

SNELFIETSROUTE PAPENDRECHT - GORINCHEM

30 OKTOBER 2020



provincie
ZUID HOLLAND

Titel	Snelfietsroute Papendrecht-Gorinchem
Projectteam	Rico Andriessse, Martijn Ruijgers, Remon Siegel
Kenmerk	007335.20201014.N1.02
Datum publicatie	30 oktober 2020

INHOUDSOPGAVE

1. Snelfietsroutes in Zuid-holland	4
De ambitie	4
Aansluitend bij het Rijksbeleid	4
2. De route	6
Oriëntatie	6
Routekeuze	7
Beschikbare ruimte	7
3. ambitieniveau	8
Ontwerpuitgangspunten inrichting snelfietsroutes	8
Beleving van de route	8
Rekenmethode	10
Effect op fietsverplaatsingen	11
Totaalgebruik over gehele corridor Papendrecht – Gorinchem	11
4. Wat levert het op?	12
Maatschappelijke effect	12
Effect op autoverkeer via de A15	12
Effect op compleet mobiliteitssysteem	13
5. Conclusie	14

© Copyright Goudappel Coffeng

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



SNELFIETSRUTES IN ZUID-HOLLAND



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, een besparing in filekosten, een lagere CO₂ uitstoot en meer vitaliteit 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 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. Er zijn al snelfietsroutes in de provincie Zuid-Holland aanwezig. De provincie beoogt om het netwerk van snelfietsroutes de komende jaren uit te breiden. Een en ander is vastgelegd in de Toekomstagenda snelfietsroutes van de provincie Zuid-Holland

De ambitie

Provincie Zuid-Holland en de regionale partners – de gemeenten Sliedrecht, Hardinxveld – Giessendam en Gorinchem en het Waterschap Rivierenland hebben samen de ambitie uitgesproken om een snelle fietsroute te realiseren om de kernen langs de as Papendrecht

– Sliedrecht – Hardinxveld – Gorinchem met een hoogwaardige fietsroute te met elkaar te verbinden.

Aan de westzijde sluit deze route aan op bestaande snelfietsroutes in de richting van Dordrecht, Ridderkerk – Rotterdam en Ridderkerk – Barendrecht. Aan de oostzijde zijn (op lange termijn) doorverbindingen denkbaar naar Waalwijk, Utrecht, Culemborg en Gouda.

Op de verbinding Papendrecht – Gorinchem is de schakel tussen Papendrecht en Sliedrecht gerealiseerd en zijn er concrete plannen om de schakels tussen Sliedrecht en Hardinxveld en tussen Hardinxveld en Gorinchem op te waarderen.

Aansluitend bij het Rijksbeleid

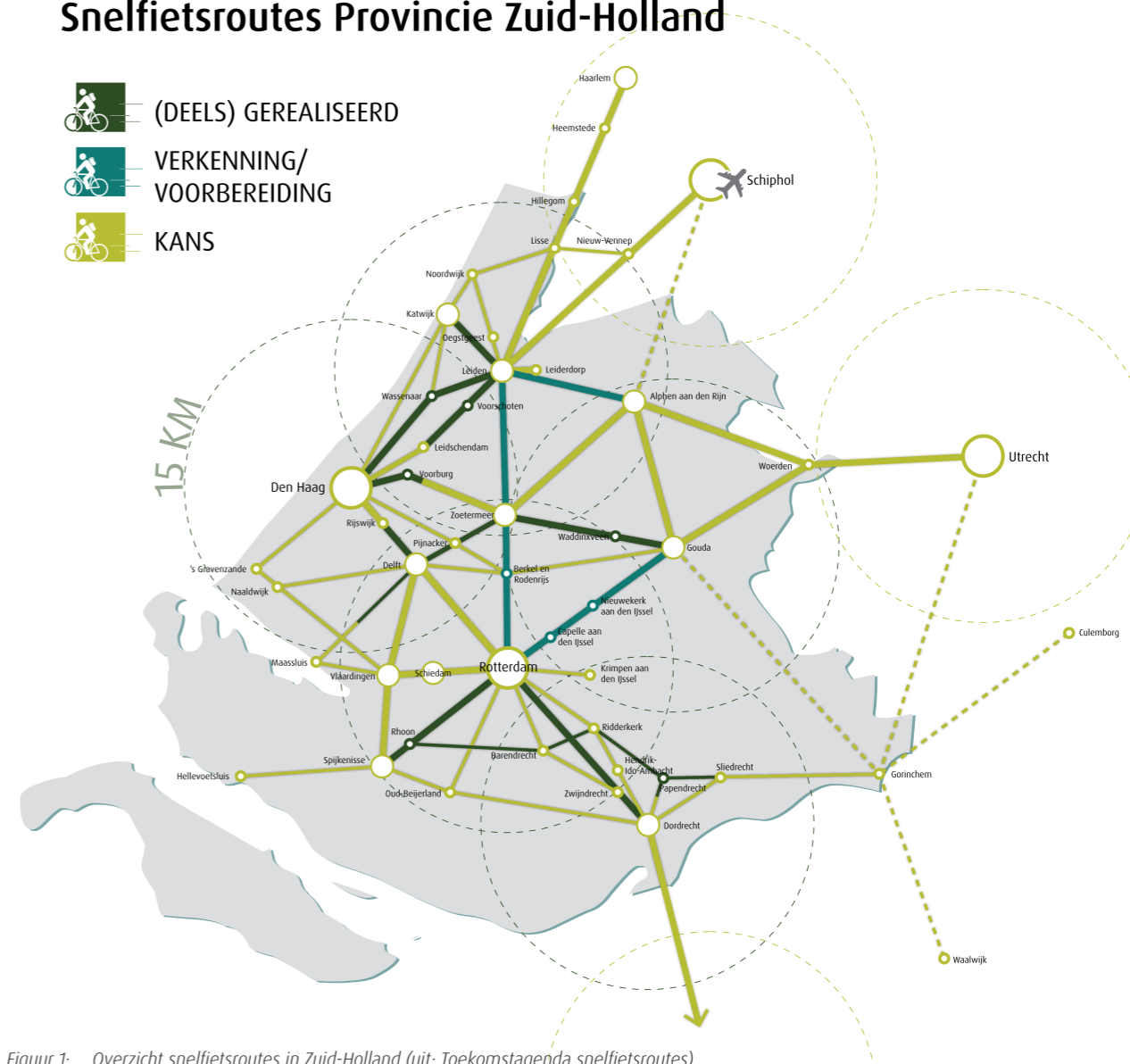
Staatssecretaris Van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) wil dat 200.000 mensen uit de file op de fiets gaan. De Randstad groeit tot 2040 fors.

“Het is mijn ambitie om te zorgen dat de mensen vlot naar hun werk, school, familie of vrienden kunnen. De fiets levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en gezondheid. Het zorgt voor minder files en geeft ruimte aan mensen die geen keuze hebben. Daarom wil ik het fietsen stimuleren met als doel dat er 200.000 extra forensen uit de auto gaan en dat we samen 3 miljard meer fietskilometers gaan maken.”

Snelfietsroutes Provincie Zuid-Holland



-  (DEELS) GEREALISEERD
-  VERKENNING/VOORBEREIDING
-  KANS



Figuur 1: Overzicht snelfietsroutes in Zuid-Holland (uit: Toekomstagenda snelfietsroutes)

DE ROUTE

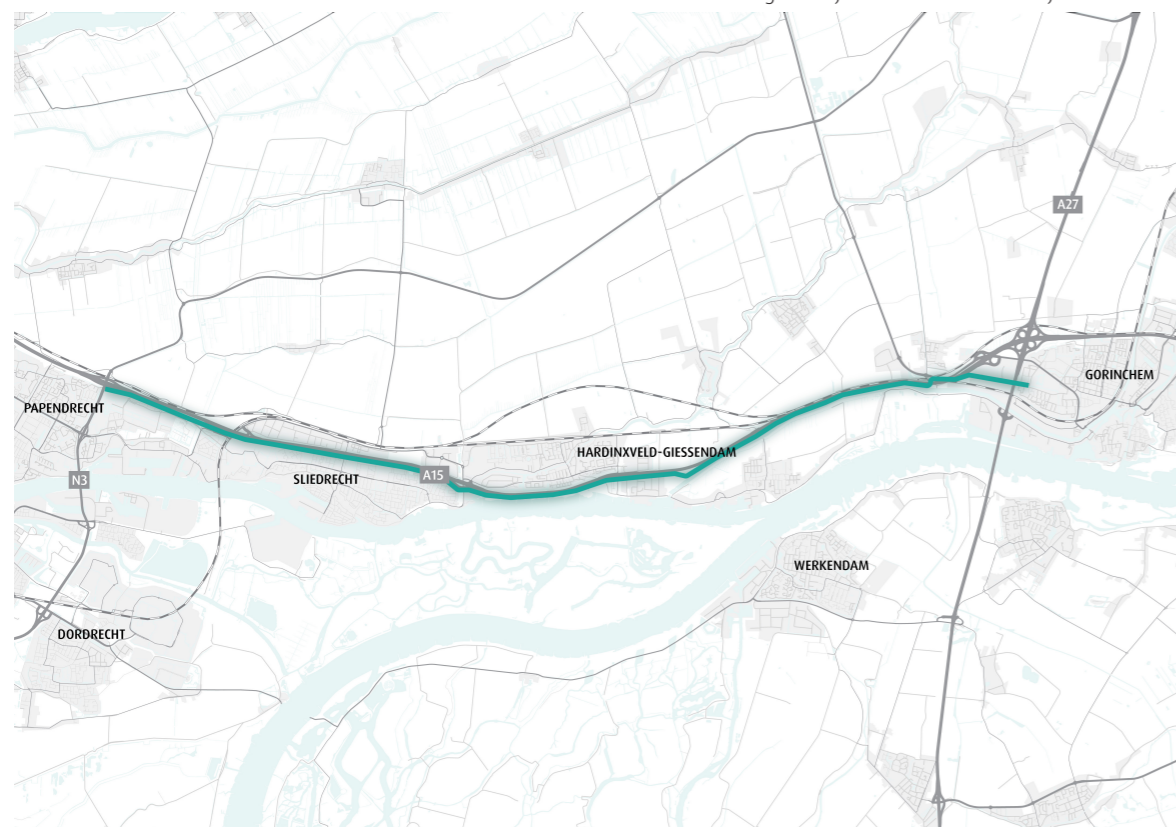


Oriëntatie

De route Papendrecht – Gorinchem verbindt een aantal middelgrote plaatsen die alle op goed fietsbare afstand van elkaar liggen, zeker per elektrische fiets. De spoorlijn Dordrecht - Geldermalsen, autosnelweg A15 en de rivier de Merwede zorgen ervoor dat de verplaatsingen sterk oost-west georiënteerd zijn.

Routekeuze

De bestaande routes tussen Papendrecht en Gorinchem volgen grotendeels het tracé van de autosnelweg A15. Voor de opwaardering van de route zijn verschillende route-alternatieven verkend. Ter hoogte van Hardinxveld zou een route langs het spoor interessant kunnen zijn – maar gezien de realiseerbaarheid en aansluiting op de rest van de route weinig kansrijk. Een route over de dijk tussen



Hardinxveld en Gorinchem is in potentie aantrekkelijk, maar weinig direct en bij de passage van de scheepswerven in Hardinxveld niet realiseerbaar. De gezamenlijke voorkeursroute van de regionale partijen en de Fietsersbond is daarom de opwaardering van de (grotendeels) bestaande route langs de A15. De route is momenteel veel in gebruik door scholieren tussen Hardinxveld en Gorinchem.

aantal krappe ontwerpelementen in de A15. Ook deze capaciteitsuitbreiding zou ruimte vragen in het gebied waar nu de fietsroute aanwezig is.

Een eventuele verbreding van de A15 heeft impact op de bestaande route en op de provinciale plannen deze route tot snelfietsroute op te waarderen, en mag die ambitie uiteraard niet in de weg staan. Maar een verbreding van de A15 is tevens een kans voor Rijkswaterstaat en de regionale partijen om gezamenlijk te zorgen dat een toekomstbestendige fietsroute wordt gerealiseerd die bijdraagt aan het verbeteren van de mobiliteit, CO₂ en fijnstofreductie en een gezondere leefstijl.

Op een groot deel van de route zijn al goede fietsvoorzieningen aanwezig. De crux van de aanpassing van de route is gelegen in:

- Invullen van ontbrekende schakels
- Oplossen van lokale knelpunten en het comfortabel maken van het rijvlak.
- Geschikt en aantrekkelijk maken van de route voor meer en snellere fietsers en elektrische transportmiddelen (pakketdiensten bijvoorbeeld).

De vraag is dan natuurlijk of opwaarderingen van de fietsroute voldoende bijdraagt aan deze ambities.

Beschikbare ruimte

Voor de opwaardering van de fietsroute tot een snelfietsroute is én het invullen van ontbrekende schakels én extra ruimte nodig. Het fietspad zou moeten worden verbreed en voorzien van veilige bermen. Deze ruimte is op de meeste locaties langs de route beschikbaar.

Voor de A15 loopt een MIRT Verkenning naar het verbeteren van de doorstroming. Twee van de drie onderzochte varianten gaan uit van een verbreding van de snelweg A15 (naar 2x3 rijstroken of 2x2 rijstroken met een spitsstrook). Daarbij wordt ook gekeken naar het aanpassen van een

AMBITIENIVEAU



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 en andere transportmiddelen wordt groter en de snelheidsverschillen nemen ook toe. Om de veiligheid te borgen is het van belang dat er voldoende ruimte beschikbaar is om anderen in te halen. De provincie formuleert de volgende kernwaarden op dit vlak:

Op routeniveau:

- Bij voorkeur gescheiden structuur
- Buiten bebouwde kom toegankelijk voor speed pedelecs;
- Beperkte omrijfactor
- Herkenbaar als snelfietsroute
- Primair gericht op doorfietsen.
- Anticiperen op medegebruik door andere transportmiddelen, zoals elektronische transportfiets pakketdiensten

Op niveau van het wegvak / kruispunt:

- Weinig obstakels/snelheidsremmers/stopmomenten voor fietsers;
- Fietsers zoveel mogelijk in de voorrang;
- Vlakke verharding
- Met een breedte passend bij de verwachte intensiteiten
 - 4,00 meter bij > 1000 fietsers

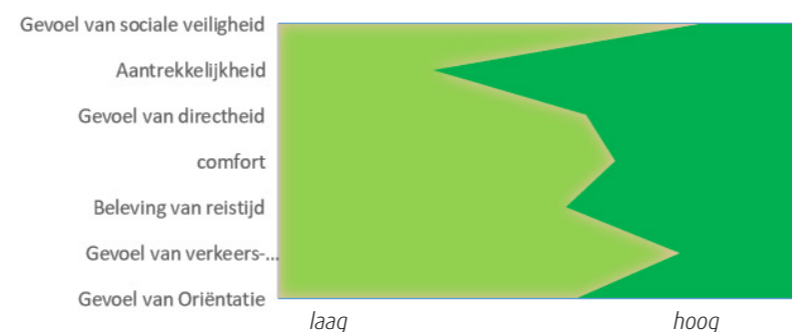
- 3,50 meter bij < 1000 fietsers

Maatvoering en richtlijnen zijn ontleend aan:

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

Beleving van de route

Met de Rijwielradar (ontwikkeld door Goudappel Coffeng en ThuisraadRO) is de route Gorinchem - Sliedrecht beoordeeld op fietsbeleving.



Over het algemeen scoort de route redelijk (het licht groene vlak is relatief groot). De aantrekkelijkheid van de route laat echter te wensen over. Een route langs bedrijventerreinen en langs (geluidschermen van) de A15 nodigt bepaald niet uit tot fietsen.

In Fietsberaadpublicatie 34 'Uitwerking hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur', staat: "Een aantrekkelijke ervaring willen we graag nogmaals beleven. De mate van aantrekkelijkheid blijkt zelfs voor de helft het oordeel over

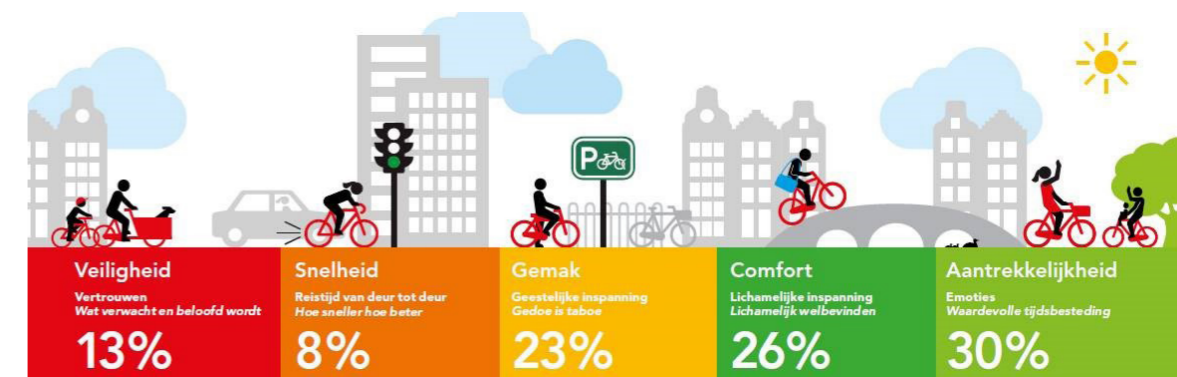
een ervaring te bepalen. Een aantrekkelijke vervoerswijze of route trekt mensen aan, we maken er graag nog een keer gebruik van. Onderzoek van Goudappel Coffeng toont daarnaast aan dat de aantrekkelijkheid van een route grote invloed heeft op de routekeuze. Door fietsen en fietsroutes aantrekkelijk te maken kunnen we het gebruik er van dus stimuleren."

Dit is dan ook de reden dat aantrekkelijkheid een van de vijf hoofdeisen is aan fietsvriendelijke infrastructuur. Maar wat maakt een fietsroute aantrekkelijk? Uit onderzoek blijkt dat fietsinfrastructuur aantrekkelijk is, als deze zo is vormgegeven en zo is ingepast in de omgeving, dat de zintuigen op een aangename manier worden geprikkeld. Uit onderzoek dat Goudappel Coffeng en Meet4research hebben uitgevoerd in Amsterdam volgt dat de aantrekkelijkheid van de route een zeer belangrijke rol speelt bij de totale beleving van de fietser.

Een eerste verkenning van mogelijke maatregelen voor deze route op basis van de Rijwielradar leidt tot de volgende oplossingsrichtingen:

- Bescherming tegen weer en wind
- Bescherming tegen geluid en fijnstof
- Verknoping met openbaar vervoer
- Bieden van afwisseling en verrassing
- Mogelijkheden van alternatieve routes
- Continuïteit en herkenbaarheid
- Interactie met de omgeving
- Kleine landschapselementen
- Versterken historische en culturele elementen
- Verlichting

In het parallelle ontwerpproces worden deze elementen verder afgewogen en uitgewerkt.





Rekenmethode

Om te bepalen wat de effecten op mobiliteit en gezondheid zijn is een potentieberekning gemaakt.

De potentieberekning bestaat uit onderstaande stappen:

1. Met het verkeersmodel Drechtsteden is voor alle herkomst-bestemmingsrelaties in het gebied het aantal verplaatsingen per dag in 2030 bepaald.
2. Met de Mobiliteitsscan is bepaald wat de verdeling over auto, fiets en OV is voor deze verplaatsingen, zonder snelfietsroute.
3. Waar mogelijk zijn de aantallen gerelateerd aan het aantal getelde fietsen
4. Vervolgens is per traject bepaald hoeveel winst in fietskwaliteit een fietser ervaart per traject. Op het ene traject is meer verbetering mogelijk dan op het andere traject. De kwaliteit van de bestaande route en de ruimte/mogelijkheden voor verbetering bepalen hoeveel winst haalbaar is. Voor elk deeltraject is daarom gekeken hoeveel winst realistisch is: 0%, 5%, 10%, 15% of 20%. Meer dan 20% winst in kwaliteit achten we niet realistisch. Daarbij is niet alleen gekeken naar reistijdwinst, maar zijn ook andere baten meegenomen in de schatting van het mogelijke effect. Meer comfort (asfalt, ruime bochten, voorrang) en een verbetering van de verkeersveiligheid (breder en vrijliggend fietspad) of sociale veiligheid (verlichting) hebben allemaal een positief effect op de aantrekkingskracht van de snelfietsroute. Op basis van ervaring hebben wij voor elk deeltraject een schatting gemaakt van het realistische

totaaleffect.

5. Per herkomst-bestemmingsrelatie is vervolgens bepaald wat de te verwachten winst is. Stel dat op het deeltraject Papendrecht - Sliedrecht-west een winst van 5% te behalen valt en op het deeltraject Sliedrecht-west - Sliedrecht-oost een winst van 10% dan is de gemiddelde winst voor fietsers van Papendrecht naar Sliedrecht-oost 7,5% (want alle trajecten zijn ongeveer even lang).
6. Met de Mobiliteitsscan is per herkomst-bestemmingsrelatie bepaald wat de modal split is met snelfietsroute.
7. Door tenslotte alle fietsritten toe te delen aan netwerk (met en zonder snelfietsroute) is de potentie berekend.



Effect op fietsverplaatsingen

In onderstaand figuur zijn de resultaten weergegeven.



	A	B	C	D	E	F
Aantal fietsers 2030 zonder SFR	4.400	10.700	2.900	2.000	600	800
Aantal fietsers 2030 met SFR	4.800	11.600	3.700	2.700	800	1.000
Vershil	+400	+900	+800	+700	+200	+200

Uit de analyse blijkt:

- 2030 zonder snelfietsroute:
 - De verschillen in aantal fietsers over het hele traject zijn groot. Met name in (en in de directe omgeving van) Sliedrecht zijn veel fietsers.
 - Het aantal fietsers ten oosten van Boven-Hardinxveld is minder dan 1.000 per etmaal. Opgemerkt zij, dat het aantal scholieren door verkeersmodellen vaak onderschat wordt.
- 2030 met snelfietsroute
 - De aanleg van een snelfietsroute resulteert in een substantiële groei van het aantal fietsers in en tussen Sliedrecht, Hardinxveld en Boven-Hardinxveld met respectievelijk 800 en 700 fietsers per etmaal.
 - de grootste winst wordt gehaald op het gedeelte bij Hardinxveld door een fietsvriendelijker inrichting
 - Ten westen van Sliedrecht en ten oosten van Boven-Hardinxveld is de absolute groei beperkt. De aanleg

van een snelfietsroute zal dus voor een deel van de mensen die sowieso al fietsen extra reistijdwinst en of extra comfort op leveren.

Totaalgebruik over gehele corridor Papendrecht - Gorinchem

Als we alle ritten op de corridor Papendrecht - Gorinchem (tussen de kernen¹, zonder lange afstandsverkeer) optellen komen we met dezelfde rekenmethode als hiervoor beschreven, maar dan voor de corridor als geheel tot de volgende totalen.

	Zonder maatregelen	Met maatregelen
Fiets	17.800	+ 1.950
auto	36.300	- 1.650

Tijdens het locatiebezoek is bovendien gebleken dat de route veel gebruikt wordt door scholieren. Aangezien het verkeersmodel Drechtsteden gebaseerd is op de autostromen in het gebied, is deze groep ondervertegenwoordigd in de potentieberekning. Dit geldt zeker ook op de verbinding tussen Hardinxveld en Gorinchem die veel door scholieren wordt gebruikt. De aanwezigheid van (groepen) scholieren kan aanleiding zijn om ook op de relatief minder drukke delen van de route voldoende breedte te bieden, zodat de interactie tussen scholieren en snellere andere fietsers veilig en comfortabel verloopt.

1. Maar inclusief de verplaatsingen tussen Sliedrecht -oost en -west

WAT LEVERT HET OP?



Maatschappelijke effect

Gezondheidswinst

Wie overstapt van de auto naar de fiets verlengt zijn levensverwachting met 3 tot 14 maanden. De mogelijke verlaging van de levensverwachting door meer blootstelling aan luchtverontreiniging (0,8 tot 40 dagen) en verkeersonveiligheid (5-9 dagen) valt daarbij in het niet. [Nederland Fietsland, college van Rijksadviseurs, 2015]

Een euro investeren in een snelfietsroute levert minimaal het dubbele aan gezondheidswinst op, in de praktijk nog meer. Onderzoekers van de Vlaamse Instelling tonen aan in hoeverre dit geldt voor routes tussen 600 tot 4.000 fietsers per etmaal. (bron: Journal of Transport & Health)

Milieu-effect

Lopen en fietsen zijn de meest milieuvriendelijke vervoerwijzen. Dit geldt ook voor de elektrische fiets. De extra stroom die je verbruikt om de batterij op de laden valt volledig in het niet bij het energieverbruik van een auto (ongeveer factor 50). Eenzelfde effect geldt voor de uitstoot² van CO₂. Lokaal draagt de (snelle) fiets bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het terugdringen van hinder door verkeerslawaaï en fijnstof.

2. In dit geval circa 1800 autoritten van circa 2x8 km per dag gemiddeld komt overeen met een besparing van 1700 ton CO₂

Kosten-baten effectief

De fiets is gezond, goedkoop en milieuvriendelijk. Dat wisten we al. Maar dat investeringen in fietsinfrastructuur meer opleveren dan ze kosten, is voor velen nieuw.

Het Centraal Planbureau en Planbureau voor de leefomgeving geven in hun publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid (2016) aan dat investeren in de fiets, anders dan in infrastructuur voor auto en OV, maatschappelijk verantwoord is. "Een overstap van de auto of het openbaar vervoer naar de fiets levert substantiële maatschappelijke baten op. Het kan dus, zowel voor de Rijksoverheid als voor de lagere overheden, zinvol zijn om met maatregelen het fietsgebruik te stimuleren".

Effect op autoverkeer via de A15

Circa 90% van de fietspotentie van de route bestaat uit ritten die voorheen met de auto gemaakt werden. Dit is gunstig voor het milieu en de verkeersveiligheid, maar heeft het ook effect op de intensiteiten op de A15?

Met Google-maps hebben we een schatting gemaakt van de reistijdverschillen tussen routes via het onderliggend wegennet en de A15. Daaruit blijkt dat ook voor de auto geldt dat er tussen een herkomst en bestemming vaak twee of drie voor de hand liggende routes zijn, die elkaar wat afstand en reistijd betreft weinig ontlopen. Of automobilisten via de A15 rijden of binnendoor zal afhangen van de omstandigheden op dat moment en hun persoonlijke voorkeuren. Hoe groter de afstand, hoe

logischer het is dat men voor de A15 zal kiezen. Uitgaande van de genoemde twee of drie gelijkwaardige routes, waarvan 1 via de A15 is aangenomen dat maximaal de helft van het autoverkeer via de A15 rijdt. In dat geval rijden er, afhankelijk van de locatie, per etmaal 100 tot 400 minder auto's over de A15.



	A	B	C	D	E	F
Effect op autoritten	-300	-800	-600	-500	-200	-200
Effect op autoritten A15	-150	-400	-300	-250	-100	-100

Een afname van 400 mvt/etmaal op de A15 gaat uiteraard niet de congestie op de A15 oplossen. Toch is het bieden van het fietsalternatief interessant:

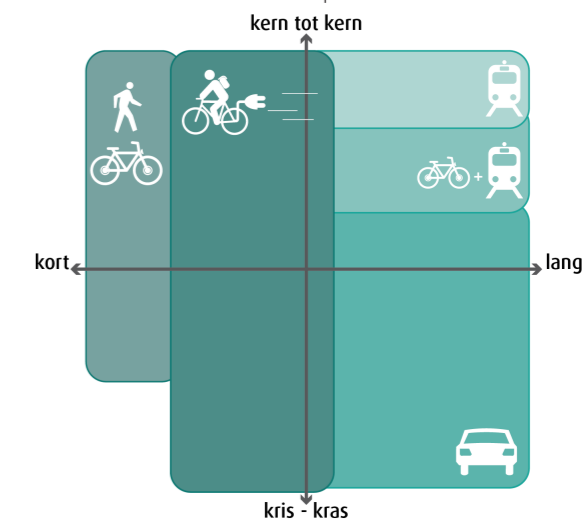
- Een kleine afname van de intensiteit kan voldoende zijn voor een afname van de vertraging;
- Er is een volwaardig alternatief beschikbaar, ook als onderdeel van Mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld tijdens de realisatiefase van een eventuele verbreding van de A15;
- Zelfs als de vrijgekomen ruimte op de A15 meteen weer wordt opgevuld, ontstaat er in ieder geval weer ruimte voor 400 andere automobilisten die wellicht minder keuze hebben.

De overige 10% van de extra fietsritten zijn ritten die

anders met het OV gemaakt werden. Doordat het spoor en de buslijnen min of meer parallel aan elkaar lopen zijn ze concurrerend aan elkaar. Het is daarom aan te raden om zeker ook de routes haaks op het spoor, de toeleidende routes naar de stations, te verbeteren. Hiermee kan de trein (in combinatie met de fiets) een aantrekkelijker alternatief worden voor de auto.

Effect op compleet mobiliteitssysteem

Door de opkomst van de elektrische fiets en de snelle fietsroute om dit optimaal te faciliteren wordt het gat in het mobiliteitssysteem voor middellange verplaatsingen opgevuld - waar tot voor kort vooral de auto (en de streekbus) een rol speelde. De snelle fiets bedient de kris-krasrelaties waar het OV niet sterk is en de kern-tot-kernrelaties waar de auto niet optimaal werkt.



CONCLUSIE



Uit de potentieberekening kwam naar voren dat het opwaarderen van de bestaande fietsroute tot snelfietsroute op de corridor als geheel een toename van ca. 2000 fietsers per etmaal te verwachten is en dat voor bestaande fietsers, waaronder veel scholieren de reistijdreductie en het fietscomfort toeneemt. Deze toename aan fietsers leidt tot een positief effect voor:

- Het fietsnetwerk
 - Een snelle ruggegraat voor het fietsnetwerk
 - Sneller, aantrekkelijker en comfortabeler voor nieuwe en bestaande fietsers
- Het autonetwerk
 - In totaal een afname van 1800 lokale autobewegingen verwacht, met positief effect op:
 - Gezondheid: minimaal 450 extra gezonde levensjaren
 - Circa 1700 ton CO2
 - Bijdrage minder fijnstof
 - een kleine afname van de intensiteit op de A15 kan voldoende zijn voor een afname van de vertraging; er komt in elk geval weer wat ruimte voor andere automobilisten die geen alternatief hebben

Reden te meer om gezamenlijk op te trekken zodat provincie en regio invulling kunnen blijven ambities op het vlak van mobiliteit, milieu en gezondheid.



Goudappel Coffeng BV, Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

Tel +31(0)20 420 92 17

e-mail: goudappel@goudappel.nl

Postbus 161

7400 AD DEVENTER

www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden