

Fietsroutenetwerk Zuidplas

Veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsen in en om Zuidplas

Versie 1.1 - definitief

Datum: 27 januari 2026



Datum:	27-01-2026
Portefeuillehouder:	D. de Haas
Behandelend ambtenaar:	I.L. Mijnders
Registratienummer:	Z26.000205
Openbaar of geheim:	Openbaar

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	Ambitie en beleid	5
2.1	Ambitie	5
2.2	Achterliggend beleidskader	5
2.2.1	Gemeentelijk kader	5
2.2.2	Provinciaal beleid	5
2.2.3	Regio Midden-Holland	6
2.3	Doelstellingen fietsroutenetwerk.....	7
3.	Fietsroutenetwerk	8
3.1	Opzet van het netwerk.....	8
3.1.1	Doorfietsroutes	9
3.1.2	Hoofdfietsroutes.....	11
3.1.3	Secundaire fietsroutes	11
3.1.4	Basisnetwerk fiets	11
3.1.5	Recreatieve fietsroutes	12
3.2	Kaartmateriaal	12
4.	Kwaliteitseisen	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Algemene kwaliteitseisen	13
4.3	Overzicht van de kwaliteitseisen	14
5.	Werken aan het fietsroutenetwerk.....	18
5.1	Strategie	18
5.2	Kansen en projecten.....	18
5.3	Monitoring	22
5.3.1	Gebruik	22
5.3.2	Ontwikkeling fietsroutenetwerk.....	22

5.4 Financieel	23
5.4.1 Gemeentelijk.....	23
5.4.2 Subsidiemogelijkheden.....	23
6. Tot slot	24
 Bijlage 1: Kaart fietsroutenetwerk.....	 25
Bijlage 2: Fietstelpunten	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Zuidplas is en blijft graag een leefbare en duurzame gemeente met een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat, zowel voor de huidige als voor de toekomstige generaties. Dat geldt ook op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Zuidplas zet in op het stimuleren van fietsgebruik door middel van het aanbieden van kwalitatief goede fietsverbindingen en fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld fietsenstallingen). Zuidplas zet bovendien in op versterking van de positie van de fiets als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem.

Het huidige gemeentelijk beleid op het onderwerp fietsen dateert uit 2016. In de Mobiliteitsvisie Zuidplas 2015 (A14.000206) is fietsen nog een onderbelicht beleidsonderwerp. Er wordt in de visie uit 2015 kort ingegaan op de verschillende typen fietsroutes en er is een hoofdfietsroutenetwerk bepaald. Er worden verder geen inrichtingseisen gesteld aan de fietsroutes.

Het gebrek aan duidelijke kwaliteitseisen aan fietsroutes, de verandering in het aantal typen 'fietsen' dat momenteel gebruik maakt van de fietsvoorzieningen en diverse grote gebiedsontwikkelingen maken het noodzakelijk dat het gemeentelijk fietsroutenetwerk opnieuw gedefinieerd wordt. Het fietsroutenetwerk moet nader worden uitgewerkt en uitgebreid zodat de gemeentelijke fietsvoorzieningen goed op elkaar en op het regionale fietsroutenetwerk aansluiten. Op deze manier ontstaat een sterk fietsroutenetwerk dat bestemmingen op verschillende afstanden goed bereikbaar maakt met de fiets. Door het bieden van goede fietsverbindingen voor met name het utilitair fietsverkeer is de fiets - zeker tot afstanden van 10-15 km - een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dit kan de verkeersdruk in de regio beperken.

Speciale aandacht in het fietsroutenetwerk gaat uit naar de ontwikkeling van het Middengebied en het nieuwe dorp Cortelande. De plannen voor deze ontwikkeling worden uitgewerkt volgens het zogenaamde STOMP-principe. Dat betekent dat de nadruk bij het ontwerpen van de openbare ruimte allereerst zal liggen op de wandelaar en de fietser. Dit principe beperkt zich niet tot het nieuwe dorp, maar juist ook in de relatie naar de andere dorpen en omliggende kernen en in de richting van belangrijke locaties voor openbaar vervoer (bijvoorbeeld trein- en metrostation, bushaltes). Deze routes moeten goed ingebed worden in het gemeentelijk fietsroutenetwerk. Dit biedt de kans om ook de fietsbereikbaarheid van de andere dorpen, gekoppeld aan de plannen voor het Middengebied en Cortelande, te verbeteren.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de ambities en doelstellingen voor het fietsroutenetwerk en op het achterliggende gemeentelijk en regionaal beleidskader. Hoofdstuk 3 beschrijft het fietsroutenetwerk en de daarin opgenomen typen fietsverbinding. Hoofdstuk 4 gaat in op de kwaliteitseisen per type fietsverbinding. In hoofdstuk 5 staat toegelicht op welke manier de gemeente wil toewerken naar ontwikkeling en verbetering van het fietsroutenetwerk.

In bijlage 1 is de kaart van het fietsroutenetwerk opgenomen.

2. Ambitie en beleid

2.1 Ambitie

De fiets is een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem binnen de gemeente Zuidplas. De fietsambitie van de gemeente Zuidplas ten aanzien van het fietsroutenetwerk is tweeledig, te weten:

- een goede bereikbaarheid per fiets voor alle locaties;
- het bieden van een echt alternatief voor de auto.

Het aanbieden van kwalitatief goede fietsvoorzieningen, in de vorm van vlotte en veilige utilitaire verbindingen tussen de dorpen in Zuidplas en omliggende kernen maken de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Maar zeker ook op de korte afstanden, binnen de verblijfsgebieden, is de fiets vaak een snellere optie dan de auto. Ook binnen de verblijfsgebieden is het dus zaak om te zorgen voor goede fietsverbindingen richting de voorzieningen en centrumgebieden in de dorpen, zodat onze inwoners ook op de korte afstanden de fiets laten staan.

2.2 Achterliggend beleidskader

Met het fietsroutenetwerk sluit de gemeente aan op het vigerend beleidskader. Deze paragraaf gaat in op de kaders die in verschillende beleidsdocumenten zijn opgenomen en door verschillende overheden worden nagestreefd. Het fietsroutenetwerk Zuidplas geeft uitwerking aan opgenomen doelen.

2.2.1 Gemeentelijk kader

In het collegeprogramma 2022-2026 zijn ambities opgenomen die betrekking hebben op de fiets. Bij het spoor 'Duurzaam Zuidplas' is het bevorderen van duurzame vormen van mobiliteit, zoals wandelen, fietsen en openbaar vervoer opgenomen. Deze ambitie is ook opgenomen in de Startnotitie Mobiliteitsvisie Zuidplas (november 2023). Een gemeentelijk fietsroutenetwerk verbindt bestemmingen langs - zo direct mogelijke - routes die met extra aandacht voor de fiets zijn vormgegeven. Dit maakt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Zeker met de opkomst van de e-bike en andere nieuwe soorten tweewielers, is de actieradius van de fiets immers aanzienlijk vergroot. Bij het spoor 'Vitaal en (be)leefbaar Zuidplas' staat opgenomen dat de gemeente wil dat de openbare ruimte beweegvriendelijker wordt ingericht en dat inwoners gestimuleerd worden om gezonder en actiever te leven. Dit bereiken de gemeente door de aanleg van (recreatieve) routes voor fietsers en wandelaars of door bestaande routes naar groengebieden te versterken. Een goed opgezet fietsroutenetwerk is noodzakelijk om het actief bewegen te stimuleren.

2.2.2 Provinciaal beleid

De provincie streeft naar sterke dorpen en steden en daarmee naar een levendige meerkernige metropool, waarbij samenhang tussen de economische ontwikkeling, de bereikbaarheid en de ruimtelijke vraagstukken van groot belang is.

Daarnaast vragen klimaatdoelstellingen om een mobiliteitstransitie. Hier speelt de fiets een belangrijke rol in. De fiets is niet alleen een instrument dat bijdraagt aan de oplossing van bereikbaarheidsproblemen, meer fietsen draagt ook bij aan een gezonde levensstijl. Door de opmars van de e-bike wordt er vaker en verder gefietst. Overigens niet alleen mensen die zich verplaatsen naar bijvoorbeeld werk of school, ook steeds meer pakketjes bereiken hun bestemming met een (elektrische) bakfiets.

Een toename van fietsverkeer is niet alleen een Zuid-Hollands doel. Overheden, maatschappelijke organisaties en de fietsindustrie werken samen in 'Tour de Force' om het fietsen in Nederland te stimuleren. Zij hebben een gemeenschappelijke ambitie benoemd om te komen tot meer en veiliger fietsgebruik in Nederland: 20% meer fietskilometers in 2027 (ten opzichte van 2017). Deze ambitie was aanleiding voor een afspraak tussen de rijksoverheid en de provincies om in 2021 het fietsbeleid en de samenwerking te versterken. In dit kader worden door provincies en vervoerregio's de fietsopgaven tot aan 2040 in beeld gebracht, zodat de overheden afspraken met elkaar kunnen maken over structurele financiering van fietsprojecten. Het Zuid-Hollands Toekomstbeeld Fiets, beschrijft de beleidsmatige aanpak van Zuid-Holland en is mede tot stand gekomen met input vanuit de gemeente Zuidplas.

Eén van die opgaven betreft het realiseren van doorfietsroutes. Met de komst van de e-bike kan vlotter een grotere afstand worden afgelegd en doorfietsroutes faciliteren de sportieve woon-werk fietser op een betere manier. De eerste laag binnen het in deze nota opgenomen utilitaire fietsroutenetwerk betreft de doorfietsroutes, de belangrijke regionale fietsverbindingen. Op doorfietsroutes kunnen fietsers zonder veel onderbrekingen en zonder veel hinder door overig verkeer, grotere afstanden afleggen. Doorfietsroutes hebben een verbindende functie. Daarnaast zijn doorfietsroutes ook schakels die gebruikt worden voor het ontsluiten van aanliggende bestemmingen op lokaal niveau.

Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsverbindingen die woon- en werkgebieden met elkaar verbinden. Provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om in 2025 alle grote steden van Zuid-Holland te verbinden met comfortabele, veilige doorfietsroutes.

2.2.3 Regio Midden-Holland

Ook binnen de regio Midden-Holland staat de fiets hoog op de agenda. De regio Midden-Holland heeft een werkgroep fiets die aan de slag is met het opstellen van een regionaal fietsroutenetwerk. De regionale doorfietsroutes zijn hierin een specifieke opgave.

Daarnaast staan er in het uitvoeringsprogramma van het RVVP de volgende concrete projecten opgenomen voor de regio Midden-Holland:

- realisatie van doorfietsroutes;
- opheffen barrièrewerking voor fietsers;
- inpassing Cortelande in het fietsroutenetwerk;
- ontwikkeling recreatief fietsroutenetwerk.

Een aantal van deze projecten is op gemeentelijk niveau vertaald in voorliggend document.

2.3 Doelstellingen fietsroutenetwerk

Het doel van het vastleggen van het fietsroutenetwerk voor gemeente Zuidplas is meerledig, te weten:

1. Vastleggen van het fietsroutenetwerk ten behoeve van:
 - de inpassing in en de ontsluiting van ruimtelijke ontwikkelingen;
 - het gebruik en de inrichting van fietsvoorzieningen meer op elkaar af te stemmen (kwaliteitseisen);
 - de koppelingen tussen de verschillende dorpen onderling en ook met dorpen buiten de gemeente;
 - afstemming met andere wegbeheerders als Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap, Regio Midden-Holland en de omliggende dorpen/gemeenten;
 - afstemming met verschillende belangenorganisaties, waaronder Fietzersbond en VVN Zuidplas;
 - de koppeling met regionale hoofd fietsroutes;
 - de koppeling met landelijke en provinciale door fietsroutes;
 - de koppeling met station Nieuwerkerk aan den IJssel;
 - de koppeling met OV-locaties waaronder metrostations Nesseland en Capelle aan den IJssel, station Gouda en de stations van Waddinxveen;
 - het faciliteren van goede fietsroutes voor woon-werk verkeer en scholieren;
 - het faciliteren van de fietsontsluiting van en naar, maar ook tussen recreatieve uitloopgebieden.
2. Het vastleggen van een eenduidig kader met betrekking tot de te stellen kwaliteitseisen aan de fietsinfrastructuur, waarbij,
 - niet alle fietsverbindingen eenzelfde kwaliteitsniveau hebben, dit is afhankelijk van het type fietsverbinding;
 - deze eisen de uitgangspunten vormen bij de ontwikkeling van nieuwe fietsinfrastructuur of de herinrichting / groot onderhoud van bestaande wegen en straten.
3. In kaart brengen van de noodzakelijke en gewenste kwaliteitsverbeteringen aan het huidige fietsroutenetwerk van de gemeente Zuidplas, waaronder,
 - verbetering aan de huidige fietsroutes (laten voldoen aan kwaliteitseisen);
 - een toekomstvisie op het realiseren van nieuwe fietsroutes op bestaande infrastructuur of met een nieuw (vrijliggend) tracé;
 - in kaart brengen van ontbrekende schakels.

3. Fietsroutenetwerk

3.1 Opzet van het netwerk

Op basis van het huidige fietsroutenetwerk en de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen is een gewenst fietsroutenetwerk bepaald. Met de bijbehorende kwaliteitseisen is inzichtelijk:

- Welke fietsinfrastructuur behoort tot welke type fietsverbinding?
- Welke kwaliteitseisen er gesteld worden aan een specifieke fietsverbinding?
- Welke ontbrekende schakels zijn er in het huidige fietsroutenetwerk?
- Welke gewenste toekomstige fietsroutes (verbindingen) ontbreken nog?

Het fietsroutenetwerk ontsluit in ieder geval alle grote ruimtelijke locaties en borgt de fietsbereikbaarheid van de gemeente Zuidplas. In bijlage 1 is het fietsroutenetwerk weergegeven.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit een utilitair deel (doorfiets-, hoofdfiets-, secundaire fietsroutes en het basisnetwerk fiets) en daarnaast een recreatief deel (recreatieve fietsroutes). De doorfietsroutes en hoofdfietsroutes vormen samen de dragers van het fietsroutenetwerk en verbinden het lokale fietsroutenetwerk met de regio. De secundaire routes verbinden veelal de hoofdfietsroutes onderling en geleiden de gebruikers richting de voorzieningen en centrumgebieden binnen de gemeente. Het basisnetwerk fiets wordt gevormd door alle overige wegen waar het fietsverkeer gebruik van maakt. Dit zijn vaak wegen en paden door woonwijken waar de verkeersintensiteit laag is en de fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan als het autoverkeer.

De te formuleren kwaliteitseisen verschillen per type route. Zo zijn de eisen voor de doorfiets- en hoofdfietsroutes een stuk hoger dan voor de secundaire fietsroutes. De kwaliteitseisen per type fietsroute zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit bestaande verbindingen, ontbrekende schakels op bestaande verbindingen (verbeteren kwaliteit van de verbinding) en wensbeelden op basis van toekomstige ontwikkelingen (ontbrekende infrastructuur).

Het fietsroutenetwerk anticipeert op lokale en regionale ontwikkelingen. De gemeente heeft te maken met grote ruimtelijke ontwikkelingen. Zuidplas groeit tot en met 2030 met circa 30%. Een derde van de nieuwe woningen komt in of aan de bestaande dorpen. De rest van de nieuwe woningen komt in het nieuwe dorp Cortelande. Naar schatting heeft Zuidplas in 2035 meer dan 60.000 inwoners. Mede door de komst van het nieuwe dorp, verandert de structuur van het gemeentelijk fietsroutenetwerk waardoor bepaalde fietsverbindingen belangrijker worden. Het fietsroutenetwerk geeft inzicht in de belangrijke voorziene routes (indicatief) van en naar Cortelande en de aansluiting van het nieuwe dorp op de omliggende dorpen.

Ook in de omgeving zijn er verschillende ontwikkelingen waar rekening mee gehouden moet worden. Daarbij valt te denken aan ruimtelijke ontwikkelingen in Waddinxveen en Gouda en verbetermaatregelen voor aansluitende fietsverbindingen in Capelle aan den IJssel en Gouda, maar ook aan de wens voor een nieuw treinstation op de lijn Rotterdam - Gouda ter hoogte van de aansluiting Moordrechtboog op de A20. Dit station kan in de toekomst naast Moordrecht, ook de wijk Westergouwe en Cortelande bedienen. Een station met goede aansluitende fietsverbindingen is een belangrijke maatregel om een mobiliteitstransitie in de regio te bewerkstelligen.

3.1.1 Doorfietsroutes

De eerste laag binnen het utilitaire fietsroutenetwerk zijn de doorfietsroutes, de belangrijkste regionale fietsverbindingen. Op doorfietsroutes kunnen fietsers zonder veel onderbrekingen en zonder veel hinder door overig verkeer, grotere afstanden afleggen. Doorfietsroutes hebben een verbindende functie. Daarnaast zijn doorfietsroutes ook schakels die gebruikt worden voor het ontsluiten van aanliggende bestemmingen op lokaal niveau.

Doorfietsroutes zijn aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsverbindingen die woon- en werkgebieden met elkaar verbinden.

Provincie Zuid-Holland heeft vijf uitgangspunten bepaald voor de doorfietsroutes:

- Comfortabel – Over een doorfietsroute moet je vlot kunnen fietsen: waar mogelijk krijgt de fietser voorrang, worden tegelfietspaden vervangen door asfalt en worden scherpe bochten verruimd;
- Herkenbaar – Door middel van inrichting, materialisering en bebording is de route makkelijk te volgen;
- Veilig – Er wordt markering of verlichting aangebracht en gezocht naar andere oplossingen voor paaltjes of andere versperringen. Soms is een grotere ingreep nodig, zoals de aanleg van een fietstunnel of een fietsbrug. Bij 50km/uur-wegen worden, waar dat (fysiek) mogelijk is, vrijliggende fietspaden aangelegd. De 30km/uur-wegen worden als fietsstraat ingericht;
- Direct – Een doorfietsroute is de meest snelle, logische verbinding tussen woon- en werkgebieden;
- Aantrekkelijk – Waar mogelijk is een doorfietsroute ook aantrekkelijk vanwege de omgeving: bijvoorbeeld door een ligging door het groen of door een andere prettige inrichting.

Doorfietsroutes hebben 1.500 of meer fietsers per etmaal of hebben de potentie om tot dit niveau te groeien.

In Zuidplas zijn twee routes aangewezen als doorfietsroute.

- het betreft de zogeheten 'Ambitieroute' als onderdeel van de F20 Rotterdam - Gouda;
- de F12, de doorfietsroute van Gouda naar Den Haag parallel aan de A12.

De Ambitieroute betreft een grotendeels nieuwe fietsroute die parallel langs het spoor Rotterdam - Gouda wordt aangelegd. Deze route ligt als hoofdader door de gemeente en verbindt een aantal kernen, voorzieningen en nieuwe ontwikkelingen met elkaar (waaronder het station Nieuwerkerk aan den IJssel, het gewenste nieuwe station nabij de Moordrechtboog - A20 en het centrum van Gouda). De Ambitieroute is een belangrijke ader in het regionale fietsroutenetwerk, waar andere regionale en lokale hoofdfietsroutes op aantakken. Deze zogenoemde feeders zijn van groot belang om de Ambitieroute goed te laten functioneren. De Ambitieroute heeft een belangrijke relatie met de ontwikkeling van Cortelande, de verbreding van de A20 en met de recreatieve ontwikkelingen in het veenweidegebied.

Naast realisatie van de Ambitieroute speelt hier de wens om vanuit het nieuwe dorp op termijn een extra fietsverbinding over de A20 richting de Ambitieroute te realiseren (daarvoor wordt in de verbreding A20 in de middenberm voldoende ruimte voor een brugpijler gereserveerd).

De F12 is de doorfietsroute die inmiddels al grotendeels is gerealiseerd. Deze route loopt parallel ten noorden van de A12 en vormt een verbinding tussen Gouda, Waddinxveen, Zoetermeer en Den Haag. Ten behoeve van deze route is er nog een aantal opgaven:

- onderzoeken van het doortrekken van de route over het Moerkapellepad (parallel aan de A12 en achter langs tuincentrum Van der Spek) richting de onderdoorgang van de N219;
- het verbeteren van de fietsinfrastructuur en daarmee de verkeersveiligheid op de feeders (belangrijkste aansluitingen op de doorfietsroutes) richting de doorfietsroute, waaronder een verbinding vanuit het Koningskwartier en het westelijk deel van Cortelande;
- de realisatie van het rondje Moordrecht richting de Groenblauwe Zone.

Naast de twee genoemde doorfietsroutes heeft provincie Zuid-Holland in haar toekomstagenda voor fietsroutes de route Gouda, via Cortelande, Berkel en Rodenrijs en Delft v.v. als kansrijke doorfietsroute aangeduid. Dit is een route waar nader onderzoek naar moet plaatsvinden; onder andere om het tracé, eventuele alternatieven, feeders en kosten te bepalen. Dit onderzoek moet nog door provincie worden opgestart. De gemeenten langs dit tracé zullen bij dit onderzoek aanhaken. Voor Zuidplas heeft een doorfietsroute in deze richting toegevoegde waarde. De fiets kan op deze afstand een goed alternatief voor de auto zijn en ook functioneren als alternatief voor openbaar vervoer, mede omdat deze modaliteiten niet beschikken over directe verbindingen in deze richting. Aandachtspunt in deze route is een kruising van de route met het Rottemereengebied. Deze doorfietsroute is nog niet als zodanig aangeduid op de kaart van het fietsroutenetwerk. Binnen het Middengebied Zuidplaspolder en nabij het beoogde station Gouda - Zuidplas kan deze route geprojecteerd worden over de indicatieve fietsroutes gekoppeld aan de ontwikkeling van Cortelande.

3.1.2 Hoofd fietsroutes

De hoofd fietsroutes vormen de tweede laag in het fietsroutenetwerk en vormen een gesloten netwerk van de belangrijkste lokale utilitaire fietsroutes. De hoofd fietsroutes zijn belangrijke schakels in het fietsroutenetwerk die gebruikt worden als primaire verbinding binnen de dorpen en op fietsroutes tussen de omliggende dorpen. Ze verbinden belangrijke bestemmingen binnen Zuidplas en de regio zoals: dorpen, OV-locaties, bedrijventerreinen en grote sportaccommodaties. De hoofd fietsroutes zijn daarnaast ook de belangrijkste feeders voor de doorfietsroutes.

Hoofd fietsroutes hebben voornamelijk een ontsluitende functie en een intensiteit van 500 of meer fietsers per etmaal of hebben de potentie om tot dit niveau te groeien.

3.1.3 Secundaire fietsroutes

De derde laag van het fietsroutenetwerk wordt gevormd door de secundaire fietsroutes. Dit is een fijnmazig netwerk van utilitaire fietsroutes, die veelal door woongebieden lopen. Deze routes verbinden de doorfiets- en hoofd fietsroutes met lokale voorzieningen zoals: basisscholen, sportvoorzieningen en winkelcentra. Via de secundaire fietsroutes kunnen fietsers zich snel vanuit de buurten naar de hoofd fietsroutes en doorfietsroutes verplaatsen of zich naar hoofdbestemmingen binnen Zuidplas begeven.

3.1.4 Basisnetwerk fiets

Het basisnetwerk fiets wordt gevormd door alle overige wegen waar het fietsverkeer gebruik van maakt. Dit zijn vaak wegen en paden door woonwijken waar de verkeerintensiteit laag is en de fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Hier vallen ook de (onverplichte) vrijliggende fietspaden onder die gedeelten van wijken met elkaar verbinden. Aan deze routes worden geen andere kwaliteitseisen gesteld dan een duurzaam veilige inrichting conform geldende landelijke richtlijnen.

3.1.5 Recreatieve fietsroutes

De gemeente Zuidplas kenmerkt zich door hoogwaardige landschappelijke waarden, waardoor de gemeente ook voor recreatieve fietsers een populair gebied is. De recreatieve fietsroutes binnen Zuidplas vormen een aanvulling op het utilitaire fietsroutenetwerk. Het recreatieve fietsroutenetwerk bevat de belangrijkste recreatieve verbindingen in het buitengebied, ontsluit recreatieve functies en/of maakt het mogelijk om recreatieve rondjes te fietsen. De bewegwijzerde recreatieve fietsroutes (knooppuntensysteem) maken ook onderdeel uit van de recreatieve fietsroutes. In de kaart van het fietsroutenetwerk zijn de recreatieve routes aangeduid die geen onderdeel zijn van het utilitaire fietsroutenetwerk. Vanzelfsprekend maakt de recreatieve fietser ook gebruik van de andere onderscheiden (utilitaire) routes.

3.2 Kaartmateriaal

In de bijlagen is een tweetal kaarten opgenomen.

Bijlage 1 presenteert het complete fietsroutenetwerk, aangevuld met de (geplande) ontwikkelingen. Op deze kaart is goed te zien hoe de diverse routes de gemeente, de regio en voorzieningen met elkaar verbinden. Het basisnetwerk fiets is hier niet in opgenomen omdat hier geen specifieke kwaliteitseisen aan gesteld worden.

Bijlage 2 geeft de huidige fietstelpunten aan. De resultaten van de fietstellingen liggen mede ten grondslag aan de duiding van de verschillende typen fietsroutes.

4. Kwaliteitseisen

4.1 Inleiding

De kwaliteitseisen voor het fietsroutenetwerk zijn opgesteld op basis van het ASVV 2021 van het CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer van het CROW, Inspiratieboek snelle fietsroutes van het CROW en Aanbeveling fietsstraten binnen de kom van het Fietsberaad. Daarnaast is gekeken welke eisen passend zijn voor de gemeente Zuidplas (maatwerk). De hoofdeisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur zijn opgenomen in tabel 1.

De verschillende typen routes binnen het fietsroutenetwerk hebben elk hun eigen specifieke kwaliteitseisen. Doorfietsroutes hebben de hoogste kwaliteitseisen binnen de gemeente en aan recreatieve routes worden bijvoorbeeld andere eisen gesteld als het gaat om breedte en verhardingssoort. De nader uitgewerkte kwaliteitseisen per type fietsroute zijn opgenomen in tabel 2.

4.2 Algemene kwaliteitseisen

Een aantal kwaliteitseisen gelden voor alle utilitaire fietsroutes (met uitzondering van het basisnetwerk fiets en de recreatieve routes):

- De kleurstelling van de verharding is rood;
- De routes zijn bij voorkeur voorzien van gesloten verharding in verband met het fietscomfort van de route;
- Bij voorkeur geen obstakels en/of paaltjes op de route. Mocht dit toch nodig zijn, dan moeten deze goed worden ingeleid. Fietssluisen worden in Zuidplas niet meer toegepast.

4.3 Overzicht van de kwaliteitseisen

Bij het opstellen van de kwaliteitseisen is, voor zover mogelijk, rekening gehouden met ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. De kwaliteitseisen moeten niet als harde eis worden gezien, maar als uitgangspunt (richtlijn) en ambitie. De precieze inpassing van de route hangt namelijk samen met de uitwerking op locatie en is in een bestaande omgeving vaak maatwerk. Van de kwaliteitseisen kan zodoende gemotiveerd afgeweken worden.

Een uitzondering hierop vormen de eisen en randvoorwaarden die gesteld worden in het kader van de subsidiëring van de doorfietsroutes vanuit het Rijk of Provincie Zuid-Holland. Om de bijdrage te kunnen krijgen dient aan bepaalde specifieke voorwaarden te worden voldaan.

De kwaliteitseisen zijn opgebouwd vanuit vier hoofdeisen, waaraan fietsvriendelijke infrastructuur volgens het CROW moet voldoen. Deze hoofdeisen zijn vervolgens verdeeld in zogenaamde subcategorieën.

Tabel 1: Hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur

Kwaliteitseis	Subcategorie
Aantrekkelijkheid en comfort	Breedte Vormgeving Verlichting
Samenhang	Herkenbaarheid Vindbaarheid
Directheid	In afstand en tijd Reistijdbeleving
Veiligheid	Conflictpunten Menging met ander verkeer

Tabel 2: Kwaliteitseisen ter type route

Kwaliteitseis		Doorfietsroute	Hoofdfietsroute	Secundaire fietsroute	Recreatieve fietsroute
Aantrekkelijkheid en comfort	Breedte	Een vrijliggend fietspad in één richting heeft een breedte van min. 3,5 meter. Op korte afstanden is een breedte van 3 meter toegestaan. Een vrijliggend fietspad in twee richtingen heeft een breedte van 4,0 meter. Op korte afstanden is een breedte van 3,5 meter toegestaan. Als de fietsroute bij uitzondering wordt gemengd met gemotoriseerd verkeer, wordt een fietsstraat toegepast (conform ASVV 14.2.3 of 14.2.4). Bij een fietsstraat met een breedte meer dan 4,5 meter, wordt een rabatstrook toegepast in het midden, om de straat visueel te versmallen. Buiten de bebouwde kom mag bij menging van gemotoriseerd verkeer een brede fietsstrook worden aangelegd. Deze heeft een min. breedte van 2,0 meter. Het toepassen van suggestiestroken is geen optie.	Een vrijliggend fietspad in één richting heeft een breedte van min. 2,5 meter. Voor korte afstanden is een breedte van 2,0 meter toegestaan. Een vrijliggend fietspad in twee richtingen heeft een breedte van 3,5 meter. Voor korte afstanden is een breedte van 3,0 meter toegestaan. Als de route over een weg loopt waar ook gemengd wordt met autoverkeer, wordt de straat vormgegeven als fietsstraat (conform ASVV 14.2.3 of 14.2.4). Indien een fietsstraat niet mogelijk is, vervolgt de route over een fietsstrook van 1,7 meter en wordt voorzien van schrikstroken of in elke richting fietssuggestiestroken van min. 2 meter. Fietssuggestiestroken worden niet toegepast langs een GOW waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt.	Een vrijliggend fietspad in één richting heeft bij drukke fietspaden met een fietsintensiteit van meer dan 500 fietsers per etmaal een breedte van 2,5 meter. Bij minder drukke fietspaden is 2,0 meter mogelijk. Een vrijliggend fietspad in twee richtingen heeft een breedte van 3,5 meter. Voor korte afstanden is een breedte van 3,0 meter toegestaan. Fietssuggestiestroken hebben een breedte van min. 1,5 meter. Fietssuggestiestroken worden niet toegepast langs een GOW waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Fietsstroken hebben een breedte van min. 1,7 meter en worden voorzien van schrikstroken in elke richting. Op erftoegangswegen is er sprake van gemengd verkeer. Bij intensiteiten van meer dan 2.000 motorvoertuigen/etmaal wordt separate fietsinfrastructuur aangelegd. Dit kunnen zowel fietsstroken als fietssuggestiestroken zijn.	Geen specifieke eisen ten aanzien van de breedte van de fietsvoorziening. Er moet uiteraard wel gestreefd worden naar een veilige inrichting waarbij een absolute minimumbreedte gehanteerd kan worden voor een fietspad in twee richtingen van 1,5 meter.
	Vormgeving	Vrijliggende fietspaden in twee richtingen. Voor korte afstanden is een éénrichtingsfietspad mogelijk. Bij menging met gemotoriseerd verkeer wordt de route vormgegeven als een fietsstraat (conform ASVV 14.2.4), ook buiten de bebouwde kom.	Bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Fietsstraten zijn eventueel ook een optie, ook buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom aandacht voor snelheidsremmende maatregelen.	Bij wegen met een snelheid voor gemotoriseerd verkeer ≥ 50 km/ binnen de bebouwde kom worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Indien dat niet mogelijk is, kunnen fietsstroken worden toegepast. Als de route over een weg loopt waar ook gemengd wordt met	In het straatbeeld is het duidelijk dat fietsers welkom zijn, maar er worden verder geen aanvullende eisen gesteld aan de vormgeving.

Samenhang		Buiten de bebouwde kom aandacht voor snelheidsremmende maatregelen. Op korte stukken zijn brede fietsstroken (min. 2 meter), buiten de bebouwde kom, ook mogelijk.		autoverkeer (ETW 30km/uur), wordt de straat vormgegeven als fietsstraat (conform ASVV 14.2.3 of 14.2.4).	
	Verlichting	Binnen en buiten de bebouwde kom is de fietsvoorziening goed verlicht. Hierbij gaat het om verlichting die specifiek voor het fietspad is bedoeld.	Binnen de bebouwde kom is het fietspad goed verlicht. Buiten de bebouwde kom wordt openbare verlichting over het algemeen niet toegepast in verband met lichtvervuiling en hoge kosten. Met reflecterend uitgevoerde as- en kantmarkering kunnen fietsers veilig hun weg vinden. Bij kruisingen is de route altijd voorzien van openbare verlichting.	Binnen de bebouwde kom verlicht. Buiten de bebouwde kom wordt openbare verlichting over het algemeen niet toegepast in verband met lichtvervuiling en hoge kosten. Met reflecterend uitgevoerde as- en kantmarkering kunnen fietsers veilig hun weg vinden. Bij kruisingen is de route altijd voorzien van openbare verlichting.	Bij voorkeur niet verlicht tenzij het echt nodig wordt geacht in verband met de verkeersveiligheid.
	Herkenbaarheid	Gesloten rode verharding. Buiten de bebouwde kom asfalt. As- en kantmarkering bij solitaire en vrijliggende fietspaden.	Gesloten rode verharding bij vrijliggende of aanliggende fietspaden. Fietsstroken zijn eveneens in rode kleur uitgevoerd gesloten verharding. Bij fietsstraten kan ook elementenverharding of streetprint worden toegepast. Binnen de bebouwde kom wordt langs fietspaden de vergevingsgezinde rand toegepast tussen fietspad en trottoir.	Vrijliggende fietspaden worden uitgevoerd in rode kleur. Aanliggende fietspaden of fietsstroken worden in rode kleur uitgevoerd. In 30 km/uur-gebieden wordt uitgegaan van de bijbehorende inrichting van Duurzaam Veilig passend bij de inrichting van de weg. Buiten de bebouwde kom kantmarkering toepassen.	Geen eisen ten aanzien van herkenbaarheid.
	Vindbaarheid	De route en bestemmingen zijn duidelijk vindbaar door middel van borden en bewegwijzering. De vormgeving is conform landelijke richtlijnen voor <i>Hoogwaardige Regionale Fietsroutes</i> .	Indien nodig worden bestemmingen aangegeven door middel van reguliere bewegwijzering.	Indien nodig worden bestemmingen aangegeven door middel van reguliere bewegwijzering.	De routes zijn veelal voorzien door middel van specifieke borden en bewegwijzering. Het recreatieve knooppuntroutenetwerk sluit aan op of is onderdeel van het recreatieve fietsroutenetwerk.

Directheid	In afstand en tijd	De doorfietsroute is een zo direct mogelijke route. Het onderliggend fietsroutenetwerk sluit hierop aan.	Grotere afstanden zijn zo rechtlijnig mogelijk.	De maaswijdte van het netwerk binnen de bebouwde kom is max. 500 meter.	Geen eisen ten aanzien van directheid in afstand.
	Reistijdbeleving	Bij lange rechtstanden wordt de omgeving zo interessant mogelijk gemaakt, bijvoorbeeld door beplanting of uitzichten. Met natuurlijke elementen wordt windbescherming toegepast. Bijvoorbeeld met bomen of struiken. Hierbij mag de sociale veiligheid niet in het geding komen.	Lange rechtstanden worden zoveel mogelijk vermeden. Als er rechtstanden zijn, worden deze interessanter gemaakt, bijvoorbeeld door beplanting, of uitzichten. Waar mogelijk ligt de route langs belangrijke bestemmingen en door woonwijken.	Het netwerk is binnen de bebouwde kom fijnmazig zodat er meerdere routes mogelijk zijn om naar de bestemming te komen.	Via de recreatieve fietsroutes worden bezienswaardigheden en recreatieve voorzieningen ontsloten. Langs de route zijn regelmatig rustplekken, bijvoorbeeld een bankje/picknickbank, horecavoorziening of uitzichtpunten.
Veiligheid	Conflictpunten	Minimaliseren van kruisingen met infrastructuur bestemd voor andere modaliteiten. Als het niet anders kan, heeft de route, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, voorrang op andere vervoersmiddelen. Dit geldt niet voor kruisingen met een GOW waar een maximum-snelheid van 50 km/uur geldt. Indien de kruising met verkeerslichten is, moet gekeken worden of de fietser binnen de regeling prioriteit kan krijgen.	Zoveel mogelijk vermijden van kruisingen met infrastructuur bestemd voor andere modaliteiten. Als de route een kruising heeft met infrastructuur bestemd voor andere modaliteiten, dan is binnen de bebouwde kom de route in de voorrang, buiten de bebouwde kom bij voorkeur ook. Dit geldt niet voor kruisingen met een GOW waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt.	Indien de route meerdere of belangrijke voorzieningen ontsluit (bijvoorbeeld een middelbare school of winkelcentrum), bij voorkeur de route in de voorrang. Dit geldt niet voor routes die een GOW kruisen waar een maximum-snelheid van 50 km/uur geldt.	Geen eisen ten aanzien van voorrangssituaties.
	Menging met ander verkeer	Menging van fietsverkeer met voetgangers vermijden. Menging van fietsverkeer met autoverkeer zoveel mogelijk minimaliseren. Indien dit noodzakelijk is, wordt er duidelijk prioriteit gegeven aan fietsers.	Menging van fietsverkeer met voetgangers binnen de bebouwde kom vermijden. Menging van fietsverkeer met autoverkeer op GOW's waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt zoveel mogelijk minimaliseren. Indien dit noodzakelijk is, wordt er binnen de weginrichting duidelijk prioriteit gegeven aan fietsers.	Menging met ander verkeer kan op ETW's aan de orde zijn.	Veilige route is een eis, waarbij menging met andere modaliteiten aan de orde kan zijn.



5. Werken aan het fietsroutenetwerk

Een deel van het huidige fietsroutenetwerk voldoet (nog) niet aan de gewenste kwaliteitseisen uit tabel 2. Dit is het gevolg van werken in een verstedelijkte omgeving (met meerdere claims op de beschikbare ruimte) waarbij er met enige regelmaat maatwerk benodigd is. Dat wil echter niet zeggen dat de verkeersveiligheid daarmee onder druk staat en dat de infrastructuur direct aangepast dient te worden. Daarom is het niet noodzakelijk om nu een compleet en integraal uitvoeringsprogramma op te stellen voor de realisatie van het eindbeeld van het fietsroutenetwerk op het gewenste kwaliteitsniveau.

5.1 Strategie

In relatie tot de ambities van gemeente Zuidplas, zoals verwoord in het Collegeprogramma 2022-2026 en bijvoorbeeld ook in de Nota van Uitgangspunten Middengebied is het voornemen om door middel van aan te grijpen kansen (meegaan met gebiedsontwikkelingen) en door werk-met-werk maken de situatie voor de fietser binnen Zuidplas en in de regio te verbeteren. Dat wil zeggen dat deze aanpassingen zoveel mogelijk worden gecombineerd met groot onderhoud, reconstructies of bij maatregelen gekoppeld aan (grootschalige) gebiedsontwikkelingen. Op dat moment wordt bekeken welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden om het fietsroutenetwerk een steeds hogere kwaliteit te geven. In het geval dat er voor een project onvoldoende middelen beschikbaar zijn dan worden die op dat moment inzichtelijk gemaakt en voorgelegd aan de raad.

Het fietsroutenetwerk en de bijbehorende kwaliteitseisen zijn bedoeld als uitgangspunten en ambities voor het realiseren van fietsverbindingen tussen belangrijke functies binnen de gemeente Zuidplas en de omliggende gemeenten. Mocht in de tijd of bij de uitwerking van de plannen blijken dat een alternatieve verbinding, locatie of aanpassingen aan de kwaliteitseisen wenselijk, mogelijk of noodzakelijk zijn, dan is dat onderwerp van nadere studie of overleg. Voorop staat dat de infrastructuur ten dienste staat van de fietser. Dat wil zeggen dat het gebruiksgemak, het comfort en de veiligheid van de fietser voorop staan en niet het realiseren van een specifieke verbinding of een bepaalde kwaliteitseis.

Daarnaast worden de kwaliteitseisen gebruikt om bij lopende en toekomstige beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan het weggennet de gewenste kwaliteit van fietsvoorzieningen te kunnen borgen. Het 'fietsroutenetwerk Zuidplas' wordt in zijn geheel opgenomen in het DIOR.

5.2 Kansen en projecten

Realisatie van het gewenste fietsroutenetwerk vereist behalve het zogenoemde werk-met-werk ook het aangrijpen van kansen en een aantal aanvullende acties om gewenste verbindingen te concretiseren.

De provincie coördineert de realisatie van doorfietsroutes in Zuid-Holland. De provincie brengt in dat kader betrokken wegbeheerders bijeen, zowel voor de Ambitieroute F20, als voor de F12. De doorfietsroutes zijn een wens van provincie, regio en gemeente Zuidplas. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor uitwerking en realisatie van de doorfietsroutes. De kansrijke doorfietsroute Gouda, via Cortelande, Berkel en Rodenrijs en Delft v.v. moet door provincie nog nader worden onderzocht.

Hieronder zijn de belangrijkste kansen en projecten om te komen tot realisatie van het fietsroutenetwerk toegelicht.

1. Planvorming en uitwerking van de *Ambitieroute (doorfietsroute) Rotterdam - Gouda* heeft voor een deel van het tracé raakvlakken met de verbreding van de A20. Op het traject tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en de aansluiting Moordrechtboog op de A20 zal verbreding van de A20 in zuidelijke richting plaatsvinden; daardoor zal de Zuidelijke Parallelweg opgeschoven moeten worden. Indien het fietspad tijdig is gerealiseerd borgt de gemeente daar een goede alternatieve en veilige fietsroute mee gedurende de werkzaamheden aan de A20. Hierover vindt afstemming plaats met Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland en ProRail.

Daarnaast loopt een onderzoek naar de ontsluiting van Westergouwe en de verdubbeling van de N457 vanaf de aansluiting Moordrechtboog op de A20. Ook hierin kan dit gedeelte van de Ambitieroute in de planvorming worden meegenomen.

Een belangrijke voeding van deze doorfietsroute wordt gevormd door het nieuwe dorp Cortelande, maar ook vanuit Moordrecht, Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel. De wens voor de lange termijn is om ter hoogte van de Derde of Vierde Tochtweg een fietsverbinding te realiseren over de A20 (in het ontwerp voor de verbreding van de A20 houdt Rijkswaterstaat rekening met ruimte voor fundering van een eventuele fietsbrug). Vanaf het begin van de ontwikkeling van het Vijfde Dorp ligt er in ieder geval een verbinding naar de Ambitieroute via de Eerste Tochtweg en de Middelweg.

2. De *doorfietsroute F12* – ten noorden van de A12 - is gereed en operationeel. Het is echter gewenst om Zevenhuizen en Cortelande aan de F12 te koppelen. Hiertoe is een mogelijk tracé in beeld langs de N219 richting het noorden (langs bedrijventerrein Knibbelweg-Oost). Deze route kan een belangrijke feeder zijn voor de fietsroute richting Lansingerland/Zoetermeer - Den Haag. Daarnaast is het wenselijk om te onderzoeken of de route ter hoogte van tuincentrum Van der Spek geoptimaliseerd kan worden, waarbij het huidige traject over de Bredeweg vermeden kan worden.

Regio Midden-Holland werkt momenteel aan uitwerking van de regionale doorfietsroutes en het opzetten van een regionaal fietsroutenetwerk. De voorstellen met betrekking tot de F12 worden in dit traject ingebracht.

De provincie zal zich inspannen om de routes op te nemen in de meerjarige uitvoeringsagenda van het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Fiets. Ook de uitwerking van F12 kan hierin een plaats krijgen. Gezamenlijk met de regio Midden-Holland en de provincie is de inzet om de fietsroutes onderdeel te laten zijn van de meerjarige uitvoeringsagenda fiets richting het Rijk, gebaseerd op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040. Dit biedt mogelijk perspectief op financiering.

3. In het kader van de *ontwikkeling van het Middengebied* zijn in de Deelovereenkomst Mobiliteit Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder (28 en 29 juni 2023) een aantal afspraken in relatie tot gewenste fietsverbindingen vastgelegd tussen de provincie en de gemeenten Zuidplas, Gouda en Rotterdam.

- Impuls geven aan de doorfietsroute F20 Rotterdam - Gouda. Hiervoor zijn de provincie en de gemeenten Zuidplas en Gouda samen aan zet (zie ook hierboven).
 - Impuls geven aan de fietsverbinding richting Lansingerland/Zoetermeer; dit betreft de F12 (zie ook hierboven).
 - Ongelijkvloerse fietskruising N219 tussen A20 en Zuidelijke Dwarsweg realiseren. Hiervoor is binnen de ontwikkeling van het Middengebied een budget gereserveerd. Deze maatregel zal in samenspraak met provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam nader verkend worden.
 - Onderdoorgang fietsverbinding naar Waddinxveen Triangel verbeteren. Hiervoor is binnen de ontwikkeling van het Middengebied een beperkt budget gereserveerd. Deze maatregel zal in samenspraak met gemeente Waddinxveen nader verkend worden.
 - Implementatie geven aan het zogenaamde STOMP-principe in de ruimtelijke uitwerking van het nieuwe dorp Cortelande, waarbij er nadrukkelijk aandacht is voor het faciliteren van de langzame verkeersdeelnemer boven de auto. Dit uit zich in:
 - Vrijliggende (hoofd)fietspaden binnen het dorp en naar buiten het dorp (waaronder naar station Nieuwerkerk aan den IJssel en het gewenste nieuwe station bij de aansluiting Moordrechtboog op de A20).
 - Verbetering van bestaande wegen binnen het Middengebied, waaronder de Zuidelijke Dwarsweg en de verschillende Tochtwegen. Voor zover deze wegen binnen het plangebied van het Middengebied vallen, maakt dit onderdeel uit van de grondexploitatie van het Middengebied. Maatregelen die nodig zijn buiten het plangebied van het Middengebied kunnen op termijn mogelijk worden opgenomen in de categorie gebiedsoverstijgende ruimtelijke investeringen. Een deel van de kosten kunnen dan via een financiële bijdrage voorzien worden vanuit de Nota Kostenverhaal – ruimtelijke investeringen.
 - Vastlegging van de gewenste fietsverbindingen om de beoogde mobiliteitstransitie in het nieuwe dorp Cortelande te bestendigen in een gemeentelijk fietsroutenetwerk (gedaan in voorliggend document). Binnen de hele gemeente Zuidplas betekent dit een versteviging van de positie van de fiets.
4. Met betrekking tot *verkeersveiligheid* hebben de doorfietsroutes en hoofdfietsroutes binnen de provincie Zuid-Holland prioriteit. Bij de doorfietsroutes ligt de nadruk daarnaast ook op doorstroming. De gemeente Zuidplas dient het gewenste hoofdfietsroutenetwerk vast te laten leggen bij de provincie ten behoeve van cofinanciering bij de oplossing van verkeersveiligheidsknelpunten.

Diverse projecten zijn inmiddels al ingediend:

- Hoofdfietsroute 's Gravenweg - verbetering fietsverkeer / verkeersonveiligheid - er is verkend op welke manier maatregelen in de reconstructie van het zuidelijke deel van de 's Gravenweg meegenomen kunnen worden (hiervoor is een subsidieaanvraag ingediend).
- Overige verkeersveiligheidsknelpunten dienen nog inzichtelijk te worden gemaakt.

5. In de Nota Kostenverhaal 2024 is een aantal projecten opgenomen die voor een financiële bijdrage ruimtelijke investeringen in aanmerking kunnen komen. Dit dekt niet de gehele investering. Voor het overige deel is aanvullende financiering nodig. De aanvraag voor een bijdrage ruimtelijke investeringen hiervoor is nog niet gedaan. Het betreft onder meer fietsontsluiting Moerkapelle/Waddinxveen (in relatie tot nieuwe verbindingsweg), fietsverbindingen gerelateerd aan de Ringvaart, wandel/fietsroute Moordrecht (verbinding vanuit Nieuwerkerk naar Moordrecht) en fietsroutes Rotterdam – Gouda (verbinding vanuit Nieuwerkerk naar Westergouwe, naar Moordrecht, naar Capelle aan den IJssel).
6. Ontbrekende schakels in het fietsroutenetwerk koppelen aan gebiedsontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen/plannen.
7. Naast grootschalige maatregelen en studies zijn er tal van kleinschalige en lokale maatregelen gewenst die separaat kunnen worden geïnventariseerd en uitgevoerd. Dit zijn lopende acties of acties die de komende periode gecombineerd kunnen worden met andere werkzaamheden (werk-met-werk).
Specifiek betreft het:
 - inventariseren van overbodige paaltjes op doorfiets-/hoofd fietsroutes;
 - de onderhoudstoestand van de doorfiets-/hoofd fietsroutes;
 - aanbrengen van verlichting op doorfiets-/hoofd fietsroutes;
 - optimaliseren van markering en het inleiden van obstakels;
 - opzetten van gedragscampagnes.

Opgemerkt wordt dat een deel van het fietsroutenetwerk bestaat uit smalle wegen in het buitengebied. Op dit moment leidt het gebruik van die wegen (landbouwverkeer, zwaar verkeer en relatief geringe stromen fietsverkeer) niet direct tot verkeersonveilige situaties, echter zijn de risico-indicatoren op deze wegen hoog. Landelijke oplossingen of richtlijnen zijn er op dit punt nog niet.

Een beperkt deel van deze wegen wordt heringericht bij de ontwikkeling van het nieuwe dorp Cortelande. Zodra er vanuit een (gebieds-) ontwikkeling of reguliere werkzaamheden middelen beschikbaar komen, kunnen deze wegen en ook de kruispunten aangepakt worden. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar de Zuidelijke Dwarsweg en de Middelweg, deze wegen krijgen namelijk een andere functie.

5.3 Monitoring

De monitoring is tweeledig, namelijk:

- in beeld brengen van het gebruik en de ontwikkeling van het gebruik van het fietsroutenetwerk;
- in beeld brengen van de ontwikkeling van het fietsroutenetwerk.

5.3.1 Gebruik

Om het gebruik en de ontwikkeling van het gebruik van het fietsroutenetwerk inzichtelijk te maken worden de in het utilitaire fietsroutenetwerk opgenomen fietsroutes in een tweejaarlijkse cyclus geteld en geanalyseerd. Hierbij wordt het gebruik inzichtelijk gemaakt en vergeleken met eerdere data. Daarnaast worden er relaties gelegd met actuele (gebieds-) ontwikkelingen of beleidswijzigingen.

De tellingen vinden plaats op de hoofd fietsroutes ter hoogte van de aansluitingen op de door fietsroutes en bij de aansluiting op de secundaire routes. Op het basisnetwerk fiets wordt in principe niet geteld in verband met de beperkte fietsintensiteiten en het gebrek aan vrijliggende fietsinfrastructuur. In bijlage 2 zijn alle telpunten opgenomen. In 2024 heeft een uitgebreide telling plaatsgevonden die als “nulmeting” kan worden gehanteerd. Daarnaast wordt in het kader van de ontwikkeling van het Middengebied jaarlijks het verkeer geteld; daaruit zijn ook telgegevens van fietsers beschikbaar.

De recreatieve routes worden eenmaal per 4 jaar geteld omdat de ontwikkeling en het gebruik van deze fietsroutes naar verwachting minder snel zal wijzigen.

5.3.2 Ontwikkeling fietsroutenetwerk

Er is voor gekozen om bij het fietsroutenetwerk geen uitvoeringsprogramma op te nemen, maar te werken volgens het werk-met-werk maken en het aangrijpen van kansen en gebiedsontwikkelingen. In het kader van onderhoudswerkzaamheden kan ook verbetering van het fietsroutenetwerk plaatsvinden.

5.4 Financieel

De gemeente is in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor de aanleg, reconstructie, beheer en het onderhoud van het fietsroutenetwerk. Zowel bij de planvorming als bij de realisatie kan de gemeente, indien voldaan wordt aan de voorwaarden, een beroep doen op subsidiëring vanuit provincie of rijk.

5.4.1 Gemeentelijk

Voor de fietsroutes gelegen binnen de gemeentegrenzen geldt dat het beheer en onderhoud is opgenomen in de standaard beheercyclus van BOR. Voor aanleg van overige nieuwe fietsroutes zijn op dit moment geen gemeentelijke middelen beschikbaar.

De ambities waarvoor geen budget beschikbaar is moeten gekoppeld worden aan (gebieds-) ontwikkelingen of de beheer- en onderhoudscyclus van BOR en/of hiervoor moet aanvullende subsidie worden gevonden.

In het geval dat er voor een project onvoldoende middelen beschikbaar zijn, dan wordt dat op dat moment inzichtelijk gemaakt en voorgelegd aan de raad.

5.4.2 Subsidiemogelijkheden

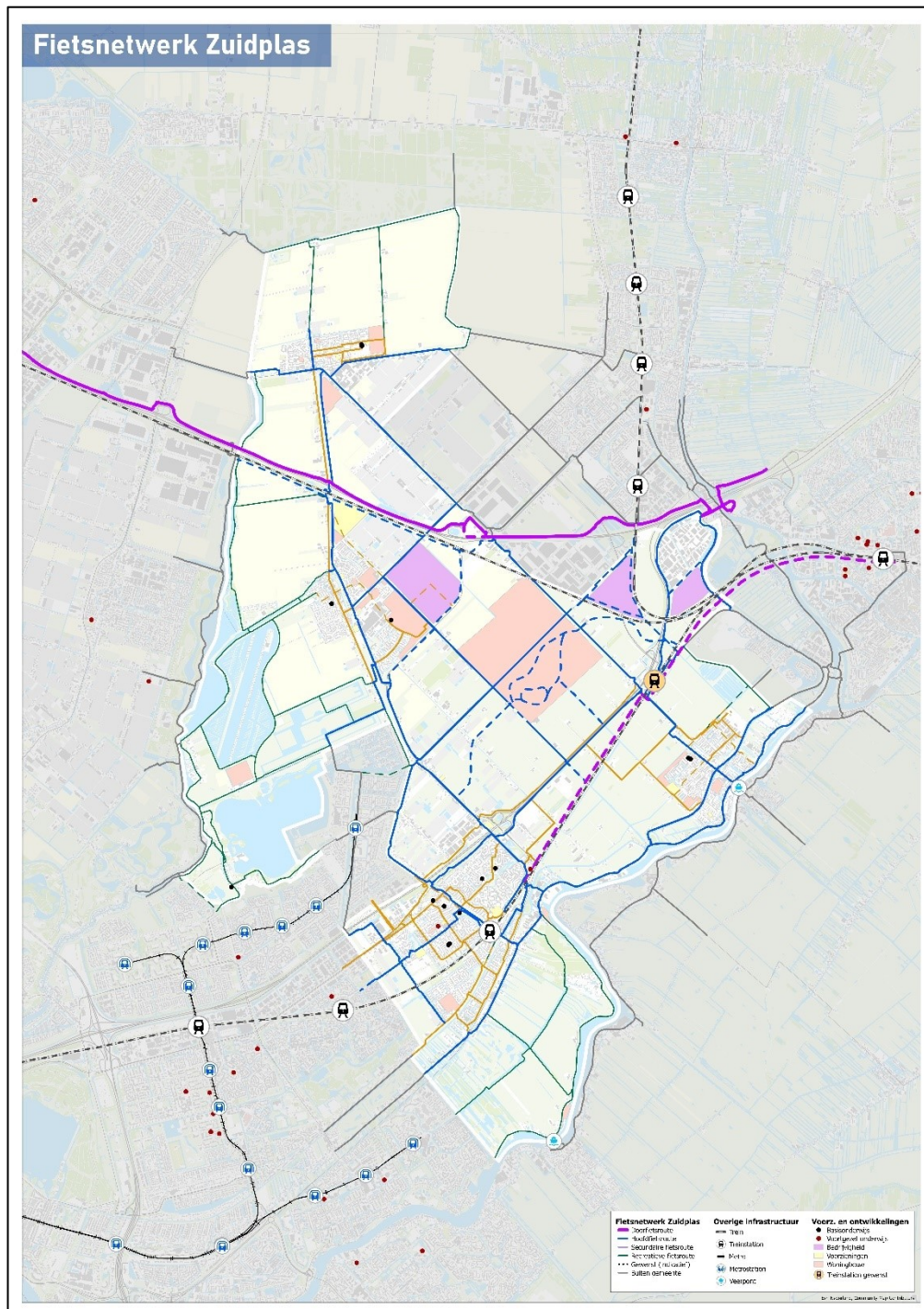
Zowel bij de planvorming als bij de realisatie van fietsroutes kan de gemeente een beroep doen op subsidiëring vanuit provincie en rijk. Het betreft enerzijds een bijdrage op het gebied van de doorfietsroutes en de aanpak van de verkeersonveiligheidslocaties (SPV). Anderzijds zijn er mogelijkheden om aan te haken bij grote planontwikkelingen als de A20 of gebiedsambities van de provincie (SRM).

Tenslotte is het zinvol om te verkennen of andere ruimtelijk-landschappelijke/economische (duurzaamheid) of veiligheidsambities (waterberging/hittestress), met name bij de provincie Zuid-Holland, als ook bij de rijksoverheid en zo mogelijk ook in Brussel aanknopingspunten bieden voor maatregelen met betrekking tot de fietsinfrastructuur. Denk hierbij aan ontwikkelingen in het Veenweidegebied of de Groenblauwe Zone.

6. Tot slot

Met het op basis brengen van het gewenste fietsroutenetwerk beoogt de gemeente het stimuleren van het fietsgebruik. Meer fietsgebruik komt de leefbaarheid en gezondheid in onze dorpen ten goede. De komende jaren zal de gemeente hier actief aan werken. Echter gezien de beperkte middelen, moet de gemeente op een creatieve manier op zoek naar middelen om de ambities waar te kunnen maken. Gezien alle ontwikkelingen binnen de gemeente en in de regio ziet de gemeente veel kansen om het fietsroutenetwerk naar een hoger niveau te brengen.

Bijlage 1: Kaart fietsroutenetwerk



Bijlage 2: Fietstelpunten





gemeente
Zuidplas

www.zuidplas.nl