

Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Datum: 4 februari 2016
versie: 8

Koppeling Beneden- Merwederoute aan BAR-route RTD-BBV-020

Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	Gemeente Alblasserdam
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Wethouder A. Kraijo
Verantwoordelijke projectmanager:	Th. H. Lotman Gemeente Alblasserdam 078 641 83 90 0612681133 t.lotman@papendrecht.nl
Betrokken andere organisaties:	Provincie Zuid Holland
Datum / versie:	4 februari 2016 versie 8

Bijgevoegde (beslis)documenten

	<i>Bijlage Naam document</i>	<i>Datum</i>	
1	Subsidieaanvraag Fiets filevrij!!!!	14 september	2010
2	Ondertekende Intentieverklaring Beneden Merwederoute	21 maart	2012
3	Kaart behorende bij de ondertekening van de Intentieverklaring Beneden Merwederoute	21 maart	2012
4	Overzichtskaart projectdelen 1 t/m 4 Alblasserdam	26 oktober	2015
5	Kaart met doelgebieden BMR Alblasserdam	26 oktober	2015
6	SSK raming uitvoering maatregelen projectonderdelen 1 en 4 BMR Alblasserdam	27 januari	2016
7	Kaart projectonderdeel 1 Kabelbaan-Ruigenhil	27 oktober	2015
8	Kaart projectonderdeel 3 Hoogendijk	27 oktober	2015
9	Kaart Projectonderdeel 4 Burgemeester Keijzerweg	27 oktober	2015
10	Kaart Projectonderdeel 4 wegvak Edisonweg	27 oktober	2015
11	Verslag focusgroepbijeenkomst	26 oktober	2015
12	Communicatieplan Fiets Filevrij	24 augustus	2012
13	Uitvoeringstoets Beter Benutten met opm. Alblasserdam	26 november	2015
14	Mobiliteitsscan en KEA koppeling Beneden Merwederoute aan Bar route		
15	Toets project Koppeling BMroute aan BARroute (BBV) aan subsidiekaders	27 november	2015

Inhoudsopgave

- 1. Samenvatting**
- 2. Beschrijving van de problematiek**
 - 2 – 1 Aanleiding
 - 2 – 2 De scope van het project
 - 2 – 3 Voorgeschiedenis
 - 2 – 4 Schakel Alblasserdam
 - 2 – 5 Communicatie en Marketing
- 3. Verkeersanalyse**
 - 3 – 1 Conclusie verkeersanalyse
- 4. Beschrijving van de maatregelen/oplossingen**
 - 4 – 1 Deelgebied 1 Kabelbaan – Ruigenhil
 - 4 – 2 Deelgebied 2 Kabelbaan – Staalindustrieweg - Hoogendijk
 - 4 – 3 Deelgebied 3 Hoogendijk
 - 4 – 4 Deelgebied 4 Burgemeester Keijzerweg – Edisonweg
 - 4 – 5 Bewegwijzering en verlichting
- 5. Doel van de maatregel**
 - 5 – 1 Primair effect
 - 5 – 2 Neveneffecten
- 6. Verleiding**
 - 6 – 1 Aanpak
 - 6 – 2 Gerichte bewonersaanpak
 - 6 – 3 Werkgevers (en medewerkers)
 - 6 – 4 Ondersteunende communicatie acties
- 7. Monitoring en evaluatie**
 - 12 – 1 Voortgang
 - 12 – 2 Effecten
- 8. Mijlpalen, planning en risico's**
 - 8 – 1 Mijlpalen
 - 8 – 2 Planning
 - 8 – 3 Risico's
- 9. Kosten en dekking**
- 10. Beslismomenten**
- 11. Contracteringsstrategie**
- 12. Uitvoeringsorganisatie.**
- 13. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring**
- 14. Uitkomsten toetsen**
- 15. Vaststelling en ondertekening**

1 Samenvatting

- Van oudsher zijn de gemeenten binnen de Drechtsteden, de BAR (Barendrecht-Albrandswaard-Ridderkerk) en Rotterdam (Zuid), door hun oriëntatie op de drie rivieren, sterk op elkaar aangewezen. Hierdoor bestaat er omvangrijke pendel tussen de kernen als het gaat om werkgelegenheid en scholing. De brug over de Noord en de Noordtunnel vormen een belangrijke schakel in de verkeersinfrastructuur ten oosten en ten westen van de rivier de Noord. De Noordtunnel specifiek voor het interlokaal- en regionaal autoverkeer en de brug over de Noord voor het regionale auto- en fietsverkeer.
- De Beneden Merwede Route – BAR Route verzorgen voor het langzaam verkeer de verbinding tussen de kernen langs de Beneden Merwede via de Rotterdamse agglomeratie naar Hoogvliet v.v.
- De BARroute (Snelfietsroute F15-IJsselmonde) is in 2013 opgepakt door de BAR-gemeenten, in samenspraak met het Waterschap, de MRDH en de Provincie. In de afgelopen jaren is de route uitgewerkt in een routekaart en een maatregelenlijst en zijn op de route de eerste kwaliteitsverbeteringsmaatregelen uitgevoerd. De route start bij de brug over de Noord.
- De Beneden Merwederoute verbindt de kernen Sliedrecht, Papendrecht, Alblasserdam en Dordrecht met elkaar. Binnen de kernen is een snelfietsroute gedefinieerd, welke in de afgelopen jaren, middels diverse maatregelen kwalitatief sterk verbeterd is. Thans wordt de laatste hand gelegd aan de maatregelen in Papendrecht en is de route tot Alblasserdam afgerond.
- De Beneden Merwederoute (BMR) is opgezet volgens het format van Fiets Filevrij. Dat betekent dat er naast infrastructurele maatregelen vooral ook ingezet is op communicatie en marketing van de route en het fietsen van forenzen. Hiertoe zijn in de afgelopen jaren al diverse acties uitgevoerd, bedrijven benaderd en is er volop media-aandacht geweest. In de komende twee jaar worden deze acties uitgebouwd tot aan de opening in 2017. Dat geldt ook voor het in de aanvraag voorliggende traject.
- Bij aanvang van de aanpak van de route is een 0-meting uitgevoerd, inclusief een enquête onder de gebruikers van de route. In de enquête is gevraagd naar de motieven, knelpunten en wensen. Deze 0-meting zal als nameting worden herhaald na afronding van de route. Hierbij worden ook de effecten van de campagnes meegenomen.
- In het kader van de realisatie van de snelfietsroute wordt over de gehele route de verlichting en bewegwijzering op orde gebracht, zo ook voor het gedeelte van de BMR dat binnen de gemeente Alblasserdam ligt.
- Belangrijk knelpunt met betrekking tot veiligheid, kwaliteit en comfort op deze route is de beschikbare infrastructuur ten oosten van de brug over de Noord in de gemeente Alblasserdam.
- Op het gedeelte tussen Alblasserdam en Papendrecht kan de fietsinfrastructuur aanzienlijk worden verbeterd. Op veel plekken rijden de fietsers op de rijbaan van een doorgaande weg met veel (doorgaand) vrachtverkeer naar het bedrijventerrein. Verder worden de fietsers geconfronteerd met kruisend en afslaand (vracht)verkeer, naar diverse bestemmingen langs de route.
- Het gedeelte tussen de Brug over de Noord en Papendrecht is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. In diverse richtingen liggen of komen goede fietsverbindingen met vrij liggende fietspaden. Het is wenselijk om ook op dit tussenliggende gedeelte langs de Kabelbaan en het gedeelte langs de Edisonweg, een goed fietsnetwerk aan te leggen, zodat alle fietsverbindingen aan elkaar gekoppeld worden en een aaneengesloten fietsnetwerk ontstaat.
- In westelijke richting komt de BARroute; naar Albrandswaard en Barendrecht via Ridderkerk tot aan de Brug over de Noord. In noordelijke richting is in 2011 een vrijwel volledig vrij liggend fietspad aangelegd van Kinderdijk (veerpont naar Krimpen aan de Lek) tot aan de Brug over de Noord. Thans loopt voor het laatste gedeelte van deze route naar Kinderdijk, een traject van ongeveer 150 meter, een juridische procedure. Zodra deze is afgerond zal ook dit gedeelte als vrij liggend fietspad worden gerealiseerd. In oostelijke richting wordt gewerkt aan het fietsfilevrijproject Beneden Merwederoute met een vrij

liggend fietsnetwerk van Alblasserdam tot aan Sliedrecht en uiteindelijk Gorinchem. Vanaf de Burgemeester Keijzerweg (Papendrecht) worden tal van maatregelen genomen. Met het nu voorliggende project worden deze drie routes aan elkaar gekoppeld.

- Voorgesteld wordt om de verkeersinfrastructuur, gelegen tussen de Burgemeester Keijzerweg en de brug over de Noord, voor het fietsverkeer aan te passen met als **doel** de veiligheid, kwaliteit en het comfort te verbeteren (zie bijlage 1: Overzichtskaart realisatieverdeling maatregelen Beneden Merwederoute Alblasserdam).
- Mede in het kader van het verbinden van de BMR en de BAR (SFR F15 IJsselmonde) wordt ter plaatse van de brug over de Noord aan de zijde van Alblasserdam, in samenwerking tussen de Provincie Zuid Holland en Rijkswaterstaat, op de trappen een elektrisch fietsgeleidingssysteem aangebracht om de fietsen gemakkelijker naar boven te transporteren.
- De verwachting is dat het maatregelenpakket, binnen het beschreven gebied ten oosten en ten westen van de rivier de Noord, effect zal hebben op de keuze van de vervoerwijze ten gunste van de fiets. Met name voor de korte verplaatsingen in het onderhavige gebied waarvoor nu voor de auto wordt gekozen, moet de onderhavige fietsverbinding een verleidelijk alternatief worden. Het maatregelenpakket wordt nu al volgens het format van Fiets Filevrij op brede schaal gecommuniceerd met omwonenden en potentiële gebruikers. Deze communicatie en marketing wordt ook in de komende twee jaar verder uitgebouwd en voortgezet.
- Berekeningen met het Regionaal Verkeersmodel, in combinatie met de mobiliteitsscan bij de grote bedrijven binnen het doelgebied, resulteren in een verwachting dat er een verschuiving van de auto naar de fiets op gaat treden. Kwantitatief zou deze verschuiving leiden tot naar schatting 35 -80 spitsmijdingen.
- De spitsmijdingen hebben een positief effect op de achterlandverbinding A15 Ridderkerk-Papendrecht (Sliedrecht), alsmede de knoop A16-A15 bij Ridderkerk.
- De maatregelen zijn technisch- en per direct uitvoerbaar. Na een voorbereidingstraject van 3 maanden kan het maatregelenpakket tegen een investeringsbedrag van € 1.170.000 in 2016 worden uitgevoerd.

2. Beschrijving van de problematiek

2 - 1 Aanleiding

Van oudsher zijn de gemeenten binnen de Drechtsteden en de BAR (Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk), door hun oriëntatie op de drie rivieren, sterk op elkaar aangewezen. Hierdoor is er een omvangrijke pendel tussen de kernen als het gaat om werkgelegenheid en scholing.

Reeds in 2010 is deze problematiek onderkend door de regiogemeenten binnen de Drechtsteden. Binnen het lokale mobiliteitsbeleid van de gemeenten langs de A15, is destijds al geconstateerd dat de toenemende stagnatie op de A15, leidt tot een slechtere bereikbaarheid van de kernen, maar ook tot meer gemotoriseerd verkeer in de kernen Sliedrecht, Papendrecht en Alblasserdam. Dit probleem wordt verder versterkt door de beperkte capaciteit van de noordelijke toegang van Dordrecht, de N3, die op de A15 aansluit. Hierdoor staan er op de A15 dagelijks files voor de aansluiting met de N3 en Sliedrecht-Oost. Maar ook de Noordtunnel in andere richting.

Het onderhavige plan van Aanpak voor de Koppeling Beneden Merwederoute aan de BAR route heeft betrekking op slechts het onderdeel ter hoogte van de gemeente Alblasserdam en de snelfietsroute van Sliedrecht langs de Beneden Merwede naar Ridderkerk en verder en anderzijds via de Rotterdamse agglomeratie naar Hoogvliet v.v. De Beneden Merwederoute (BMR) is opgezet volgens de het format van Fiets Filevrij. Dat betekent dat er naast infrastructurele maatregelen, vooral ook ingezet is op communicatie en marketing van de route en het fietsen van forenzen. Hiertoe zijn in de afgelopen jaren al diverse acties uitgevoerd, bedrijven benaderd en is er volop media-aandacht geweest. In de komende twee jaar worden deze acties uitgebouwd tot aan de opening in 2017. Dat geldt ook voor het in de aanvraag voorliggende traject.

2 - 2 De scope van het project

De scope van het project bestaat uit het realiseren van een hoogwaardige snelfietsroute van Gorinchem naar Rotterdam. De aanvraag betreft de infrastructurele verbeteringen ter plaatse van Alblasserdam. Voor deze werkzaamheden wordt subsidie aangevraagd. Uiteraard is in dit verband de co financiering geregeld en vastgelegd. Onderdeel van de aanpak vormt ook de communicatie en marketing van de route. De communicatie loopt inmiddels al 4 jaar in het kader van de Beneden Merwederoute en zal ook in de periode 2016/2017 worden voortgezet. De marketing in de vorm van de benadering van de potentiële gebruikers van de route is ook al in het kader van de Beneden Merwederoute opgepakt en uitgerold en zal in de komende 2 jaar worden gecontinueerd door De Verkeersonderneming in het kader van de gebiedsaanpak. Hierover zijn inmiddels concrete afspraken gemaakt. De kosten voor de infrastructurele verbeteringen komen te laste van voorliggende subsidieaanvraag. De kosten voor communicatie en marketing zijn inmiddels gedekt uit budgetten van de Beneden Merwederoute en De Verkeersonderneming.

2 - 3 Voorgeschiedenis

De onderhavige verbinding maakt onderdeel uit van de Beneden Merwederoute – BAR (F15 IJsselmonde) route. Voor de realisatie van de bovenregionale verbinding is een regionale samenwerking tot stand gekomen tussen de Drechtsteden gemeenten, waaronder Alblasserdam, Papendrecht, Sliedrecht en Dordrecht en de BAR-gemeenten, alsmede de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf van Rotterdam en de waterschappen WSRL en Hollandse Delta, de MRDH en de Provincie Zuid Holland. Daarnaast wordt het project ondersteund door de Fietsersbond en de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard.

RVMK-modelberekeningen onderschreven de lokale relaties tussen de kernen, maar ook het gebruik van de A15 door het lokale verkeer. Binnen de regio Drechtsteden is destijds al een fietstrendesignaleerd. De komst van de waterbus en het groeiend aantal gestalde fietsen bij de regiostations gaf aanleiding tot tellingen op verschillende regionale verbindingen. Deze tellingen lieten een groei van het fietsverkeer zien. Maar ook de stroom klachten over kwalitatief slechte

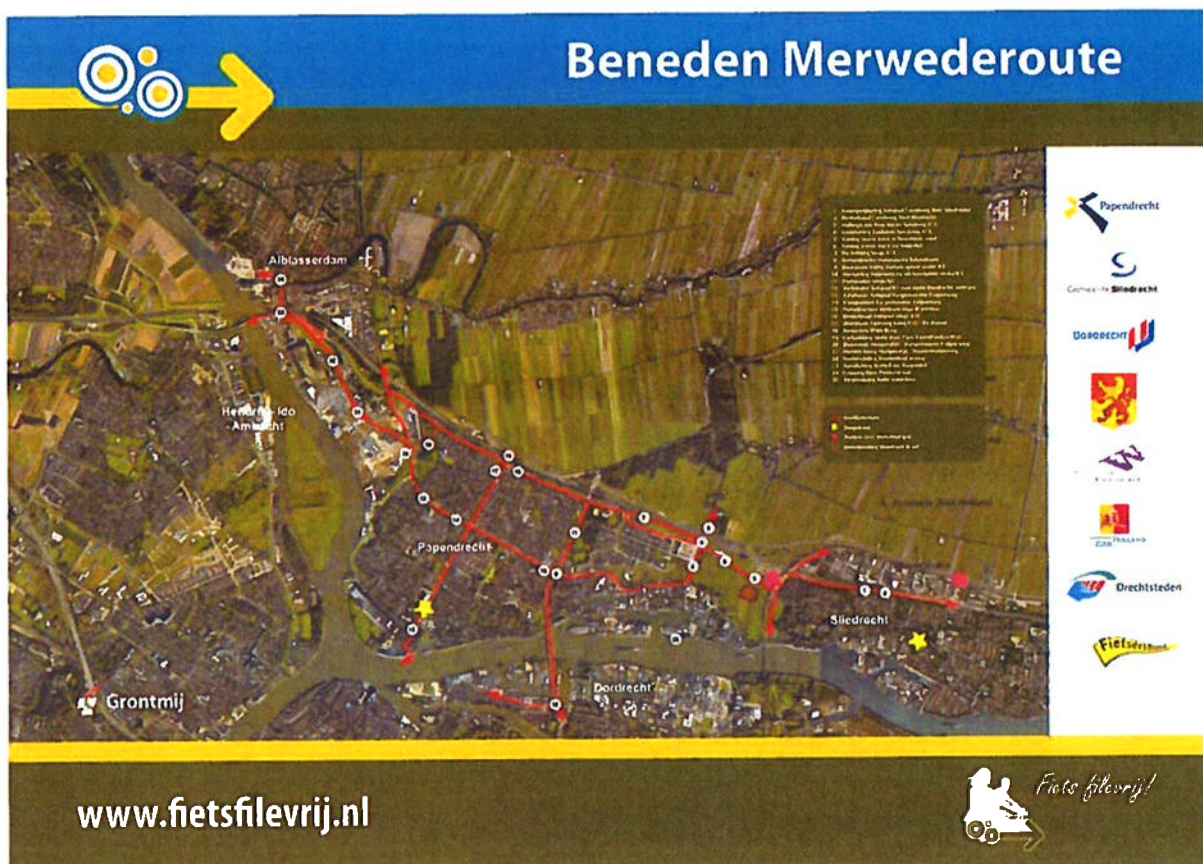
verbindingen nam toe. Dit heeft ertoe geleid dat rond 2010 gestart is met een intensivering van het regionaal fietsbeleid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

De beide regionale dragers ten noorden van de Merwede (parallel aan de A15 en aan de N3) zijn als dragers geformuleerd voor de regionale routes. Door de fileproblematiek op de A15 is het project aangemeld bij Fiets Filevrij. Het Rijk heeft de nut en noodzaak van deze regionale fietsroute onderkend en de maximale subsidie voor de BMR toegekend.

Daar de route binnen het landelijke project van Fiets Filevrij valt, is de bijbehorende methode voor de uitvoering van het project uitgewerkt en uitgerold. Dat betekent dat er gedurende het gehele proces gewerkt wordt op twee sporen, te weten:

- Infrastructuurverbetering;
- Communicatie en marketing.

In 2011 is de route uitgewerkt in twee tracés en een maatregelenkaart.



Voor het bepalen van de locatie van de route en de noodzakelijke maatregelen is een 0-meting gehouden en zijn er enquêtes gehouden onder de forenzen op de route. Middels de enquêtes is informatie opgehaald over de knelpunten op de route, als ook de aard en de frequentie van het toenmalige gebruik van de route. Daarnaast is er voor de gehele route een communicatieplan (zie bijlage 12) opgesteld, om de huidige gebruikers te blijven benaderen, maar vooral ook om potentiële gebruikers op te sporen, te informeren en te mobiliseren.

De route zelf wordt op het hoogste kwaliteitsniveau gebracht, zoals beschreven in de CROW-publicatie Ontwerpwijzer fietsvoorzieningen, waarbij uitgegaan wordt van een in twee richtingen te berijden geasfalteerd fietspad van tenminste 3,5 meter, dat voor zover mogelijk in de voorrang ligt.

Deze aanpak heeft ertoe geleid dat het project in de periode 2011-2015 uitgebreid is met maatregelen op de toe leidende routes, zoals de Witte Brug en de Matenasche Scheidkade, maar ook de verplaatsing van de waterbushalte in Papendrecht. Binnen de gemeenten Sliedrecht, Papendrecht en Dordrecht nadert de route haar voltooiing. Het laatste gedeelte, waarvan de werkzaamheden dit jaar ter hand genomen zijn, ligt binnen de gemeente Alblasserdam. Hiervoor heeft de Provincie Zuid Holland een grote investering gedaan. Het restant ligt thans voor in het kader van BBV-aanvraag.

Reeds in 2011 is geconstateerd dat de BMR niet eindigt bij de brug over de Noord, maar dat er een belangrijke relatie bestaat met gemeenten aan de andere zijde van de Noord, als Ridderkerk, Barendrecht en ook Rotterdam. In 2012 hebben de BAR gemeenten, bij de start van de onderlinge samenwerking, de handschoen opgepakt, om het regionale fietsverkeer te stimuleren. Ook hier is de stagnatie op de A15 en de knooppunten met de A29 en A16 een belangrijke drijfveer. Deze snelfietsroute start aan de andere zijde van de brug over de Noord.

De brug over de Noord en de Noord tunnel vormen daarmee een belangrijke schakel in de verkeersinfrastructuur ten oosten en ten westen van de rivier de Noord. De Noordtunnel specifiek voor het interlokaal- en regionaal autoverkeer en de brug over de Noord voor het regionaal auto- en het fietsverkeer! De Beneden Merwede Route - BAR route zorgt voor de verbinding van het langzaam verkeer tussen de kernen langs de Beneden Merwede via de Rotterdamse agglomeratie naar Hoogvliet v.v.

Hiermee vormen de maatregelen in Alblasserdam ter plaatse van Kabelbaan en de Industrieweg, de koppeling tussen de BMR en de BAR (F15-IJsselmonde). Beide lokale wegen vormen een belangrijk knelpunt met betrekking tot veiligheid, kwaliteit en comfort. De ontbrekende en beschikbare fietsinfrastructuur ten oosten van de brug over de Noord in de gemeente Alblasserdam dient te worden aangelegd en verbeterd. Op veel plekken (zoals de Kabelbaan) rijden de fietsers op de rijbaan van een doorgaande weg, waar ook doorgaand vrachtverkeer op rijdt naar het bedrijventerrein. Verder worden de fietsers geconfronteerd met kruisend en afslaand (vracht)verkeer. De komst van de containerterminal zal eveneens van invloed zijn op de hoeveelheid vrachtverkeer ter plaatse.

2 – 5 Schakel Alblasserdam

Uiteraard kan niet worden uitgesproken dat de schakel Alblasserdam de maatregel is voor het betreffende gebied. Het is een onderdeel in een totaalpakket aan maatregelen in het kader van Beter Benutten Vervolg in de regio Rotterdam. Wel kan worden opgemerkt dat juist dit gedeelte van de totale Beneden Merwederoute fietsroute het grootste effect zal hebben op de (spitsritten) A15 ter hoogte van de Noordtunnel en de brug over de Noord. Dit onderdeel van de route is als gevolg van de huidige inrichting en het gebruik door het zware vrachtverkeer het meest onveilige stuk gebleken. De route ligt deels op een dijk en deels naast een dijk. De route wordt gebruikt door zwaar vrachtverkeer van en naar meerdere bedrijventerreinen. Helaas hebben zich hier in de afgelopen jaren meerdere aanrijdingen voorgedaan. Zoals bij veel dijken in Nederland, zijn ook hier aanvullende veiligheidsvoorzieningen voor de fiets noodzakelijk. In de afgelopen jaren is het, in nauw overleg met een groot aantal betrokkenen (waaronder de aanwonenden, het waterschap en de bedrijven) mogelijk geworden om een breed, geasfalteerd en vrij liggend fietspad aan te kunnen gaan leggen. Op andere delen van de route, in Sliedrecht en Papendrecht, heeft dit inmiddels plaats gevonden en de communicatie hierover heeft al tot positieve reacties geleid bij (potentiele) gebruikers. Een nameting zal laten zien dat het gebruik is toegenomen. Zo blijkt ook uit de marktanalyses van Vaartmakers, waar in de afgelopen 2 jaar, voor deze route, nauw mee is samengewerkt.

Tenslotte wordt opgemerkt dat de koppeling van de beide routes ter plaatse van de brug over de Noord, als een bijzondere belemmering wordt gezien. Er is weliswaar aan de Alblasserdamse zijde een pad dat naar de brug loopt, maar dat is vanuit Alblasserdam een behoorlijke omrijroute en vanuit Papendrecht een onaantrekkelijke route vanuit doorstroming, veiligheid en beleving. Dat betekent dat veel fietsers er voor kiezen om hun fiets tegen de steile trappen van de brug op te

duwen. Een korte enquête onder de gebruikers ter plaatse, laat zien dat dit als een behoorlijke ergernis en weerstand ervaren wordt.

Thans bestaat er een mogelijkheid om dit mechanisch te ondersteunen. Hiertoe zal nog dit jaar een elektrisch systeem worden aangebracht. Dit gebeurt in de vorm van een samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat (eigenaar en beheerder van de brug), de Provincie (investeerder van de maatregel) en de gemeente Alblasserdam (beheerder van de omgeving van de brug). Onderdeel van de realisatie is een uitgebreide monitoring van het succes van de maatregel in termen van gebruik, de doelgroepen, het onderhoud en de mogelijkheden om een dergelijk systeem ook elders toe te passen.

De ingebruikname van deze voorziening zal wederom met de nodige media-aandacht plaatsvinden, waarbij de aandacht ook naar de BMR en de BAR (F15-IJsselmonde route) uit zal gaan. Op dit moment worden hier een aantal concepten voor uitgewerkt. Gezocht wordt naar een mogelijkheid om werknemers van bedrijven in de directe omgeving van de brug over de Noord hierbij te betrekken. Dit is een van de vele communicatieve en marketingsacties die gedurende de realisatie van beide routes regelmatig wordt uitgevoerd om de potentiële gebruikers te verleiden de fiets en de fietsroutes te gaan gebruiken. Het budget voor al deze acties in de afgelopen en komende jaren is gereserveerd binnen de beschikbare gelden voor de BMR, waar de maatregelen in Alblasserdam onderdeel van uitmaken.

2 – 5 Communicatie en Marketing

Parallel aan het verbeteren van de infrastructuur voor de fiets is binnen het format van Fiets Filevrij, gestructureerd gewerkt aan communicatie en marketing van de fiets en de route. Hiertoe is aan het begin van het project een communicatie en marketingplan opgesteld, hetgeen in de afgelopen jaren is uitgerold (zie bijlage 12). De eerste actie is het ondertekenen van een intentieverklaring geweest. De verklaring heeft een breed draagvlak daar zij niet alleen ondertekend is door de betrokken gemeenten, maar ook door de regio, de provincie, het waterschap en de fietsersbond.



Vervolgens zijn diverse acties uitgevoerd zoals de communicatie met diverse bedrijven in de regio om via de werkgevers de werknemers te benaderen. Belangrijke bedrijven zijn IHC (heeft vestigingen in Alblasserdam, Papendrecht en Sliedrecht), Fokker, Boskalis en natuurlijk de gemeenten zelf, zijn benaderd. Ook is er aandacht gevraagd voor de route op een regionale beurs Route66 in Dordrecht en zijn de werkgeversorganisaties in de drie gemeenten bediend met materiaal en presentaties. Tenslotte zijn de diverse mijlpalen in het traject gemarkeerd met aandacht voor de BMR en het gebruik van de fiets, zoals de opening van de Witte Brug. Binnenkort wordt het tracé in Papendrecht langs de Burgemeester Keizerweg geopend en ook daar zal de

route weer onder de aandacht van de (potentiële) gebruikers worden gebracht. Dat geldt natuurlijk ook voor de delen in Alblasserdam, waarbij de start al met een artikel in de krant is gemarkeerd.

In de loop van 2016 wordt het tweede deel van het communicatie en marketingplan uitgerold. Middels een offensief bij de bedrijven, acties gericht op de uiteindelijke opening en een marketingcampagne voor de route, wordt opgewerkt naar een definitieve opening van de BMR in het voorjaar van 2017, bij de start van het nieuwe fietsseizoen. Dan zal ook de bewegwijzering op orde zijn. In de loop van 2017 wordt er een nameting gehouden om het succes van de route te bepalen. Bij deze nameting worden niet alleen tellingen op de fietsroute uitgevoerd, maar ook een enquête gehouden om te zien waar de (nieuwe) fietsers vandaan komen, of het overstappers zijn vanuit de auto en wat hun vorige vervoerwijze en route was. Daarnaast wordt ook doorgevraagd naar de motivatie achter de overstap, de zogenaamde intrinsieke motivatie om over te stappen. Op basis van de enquête uit de 0-meting is de verwachting dat het oplossen van de infrastructurele knelpunten voor de fiets een belangrijke rol zal hebben gespeeld. Daarnaast zal ook doorgevraagd worden naar het effect van de communicatieve maatregelen. In hoeverre zijn de gebruikers op de hoogte van de route door de verschillende communicatieve acties en welke acties zijn daarbij het meest effectief geweest. Tenslotte wordt ook gevraagd naar de ondersteunende acties en middelen die ingezet kunnen zijn, als reiskostenvergoeding, fiets van de zaak en andere mogelijkheden die er thans zijn om het fietsgebruik onder forenzen te stimuleren.

Ook aan de andere zijde van de brug over de Noord is een dergelijk communicatie- en marketingproces in gang gezet. Voor de BAR (F15) ligt een communicatie en marketing strategie en is de ondertekening van de Intentieverklaring in voorbereiding. Ook hier gaan naast de betrokken gemeenten Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard en Rotterdam, de provincie, De Verkeersonderneming, de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard en de fietsersbond tekenen. De route wordt verder ondersteund door het waterschap, het Havenbedrijf Rotterdam en de MRDH. De 0-meting heeft eveneens plaatsgevonden en in het kader van de BBV-aanvraag wordt contact gezocht met diverse bedrijven en (potentiële)gebruikers van de route. Ook voor deze route wordt, in afstemming met de BMR, in de komende jaren gewerkt aan de promotie van de route en het fietsen.

Uit de gesprekken met de bedrijven en werkgeversorganisaties, maar ook de gehouden enquête en tijdens Route66, is gebleken dat er nog een aanzienlijke lokale autopendel is die, volgens de criteria van Fiets Filevrij en de Inspiratiebundel Snelfietsroutes, vervangbaar is door de (e)fiets.

De fietsersbond is vast lid van de projectgroep en daarmee een belangrijke inspirator en leverancier van lokale informatie met betrekking tot knelpunten, wensen en mogelijke maatregelen vanuit de gebruikers. Daarnaast wordt, daar waar hiertoe aanleiding of mogelijkheden zijn, informatie opgehaald bij de potentiële gebruikers van de route, zoals op scholen en bij de aangehaalde bedrijven. Uit de enquête is gebleken dat het vooral de knelpunten (verkeersonveilige situaties, te smalle fietspaden, geen voorrang en onoverzichtelijke kruispunten) zijn die het frequent gebruik van de fiets belemmeren. Verplaatsingsafstand speelt in veel mindere mate een rol. Verwacht mag worden dat met de grootschalige beschikbaarheid van de e-fiets, de afstand nog minder relevant wordt, zoals ook gebleken is uit recente onderzoeken omtrent de e-bike (ALD Automitieve, ANWB en Fietsersbond).

Vanuit Fietsfilevrij worden de ontwikkelingen rondom de BMR en de BAR (F15-IJsselmonde) snelfietsroutes gevolgd en worden de laatste inzichten en mogelijkheden gebruikt om het proces en de kwaliteit van de route, maar vooral ook de benadering van de potentiële gebruikers te optimaliseren. Dit proces wordt de komende 2 jaar voortgezet.

3. Verkeersanalyse

Voor de verkeersanalyse van het autoverkeer op brug De Noord en De Noordtunnel is gebruik gemaakt van de Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) Drechtsteden, model basisjaar 2013.

Bij deze analyse is uitgegaan van de veronderstelling dat een gedeelte van de automobilisten die nu gebruik maakt van de tunnel en de brug over de Noord voor de korte autoritten door een

veilige-, kwalitatief hoogwaardige en een comfortabele fietsroute (snelfietsroute) verleiden kunnen worden om meer gebruik te maken van de fiets. De opmars van de elektrische fiets zal daar zeker in bijdragen.

De analyse geeft inzicht in de potentiële fietsers, zijnde die automobilisten die qua reisafstand ook de fiets zouden kunnen gebruiken. Uiteraard zijn dergelijke ritten niet allemaal vervangbaar door fietsritten. Noodzaak, gewoonte, gemakzucht, het weer, vitaliteit etc. zijn argumenten om de auto te gebruiken, zelfs als het gaat om korte ritten. De belangrijkste argumenten, die zowel de huidige als de potentiële fietsers in de afgelopen jaren hebben gegeven om niet of niet vaker te fietsen, zijn veiligheid en doorstroming, in het bijzonder het geen voorrang hebben bij kruispunten, te smalle paden met teveel fietsers in de tegenrichting en wachten bij verkeerslichten. Bij de ontwikkeling van de BMR is op beide sporen ingezet. Enerzijds is een communicatie en marketing spoor ingezet, met aanvullende maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik, in het algemeen en specifiek voor deze route. Anderzijds is er in de afgelopen jaren hard gewerkt aan de route zelf, waardoor er inmiddels over ongeveer 70% van de route een vrij liggend, breed en geasfalteerd en veilig pad ligt. Middels dit voorstel wordt het laatste deel opgepakt en afgerond, alsmede een bijpassend traject van communicatie en marketing ingezet om de route verder bekend te maken en de laatste drempels bij de automobilisten weg te nemen om vaker te gaan fietsen.

Binnen de analyse is voor de herkomst en bestemming van het autoverkeer binnen het verkeersmodel gezocht naar de korte ritten binnen het invloedsgebied van de Beneden Merwede Route ter hoogte van Alblasserdam. Voor het invloedsgebied zijn 7 gebieden onderscheiden, t.w.:

Aan de oostkant van de rivier De Noord:

- 1) gemeente Alblasserdam, 2) gemeente Papendrecht, 3) gemeente Sliedrecht en een relevant deel van de Alblasserwaard.

Ten westen van de rivier De Noord betreft het:

- A) gemeente Hendrik Ido Ambacht, (B) gemeente Ridderkerk, (C) een relevant deel van de gemeente Zwijndrecht en Rotterdam (D).

In bijlage 2 Invloedsgebieden Beneden Merwederoute is het invloed gebied van deze snelfietsroute weergegeven.

Vanuit deze analyse is het aantal personenautoritten gedestilleerd die, gegeven de verplaatsingsafstand, kunnen worden aangemerkt als potentiële fietsritten. In bijgevoegde kaart zijn rondom de BMR in Alblasserdam en de aansluiting met de snelfietsroute F15 IJsselmonde (de BAR-route) de zones gemarkeerd die tezamen op fietsbare afstand liggen van elkaar. De zones langs de BMR en de zones langs de snelfietsroute F15 IJsselmonde liggen onderling op maximaal ongeveer 15 km van elkaar. Deze maat is vastgesteld aan de hand van de norm, zoals weergegeven is in de Inspiratiebundel voor snelfietsroutes en de Toekomstagenda voor de fiets. Hierin staat aangegeven dat onderzoek uitgewezen heeft dat de maximale ritlengte van 12 km met 30% kan toenemen bij het gebruik van de e-fiets en daarmee op maximaal ongeveer 15 km zal komen.

In deze analyse is vooralsnog niet ingezoomd op de belemmeringen van automobilisten om de fiets te gebruiken. Vanuit de lopende gesprekken met bewoners en bedrijven zal hierover wel steeds meer duidelijk worden.

Op basis van ervaringen in de Netwerkstad Zwolle – Kampen en de rekenmethodiek vanuit de Strategische Mobiliteitsmix Nijmegen Heyendaal voor de regio Arnhem zijn wel correcties op de uitkomsten van het RVMK Drechtseden uitgevoerd.

Wellicht ten overvloede moet hierbij ook worden vermeld dat het expliciet gaat om personenauto's. Vrachtauto's, bussen, motorfietsen e.d. zijn, als niet relevant, buiten beschouwing gelaten. Zo ook het openbaar vervoer.

Samengevat zijn de relevante personenautoritten op de brug en in de tunnel als volgt:

Ochtendspitsperiode van 7 – 9 uur

Van oost naar west	478 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	383 personenauto verplaatsingen
Totaal	861 personenauto verplaatsingen

Avondspitsperiode van 16 – 18 uur

Van oost naar west	486 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	496 personenauto verplaatsingen
Totaal	982 personenauto verplaatsingen

Etmaal

Van oost naar west	3116 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	2964 personenauto verplaatsingen
Totaal	6080 personenauto verplaatsingen

Restdag

Van oost naar west	2152 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	2085 personenauto verplaatsingen
Totaal	4237 personenauto verplaatsingen

Voor de spitsperiode van 7 – 9 uur en die van 16 – 18 uur kunnen respectievelijk 861 en 982 (in totaal 1843) autoverplaatsingen op de passage van De Noord (brug + tunnel) worden aangemerkt als potentiële fietsritten.

3 – 1 Conclusie verkeersanalyse

Bij de keuze van de Invloedsgebieden is vooral gekeken naar de geografische ligging van de wijken, buurten, werkgelegenheidslocaties en de lokale verkeersinfrastructuur ten opzichte van de A15. Alle verplaatsingen tussen de vastgestelde doelgebieden zijn maximaal 15 km over de beide snelfietsroutes en het aanvullende lokale netwerk. Dat wil dus zeggen dat alle verplaatsingen in aanmerking komen voor de overstap op de (e-)fiets. Een klein deel van alle verplaatsingen, namelijk van Sliedrecht/Papendrecht naar Zwijndrecht heeft in principe een alternatief middels de waterbus. Door de overstap dragen zij bij aan het aantal spitsmijdingen en het alternatief brengt kosten met zich mee. Op grond van beide argumenten wordt deze groep meegenomen in de berekening van het aantal spitsmijdingen.

De afstand van 15 km is vastgesteld aan de hand van de norm, zoals weergegeven is in de Inspiratiebundel voor snelfietsroutes en de Toekomstagenda voor de fiets. Hierin staat aangegeven dat onderzoek uitgewezen heeft dat de maximale ritlengte van 12 km met 30% kan toenemen bij het gebruik van de e-fiets en daarmee op ongeveer 15 km zal komen. De recente analyse van het succes van de 22, door de minister ondersteunde landelijke snelfietsroutes, laat zelfs een toename in ritafstand zien naar 20 km (Voorlopige Nameting 2015, Min van I&M). Het is echter nog te vroeg om dit al als norm aan te kunnen gaan houden.

Daar staat tegenover dat uit de landelijke analyse van Beter Benutten blijkt dat in en rond de grote steden veel vertraagde ritten korter zijn dan 7,5 km ('Themaplan Snelfietsroutes Haaglanden', HGL-BBV-00, MRDH Regio Haaglanden). Voor deze ritten is de fiets het eerst aangewezen alternatief. Uit dezelfde analyse blijkt ook dat langere ritten (7,5 tot 15 km) ook veel vertragingen oplopen. Bij de laatste onderzochte groep, van 15 tot 30 km, loopt het aantal vertraagde ritten snel terug. Dat betekent dat de kans op succes bij de eerste twee groepen groot zal zijn, daar waar

bij de laatste groep een verhoudingsgewijs veel grotere inspanning geleverd zal moeten worden om hetzelfde effect te kunnen behalen (een modal shift van de auto naar de fiets). De eerste groep wordt automatisch aangeboord, maar deze analyse laat ook zien dat de grens hoger dan 7,5 km gelegd mag/moet worden om het maximale effect van de snelfietsroute te kunnen bereiken. Derhalve is voor de berekening van de het te verwachten aantal spitsmijdingen uitgegaan van de thans algemeen gehanteerde grens van 15 km, die door de huidige groep werknemers, zeker in combinatie met een e-fiets nog als haalbaar zal worden ervaren. Aan de andere kant wordt daarmee een zo groot mogelijke groep van stedelijke vertraagde ritten aangeboord om te beïnvloeden.

Op basis van het RVMK Drechtsteden model basisjaar 2013 bedraagt het aantal potentiële spitsmijdingen op de A15 ter hoogte van Alblasserdam, als gevolg van de fietsroute, 861 personenautoverplaatsingen in de ochtendspitsperiode van 7- 9 en 982 personenautoverplaatsingen in de avondspitsperiode van 16 – 18 uur. Uiteraard zijn dergelijke ritten niet allemaal vervangbaar door fietsritten. Noodzaak, gewoonte, gemakzucht, het weer, vitaliteit etc. zijn argumenten om de auto te gebruiken, zelfs als het gaat om korte ritten.

De combinatie van gebieden aan weerszijden van de brug over de Noord bepaalt of de route interessant is voor de fiets of de e-fiets. In onderstaande tabel zijn de overstapmogelijkheden aangegeven:

	A Ridderkerk	B Hendrik Ido Ambacht	C Zwijndrecht	D Rotterdam
1 Sliedrecht	e-fiets	fiets	- deels of andere route/waterbus	e-fiets
2 Papendrecht	e-fiets	fiets	- deels of andere route/waterbus	e-fiets
3 Alblasserdam	fiets	fiets	fiets	e-fiets
4 Alblasserwaard	fiets	fiets	fiets	e-fiets

Door een goede communicatie en marketing, in combinatie met beloningsacties bij bedrijven in de beschreven doelgebieden, is het mogelijk om 90 tot 95% van de potentiële overstappers te bereiken, zie de ervaringen van de gemeente Zwolle in de Netwerkstad Zwolle-Kampen, op basis van gerichte beloningsacties in het kader van het Bereikbaarheidsfonds. Ook binnen de Maastrichtse regio gaf na afloop aan dat 70% van de potentiële doelgroep op de hoogte is van de acties en dat de overige 30% de mogelijkheid had om op de hoogte te zijn geweest, maar door een niet directe/persoonlijke benadering, de informatie gemist heeft.

Dit resulteert in een potentiële doelgroep van overstappers voor beide spitsen tezamen (861 en 982 verplaatsingen) van $1843 \times 0,95 = 1751$ fietsers.

Uit dezelfde studie blijkt ook dat 50% van de potentiële deelnemers, interesse heeft in deelname aan beloningsacties of mobiliteitsregelingen om voor de korte ritten over te stappen op de fiets of e-fiets. Ook binnen de Maastrichtse regio blijkt dat 50% van de potentiële doelgroep die bereid is om een overstap te proberen, middels een 'probeeractie'. NL Fietsland baseert zich op gegevens van de Rijksadviseur voor de Infrastructuur en heeft vastgesteld dat 61% van de werknemers binnen 15 km van het werk woont. 36% van deze groep heeft in meerdere onderzoeken aangegeven dat de fiets een potentieel alternatief is. 'Fietsen naar het werk' heeft middels onderzoek aangetoond dat 55% van de Nederlanders de e-fiets een goed alternatief vindt voor de auto in het woon-werkverkeer en 68% ook daadwerkelijk van de e-fiets gebruik gaat maken als deze door de werkgever beschikbaar wordt gesteld.

Het betreft dan gemiddeld 2 of 3 ritten per week, hetgeen de feitelijke groep van mogelijke overstappers (zowel incidenteel, als structureel) brengt op $1751/2 = 875$ fietsers. De helft van deze

groep zal overigens ook daadwerkelijk overstappen, blijkt uit de tussentijdse evaluatie van B-riders in Brabant, een mobiliteitsregeling en app voor fietsen naar het werk in de spits.

In de BBV-aanvraag 'Strategische Mobiliteitsmix Nijmegen Heyendaal' voor de regio Arnhem Nijmegen, SAN-BBV-001, 1 juli 2015, is een rekenmethodiek uitgewerkt voor het bepalen van de reductie van het aantal spitsritten, om uiteindelijk de structurele gedragsverandering (blijvende meerdaagse modal shift van auto naar fiets) te kunnen bepalen. In de studie is berekend, dat voor een daadwerkelijke gedragsverandering van de auto naar de fiets 4 – 8 % van de korte ritten per personenauto vervangen wordt door de (e-)fiets. Deze getallen worden gestaafd door de succesvolle aanpak die in het kader van BBI is uitgevoerd in de Maastrichtse regio. Ruim 30% van de automobilisten heeft aangegeven dat de fiets een reëel alternatief is en 15% heeft daadwerkelijk de overstap gemaakt.

Dit betekent in de spitsperiodes 7 – 9 uur en van 16 – 18 uur op de A 15, ter hoogte van Alblasterdam een vermindering van zo'n 35 – 70 personenauto's ($875 \times 0,04 = 35$ tot $875 \times 0,08 = 70$). Deze structurele gedragsverandering van 8% wordt onderschreven door de analyses in de Netwerkstad Zwolle-Kampen, die naast de structurele overstappers, ook nog een toename berekenen van 6% van incidentele (2 tot 3 dagen per week) overstappers berekent. Dat zou betekenen dat er op dag basis tot 109 personenautoritten (8% van 875 en 4,5% (6%: 3 dagen is 4,5%: 5 dagen) van $875 = 109$) vervangen kunnen worden door een fietsverplaatsing op onderhavig traject.

Wij veronderstellen dat de aanname van 4 – 8 % van de korte autoritten op het traject ter hoogte van Alblasterdam als potentiële fietser aan de voorzichtige kant is. Eerste peilingen bij de aanliggende bedrijven, als IHC, Boskalis, Fokker en de gemeenten, bij de start van de route liet op basis van autogebruik en postcode van herkomst zien dat zeker 1 op de 10 werknemers tot de doelgroep behoort en eenvoudig zou kunnen overstappen. Met betrekking tot de meer gedetailleerdere analyses voor deze en andere routes in Nederland is ons echter op dit moment geen beter studiemateriaal of uitkomsten van onderzoeken bekend. Verwacht mag worden dat na de realisatie van de maatregelen en de hierop gerichte onderzoeken over het aspect verleiding (gedragsbeïnvloeding) meer duidelijkheid gaat ontstaan.

4. Beschrijving van de maatregelen/oplossingen

Als onderdeel van de Beneden Merwederoute – BAR route wordt de snelfietsverbinding in Alblasterdam tussen de Burgemeester Keljzerweg in Papendrecht en de brug over de Noord aangepakt.

De snelfietsroute in Alblasterdam bestaat uit 4 deelgebieden (zie bijlage 2 Overzichtsk kaart realisatieverdeling maatregelen Beneden Merwederoute Alblasterdam):

- 1) Deelgebied 1 Kabelbaan – Ruigenhil
- 2) *Deelgebied 2 Kabelbaan – Staalindustrieweg- Hoogendijk)**
- 3) Deelgebied 3 Hoogendijk
- 4) Deelgebied 4 Edisonweg

) Hierbij moet worden opgemerkt dat het traject 2, Staalindustrieweg, met subsidie van de provincie Zuid-Holland in 2015/2016, is uitgevoerd.*

De maatregelen bestaan uit het verhogen van de verkeersveiligheid, de kwaliteit en het comfort van de fietsverbinding door de fietsers primair te scheiden van het autoverkeer, het verminderen van het aantal conflicten met het autoverkeer en het verbeteren van de kwaliteit en het comfort van de fietsroute door gebruik te maken van asfalt als verharding en het verbeteren van aansluitingen en oversteekplaatsen. Het thans voorliggende ontwerp is op het voorgaande gebaseerd.

Concreet betekent dit de hierna volgende maatregelen per traject (projectdeel):

4 – 1 Deelgebied 1 Kabelbaan – Ruigenhil (tekening 201 VO)

- Een compleet vrij liggend fietspad voor tweerichtingsverkeer fietsers met een breedte van 3.50 m wordt aan de noordzijde van de Kabelbaan deels (ter plaatse van de uitritten, waar de fietser voorrang heeft) in rood asfalt gerealiseerd. Voor een klein gedeelte van dit traject (ongeveer 150 meter) wordt een vrij liggend fietspad aangelegd van 2,50 meter, als gevolg van het feit dat dit de maximale breedte is binnen het beschikbare profiel tussen een bestaande watergang en de teen van de dijk.
- Op de kruising met het autoverkeer wordt het fietspad verbreed tot 3,5 meter en in rood asfalt uitgevoerd, waarbij de fietsroute in de voorrang komt te liggen
- De breedte van het bestaande fietspad, ter plaatse van de P&R-voorziening, voldoet niet aan de norm voor snelfietsroutes en wordt verbreed tot 3.50 m.
- De aansluitingen van percelen en van het P&R-terrein worden uitgevoerd met een uitritconstructie waar fietsers voorrang hebben.
- Aan de westzijde maakt het fietspad een bocht en sluit dit aan op het bestaande fietspad Ruigenhil bij de trappen naar de Brug over de Noord.

4 – 2 Deelgebied 2 Kabelbaan – Staalindustrieweg – Hoogendijk (tek. 202 en 203 VO)

Deelgebied 2 maakt onderdeel uit van de Beneden Merwederoute – BAR route. De financiering is op andere wijze (provincie) tot stand gekomen. Deelgebied 2 is inmiddels uitgevoerd.

4 – 3 Deelgebied 3 Hoogendijk (tekening 204 / 206 VO)

- Dit deel van de fietsroute is reeds autovrij en voldoet reeds aan de kwalitatieve eisen voor een snelfietsroute. De koppen van de route, de aansluiting op de Burgemeester Keizerweg (door Papendrecht) en de aansluiting op het vrij liggende fietspad bij de aansluiting Parc Nieuwland (deelgebied 2) zijn recentelijk gereconstrueerd volgens de richtlijnen voor een snelfietsroute.
- De aansluitingen zijn of worden vormgegeven als fietspad. De tussenliggende wegvakken bestaat uit een brede asfaltloper dat in het verleden gebruikt werd door gemotoriseerd verkeer.
- De mogelijkheid om de brede asfaltloper te versmallen tot de breedte van een fietspad is op dit moment in onderzoek.
- Tevens wordt gekeken in hoeverre hier nog kleinschalige maatregelen nodig of wenselijk zijn.

4 – 4 Deelgebied 4 Edisonweg (tekening VO)

- Het fietspad langs de westzijde wordt verbreed tot een fietspad in twee richtingen. Dit geldt voor het traject tussen de Grote Beer en Hoogendijk. Ten noorden van de Grote Beer sluit aan op een bestaande fietspad in twee richtingen. Ten zuiden van Hoogendijk is door de gemeente Papendrecht een fietspad in twee richtingen aangelegd.
- Bij de kruising met de Van Wenaeweg wordt de oversteek aan de westzijde aangepast voor eveneens twee richtingen. Hierbij moeten ook verkeerslichten voor fietsers bij geplaatst worden.
- Met dit fietspad in twee richtingen verdwijnen diverse oversteekpunten voor het doorgaande fietsverkeer.
- Het fietspad langs de oostzijde blijft bestaan voor ontsluiting van de percelen aan de oostzijde.

- De aansluiting van Hoogendijk met de Burgemeester Keijzerweg is door gemeente Papendrecht aangepast, in het kader van de Beneden Merwederoute.

Deelgebied 1 Kabelbaan-Ruigenhil, **deelgebied 3**, Hoogendijk en **deelgebied 4**, Burgemeester Keijzerweg – Edisonweg, zijn onderdeel van de voorliggende BBV-aanvraag.

Deelgebied 2, Kabelbaan – Staalindustrieweg – Hoogendijk, is op basis van provinciale subsidie reeds uitgevoerd en is geen onderdeel van de BBV-aanvraag. De deelgebieden 3 en 4 sluiten aan op een project in en van gemeente Papendrecht, namelijk herinrichting Burgemeester Keijzerweg inclusief aanpassing van de kruising met de Hoogendijk. Ook dit project is reeds uitgevoerd en is geen onderdeel van de BBV-aanvraag. Alle genoemde deelgebieden maken wel onderdeel uit van één totaalpakket van het fietsfilevrijproject Beneden Merwederoute.

Op dit moment is de oversteek over de Grote Beer parallel aan de Edisonweg in onderzoek. De oversteek voldoet aan de norm, maar is in de spitsen te smal voor de grote stromen fietsers die ter plaatse afgewikkeld moeten worden, hetgeen regelmatig tot roodlichtnegatie leidt. In het kader van het Programma Luchtkwaliteit van Drechtsteden, wordt ter stimulering van het fietsgebruik, deze maatregel onderzocht, uitgewerkt en in 2016 gerealiseerd.

In 2016 zal op de trappen van de oostzijde van de brug over de Noord (de feitelijke overgang van de Beneden Merwederoute naar de snelfietsroute F15 IJsselmonde), aansluitend aan voorliggende maatregelen langs de Kabelbaan een mechanisch systeem worden gemonteerd. Het systeem is erop gericht om de trap met fiets eenvoudiger toegankelijk te maken. De realisatie van deze maatregel is een samenwerking van Rijkswaterstaat, de Provincie Zuid Holland en de gemeente Alblasserdam en wordt gefinancierd door de Provincie Zuid Holland en onderhouden door Rijkswaterstaat.



4 – 5 Bewegwijzering en verlichting

Tenslotte wordt voor de gehele Beneden Merwederoute, zoals ook voor onderhavige trajecten in Alblasserdam, de bewegwijzering en verlichting op orde gebracht, conform de richtlijnen voor een snelfietsroute.

5. Doel van de maatregel

5 – 1 Primair effect

Het doel van de maatregel is het verkrijgen van een snelle fietsverbinding, die veilig, kwalitatief hoogwaardig en comfortabel is, als ontbrekende schakel in de Beneden Merwederoute-F15 IJsselmonderoute.

Het project richt zich op de automobilisten waarvan de herkomst en bestemming is gelegen in het doelgebied (zie bijlage 5 Invloedsgebieden Beneden Merwederoute). Deze ritten kunnen gelet op de rijafstand worden betiteld als vervangbaar door de fiets. De verbeterde route en schakel in de gehele verbinding moet automobilisten verleiden om van de fiets gebruik te gaan maken en zodoende de tunnel in de A15 en de brug over de Noord voor het autoverkeer te ontlasten.

Uit de verkeersanalyse blijkt dat 40 – 80 structurele spitsmijdingen haalbaar moeten zijn.

De mogelijkheden en voordelen van de betreffende snelfietsroute moeten nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht van de bewoners van het doelgebied en de werknemers en werkgevers van de bedrijven in het doelgebied. De bewoners worden door middel van gerichte artikelen in de dag- en huis aan huisbladen benaderd. De bedrijven en werknemers worden d.m.v. direct mailing geïnformeerd.

5 – 2 Neveneffecten

De wijze waarop de fietsroute in technische zin wordt verbeterd, kan als zeer duurzaam worden betiteld. De wijze van realiseren en de te gebruiken materialen worden duurzaam ingestoken. Dat wil zeggen dat er zoveel mogelijk wordt gestreefd naar een beperking van het energieverbruik bij realisatie, gebruik gemaakt wordt van herbruikbare grondstoffen en het hergebruik van de bestaande middelen. De civieltechnische maatregelen die worden getroffen hebben een levensduur van minimaal 20 jaar en kunnen dus als zodanig duurzaam worden genoemd. Voorbeelden van duurzaamheid in dit project zijn hergebruik van bestaande funderingsmaterialen, herstel van de flora en fauna langs de route, verbetering van de waterhuishouding en waterberging en het toepassen van Ledverlichting. Daarnaast is het realiseren van een goede infrastructuur in combinatie met een juiste marketing en communicatie, waardoor er een overstap gemaakt wordt van de auto naar de fiets op zich een duurzaamheidsimpuls. Naast het gebruik van duurzame materialen wordt de route duurzaam ingepast in de omgeving en zal de fietsroute gaan voldoen aan een toekomstbestendige norm voor een snelfietsroutes.

6. Verleiding

In het hiernavolgende wordt inzicht gegeven in de aanpak om de potentiële automobilisten te verleiden tot het gebruik van de fiets en snelfietsroute.

Voor verleiding is charme nodig. De charme van de onderhavige snelfietsroute moet vooral voortkomen uit veiligheid, kwaliteit en comfort. Veiligheid in de zin van verkeersveiligheid en sociale veiligheid (objectief en subjectief), kwaliteit in de zin van snel en logisch en comfort in de zin van voldoende breed, egale verharding (bij voorkeur asfalt), goede verlichting, weinig oponthoud door conflictsituaties met kruisend verkeer e.d.

Geredeneerd vanuit het spreekwoord "onbekend maakt onbemind" kan de verleiding pas effect hebben als charme bekend is. Dit betekent dat de aspecten veiligheid, kwaliteit en comfort bij de potentiële spitsmijders bekend moeten worden gemaakt.

6 – 1 Aanpak

De aanleg en kwaliteitsverbetering van de fietsverbinding tussen Alblasterdam en Papendrecht als onderdeel van de Beneden Merwederoute zal invloed hebben op zowel de frequentie van het gebruik door huidige fietsers op/aan de route, als ook een mobiliteitsverandering teweeg brengen onder nieuwe gebruikers van de route.

Daarbij wordt in het bijzonder ingezoomd op de automobilisten voor wie de route interessant is.

In het kader van "Cort en krachtig" wordt daarbij in de doelgroep onderscheid gemaakt in:

- Potentiële gebruikers, zijnde alle personen die zich per auto verplaatsen binnen het invloedsgebied van de BMR/BAR en de knelpuntlokatie op de A15;

- Omwonenden, zijnde alle omwonenden binnen een afstand van 2 km hemelsbreed van de BMR;
- Medewerkers van bedrijven binnen de aangegeven doelgebieden.

In nauwe samenwerking met De Verkeersonderneming worden deze doelgroepen benaderd via drie sporen om nut en noodzaak van de verbinding aan te tonen.

De drie sporen zijn:

- Een gerichte bewonersaanpak;
- Een gerichte werkgeversaanpak;
- Communicatie acties.

6 – 2 Gerichte bewonersaanpak

In de bewonersaanpak is nauw samengewerkt met de gemeenten om omwonenden en bewoners langs de fietsroute te benaderen om de bewoners zowel te informeren over de route, te vragen om mee te denken over de route en te stimuleren om de fiets en de route te gaan gebruiken. Hiertoe is in de afgelopen maand gericht, in de huis aan huisbladen, informatie over de Beneden Merwederoute verspreid en aan bewoners gevraagd om mee te denken. Daarbij is zoveel mogelijk in gesprek gegaan met de bewoners zelf, zijn diepte interviews gehouden en is een sessie met een focusgroep georganiseerd. Hierbij zijn ook diensten van "*de markt voor mobiliteitsdiensten*" en "*de kortingsregeling voor de fiets*" onder de aandacht van de bewoners gebracht. De uitkomsten van de sessie met deze focusgroep zijn opgenomen in bijlage 11.

6 – 3 Werkgevers (en medewerkers)

In nauwe samenwerking met de bedrijfscontactfunctionarissen van de gemeenten, zijn de lokale bedrijvenverenigingen (rondom Hoogendijk, Nieuwlandpark en Vinkenwaard) en afzonderlijke bedrijven benaderd met informatie over de fietsverbinding.

Bedrijven zijn gevraagd mee te denken en hun mening te geven over de fietsverbinding. Op een later moment worden, afhankelijk van de interesse, bedrijven benaderd voor een persoonlijk gesprek (diepte interview) met De Verkeersonderneming. Daarbij wordt ingezoomd over de mogelijkheden om zowel het gebruik van de fiets als de fietsroute onder de medewerkers te stimuleren.

Door De Verkeersonderneming kunnen verschillende instrumenten worden ingezet zoals de '*markt voor mobiliteitsdiensten*' (zoals het Nationaal Fiets Plan, 'Forenzo' en 'Trappen naar je Baas'), een bereikbaarheidsscan en een fietskortingsregeling voor de aanschaf van (e)- fietsen.

In dit verband kan worden opgemerkt dat binnen het samenwerkingsverband Drechtsteden, met het beschikbaar stellen van e-bikes, het fietsen binnen het woon- werkverkeer, extra wordt gestimuleerd.

6 – 4 Ondersteunende communicatie acties

Parallel aan het verbeteren van de infrastructuur voor de fiets is binnen het format van Fiets Filevrij, gestructureerd gewerkt aan communicatie en marketing van de fiets en de route. Hiertoe is aan het begin van het project een communicatie en marketingplan opgesteld (zie bijlage 12), hetgeen in de afgelopen jaren is uitgerold. De eerste actie is het ondertekenen van een intentieverklaring geweest. De verklaring heeft een breed draagvlak daar zij niet alleen ondertekend is door de betrokken gemeenten, maar ook door de regio, de provincie, het waterschap en de fietsersbond.

Vervolgens zijn diverse acties uitgevoerd zoals de communicatie met diverse bedrijven in de regio om via de werkgevers de werknemers te benaderen. Belangrijke bedrijven zijn IHC (heeft vestigingen in Alblasserdam, Papendrecht en Sliedrecht), Fokker, Boskalis en natuurlijk de gemeenten zelf. Ook is er aandacht gevraagd voor de route op een regionale beurs Route66 in Dordrecht en zijn de werkgeversorganisaties in de drie gemeenten bediend met materiaal en presentaties.

Naast de gerichte communicatie in de huis aan huisbladen is samen met de gemeente nagegaan hoe de potentiële gebruikers van de route gestimuleerd kunnen worden om van de fietsroute/verbinding gebruik te gaan maken. Dit onder meer door acties zoals "*Rij 2 op 5*" in te zetten. Het gaat daarbij vooral om potentiële gebruikers te laten kennismaken met het fietsen gedurende minimaal twee dagen per week op de fietsroute van en naar het werk. Er zijn echter ook andere acties denkbaar, zoals Slim werken Slim reizen, het fietsbeloningssysteem 'Bikies', de Fietscalculator, fietsvergoeding binnen de vrije ruimte van de WKR, fietskopen via een personeelslening (renteloos), Greendeals en fietslease, die afhankelijk van de interesse van de doelgroep kunnen worden ingezet. In de afgelopen periode is deze actie opgezet en uitgevoerd. De resultaten kunnen daarvan nog niet aangegeven worden, wel blijkt dat er ruime belangstelling voor dergelijke acties is op grond van eerdere bezoeken aan bedrijven en werkgeversverenigingen. Ook in de komende periode worden, in het kader van de communicatie en marketing van de BMR, dergelijke producten verder uitgerold in de regio Drechtsteden.

Door gerichte communicatie met bewoners, werkgevers en werknemers worden de automobilisten met een herkomst en een bestemming in het doelgebied (korte ritten) verleid tot het gebruik van de fiets. Dergelijke acties zijn rondom de BMR in de afgelopen jaren uitgevoerd en worden de komende 2 jaar gecontinueerd. Het aanbod betreft een fysieke aanpassing van de infrastructuur exclusief voor het gebruik van de fiets. Daarnaast worden diverse bestaande fietsstimuleringsmaatregelen onder de aandacht gebracht van potentiële gebruikers van de route.

7. Monitoring en evaluatie

In het kader van het Fiets Filevrijproject Beneden Merwederoute wordt een monitor uitgevoerd met daarin tellingen op diverse plekken en met een enquête bij fietsers op de route. De nulmeting hiervan is uitgevoerd. De volgende meting volgt zodra de maatregelen (nagenoeg) zijn uitgevoerd.

Parallel aan het verbeteren van de infrastructuur voor de fiets is binnen het format van Fiets Filevrij, gestructureerd gewerkt aan communicatie en marketing van de fiets en de route. Hiertoe is aan het begin van het project een communicatie en marketingplan opgesteld, hetgeen in de afgelopen jaren is uitgerold.

Voor de Monitoring en Evaluatie van het project wordt aangesloten bij de regionale programma-M&E zoals uitgevoerd door De Verkeersonderneming, binnen de landelijke kaders zoals gesteld door de programmadirectie BBV van I&M.

Na uitvoering wordt het gerealiseerde aantal spitsmijdingen en/of eventuele andere effecten (bv. doorstromingsverbetering) bepaald. De effectinschatting zoals opgesteld voor de KEA op dit PvA is daarbij uitgangspunt. Om bij spitsmijdingen de mate van gedragsverandering vast te stellen kan het noodzakelijk zijn om, naast gebruiksmetingen, onderzoek te doen naar bijvoorbeeld de motivatie van deelnemers, hun voormalige gedrag en de herkomst en bestemming van hun reis. Ook kan het voor de vaststelling van het effect noodzakelijk zijn een nulmeting uit te voeren. Indien uitsluitend doorstromingsverbetering wordt gemeten, wordt door De Verkeersonderneming een vertaalslag gemaakt naar spits mijd-equivalenten. Afspraken over de effectmeting worden vastgelegd in de BDU-subsidiebeschikking of in een separaat meetplan.

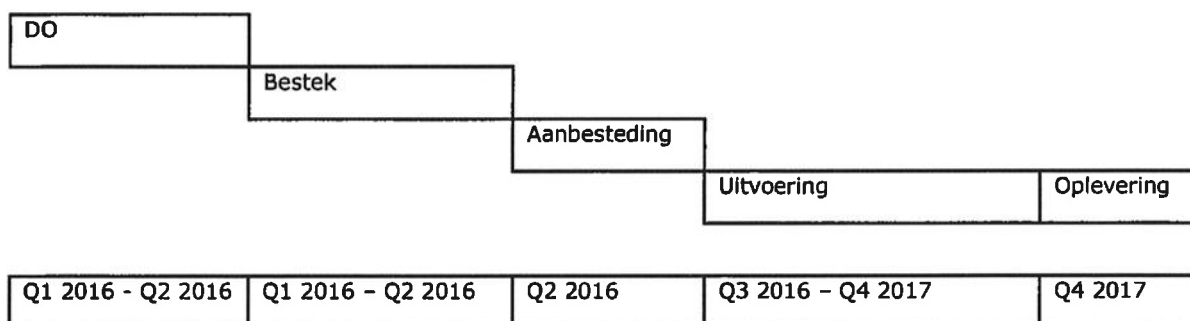
De effecten worden als onderdeel van de M&E cyclus gerapporteerd in augustus 2016, augustus 2017 of uiterlijk in de eindrapportage van februari 2018. Eventuele correcties i.v.m. dubbeltellingen van spitsmijdingen worden door De Verkeersonderneming uitgevoerd op programmaniveau. Het eindeffect in de zin van reductie meest vertraagde ritten op basis van de mobiliteitsscan wordt bepaald door het landelijke team BBV.

De gemeente Alblasserdam zal voordat de maatregelen worden uitgevoerd fietstellingen uitvoeren op de onderhavige fietsroute. Samen met oudere tellingen op deze route zal deze informatie worden aangemerkt als "0"-meting.

Na realisatie zal op de onderhavige fietsroute minimaal een tweejaarlijkse fietstelling worden uitgevoerd.

8. Mijlpalen, planning en risico's van de maatregelen

8 – 1 Mijlpalen



In Q2 2016 zal de gemeenteraad van Alblasserdam het uitvoeringskrediet beschikbaar stellen.

8 – 2 Planning

De planning met betrekking tot de realisatie ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
Realisatie Traject Kabelbaan – Ruigenhil	Q2-2017	Q4-2017
Realisatie Traject Kabelbaan – Staalindustrieweg- De Helling)*	Q2-2017	Q4-2017
Reallsatie Traject Hoogendijk	-	-
Realisatie Traject Burgemeester Keijzerweg – Edisonweg	Q3-2016	Q4-2017
Realisatie herinrichting kruispunt Grote Beer/Edisonweg	Q3-2016	Q4-2017
Realisatie Trapliftsysteem Brug over de Noord	Q1-2016	Q1-2016

8 – 3 Risico's

In zijn algemeen is het risico van de realisatie van het maatregelenpakket beperkt, omdat deze in belangrijke mate valt binnen de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de gemeente Alblisserdam. Ingewikkelde procedures in het kader van de ruimtelijke ordening zijn niet aan de orde. Uiteraard is voorzien in de gebruikelijke wijze van inspraak naar belanghebbende.

Omdat een belangrijk deel van de fietsroute is gelegen binnen een dijklichaam met een primaire functie als waterkering is op onderdelen medewerking en instemming van het waterschap Rivierenland noodzakelijk. Daarnaast speelt het aspect watercompensatie een rol. Bij de ontwikkeling van de plannen is het waterschap Rivierenland nadrukkelijk betrokken. Met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden zal rekening moeten worden gehouden met het tijdvak (van 1 oktober 2015 tot 1 april 2016) waar niet in of aan de dijk mag worden gewerkt. In de uitvoeringsplanning is hiermee rekening gehouden.

Risicotabel met gevolgen:

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen			Beheers-maatregelen
			Effect	Tijd	Geld in k €	
1	Bezwaren tegen de realisatie van de maatregelen	laag	Extra effort nodig voor overleg	n.v.t.	n.v.t.	Geen direct aan- en omwonenden, Intensief overleg met het Waterschap en Rijkswaterstaat
2	Cofinanciering van partners	Laag	Tekort aan financiering	n.v.t.	179.000	Alle stakeholders worden actief betrokken, dit treedt op als BBV bijdrage niet wordt verstrekt.
3	Kostenoverschrijdingen	Gemiddeld	Hogere kosten	n.v.t.	Onbekend	In de SSK-ramingen is een post onvoorzien opgenomen.

Er is geen reden om aan te nemen dat er vertraagd wordt opgeleverd. Er is voldoende uitvoeringstijd. De werkzaamheden kunnen in 1 jaar (buiten het stormseizoen) worden uitgevoerd, er zijn twee jaren beschikbaar. Daarnaast is er voldoende capaciteit bij gemeente en aan te besteden bureau en aannemers.

9. Kosten en dekking

Op basis van een SSK raming, opgesteld 22 mei 2015 en bijgesteld op 27 januari 2016 zijn de kosten voor de drie deelgebieden geraamd op € 1.301.000. Een specificatie van deze kosten is opgenomen in bijlage 6. In het hierna volgende overzicht wordt inzicht gegeven in de verdeling van de financiële dekking over de verschillende partners. Daarnaast wordt een prognose gegeven van het kasritme.

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners:

Bijdrage van	Budget in k€			Prognose Kasritme			
	<i>Rijksbijdrage incl. BTW</i>	<i>Rijksbijdrage excl. BTW</i>	<i>Regiobijdrage excl. BTW</i>	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijksbijdrage		585.000		n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.v.t.
Provincie Zuid Holland			179.000		179.000		
Stadsregio MRDH			358.000	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.v.t.
Gemeente Alblasterdam			179.000	179.000			
Totaal		585.000	716.000	179.000	179.000		

Opgemerkt wordt dat de kosten voor Communicatie (volgens het Communicatieplan van de Beneden Merwederoute bijlage 2), de monitoring (Voor- en Nameting) en de Bewegwijzering ten laste komen van het Project Beneden Merwederoute, zoals dat thans beheerd en uitgevoerd wordt onder leiding van de gemeente Papendrecht.

10. Beslismomenten

Nadat de bijdragen aan het project formeel zijn toegezegd wordt het Voorlopig Ontwerp omgezet in een Definitief Ontwerp. Op grond hiervan wordt in de eerste helft van 2016 door de gemeenteraad van Alblasterdam een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Strikt genomen is dit een formaliteit. Nadat het uitvoeringskrediet beschikbaar is worden de werken kort daarop aanbesteed en uitgevoerd.

11. Contracteringsstrategie

Het opstellen van het Definitief Ontwerp voor het maatregelenpakket zal met in acht name van de aanbestedingsregels van de Drechtsteden door middel van een afwijkadvies één op één worden gegend aan de Grontmij.

De infrastructurele maatregelen zullen met, in acht name van de aanbestedingsregels van de Drechtsteden, meervoudig onderhands worden aanbesteed.

12. Uitvoeringsorganisatie

De gemeente Alblasterdam, afdeling Buitenruimte, draagt zorg voor de aanbesteding, gunning, uitvoering en directievoering, voor wat betreft de infrastructurele maatregelen. De algemene communicatiemaatregelen worden uitgevoerd in opdracht van de projectgroep Beneden Merwederoute onder leiding van de gemeente Papendrecht. De communicatie en marketing maatregelen in het kader van de mobiliteit beïnvloeding worden uitgevoerd door De Verkeersonderneming. Alle voornoemde werkzaamheden worden onderling op elkaar afgestemd en gecoördineerd door de gemeente Alblasterdam.

12 – 1 Verantwoording

Over de projectvoortgang wordt tweemaal per jaar, in februari en augustus, op aanvraag van De Verkeersonderneming gerapporteerd aan de hand van de realisatie van de in het PvA benoemde mijlpalen en de financiële realisatie.

13. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

- De onderhavige fietsroute levert een bijdrage van 80 spitsmijdingen per dag op de A15 ter hoogte van de tunnel onder de Noord en op de N915 ter hoogte van de brug over de Noord.
- Uit de kosteneffectiviteitsanalyse blijkt een KEA score van € 93 per vermeden voertuigverliesuur voor alle ritten.
- De maatregelen kunnen in 2016 – 2017 worden gerealiseerd. De eerste effecten kunnen in de loop van 2017 aan de hand van fietstellingen worden gemeten.
- Volgens de bijgevoegde berekening van Ecorys bedraagt de KEA score € 93 per vermeden voertuigverliesuur. Dit is hoger dan de indicatieve norm van € 35 per vermeden voertuigverliesuur.

14. Uitkomsten toetsen:

Overzicht van de uitkomsten

- | | |
|---|----------------|
| - Uitvoerbaarheidsadvies | Zie bijlage 13 |
| - Uitvoerbaarheidstoets | Zie bijlage 14 |
| - Kosteneffectiviteitsanalyse door Ecorys | Zie bijlage 15 |

15. Vaststelling en ondertekening

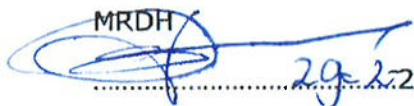
P. Langenberg

Mw. P. den Dunnen

Voorzitter

Hoofd Bureau Verkeer, Beleid en Strategie
Provincie

MRDH

 29-2-2016

 24-4-2016

A. Kraijo

Mw. M. Sonnema

J.B. Dijkstra
progr.directeur BB

Plaatsvervangend DG

Wethouder

Gemeente Alblasserdam

28-1-2016

I&M

 2016