000 inwoners) en op de verbindingen tussen de middelgrote gemeenten (>20.000) en de grote steden. Wanneer deze verbindingen korter zijn dan 20 kilometer zijn deze in figuur 3.3 weergegeven. Daarnaast zijn fietsroutes opgenomen die maximaal 30 kilometer bedragen, maar waarbij ook een tussenliggende grote gemeente (>20.000 inwoners) of een bundellocatie van fietsroutes wordt ontsloten. Deze tussenliggende locaties zorgen voor extra potentiele fietsers. Bundellocaties zijn punten in het netwerk waar op een centraal punt een barrière (meestal een rivier) wordt gekruist, waar dus veel fietsroutes naar toe leiden.

Voor enkele relaties in dunbevolkte gebieden geldt dat deze niet voldoen aan de genoemde criteria. De fietsafstand is dan te groot en in het tussenliggende gebied ligt geen andere kern met meer dan 20.000 inwoners. Met name rondom Gorinchem en op de relatie tussen Alphen aan den Rijn en Schiphol is dit van toepassing. Het aantal potentiele fietsers zal op deze verbindingen naar verwachting lager liggen dan het minimum aantal van 1.500 fietsers per dag, maar er is wel een potentie op deze relatie om middels een goede fietsroute (wellicht geen snelfietsroute) de bereikbaarheid in het gebied te verbeteren.



Figuur 3.3: Fietsverbindingen tussen grote gemeenten en omliggende kleinere kernen.

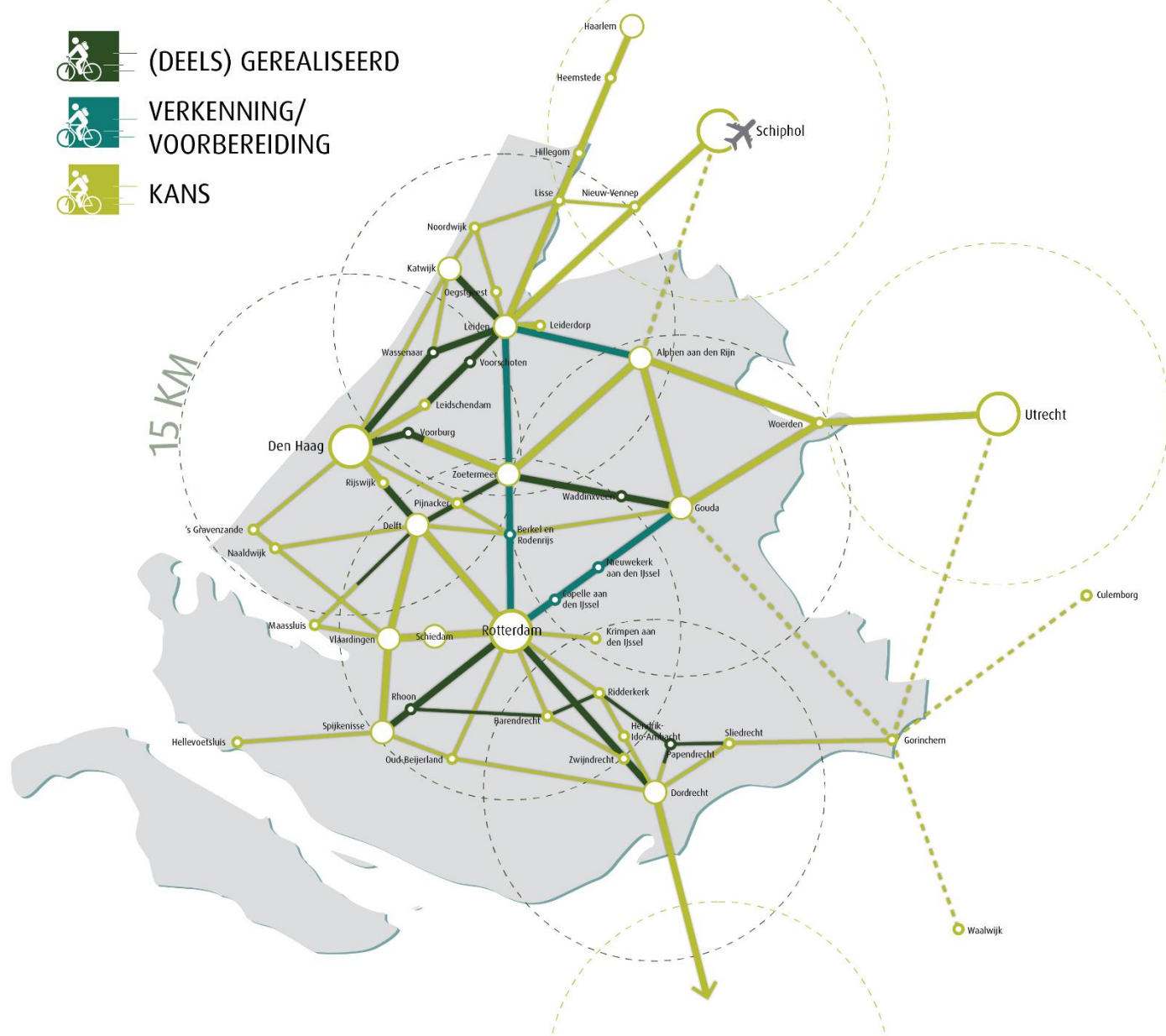
3.2 Uitwerking netwerk snelfietsroutes

Op basis van de netwerkanalyse zoals beschreven in hoofdstuk 3.1 is het netwerk voor toekomstige snelfietsroutes in Zuid-Holland opgesteld. Het beeld met potentiële snelfietsroutes zoals is weergegeven in figuur 3.3 is aangevuld met de huidige status van snelfietsroutes in de provincie Zuid-Holland. Snelfietsroutes die deels al zijn gerealiseerd of in voorbereiding zijn, zijn aan het kaartbeeld toegevoegd.

In figuur 3.4 is het netwerkbeeld met snelfietsroutes voor de provincie Zuid-Holland weergegeven. Op de kaart staan de kansrijke snelfietsroutes welke op basis van de netwerkanalyse zijn gedefinieerd (rode lijnen). Daarnaast zijn routes weergegeven die al zijn of worden gerealiseerd (blauwe en groene lijnen).

In figuur 3.4 is verschillende informatie opgenomen. Onder meer de straal van 15 kilometer rondom de kernen om de befietsbare afstanden aan te duiden. De dikte geeft een indicatie van de potentie van de routes. De dikke lijnen zijn de verbindingen tussen de kernen met meer dan 70.000 inwoners en hebben daarmee een groter potentieel gebruik. De stippellijnen zijn kansrijke routes welke niet aan de randvoorwaarde qua aantal fietsers gaan voldoen (vanwege te grote afstanden en/of te kleine kernen), maar die wel potentie hebben om de bereikbaarheid van het gebied te vergroten.

Snelfietsroutes Provincie Zuid-Holland



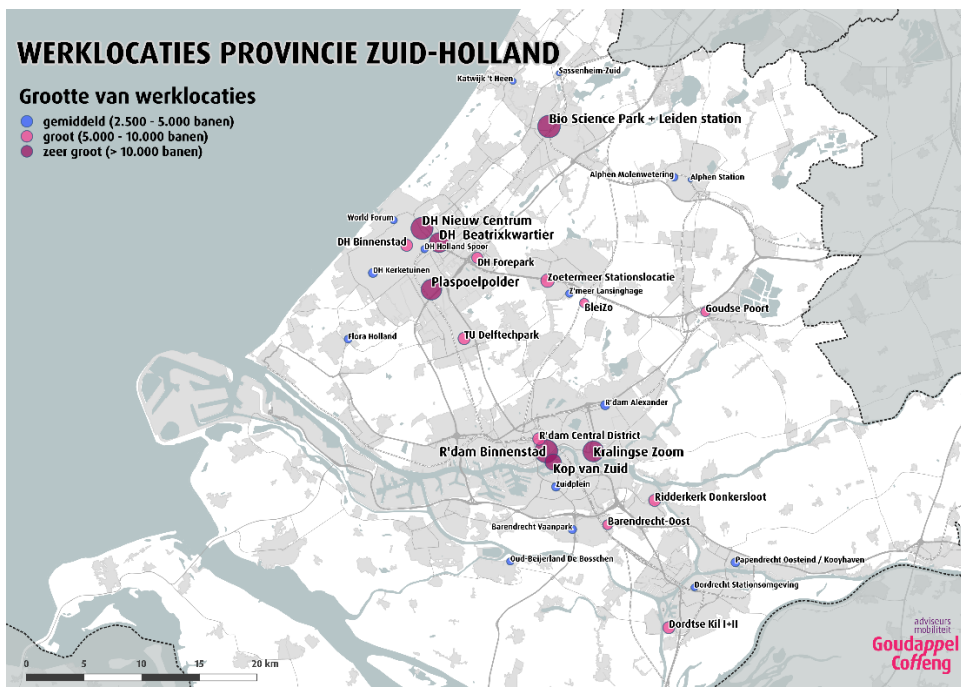
Figuur 3.4: Netwerkbeeld potentiële snelfietsroutes met status

3.3 Verbinding met werklocaties

Het doel van snelfietsroutes is om woon- en werkgebieden met elkaar te verbinden. In de uitwerking van het netwerk zijn de kernen geselecteerd op basis van aantal inwoners. Daarmee betreft het voornamelijk de woonkernen. De grote werkgebieden liggen voor een groot deel nabij de grote woonkernen. Hiermee wordt het mogelijk om in de route-uitwerking de werkgebieden ook aan te sluiten op het netwerk van snelfietsroutes.

Om te bepalen of dit bij alle relevante werkgebieden mogelijk is, is een selectie gemaakt van de belangrijkste werklocaties in de provincie². Dit zijn zowel kantoorlocaties als bedrijventerreinen. Voor snelfietsroutes zijn vooral de werklocaties waar sprake is van een groot aantal banen met een hoge dichtheid relevant. Dit vanwege het feit dat er wel voldoende fietspotentie (aantallen fietsers) moet zijn. De haven van Rotterdam heeft bijvoorbeeld wel heel veel banen, maar is een dusdanig groot gebied dat de banen erg verspreid zijn. De fietspotentie per route is daardoor lager omdat de fietsers minder gebundeld gebruik maken van één route.

Alle werklocatie met meer dan 2.500 banen en een hoge dichtheid zijn weergegeven in figuur 3.5. Deze werklocaties liggen allen nabij kernen die in het netwerk van potentiële snelfietsroutes zijn opgenomen. Hiermee is het in de route-uitwerking mogelijk om de werklocaties op de netwerk van snelfietsroutes aan te sluiten.



Figuur 3.5: Grote werklocaties met hoge dichtheid

² Bronnen: - Staat van Zuid-Holland – werklocaties: https://staatvan.zuid-holland.nl/portfolio_page/bedrijventerreinen-banen-en-vestigingen/
- 'Behoefteraming kantoorruimte PZH', Stec Groep, 19 februari 2018

4

Prioritering van snelfietsroutes

4.1 Criteria voor prioritering

Om de beschikbare budgetten van de Provincie Zuid-Holland voor fietsstimulering gericht in te kunnen zetten is behoefte aan een afwegingskader om potentiële snelfietsroutes te prioriteren. Want ook binnen de lijst met potentiële snelfietsroutes zit verschil in potentie, wenselijkheid en kansrijkheid van een route. Samen met de provincie Zuid-Holland zijn vijf criteria opgesteld die van belang zijn in de prioritering. Dit betreft:

- Potentieel aantal fietsers;
- Koppeling met regionale en lokale ambities
- Koppeling met autoknelpunten;
- Koppeling met economische toplocaties;
- Recreatief medegebruik.

De vijf criteria zijn hierna nader toegelicht, daarbij is ook aangegeven hoe routes op het betreffende criterium beoordeeld zijn. Alle potentiële snelfietsroutes zijn op de vijf criteria gescoord en hieraan is een aantal punten toegekend. Op basis van het totaal aantal punten zijn de potentiële snelfietsroutes te rangschikken. In samenspraak met de provincie is de hoogte van de puntenverdeling bepaald. Voor de criteria 'potentieel aantal fietsers', 'regionale en lokale ambities' en 'autoknelpunten' is het aantal te behalen punten hoger dan bij andere criteria. Deze criteria wegen zwaarder mee in de prioritering omdat dit een indicatie is van potentieel gebruik, draagvlak en financiering.

4.1.1 Potentieel aantal fietsers

Het belangrijkste criterium voor (het succes van) een snelfietsroute is het aantal (potentiële) fietsers dat van de route gebruik gaat maken. Het gebruik van een fietsroute is echter lastig te bepalen, maar de potentie wordt (grotendeels) bepaald door de fietsafstand en van de grootte van de kernen (aantal inwoners). Het fietsaandeel neemt namelijk af met de afstand: meer mensen pakken de fiets voor verplaatsingen van 5 km dan bij verplaatsingen van 15 km. Daarnaast zorgen grotere kernen voor meer verplaatsingen en dus (meestal) ook voor meer fietsritten dan kleinere kernen.

De potentie van het aantal fietsers is daarom gebaseerd op de afstand en de grootte van de kernen. De routes zijn beoordeeld volgens onderstaande scoretabel. Bij iedere route wordt gekeken naar de relatie tussen het begin- en eindpunt, maar ook naar de tussenliggende relaties. Immers, een route tussen twee steden die via twee andere plaatsen loopt, heeft meer potentie dan een route tussen de twee steden zonder de tussenliggende plaatsen. In onderstaand beoordelingskader is geen maximum score gedefinieerd, maar uit de beoordeling blijkt dat de hoogste score die een route kan behalen ca. 7 punten betreft.

Aantal inwoners plaats 1	Aantal inwoners plaats 2	Afstand (kern tot kern)			
		< 5 km	5 - 10 km	10 - 15 km	> 15 km
>70k	>70k	3,0 pt	2,0 pt	1,0 pt	0 pt
>70k	20k-70k	2,5 pt	1,5 pt	0,5 pt	0 pt
20k-70k	20k-70k	1,5 pt	1,0 pt	0,5 pt	0 pt
20k-70k	<20 k	voldoet niet aan criteria voor potentiële SFR			
<20 k	<20 k	voldoet niet aan criteria voor potentiële SFR			

Tabel 4.1: Beoordeling van fietsroutes op potentieel aantal fietsers

Voorbeeld beoordeling potentieel aantal fietsers:

Snelfietsroute Rotterdam – Zoetermeer (via Berkel)

- Rotterdam (70k+) – Zoetermeer (70k+) afstand 10 - 15 km => 1 punt
 - Rotterdam (70k+) – Berkel en Rodenrijs (20k-70k) afstand 10 - 15 km => 1,5 punt
 - Berkel en Rodenrijs (20k-70k) – Zoetermeer (70k+) afstand 10 - 15 km => 1,5 punt
- Totaalscore = 1 + 1,5 + 1,5 = **4 punten**

4.1.2 Koppeling met regionale ambities

Voor de realisatie van een snelfietsroute is draagvlak (en cofinanciering) bij de betrokken gemeentes en mogelijk regio's nodig. Daar waar al ideeën en initiatieven zijn kan mogelijk snel resultaat behaald worden in relatief korte tijd. Om de potentiële snelfietsroutes op dit criterium te beoordelen zijn mobiliteitsnota's, fietsplannen en/of fietsprogramma's van de verschillende regio's en de 70.000+ gemeenten erop nageslagen of er reeds concrete plannen zijn voor nieuwe snelfietsroutes. De regionale en lokale ambities zijn opgenomen in bijlage 1. De potentiële snelfietsroutes zijn vervolgens als volgt beoordeeld:

- 1 punt: snelfietsroute is genoemd in tenminste 1 beleidsstuk van een regio of 70.000+ gemeente;
- 0 punt: er is geen regionaal of lokaal beleidsstuk dat de fietsroute noemt.

4.1.3 Koppeling met autoknelpunten

Enerzijds kunnen snelfietsroutes voor een verlichting van knelpunten op het autonetwerk zorgen, anderzijds is de kans groter dat automobilisten op de fiets overstappen indien zij (fikse) vertraging ervaren. Automobilisten hebben dan een aanleiding om hun gedrag aan te passen. De kansrijkheid van een snelfietsroute neemt dus toe indien deze op netwerkniveau parallel aan autoknelpunten zijn gelegen. Wel is het natuurlijk wenselijk dat de snelfietsroute niet direct tegen de drukke autoweg is gelegen, maar in een aantrekkelijke omgeving is gelegen. Voor het rijkswegennet zijn de knelpunten overgenomen uit de NMCA 2017 van het Ministerie I&W, waarbij gekeken is naar de file top 50 in 2030 (o.a. knelpunt A15 Papendrecht-Sliedrecht). Voor Provinciale wegen is gebruik gemaakt van de regionale verkeersmodellen zoals het MRDH-model, het Holland Rijnland-model en het Midden Holland verkeersmodel. De scoring van de fietsverbindingen is als volgt:

- 1 punt indien een potentiële snelfietsroute parallel ligt aan een autoknelpunt, of redelijkerwijs een alternatief kan zijn voor een route met daarop een autoknelpunt;
- 0 punten als een snelfietsroute niet nabij een autoknelpunt ligt.

4.1.4 Koppeling met economische toplocaties

Snelfietsroutes zijn primair gericht op woon-werk fietsers. Fietsroutes die daarom aansluiten op locaties met veel werkgelegenheid zijn daarom kansrijker. In de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) zijn voor de provincie Zuid-Holland economische toplocaties gedefinieerd (zie figuur 4.2): o.a. Leiden Bioscience park, Den Haag Central Innovation District + internationale zone, TIC Delft, en de EUR in Rotterdam. In de Mainport Rotterdam, het Westland en het Oostland is de dichtheid van banen een stuk lager en tevens geografisch verspreider. Deze toplocaties zijn daarom niet meegenomen in de beoordeling.

- 1 punt indien de potentiële snelfietsroute naar, langs, of door een economische toplocatie loopt.
- 0 punten indien er geen koppeling is met een economische toplocatie.

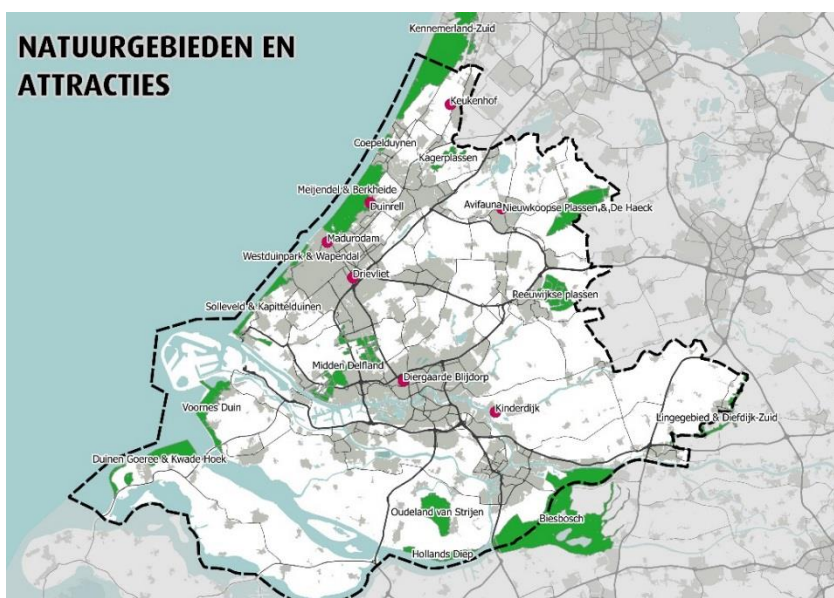


Figuur 4.1: Economische toplocaties (bron: Min. I&W, REOS-toplocaties)

4.1.5 Recreatief medegebruik

Snelfietsroutes zijn primair gericht op woon-werk fietsgebruik. Echter daar waar routes ook gebruikt kunnen worden door recreanten is sprake van een win-win situatie. Enerzijds zijn er fietsroutes die door een natuur- of recreatiegebied lopen waar mensen fietsen om te recreëren, anderzijds zijn er fietsroutes waar recreatieve fietsers gebruik van maken om bij een attractie of publiekstrekker te komen. Er dient echter wel sprake te zijn van substantieel recreatief gebruik, en daarom is een selectie gemaakt van natuur- en recreatiegebieden³ en attractiepunten⁴ voor deze beoordeling (zie figuur 4.1). De fietsroutes zijn vervolgens als volgt beoordeeld:

- 1 punt indien een (potentiële) snelfietsroute door een van de geselecteerde natuur- of recreatiegebieden loopt, of indien de route redelijkerwijs richting een van de attractiepunten loopt.
- 0 punten voor alle andere gevallen.



Figuur 4.2: locaties natuur- en recreatiegebieden en attractiepunten

4.2 Toepassing op potentiële snelfietsroutes

Voor alle potentiële snelfietsroutes is een inventarisatie gemaakt van de hiervoor beschreven criteria. Deze is in de hierna volgende tabellen weergegeven. Op basis van deze inventarisatie is in de volgende paragraaf een prioritering gemaakt.

³ de volgende recreatie- en natuurgebieden zijn meegenomen: Duinen Goeree & Kwade Hoek, Voornes Duin, Solleveld en Kapittelduinen, Westduinpark en Wapendal, Meijndel & Berkheide, Coepelduynen, Kennemerland-Zuid, Kagerplassen, Nieuwekoopse plassen & De Haack, Reeuwijkse plassen, Midden-Delfland, Lingegedicht & Diefdijk-Zuid, Oudeland van Strijen, Hollands Diep en Biesbosch (Bron: www.natuurzuidholland.nl)

⁴ de volgende publiekstrekkers zijn meegenomen: Avifauna, Duinrell, Drievliet, Blijdorp, Madurodam, Keukenhof, Kinderdijk.

Analyse van potentiële snelfietsroutes											
#	Route	Van	Via	Naar	Afstand (km)	Status	(potentieel) Aantal fietsers per etmaal	Regionale/ lokale ambities	Koppeling met autoknelpunten	Koppeling met toplocaties	Recreatief gebruik
											Gebied
											Attractie
1	F16	Rtm	Zwi	Dor	18 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, Dordt fietst verder	A16		
2		Rtm	Brr, Zwi	Dor	18.5 km	KANS		Dordt fietst verder, Hollandse banen	A16		
3		Rtm	Rid, Hia	Dor	18.5 km	KANS		MRDH-netwerk, Dordt fietst verder, fietsplan Rotterdam 2016-2018, Hollandse banen	A16		
4	F20	Rtm	Cpi, Nie	Gou	19 km	IN VOORBEREIDING		MRDH-netwerk, fietsplan Rotterdam 2016-2018, Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, Midden-Holland,	A20		
5		Rtm		Kai	6 km	KANS		MRDH-netwerk, Hollandse banen	N210 Algerabrug		
6		Rtm	Sci, Vla	Msl	16 km	KANS		MRDH-netwerk, Hollandse banen			
7		Rtm	Rho, Spi		14 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, fietsplan Rotterdam 2016-2018, Hollandse banen	N218, N57		
8		Rtm		Obl	12 km	KANS		Fietsplan Hoeksche waard 2018-2026	N217		
9		Rtm	Ber	Ztm	15 km	IN VOORBEREIDING		MRDH-netwerk, fietsplan Rotterdam 2016-2018, mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, Hollandse banen	N471		
10		Rtm	Dft, Rys	Hag	22 km	KANS/ DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, fietsplan Rotterdam 2016-2018, Hollandse banen	A4, A13		
11	Hofpleinroute	Rtm	Ber, Pij	Hag	24 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, Sternetwerk Den Haag, Hollandse banen	A13, N471		
12		Hag		Grz	12 km	KANS		MRDH-netwerk, Sternetwerk Den Haag			
13	Velostrada	Hag	Lds, Vos	Lid	14 km	DEELS GEREALISEERD/ KANS		MRDH-netwerk, Sternetwerk Den Haag, Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland, Hollandse banen	A4		
14	Via 44	Hag	Wss	Lid	14 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, Sternetwerk Den Haag, Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022	A4		
15		Hag		Kwk	15 km	KANS		Hollandse banen			
16		Hag	Vob	Ztm	11 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, Sternetwerk Den Haag	A12		
17		Ztm	Wad	Gou	16 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk			
18		Ztm		Lid	11 km	IN VOORBEREIDING		MRDH-netwerk, mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030, Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland			
19	ZOEF-route (deels)	Ztm	Pij	Dft	11 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk, mobiliteitsvisie Zoetermeer 2030			
20		Ztm		Apn	13 km	KANS		Holland-Rijnland			
21		Dft		Msl	12 km	KANS		MRDH-netwerk, Hollandse banen			
22		Dft		Vla	12 km	KANS		MRDH-netwerk, Hollandse banen	A4, A13		
23	ZOEF-route (deels)	Dft		Nld	7 km	IN VOORBEREIDING		Hollandse banen	N211, N222		

Tabel 4.2: Beoordeling van de potentiële snelfietsroutes op de criteria

Analyse van potentiële snelfietsroutes											
#	Route	Van	Via	Naar	Afstand (km)	Status	(potentieel) Aantal fietsers per etmaal	Regionale/ lokale ambities	Koppeling met autoknelpunten	Koppeling met toplocaties	Recreatief gebruik
											Gebied Attractie
24		Lid	Oge	Ndl	9 km	KANS		Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland	N206, A44		
25		Lid		Ldd	4 km	KANS		Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland			
26		Lid		Kwk	6 km	DEELS GEREALISEERD		Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland, Katwijk	N206		
27		Lid	Lis, Hil, Hms	Haa	27 km	KANS		MRA-netwerk, Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland	A44		
28		Lid	Nvp	Spl	25 km	KANS		MRA-netwerk, Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland	A4, A44		
29		Lid		Apn	12 km	IN VOORBEREIDING		Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022, Holland Rijnland			
30		Apn		Gou	13 km	KANS		Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, Holland Rijnland	N207		
31		Apn		Utc	32 km	KANS		Regionaal fietsnetwerk Utrecht, Holland-Rijnland	A12		
32		Apn		Spl	21 km	KANS		MRA-netwerk, Holland-Rijnland	N207		
33		Gou		Utc	30 km	KANS		Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, Regionaal fietsnetwerk Utrecht	A12		
34		Gou		Gor	28 km	KANS		Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026, Midden-Holland, Alblasserwaard-Vijfherenlanden			
35	BenedenMerwede (deels)	Gor	Sld	Dor	21 km	DEELS GEREALISEERD / KANS		Dordt fietst verder	A15, N3		
36		Gor		Utc	30 km	KANS		Regionaal fietsnetwerk Utrecht			
37		Gor		Cub	22 km	KANS					
38		Gor		Wlk	18 km	KANS					
39		Dor	Obl	Spi	25 km	KANS		Fietsplan Hoeksche Waard 2018-2026	N217		
40		Dor	Moe	Brd	27 km	KANS		Snelfietsroutes Brabant, Koersnota mobiliteit Dordrecht 2018	A16		
41		Vla		Spi	8 km	KANS		MRDH-netwerk	A4 Beneluxtunnel		
42	F15 IJsselmonde	Spi	Rho, Bri, Rid	Pap	26 km	DEELS GEREALISEERD		MRDH-netwerk	A15		
43		Spi		Hsl	13 km	KANS		Mobiliteitsagenda Nissewaard 2020, Voorne-Putten bereikbaar, Hollandse banen	N218		
44		Hag	Wss	Kwk	19 km	DEELS GEREALISEERD / KANS			N206, A44		
45		Kwk	Ndl, Lis, Nvp	Spl	30 km	KANS		Holland Rijnland	A4, A44		
46		Dft	Ber	Gou	25 km	KANS			N470, N471, A20, A12		
47	BenedenMerwede (deels)	Dor	Pap, Sli	Gor	23 km	DEELS GEREALISEERD / KANS		Dordt fietst verder	N3, A15		

Tabel 4.2(vervolg): beoordeling van de potentiële snelfietsroutes op de criteria

4.3 Prioritering

Alle verbindingen in tabel 4.3 hebben conform de criteria die door de Provincie zijn gesteld de potentie om als snelfietsroute te worden gerealiseerd. In de praktijk zullen echter niet alle routes tegelijk worden uitgewerkt. Door middel van de prioritering in dit hoofdstuk wordt aangegeven welke routes op basis van een aantal vrij statische criteria meest kansrijk zijn om samen met de regio's en gemeenten op te pakken.

Voor deze prioritering zijn de routes gescoord op basis van de criteria zoals deze zijn uitgewerkt in paragraaf 4.2. Per route levert dit een puntenaantal waarmee de potentie van de routes onderling kan worden vergeleken. Een route kan maximaal 13 punten behalen.

Naast de meer statische criteria zijn er ook meer dynamische omstandigheden die ervoor kunnen zorgen dat een route op een bepaald moment ineens heel haalbaar wordt. Bijvoorbeeld wanneer "werk-met-werk" kan worden gemaakt. Of wanneer er een grote ingreep in het autowegennet plaats vindt, waarbij (definitieve) fietsmaatregelen kunnen worden ingezet om de tijdelijke hindersituatie te verlichten.

De Provincie zal uiteindelijk op basis van een combinatie van de prioriteringstabel, de dynamische omstandigheden, en in overleg met regio's en gemeenten, op een bepaald moment meer of minder effort in een specifieke verbinding steken.

Van	Via	Naar	Score
Rotterdam	Delft, Rijswijk	Den Haag	12
Den Haag	Leidschendam, Voorschoten	Leiden	12
Den Haag	Voorburg	Zoetermeer	11
Rotterdam	Schiedam, Vlaardingen	Maassluis	11
Rotterdam	Ridderkerk, Hendrik-Ido- Ambacht	Dordrecht	11
Katwijk	Noordwijk, Lisse, Nieuw-Vennep	Schiphol	11
Rotterdam	Barendrecht, Zwijndrecht	Dordrecht	10
Rotterdam	Pijnacker, Berkel en Rodenrijs	Zoetermeer	10
Leiden	Lisse, Hillegom, Heemstede	Haarlem	10
Rotterdam	Pijnacker	Den Haag	10
Leiden	Oegstgeest	Noordwijk	10
Den Haag	Wassenaar	Leiden	9
Spijkenisse	Rhoon, Barendrecht, Ridderkerk	Papendrecht	9
Dordrecht	Papendrecht, Sliedrecht	Gorinchem	9
Rotterdam	Rhoon	Spijkenisse	8
Rotterdam	Zwijndrecht	Dordrecht	8
Gorinchem	Sliedrecht	Dordrecht	8
Rotterdam	Capelle a/d IJssel, Nieuwerkerk a/d IJssel	Gouda	8
Rotterdam		Krimpen a/d IJssel	8
Zoetermeer	Pijnacker	Delft	7
Den Haag	Wassenaar	Katwijk	7
Delft		Vlaardingen	7
Leiden	Nieuw-Vennep	Schiphol	7
Leiden		Katwijk	7

Van	Via	Naar	Score
Dordrecht	Moerdijk	Breda	7
Vlaardingen		Spijkenisse	6
Delft	Berkel en Rodenrijs	Gouda	6
Gouda	Woerden	Utrecht	6
Alphen a/d Rijn		Gouda	6
Alphen a/d Rijn		Schiphol	6
Delft		Naaldwijk	6
Dordrecht	Oud-Beijerland	Spijkenisse	6
Zoetermeer	Waddinxveen	Gouda	5
Leiden		Leiderdorp	5
Rotterdam		Oud-Beijerland	5
Den Haag		s-Gravenzande	5
Spijkenisse		Hellevoetsluis	5
Zoetermeer		Alphen a/d Rijn	4
Alphen a/d Rijn	Woerden	Utrecht	4
Den Haag		Katwijk	4
Delft		Maassluis	4
Leiden		Alphen a/d Rijn	4
Zoetermeer		Leiden	3
Gorinchem		Utrecht	3
Gouda		Gorinchem	2
Gorinchem		Culemborg	1
Gorinchem		Waalwijk	0

Tabel 4.3: prioritering van potentiële snelfietsroutes

Succesfactoren

Op basis van de gevoerde gesprekken en bij het opstellen van het netwerkbeeld zijn diverse aspecten langs gekomen die van grote invloed zijn op het succes van een snelfietsroute. Deze aspecten hebben geen effect op de verbinding, maar zijn wel van belang bij de daadwerkelijke routekeuze en realisatie van de snelfietsroute. In dit hoofdstuk worden diverse factoren benoemd die het succes van een snelfietsroute kunnen vergroten; de succesfactoren.

5.1 Routekeuze

De potentiële snelfietsroutes zoals gedefinieerd in hoofdstuk 3.2 zijn weergegeven als verbindingen tussen twee of meer kernen. Voor de kansrijke verbindingen moet een daadwerkelijke fietsroute worden uitgewerkt. De routekeuze is essentieel voor het daadwerkelijke succes van een snelfietsroute. In samenspraak tussen de provincie en de betrokken gemeenten moeten voorstellen hiervoor worden uitgewerkt. Bij de routekeuze moet rekening worden gehouden met een aantal aspecten die een fietsroute succesvol kunnen maken.

■ Zoek de verbinding met OV

De fiets en het openbaar vervoer kunnen elkaar versterken, maar zijn deels ook concurrenten van elkaar. De fiets is belangrijk in het voor- en natransport van een HOV-halte. Om de potentie van de combinatie snelfietsroute met HOV optimaal te kunnen benutten, moeten de snelfietsroutes aansluiten op de HOV-knooppunten. Zo is een soepele overstap van HOV op de snelle fiets en andersom mogelijk. Dit geldt in eerste instantie vooral bij de grotere HOV-knooppunten, die interessant zijn om over grotere lengte naar toe te fietsen.

■ Aantrekkelijke omgeving

Een herkenbare en comfortabele snelfietsroute is aantrekkelijk voor fietsers. Wanneer de fietsroute in een aantrekkelijke omgeving ligt dan vormt dat nog een extra stimulans voor het aantal fietsers. In de routekeuze verdient het daarom de voorkeur om een route te realiseren langs water, natuurgebieden, landelijk gebied of

cultuurhistorische locaties. Hiermee wordt ook de combinatie met recreatieve fietsers versterkt.

■ **Snelfietsroute als drager voor fietsnetwerk**

De snelfietsroute is in de rangorde voor fietsroutes de belangrijkste verbinding in het netwerk. Om de snelfietsroute te integreren in haar omgeving in een goede aansluiting op het fietsnetwerk echter essentieel. Andere fietsroutes dienen als voedingspunten voor de snelfietsroute en zorgen ook voor aansluiting op de diverse ruimtelijke elementen.

5.2 Financiering

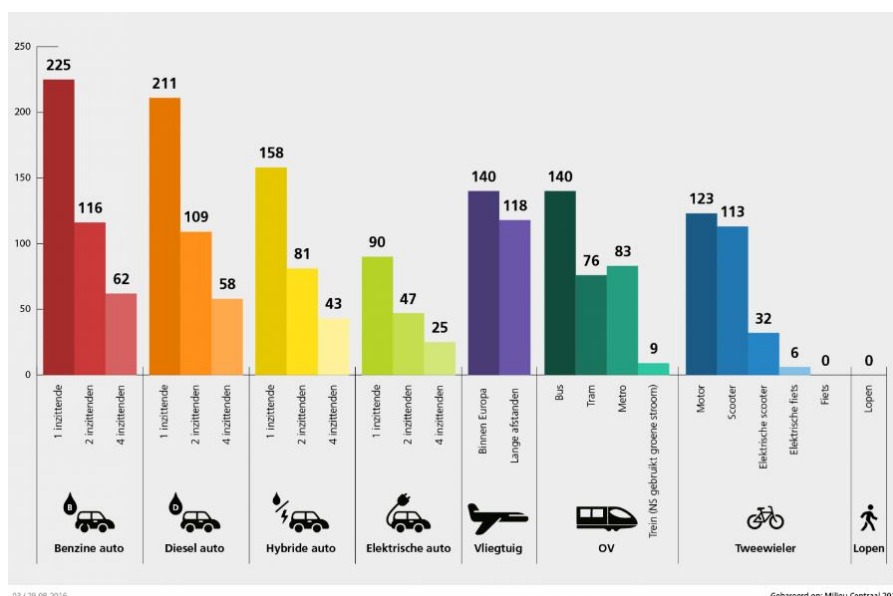
Diverse partijen zijn betrokken bij het realiseren van snelfietsroutes en de financiering van de routes. Aanvullende financiering is mogelijk vanuit andere bronnen door de projecten slim te positioneren en de voordelen van het stimuleren van fietsgebruik te benutten.

■ **Relatie met autoknelpunten**

Het stimuleren van het fietsgebruik kan verlichting bieden op het autonetwerk. Veel autoritten zijn korter dan 15 kilometer lang, met name in de omgeving van steden. Wanneer een deel van deze autoritten kan worden vervangen door fietsritten dan kan dat lucht geven op stedelijke invalswegen en ringwegen. In het kader van het programma Beter Benutten zijn diverse fietsprojecten op deze wijze opgezet en ook het programma Fiets Filevrij diende er toe om de fiets als alternatief voor de auto aan te bieden. Investerings in het stimuleren van het fietsgebruik is daarbij een relatief voordelige optie in vergelijking tot wegenprojecten.

■ **Zoek verbinding met CO2 reductie**

Met het ondertekenen van het klimaatakkoord van Parijs is het verminderen van de uitstoot van CO2 hoog op de politieke agenda komen te staan. Om klimaatveranderingen te voorkomen moet de aarde minder snel opwarmen. Het verminderen van de uitstoot van CO2 levert hierin een belangrijke bijdrage. Vanwege de hoge politieke prioriteit komen er de komende jaren budgetten beschikbaar voor het verminderen van de uitstoot van CO2. In figuur 5.1 is de vergelijking gemaakt qua CO2-uitstoot per reizigerskilometer per vervoerwijze. Wanneer kan worden aangetoond dat de realisatie van een snelfietsroute bijdraagt aan de transitie van autokilometers naar fietskilometers dan levert dit een bijdrage aan de reductie van de CO2-emissie.



Figuur 5.1: CO2-emissie (gram per reiziger per kilometer) Bron: Energieagenda 2016-2020-2050

■ Zoek naar financiering voor hele route

Realisatie van een snelfietsroute is een samenwerking tussen diverse partijen. De grootste winst in bereikbaarheid is veelal voor de grotere herkomsten en bestemmingen, terwijl de grootste kosten in kleinere tussenliggende kernen kunnen liggen. Om de realisatie en financiering van de gehele snelfietsroute rond te krijgen is het van belang dat de kosten voor realisatie van de gehele fietsroute worden gezien, waarbij alle partijen duidelijk over hun grenzen heen moeten kijken. Door te komen tot een gedeelde financiering en deze vast te leggen in een bestuursakkoord wordt de kans op een succesvolle realisatie vergroot.

5.3 Draagvlak

Het realiseren van nieuwe snelfietsroutes is over het algemeen een regionale aangelegenheid. Bij het project zijn meerdere overheden betrokken, vaak meerdere gemeenten, waterschappen, provincie en Rijkswaterstaat. Niet alle overheden hebben hetzelfde belang bij de realisatie van een snelfietsroute. Om snelfietsroutes toch te kunnen realiseren is een goede regionale aanpak van essentieel belang. Het creëren van bestuurlijk draagvlak voor de snelfietsroute is daarin een belangrijk startpunt.

Door het samenwerkingsverband Fiets Filevrij is een procesaanpak snelfietsroutes gepubliceerd. Enkele relevante aspecten daaruit zijn:

- Actieve participatie/initiatief vanuit de gemeenten en waterschappen om een project op te starten zorgt voor een groter draagvlak.
- Stel een gezamenlijk schetsontwerp op dat door alle betrokken wegbeheerders wordt gedragen.
- Leg de scope, ambitie en inzet van betrokken partijen (financieel en inspanning) vast in een bestuursovereenkomst.

5.4 Werkgeversaanpak

De meerwaarde van de realisatie van een nieuwe snelfietsroute is het stimuleren van het fietsgebruik in de regio. Het fietsgebruik wordt niet alleen gestimuleerd door de realisatie van nieuwe infrastructuur. Ook marketing, communicatie-uitingen en stimuleringsmaatregelen kunnen onderdeel zijn van de aanpak om het fietsgebruik in een regio te verhogen.

Een werkgeversaanpak draagt bij aan het stimuleren van fietsen. Een nieuwe snelfietsroute kan zorgen voor een betere bereikbaarheid van bedrijven en bedrijventerreinen maar zorgt tegelijk ook voor gezondere werknemers. Een werkgeversplatform kan worden benut om werkgevers hierover te informeren en om te bespreken hoe een route nog beter kan aansluiten op een bedrijventerrein. Daarnaast kan een werkgeversplatform worden benut om via de werkgevers het fietsgebruik onder werknemers te stimuleren.

5.5 Rol Provincie

De provincie Zuid-Holland heeft als doelstelling om de bereikbaarheid van de provincie te vergroten. Het realiseren van snelfietsroutes draagt bij aan het bereiken van deze ambitie. De provincie kan op meerdere manieren invulling geven aan het bereiken van deze ambitie.

In de eerste plaats is de provincie **wegbeheerder** van het provinciale wegennet. Vanuit die rol kan de provincie aantrekkelijke fietsroutes langs de provinciale wegen realiseren. Niet altijd zullen de snelfietsroutes langs een provinciale weg liggen. In die gevallen kan de provincie op een andere wijze bijdragen.

Als **trekker en/of initiatiefnemer** kan de provincie andere partijen gaan stimuleren om mee te werken aan de realisatie van een snelfietsroute. Daarbij kan de provincie als trekker de regie nemen over de onderzoeksfase voor de routekeuze en ontwerp. Hierin kan de provincie ook nadrukkelijk de samenwerking zoeken met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De MRDH heeft ook de ambitie om diverse snelfietsroutes te realiseren en kan daarin ook de rol van initiatiefnemer of medefinancier op zich nemen.

Wanneer meer zicht is op een daadwerkelijk project dan kan de provincie in de rol van **medefinancier** de daadwerkelijke realisatie van een route bespoedigen. Door medefinanciering vanuit de provincie worden andere overheden gestimuleerd om ook te participeren in de daadwerkelijke realisatie van een fietsroute.

Tijdens de initiatiefase en de realisatiefase kan de provincie de rol van **uitvoerder** op zich nemen. De provincie heeft de afgelopen jaren kennis en ervaring opgedaan met de daadwerkelijke realisatie van snelfietsroutes. Door deze kennis en ervaring vanuit een staande organisatie in te zetten en te delen met andere partners wordt voorkomen dat voor de realisatie van nieuwe fietsroutes het wiel opnieuw moet worden uitgevonden.

Bijlage 1

Regionale en lokale initiatieven

In deze bijlage is een beschrijving gegeven van de initiatieven van de verschillende regio's en 70.000+ gemeenten binnen de provincie Zuid-Holland. Daarnaast is ook gekeken naar initiatieven over de provinciegrenzen heen om ook het fietsnetwerk daar goed aan te laten sluiten. Voor de regionale/lokale initiatieven is gekeken naar:

Regio's

- Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Drechtsteden
- Holland Rijnland
- Midden-Holland
- Hoeksche Waard
- Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
- Voorne-Putten
- Goeree Overflakkee

Buiten de provincie Zuid-Holland

- Provincie Zeeland
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Utrecht
- Provincie-Noord Holland
- Metropoolregio Amsterdam

70.000+ gemeenten

- Den Haag
- Rotterdam
- Zoetermeer
- Leiden
- Delft
- Gouda
- Alphen a/d Rijn
- Dordrecht
- Spijkenisse
- Vlaardingen
- Schiedam
- Katwijk

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel-fietsroutes:

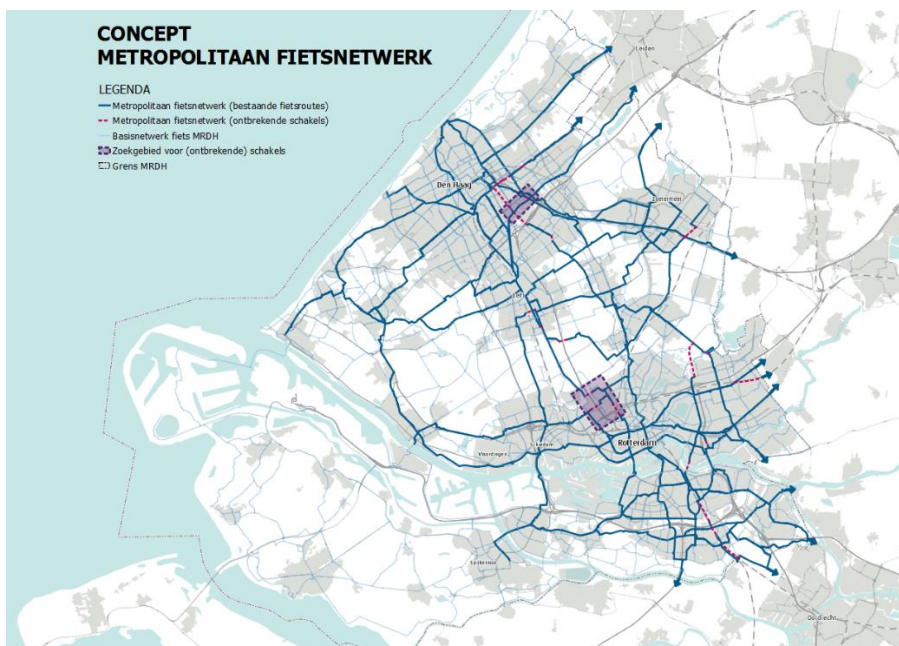
- Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025



Figuur B1.1: Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025

Initiatieven omtrent snelfietsroutes

In de uitvoeringsagenda bereikbaarheid zijn doelen geformuleerd om het fietsgebruik te stimuleren. Een van de doelen is het definiëren van een Metropolitaan fietsnetwerk, met een kwaliteitsniveau dat vergelijkbaar is met snelfietsroutes. In 2017 is het Metropolitaan fietsnetwerk uitgewerkt, deze is in figuur B1.1 weergegeven.



Figuur B1.2: uitwerking van het Metropolitaan Fietsnetwerk in de MRDH

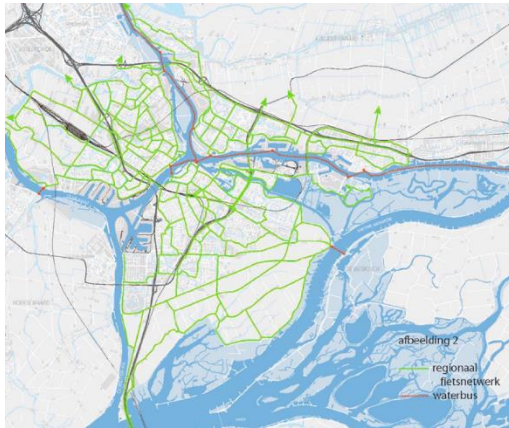
Realisatie van Hollandse Banen

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft in haar uitvoeringsagenda het initiatief genomen om samen met haar partners fietsverbindingen in de zuidelijke randstad te realiseren die de historische kernen en cultuurlandschappen logisch en op een aantrekkelijke manier met elkaar verbinden. Beleving van de landschappen en routes is hierbij belangrijk, maar ook de betere bereikbaarheid van de regio en het stimuleren van een gezonde levensstijl. Het netwerk van de Hollandse Banen is in de basis gedefinieerd. Realisatie is nog niet gepland, onder meer vanwege de financiering van de routes.



Figuur B1.3: Hollandse Banen in de MRDH

Regio Drechtsteden



In het regionaal Mobiliteitsplan 2012-2022 wordt beschreven dat de regio regionale fietsverbindingen in en tussen gemeentes, andere steden en het buitengebied wilt versterken. De regio wil het regionale fietsnetwerk afstemmen met het provinciaal fietsnetwerk. Succesvolle fietsroutes zijn de snelfietsroutes tussen Sliedrecht en Alblasserdam (Beneden Merwede route) en tussen Zwijndrecht en Rotterdam (F16).

figuur B1.4: regionaal fietsnetwerk in de Drechtsteden

Regio Holland Rijnland

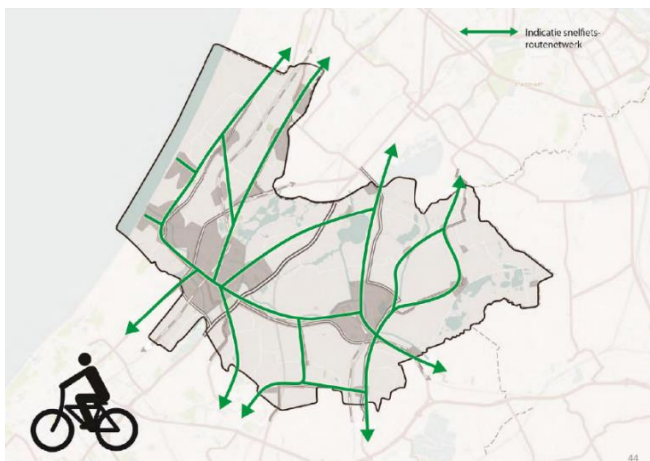
Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snelfietsroutes:

- Trends en knelpunten, Op weg naar een mobiliteitsagenda, 2017

Initiatieven omtrent snelfietsroutes

Door de regio is een potentieel snelfietsroute-netwerk gedefinieerd, daarvan zijn reeds enkele snelfietsroutes in studiefase. De snelfietsroutes betreft:

- SFR Leiden – Katwijk (in studiefase)
- SFR Leiden – Rijnsburg
- SFR Katwijk – Noordwijk
- SFR Voorschoten – Leiderdorp
- SFR Leiden Sassenheim – Hillegom
- SFR Leiden – Voorhout – Noordwijk (in studiefase)
- SFR Leiden – Zoetermeer (in studiefase)



figuur B1.5: Potentieel snelfietsroute netwerk Holland-Rijnland

Regio Midden-Holland

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel fietsroutes:

- Regionaal Verkeers- en vervoerplan 2017 - 2025



figuur B1.6 RVVP 2017 - 2025 Midden-Holland

Initiatieven omtrent snel fietsroutes

De regio heeft als doel gesteld het fietsklimaat te verbeteren. Daarvoor zet de regio in op een kwaliteitsnetwerk veilige fietsroutes., dit netwerk komt overeen met het provinciale fietsnetwerk. Snel fietsroute Rotterdam – Gouda (F20) is als concrete maatregel benoemd.

Regio Hoeksche Waard

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel fietsroutes:

- Regionaal Verkeers- en vervoerplan 2020-2030
- Concept Fietsplan Hoeksche Waard 2018-2026



figuur B1.7: RVVP 2020-2030, fietsplan 2018 – 2026, en de 6 utilitaire fietscorridors

Initiatieven omtrent snel fietsroutes

Er is in de regio aandacht voor utilitaire (ook scholierenroutes) en recreatieve fietsverbindingen. In navolging van het RVVP is daarvoor een fietsplan opgesteld om het fietsnetwerk in de regio verder te versterken. In het fietsplan zijn de zes belangrijkste utilitaire fietscorridors benoemd. Voor enkele van deze corridors wil de regio in samenwerking met Provincie en/of Ministerie onderzoeken of deze geschikt zijn als snel fietsroute. Dit betreft de oostwest-corridor (1+5) tussen de veren vanuit Voorne-Putten, via Oud-Beijerland, langs Heinoord naar 's Gravendeel, en daarnaast de noordzuid-corridor vanaf de Heijenoordtunnel richting het zuiden naar de Haringvlietbrug.

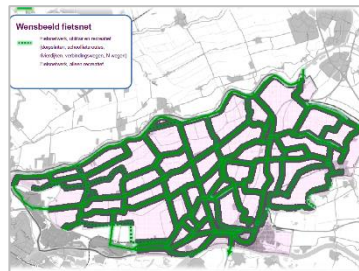
Regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel-fietsroutes:

- Regionaal Verkeers- en Vervoerplan



figuur B1.8 RVVP (2013)



figuur B1.9: wensbeeld regionaal fietsnetwerk

Initiatieven omtrent snel-fietsroutes

De regio zet in op het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk, en de belangrijkste routes te scheiden van drukke auto- en landbouwroutes. In de regio zijn veel interne verplaatsingen, en kan een goed regionaal fietsnetwerk tussen de kernen potentie hebben om het fietsgebruik te stimuleren. Er zijn geen concrete initiatieven voor snel-fietsroutes.

Regio Voorne-Putten

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel-fietsroutes:

- Voorne-Putten bereikbaar!, regionale bereikbaarheidsvisie Voorne-Putten (2017)

Initiatieven omtrent snel-fietsroutes

Voor de fiets zijn een aantal opgaven voor het fietsnetwerk benoemd. Dit betreft de op- en afritten van de Spijkenisserbrug, een parallelle fietsverbinding bij het Hartelweg/Groene Kruisweg, en de Hollandse Banen fietsroute van Spijkenisse naar Hellevoetsluis, die verder doorloopt naar Rockanje en Oostvoorne. Voor het Hollandse Banen fietsnetwerk zijn net als voor snel-fietsroutes hoge inrichtingseisen opgesteld

Regio Goeree-Overflakkee

Beschouwde beleidsstukken omtrent fietsstimulering/fietsnetwerken/snel-fietsroutes:

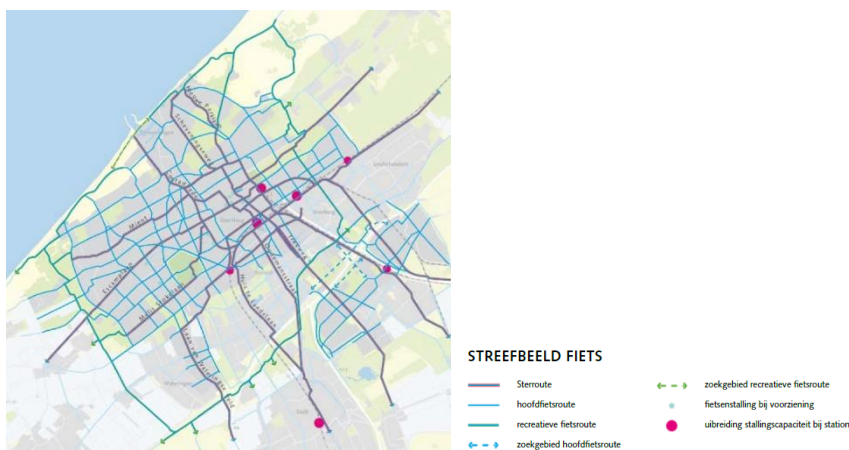
- Eilandvisie, gemeente Goeree-Overflakkee (2015)

Initiatieven omtrent snel-fietsroutes

Het gehele eiland maakt onderdeel uit van de gemeente Goeree-Overflakkee. In de gemeente is met name aandacht voor recreatieve fietsroutes. Er zijn geen concrete initiatieven voor snel-fietsroutes.

Den Haag

In de Haagse Nota Mobiliteit (2011) wordt onderscheidt gemaakt in vier soorten fietsnetwerken, waarvan de sterfietsroutes het hoogste niveau vormen. De routes zijn qua inrichtingseisen vergelijkbaar met snelfietsroutes. Totaal betreft dit 14 routes.



figuur B1.10: streefbeeld sterfietsroutes Den Haag

Rotterdam



figuur B1.11: Fietsplan Rotterdam 2016-2018

In het fietsplan Rotterdam 2016 – 2018 is aandacht voor lange afstandsroutes. Drie langeafstandsroutes zijn reeds gerealiseerd, maar er wordt nog wel gekeken hoe deze routes nog comfortabeler gemaakt kunnen worden en deze het karakter kunnen geven van een snelfietsroute. De reeds gerealiseerde langeafstandsroutes zijn:

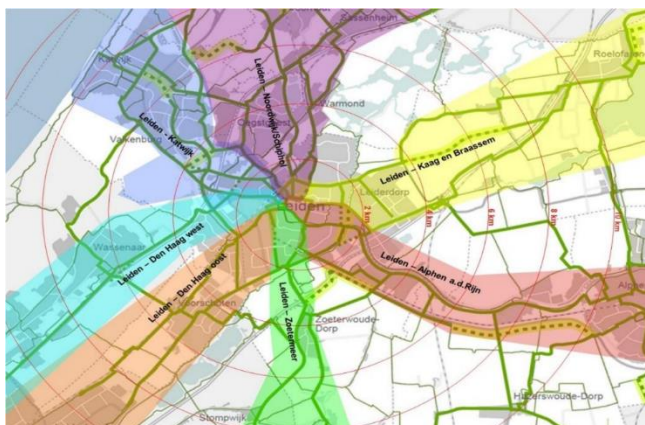
- Rotterdam – Dordrecht
- Rotterdam – Den Haag
- Rotterdam – Spijkenisse

Daarnaast ziet de gemeente Rotterdam potentie in extra langeafstandsroutes:

- Rotterdam – Zoetermeer
- Rotterdam – Gouda

Leiden

In de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 (en Nota herijking fietsroutes 2013-2020) is ruime aandacht voor het verbeteren van fietsroutes. Leiden zet in op 7 corridors om de regionale fietsverbindingen te versterken, waarbinnen snelfietsroutes een rol spelen.



figuur B1.12: regionale fietscorridors Leiden

De corridors betreft:

- Leiden - Katwijk
- Leiden - Noordwijk / Schiphol
- Leiden - Kaag en Braassem
- Leiden - Alpen a/d Rijn
- Leiden - Zoetermeer
- Leiden - Den Haag west (via Wassenaar)
- Leiden - Den Haag oost (via Voorschoten, Leidschendam-Voorburg)

Zoetermeer



figuur B1.13: snelfietsroutes Zoetermeer

In de Mobiliteitsvisie voor Zoetermeer in 2030 is een opgave uitgesproken voor het realiseren van 5 regionale snelfietsroutes:

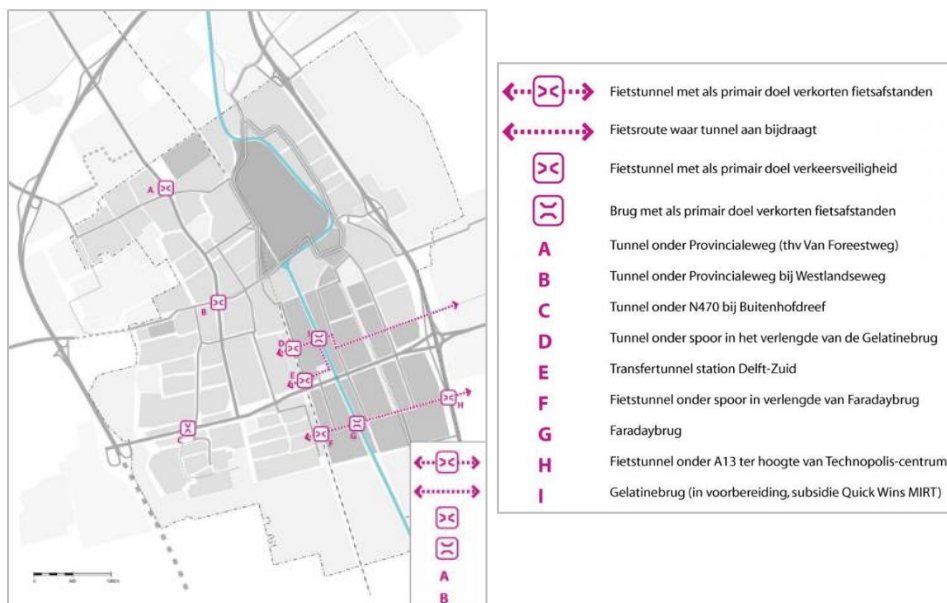
- Zoetermeer - Delft
- Zoetermeer - Den Haag
- Zoetermeer - Leiden
- Zoetermeer - Bleiswijk
- Zoetermeer - Rotterdam

Daarnaast is er een opgave om een recreatieve regionale fietsverbinding te verbeteren/realiseren:

- Zoetermeer - Wassenaar

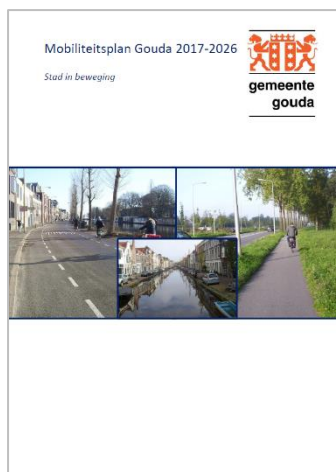
Delft

In de Strategische Agenda Mobiliteit van de gemeente Delft uit 2013 wordt beschreven dat kansen liggen op enkele regionale verbindingen met omliggende gemeenten. De oost-west route met Westland en Pijnacker zijn op orde. In de noord-zuidrichting zijn verbindingen wel direct maar is betere herkenbaarheid en een hoogwaardigere verbinding (een snelfietsroute) gewenst. Dit betreft een route tussen Den Haag en Rotterdam via Delft. Delft werkt momenteel aan een mobiliteitsplan voor 2040. Daarnaast blijft Delft inzetten op het verbeteren van fietsverbindingen binnen de gemeente.



figuur B1.14: fietsmaatregelen gemeente Delft

Gouda

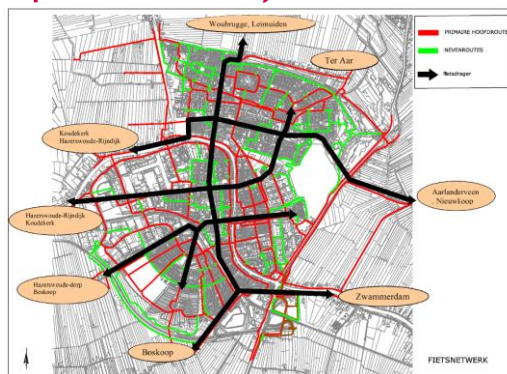


In het mobiliteitsplan 2017 – 2026 heeft Gouda een wens om directe (snel)fietsroutes te realiseren op regionaal niveau. De volgende regionale verbindingen zijn gewenst:

- Waddinxveen
- Bodegraven
- Boskoop
- Bergambacht
- Nieuwerkerk a/d IJssel (Rotterdam, als RVVP-project in voorbereiding)
- Ouderkerk a/d IJssel
- Moordrecht

figuur B1.15: Mobiliteitsplan Gouda 2017-2026

Alphen aan den Rijn

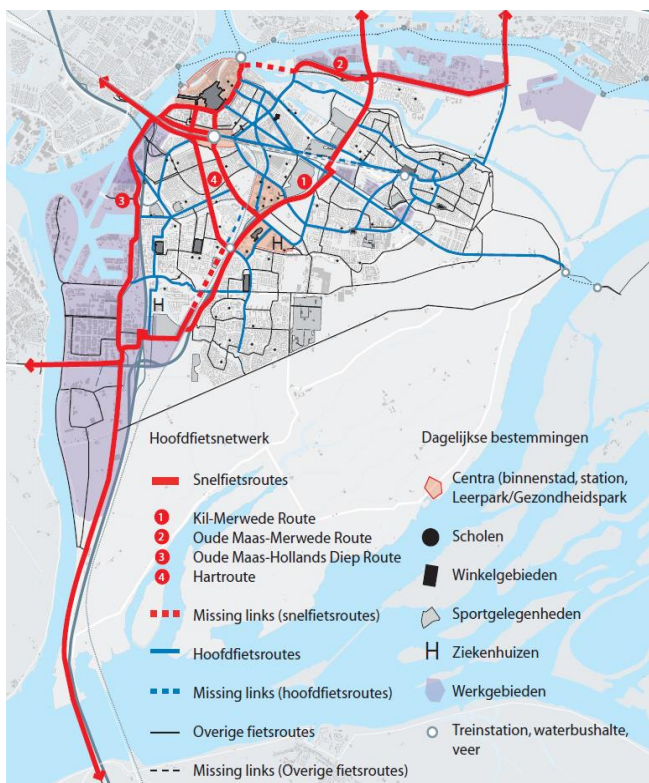


In het fietsplan 2012-2020 zijn een aantal fietsdragers gedefinieerd als belangrijkste fietsroutes binnen de gemeenten. Dit zijn ook de verbindingen met regionale fietsroutes. De fietsdragers zijn herkenbare routes met zo weinig mogelijk oponthoud. Mogelijk is hier aansluiting te vinden met provinciale snelfietsroutes.

Figuur B1.16: de fietsdragers in Alphen aan den Rijn (bron: Fietsplan 2012-2020)

Dordrecht

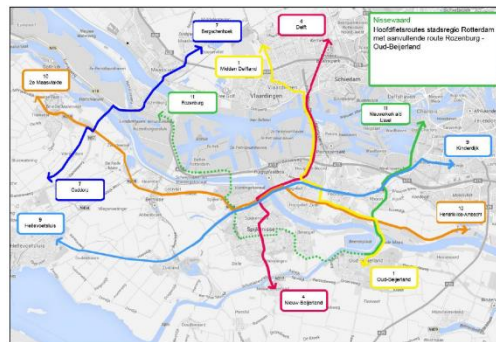
In de fietsnota 'Dordt fietst verder' (2013) zet de gemeente in op het versterken van de regionale snelfietsroutestructuur, met verbindingen naar de verschillende omliggende gemeenten. Daarin zijn vier snelfietsroutes gedefinieerd die Dordrecht verbinden met Moerdijk/Brede, de Hoekse Waard, Barendrecht/Rotterdam, Ridderkerk, Papendrecht en Sliedrecht.



Figuur B1.17: gewenste snelfietsroutes in Dordrecht (bron: Dordt fietst verder)

Spijkenisse

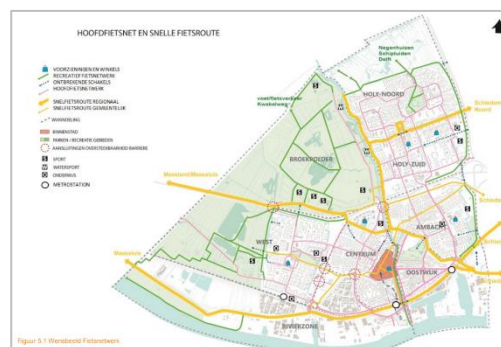
In de Mobiliteitsagenda 2020+ van de gemeente Nissewaard(2014) zijn een hoofdfietsnet en belangrijke regionale verbindingen gedefinieerd. De gemeente zet in op een snelfietsroute naar Rotterdam, die mogelijk op termijn met kleine maatregelen ook de andere kant op, naar Hellevoetsluis, doorgetrokken kan worden.



Vlaardingen

In het Actieplan Mobiliteit uit 2017 is een wensbeeld gedefinieerd voor het fietsnetwerk, daarin zijn regionale snelfietsroutes opgenomen met verbindingen naar:

- Delft
- Maasland/Maassluis
- Schiedam



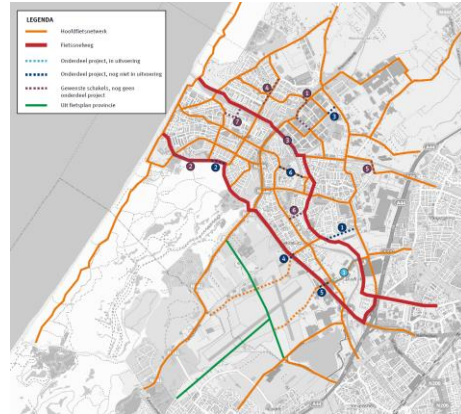
Schiedam

In het GVVP 2011-2020 worden een aantal hoofdroutes onderscheiden van een fijnmaziger onderliggend fietsnetwerk. Dit betreft een viertal oost-west verbindingen, en een viertal noord-zuid verbindingen. Deze hoofdroutes kunnen onderdeel zijn van regionale langeafstandsroutes, en mogelijk ook van snelfietsroutes.



Katwijk

De gemeente Katwijk heeft in 2011 een Uitvoeringsplan Fiets vastgesteld. In dit beleidsdocument wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdfietsnetwerk en twee fietssnelwegen. De eerste fietssnelweg loopt langs de toekomstige RijnlandRoute. De route verbindt het zuidelijk deel van Katwijk, Valkenburg en de ontwikkellocaties richting Leiden. De tweede route is ruimtelijk gezien gekoppeld aan de Oude Rijn en verbindt het noordelijke deel van Katwijk met Rijsburg en Oegstgeest richting Leiden.



Snelfietsroutes buiten de provincie Zuid-Holland

Goede aansluitingen over provinciegrenzen heen zijn ook belangrijk voor de fietser. Daarom zijn ook de initiatieven buiten de provincie Zuid-Holland geïnventariseerd, zodat de verschillende fietsroutes / fietsnetwerken goed aansluiten. Mogelijk kan ook samen opgetrokken worden om een snelfietsroute over provinciegrenzen heen te realiseren.

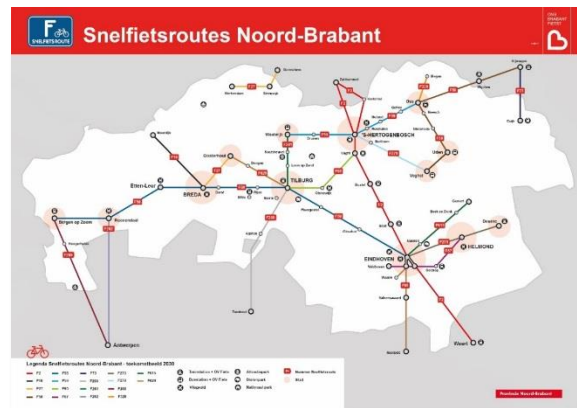
Provincie Zeeland

In de provincie Zeeland zijn nog geen concrete initiatieven rond snelfietsroutes.

Provincie Noord-Brabant

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2020 heeft Noord-Brabant een netwerk van snelfietsroutes opgesteld. Kansen/aansluitingen met de provincie Zuid-Holland liggen op de volgende relaties:

- Dordrecht – Moerdijk/Breda (F16)
- Gorinchem – Sleeuwijk - Werkendam (F27)



Provincie Utrecht

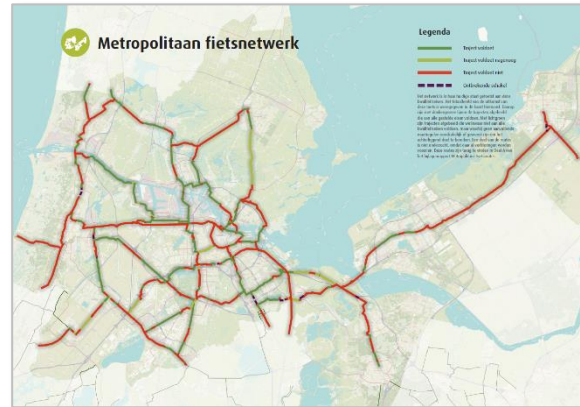
In het Realisatieplan 2016-2020 heeft de provincie Utrecht potentiële snelfietsroutes geïdentificeerd. Kansen / aansluitingen met de provincie Zuid-Holland liggen op de volgende relaties:

- Gouda – Woerden
- Alphen a/d Rijn – Woerden

Provincie-Noord Holland & Metropoolregio Amsterdam

In Noord-Holland hebben verschillende overheden zich gebundeld om samen het fietsnetwerk te verbeteren binnen het programma Metropolitane Fietsroutes. Kansen / aansluitingen met de provincie Zuid-Holland liggen op de volgende relaties:

- Hillegom – Heemstede – Haarlem
- Lisse – Nieuw-Vennep – Hoofddorp/Schiphol



Bijlage 2

Ontwerprichtlijnen

In deze bijlage is een samenvatting gegeven van de belangrijkste ontwerprichtlijnen en ontwerpeisen m.b.t. snelfietsroutes op basis van de volgende twee bronnen:

- “Inspiratieboek snelle fietsroutes”, CROW-publicatie 340 (2014)
- “Ontwerpwijzer fietsverkeer”, CROW-publicatie 351 (2016)

B2.1: kwaliteitseisen SFR's uit ‘Inspiratieboek snelle fietsroutes’

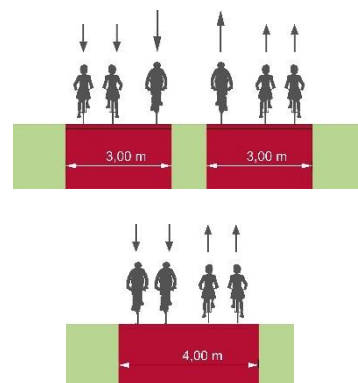
De algemene hoofdeisen voor snelfietsroutes zijn:

- **Samenhang:** snelfietsroutes vormen de ruggengraat van het regionale fietsnetwerk, en zijn ingebed in het totale utilitaire en recreatieve net en vormen daarbinnen het hoogste niveau.
- **Directheid:** snelfietsroutes verzorgen directe verbindingen tussen de voornaamste herkomsten en bestemming op regionale schaal.
- **Aantrekkelijkheid:** snelfietsroutes zijn aantrekkelijk ingepast in de omgeving.
- **Veiligheid:** conflicten met andere verkeersdeelnemers worden geminimaliseerd, de verdere inrichting dient zo veel mogelijk enkelvoudige ongevallen te voorkomen.
- **Comfort:** de snelfietsroute is herkenbaar, voldoende breed, en voldoet aan de hoogste kwaliteitseisen wat betreft verharding en doorstroming op wegvakken én kruispunten.

In onderstaande tabel en figuren zijn de gewenste afmetingen van het dwarsprofiel van een snelfietsroute weergegeven.

Tabel 6. Ideaalprofiel snelle fietsroute		
Basisbreedte rijloper een richting	3,00 meter	3 x 1,00 meter
Middenbermbreedte	> 0,5 meter	
Toeslag hoge band of beplanting	+ 0,5 meter	2 x 0,25 meter
Totaal	> 7 meter	

Tabel 7. Flexibel profiel solitair of aanliggend fietspad twee richtingen		
Basisbreedte rijloper	4,00 meter	4 x 1,00 meter
Toeslag hoge band of beplanting	+ 0,5 meter	2 x 0,25 meter
Toeslag hoge intensiteit of grote snelheidsverschillen (bromfietzers)	+ 0,5 tot 1,0 meter	> 3.000 fts/etmaal
Reductie lage intensiteit, maar niet bij grote snelheidsverschillen (bromfietzers)	- 0,5 tot 1,0 meter	< 1.000 fts/etmaal



Tabel B2.1: gewenste afmetingen dwarsprofiel snelfietsroute

B2.2 Kwaliteitseisen SFR's uit 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'

In tabel B2.2 zijn de hoofdeisen nader toegelicht zoals in de ontwerpwijzer fietsverkeer opgenomen. Per eis wordt het ambitieniveau geschetst ('wat zou je idealiter wensen?'); daarnaast wordt het minimumniveau weergegeven met de bijbehorende compenserende maatregelen. Hierbij is onderscheid aangebracht naar wegvakken en kruispunten (A) en route (B).

		Ambitie (x) schaalniveau van de eis	Minimumniveau	Compenserende maatregelen
Samenhang	Vindbaarheid / herkenbaarheid	Herkenbaar als fietsroute (B): minimaal twee continu herkenbare elementen	Herkenbaar als (snelle) fietsroute (B)	Aanvullen met routeborden, bewegwijzering, routesymbolen
		Route is self explaining (B) Voorzien van landelijke F-Nummering (B)	Bestemming vindbaar (B)	
	Consistentie in kwaliteit	Eenduidigheid in materialen (B) en maatvoering (B)		Extra ruimtelijke kwaliteit: groen, verlichting, meubilair enzovoort
	Routekeuzevrijheid	Minimaal twee verschillende volwaardige routes door verschillende omgeving (B)	Een goede snelle route	Aanduiden minder snelle alternatieve route
Directheid	Afwikkelingssnelheid	Ontwerpsnelheid 30 km/h (A)	Trajectnsnelheid: minimaal 25 km/h van poort tot poort	Beperk lagere snelheid tot logische plekken, compenseer elders Sneller waar het kan, langzamer waar het moet
	Oponthoud	Geen oponthoud (B)		Maatregelen in VRI Oversteek in etappes
	Omrijfactor	< 1,1 (B)	< 1,2 (B)	
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijkheid, beleving	Omgeving aantrekkelijk beleefbaar: afwisseling in landschap en stedelijke omgeving, groen en water, zichtlijnen, landmarks, sociale omgeving, aanleidingen om de rit te onderbreken, informatie (B) Geen hinder van route voor omgeving (A)		
	Sociale veiligheid	Alle routealternatieven onder alle omstandigheden prettig (B): verlichting afstand tot beplanting sociale controle	Ten minste een sociaal veilige route (B)	
Veiligheid	Ontmoetingen met gemotoriseerd verkeer	Geheel autovrij (A) Bij snelheid > 30 km/h ongelijkvloers (A)	< 500 mvt/etmaal (A)	Inrichting als fietsstraat
			Bij snelheid > 50 km/h ongelijk vloers (A)	Snelheidsremming, rotondes
	Vergevingsgezindheid fietspad	Scheiding rijrichtingen In- en uitvoegen Obstakelvrij	Voldoende breedte voor inhalen en passeren tegenliggers Obstakelvrij	Extra breedte bij kruispunten
Comfort	Verharding	Asfalt of beton (A)	Vlak en stroef (A)	Beperk alternatieven tot logische plekken
	Hellingen	$Z < 0,333$ *) (A)	$Z < 0,750$ *) (A)	Onderbrekingen in lange hellingen
	Stopkans	Geen stops (B)	Max 0,4 stops/km (B)	
	Weerhinder	Maatregelen op windgevoelige plekken (A) Schuilmogelijkheden (A)		
	Verkeershinder	Geen hinder (geluid, stank, luchtkwaliteit) van langsrijdend gemotoriseerd verkeer (A)	Minimaal een autoluw alternatief (B)	

Bron B2.2: nadere uitwerking van de hoofdeisen voor snelfietsroutes (bron: CROW)

B2.3 Inrichtingseisen fietsstraten

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is door Goudappel Coffeng een toetsingskader opgesteld op basis waarvan een afweging kan worden gemaakt om te bepalen of een fietsstraat veilig kan worden toegepast ('Toetsingskader fietsstraten', 1 juni 2015, kenmerk CGT075/Adr/0368.02).

In het toetsingskader fietsstraten, dat is weergegeven in onderstaande figuur, zijn de voorwaarden weergegeven voor de veilige en geschikte toepassing voor een fietsstraat. We onderscheiden vier categorieën:

- Optimaal (groen): met deze kenmerken is de straat optimaal geschikt voor realisatie van een fietsstraat.
 - Geschikt (geel): met deze kenmerken is de straat ook nog geschikt om als fietsstraat in te richten. Bij een aantal van de 'gele' kenmerken zijn aanvullende voorwaarden gesteld. Als op veel aspecten van de beoordeling sprake is van 'gele' kenmerken, is het verstandig om te verkennen of er ook andere varianten denkbaar zijn die wellicht een beter oplossing bieden.
 - Ondergrens (oranje): met een fietsstraat met deze kenmerken voldoet de fietsstraat niet meer aan het aanbevolen beeld voor een fietsstraat. Toch toepassen leidt tot een suboptimale oplossing. Desondanks is het denkbaar een fietsstraat toe te passen, omdat andere oplossingen voor de inrichting van de straat leiden tot een 'nog slechtere' situatie voor de fiets. Toepassing van een fietsstraat in deze omstandigheden vraagt een uitgebreide onderbouwing
 - Nooit doen (rood): bij deze kenmerken is een fietsstraat ongeschikt. Niet toepassen
- Fietsstraten in deze situatie

Profielen

Op de fietsstraat wordt het profiel anders ingedeeld dan op een 'normale' straat. Het profiel wordt opgebouwd vanuit de functie voor de fiets en zo aangepast dat ook de andere gebruikers een goede plaats kunnen vinden. Dit kan door:

Smalle fietsstraat

- eenrichtingsverkeer voor autoverkeer;
- een- of tweerichtingsverkeer voor de fiets;
- ongedeelde rijbaan;
- totale breedte 3,50-4 meter.



Brede stroken voor de fiets

- een- of tweerichtingsverkeer voor de auto;
- tweerichtingsverkeer voor de fiets;
- fietsstroken 2-2,5 meter breed;
- middenstrook 0,5-3,00 meter breed.



Fietsers meer middenop

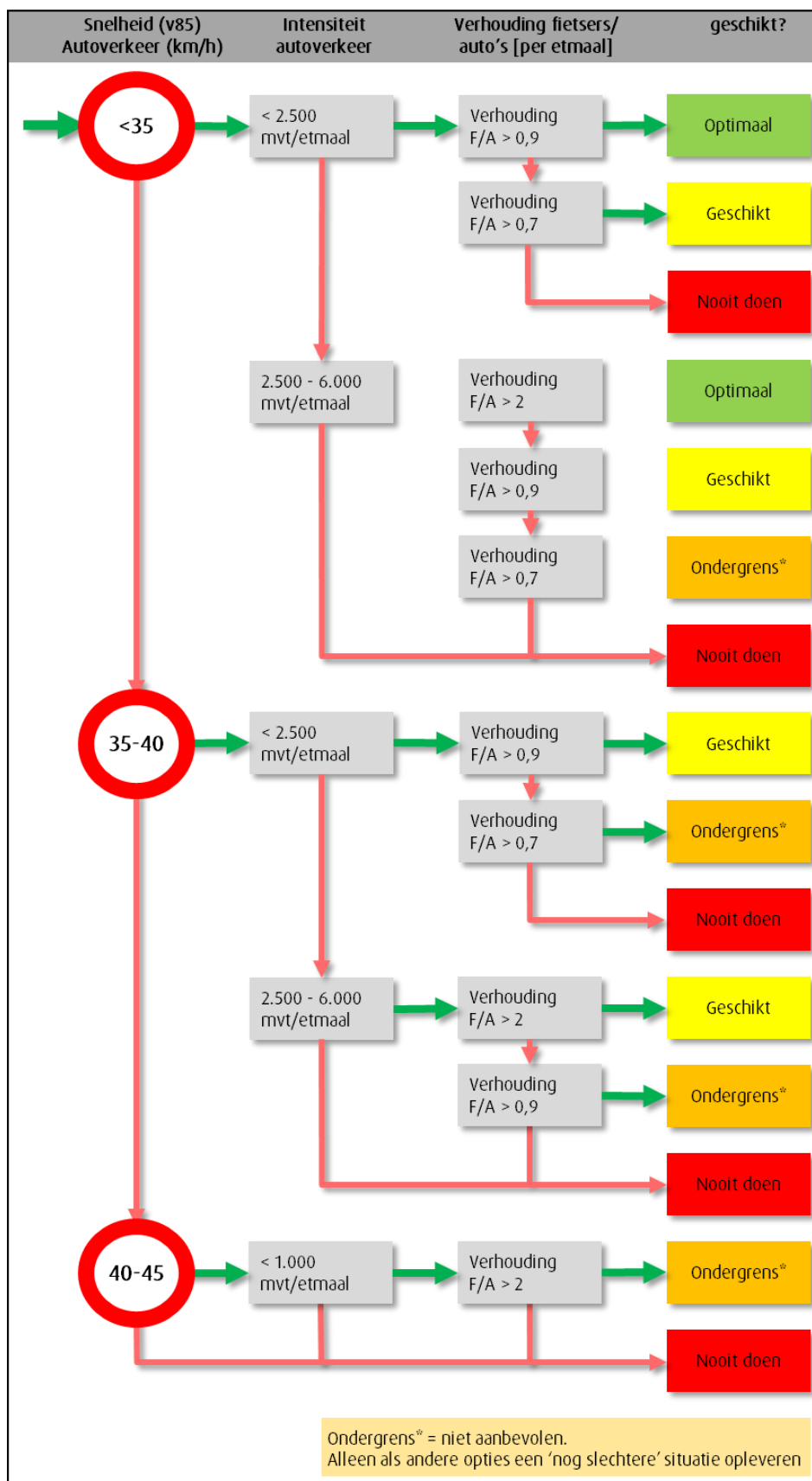
- een- of tweerichtingsverkeer voor de auto;
- een- of tweerichtingsverkeer voor de fiets;
- middenstrook 3-3,5 meter;
- rabatstrook 0,5-0,75 meter;
- totale breedte circa 4,20-4,70 meter;
- alleen als de fiets ook in een richting rijdt, kan rabatstrook aan de rechterzijde worden weggelaten.



Middenscheiding

- een- of tweerichtingsverkeer voor de auto;
- tweerichtingsverkeer voor de fiets;
- fietsstroken 2-2,5 meter breed;
- middenstrook 0,5-1,00 meter breed.





Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
NL-2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
NL-2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl