



Raadsinformatiebrief

De gemeenteraad van Albrandswaard

Uw brief van:	Ons kenmerk:	1142581
Uw kenmerk:	Contact:	Ab Schelling
Bijlage(n): 1	Doorkiesnummer:	
	E-mailadres:	
	Datum:	15 november 2016

Betreft: Raadsinformatiebrief Snelfietsroute F15 IJsselmonde

Geachte Raadsleden,

Inleiding

In het collegeprogramma 2016-2018 spreekt het college haar ambities uit over de buitenruimte. Verkeersveiligheid staat hierbij hoog op de agenda. Dit willen we onder meer bereiken door het verbeteren en optimaliseren van de verkeersveiligheid op bestaande fietsroutes. De snelfietsroute F15 (SFR-F15) IJsselmonde is een van de projecten waarmee dit mogelijk is. In navolging van de raadsinformatiebrief van 16 november 2015 (nr. 1022063) brengen we graag u via deze raadsinformatiebrief op de hoogte van de laatste ontwikkelingen.

Kernboodschap

College is voornemens een samenwerkingsovereenkomst te tekenen. De gemeente komt hierdoor in aanmerking voor subsidies om de aanleg van de SFR-F15 voor een groot deel te bekostigen. Namens het college zal wethouder De Leeuwe de overeenkomst ondertekenen.

Toelichting

Het netwerk van snelfietsroutes in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) heeft als doel om de automobilist die nu gebruik maakt van het hoofdwegennet te stimuleren en te verleiden de (dagelijkse) verplaatsing met de (elektrische) fiets te maken. De doelgroep is met name het woon-werkverkeer dat het autosnelwegennet in de spitsperioden belast. De snelfietsroute SFR- F15 IJsselmonde is onderdeel van dit netwerk en loopt door de BAR-gemeenten. In Albrandswaard is het vastgestelde fietsnetwerk uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan leidend voor het tracé. De insteek hierbij is dat er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de aanwezige infrastructuur en dat deze verbeterd en veiliger wordt.

Om daadwerkelijk de stap van auto naar de fiets te bewerkstelligen dienen er op de SFR-F15 maatregelen te worden getroffen. Deze maatregelen bestaan uit het verbeteren van de verkeersveiligheid op de SFR-F15 als uit het optimaliseren van deze route. In Albrandswaard is een groot deel van de (quick win) maatregelen op de SFR-F15 al gerealiseerd. In het kader van groot onderhoud aan de wegenverharding en/of de riolering in de periode 2014-2015 zijn onderdelen van de SFR-F15 met subsidie van de provincie Zuid-Holland verbeterd. Voor de resterende maatregelen op de SFR-F15 is ook cofinanciering/subsidie mogelijk via het Rijk (Beter Benutten Vervolg) en van de regio (MRDH en Provincie Zuid-Holland). Om in aanmerking te komen voor deze cofinanciering dient het college een besluit te hebben genomen om een samenwerkingsovereenkomst te tekenen. Hiermee verklaart de gemeente Albrandswaard zich de komende jaren in te spannen voor de realisatie van de SFR-F15. Dit besluit is voorwaardenscheppend om in aanmerking te kunnen komen voor cofinanciering/subsidie voor de nog te realiseren en de al uitgevoerde maatregelen.



Snelfietsroute F 15 IJsselmonde

Plan van Aanpak opgesteld in het kader van de Amendement Hoogland

Definitief EC 1 0

Provincie Zuid Holland
Den Haag, 12 oktober 2016

Inhoudsopgave

Plan van Aanpak SFR F15 IJsselmonde	3
Samenvatting.....	4
1 Beschrijving van de problematiek	6
1.1 Verkeersanalyse	6
1.2 Gedragsanalyse	7
1.3 Uitvoeringsprogramma.....	8
1.4 Steakholderanalyse/Draagvlakmeeting	8
1.4.1 Inwoners en werkgevers	9
1.5 Projectgroep.....	9
1.6 Direct betrokken stakeholders	9
1.7 Incidenteel betrokken stakeholders	9
2 Beschrijving van de maatregel/oplossing	10
2.1 Doel van de maatregel.....	12
2.2 Verkeersanalyse	13
2.2.1 Regionale ritten landelijk hoofdwegennet	14
2.2.2 Lokale ritten onderliggend hoofdwegennet.....	17
2.2.3 Inschatting op basis van arbeidspotentieel	19
2.2.4 Ontwikkelingen arbeidspotentieel	19
2.2.5 Specifieke reizigersstromen.....	20
2.2.6 Andere doelgroepen	20
2.3 Conclusie	20
2.4 Ontwikkeling Spitsmijdingen	21
2.5 Neveneffecten	22
2.6 Type maatregel	22
2.7 Innovaties.....	24
2.8 Nadere afbakening maatregel/project.....	24
2.9 Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope	25
3 Aanpak en planning van de maatregel	27
3.1 Planning/mijlpalen	27
3.2 Risico's	28
3.3 Uitvoeringsorganisatie	30
3.4 Contracteringsstrategie	30
3.5 Monitoring en evaluatie	30
3.5.1 Nulmeting.....	30
3.5.2 Eenmeting	31
3.5.3 Voortgang.....	31
4 Ondertekening	32

Plan van Aanpak SFR F15 IJsselmonde

Datum: 12-10-2016

versie: D EC 1 0

Snelfietsroute F15 IJsselmonde

Algemene gegevens:

Initiatiefnemer uitvoering Amendement Hoogland:	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Directeur-Generaal Bereikbaarheid, <i>M. Frequin</i>
Uitvoerende organisatie:	Gemeente Barendrecht Gemeente Albrandswaard Gemeente Ridderkerk Gemeente Rotterdam Provincie Zuid Holland Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Verantwoordelijke bestuurder:	Gemeente Barendrecht <i>D. Vermaat</i> Gemeente Albrandswaard <i>J.E. de Leeuwe</i> Gemeente Ridderkerk <i>V.A. Smit</i> Provincie Zuid Holland <i>F. Vermeulen</i> Metropoolregio Rotterdam Den Haag <i>P.J. Langenberg</i>
Verantwoordelijke projectmanager:	Provincie Zuid-Holland <i>T. Verdoorn</i>
Verantwoordelijk procesmanager:	Sweco <i>J. Smink</i>
Betrokken andere organisaties:	Waterschap Hollandse Delta Havenbedrijf Rotterdam Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard Verkeersonderneming Rotterdam Fietsersbond
Datum / versie:	12 oktober 2016, Def EC PvA, versie D EC 1 0

Samenvatting

In de filegevoelige IJsselmondere regio, ten zuiden van Rotterdam, worden momenteel in regionaal verband voorbereidingen getroffen voor de realisatie van de snelfietsroute F15 - IJsselmonde. De nieuwe snelfietsroute dient één van de meest zwaar belaste mobiliteitscorridors (A15 tussen Ridderkerk en Albrandswaard, incl. gedeelten aansluitende A16 en A29) te ontlasten. Met het beschikbaar hebben van een aantrekkelijke snelfietsroute wordt ingezet om woonwerk-automobilisten te verleiden uit de file te komen en de fiets te pakken in plaats van de auto.

Gezien de filedruk op de A15, de herkomst- en bestemmingsgebieden van de automobilisten en de ligging van de snelfietsroute, heeft de route een groot aantal potentiële gebruikers. Door het stimuleren van het gebruik van de fiets door middel van (promotie van) een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute, in combinatie met gerichte communicatie en marketingactiviteiten en fietsstimuleringsmaatregelen, wordt het hoofdwegennet en ook het onderliggend wegennet ontlast.

Het verleiden van mensen om hun dagelijkse verplaatsingsgewoonten te doorbreken vergt veel tijd en inspanning. Daarvoor is een breed pakket aan maatregelen nodig, waaronder procesvoering, communicatie en promotie. Het aanbieden van een goed fietsnetwerk is echter een basisvereiste.

De realisatie van de snelfietsroute bestaat uit een samenhangend maatregelenpakket van circa 30 verbeteringsmaatregelen in het gedefinieerde snelfietsroutenetwerk F15 – IJsselmonde, gelegen binnen de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk en Rotterdam. Het snelfietsroutenetwerk bestaat uit 2 corridors van beiden circa 18 km lang. Op enkele strategische punten zijn de corridors onderling verbonden. In de bijlage van het PVA treft u een overzichtskartaar van de snelfietsroute aan.

De ontwikkeling van de snelfietsroute F15 IJsselmonde is mede gericht op de overstap van forrenzen van de auto naar de fiets, de zogenaamde spitsmijdingen. Op het gebied van spitsmijdingen worden de volgende effecten verwacht:

Regionale spitsmijdingen in relatie tot de SFR F15

- Fiets modalshift van 5% uit de auto op de fiets > 3x per week.
- 9.400 ochtendspits en 9.800 ritten avondspits
- op A15 (bij GKW, A29 en A16), < 15 km, in zones rond F15
- 90-100 % bereikbaar = 19.200 spitsritten
- 50% beïnvloedbaar = 9.600 spitsritten
- 5% stapt over = **480 spitsmijdingen**

Lokale spitsmijdingen in relatie tot de SFR F15

- 120.000 inwoners, 2,2 inwoners per huishouden en 1,04 auto per huishouden is 56.700 auto's
- 2 ritten per dag per huishouden voor werkgelegenheid is 113.400 spitsritten
- 70% autoritten liggen tussen 3 en 12 km (bron CBS) is 79.380 spitsritten
- 55% van de autoritten loopt parallel aan de SFR F15 is 43.659 spitsritten
- 50% van de doelgroep is bereikbaar en bereid voor transitie van auto naar fiets is 21.829 spitsritten

- 8%¹ stapt over op de fiets voor binnenstedelijke ritten is ongeveer **1.750 spitsmijdingen**

Daar de regionale en lokale spitsmijdingen verschillende groepen betreffen, kunnen de te verwachten spitsmijdingen bij elkaar opgeteld worden. Derhalve wordt, op basis van de kwaliteitsverbetering van de SFR F15 in combinatie met gerichte communicatie en marketingactiviteiten verwacht dat er in de periode tot eind 2020, 480 en 1.750 is **2.230 spitsmijdingen** worden gerealiseerd in het invloed gebied van de SFR F15 IJsselmonde.

De totale kosten van de maatregelen bedragen € 5,5 mln, het Rijk 2,5 mln euro (excl BTW) bijdraagt en de gemeenten 3.0 mln euro. De rijksmiddelen worden, uitsluitend voor de afspraken gemaakt in voorliggend Plan van Aanpak, ter afhandeling en verdeling aan de Provincie Zuid Holland verstrekt. Voor de realisatie van de maatregelen en het uitvoeren van de communicatie en marketingwerkzaamheden maken de gemeenten vooraf concrete werk- en financieringsafspraken met de Provincie Zuid Holland.

Een overzicht van alle maatregelen, inclusief kostenraming, is bijgevoegd in de bijlagen van het Plan van Aanpak.

Bijgevoegde documenten

Bij het plan van aanpak horen en tweetal bijlagen, te weten een maatregelenkaart en een maatregelenlijst. Deze twee documenten vormen de technische basis voor de realisatie van de SFR F15 IJsselmonde.

Naam document	Kenmerk	datum
Bijlage 1 - Maatregelenkaart snelfietsroute F15 - IJsselmonde		November 2016
Bijlage 2 - Maatregelenlijst snelfietsroute F15 - IJsselmonde		November 2016

¹ De 8% is opgebouwd uit 3% groei door verbeterde infrastructuur in combinatie met communicatie (bron Methode FFV), 2% door promotionele acties en gerichte benadering van automobilisten, 2% door nieuwe arbeidsplaatsen en mobiliteitsregelingen bij bedrijven die dit al ingezet hebben, 1% door autonome groei fietsgebruik, zie de jaarlijkse groei bij de waterbus, het aantal stallingen en de groei van de stallingsvoorzieningen bij station Barendrecht en de toenemende intensiteit op de hoofd fietsroutes.

1 Beschrijving van de problematiek

Het zuidelijk deel van de Stadsregio Rotterdam wordt gekenmerkt door een aantal zwaar belaste mobiliteitscorridors. De A15 Rozenburg-Ridderkerk en de A16 Breda richting Rotterdam komen voor in de File top 50 van de Verkeersinformatiedienst. Met name de knooppunten Ridderkerk, Vaanplein en de Beneluxtunnel zijn filegevoelige locaties. Rijksweg A15 is de belangrijkste verbinding tussen de haven en het achterland. Samen met de A16 vormt de A15 de verbinding tussen Dordrecht (Drechtsteden), Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard, Hoeksewaard, Spijkenisse en Rotterdam en vormt daarmee de drager van de (interne en regionale) ontsluiting van het gebied. Deze verbindingen hebben daarmee ook een belangrijke functie voor het regionale autoverkeer.

In de regio is de afgelopen jaren hard gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de zuidkant van Rotterdam, waarbij is ingezet op uitbreiding van de capaciteit van de A15 en de aansluitingen, waaronder de Algerabrug en op gedragsbeïnvloeding. Middels diverse campagnes, maar ook een concreet aanbod van mobiliteit beïnvloedende maatregelen zijn automobilisten aangesproken en gemotiveerd om over te stappen op fiets en openbaar vervoer.

Echter met name in de spitsen blijven de slagaders van het gebied zwaar belast en zijn het vooral de aansluitingen op de A15, die kampen met filevorming en stagnatie. De gevolgen daarvan zijn merkbaar tot in de haarvaten van de stedelijke netwerken van Albrandswaard (Groene Kruisweg), Barendrecht (Kilweg), Ridderkerk (Rotterdamseweg) en Rotterdam (IJsselmondse Randweg). Dit heeft niet alleen gevolgen voor de doorstroming van het verkeer, maar als gevolg daarvan, ook voor de (lokale) bereikbaarheid van de gebieden, de leefbaarheid van de aangrenzende woongebieden en de milieukwaliteit en geluidsoverlast in een brede zone langs de A15, A16 en A29.

De overbelasting van het regionale en landelijke wegennet treed dagelijks op in de spitsen tussen 7.00 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.00 uur. Bij slecht weer, evenementen en calamiteiten lopen de periodes automatisch uit, waarbij de spitsen regelmatig 3 tot 4 uur duren.

1.1 Verkeersanalyse

Op het snelwegtraject van de A15 op de parallelbaan, maar ook de knopen met de A16 en A29, blijkt, uit onderzoek, dat er sprake is van vertraagde ritten.

Veel lokale verplaatsingen worden thans nog met de auto gemaakt, waarbij ook van het hoofdwegennet gebruik wordt gemaakt. Analyses met het RVMK (Het regionale verkeersmodel dat gekalibreerd is op basis van een uitgebreid telprogramma) laat zien dat er binnen de zuidelijke regio van Rotterdam diverse sterke arbeidsrelaties aanwezig zijn. De drie kernen, Albrandswaard, Barendrecht en Ridderkerk fungeren daarbij in belangrijke mate als voedingsgebieden (door de hoge woningdichtheid) voor de grote werkgelegenheidsgebieden in Rotterdam Zuid, de Haven (Maasvlaktes) en diverse bedrijfsterrainen langs de A15. Er is een dagelijkse pendel tussen deze gebieden op afstanden tot zo'n 20 kilometer.

Aan de andere kant zijn er ook duidelijke regionale fietsstromen waar te nemen, daar waar het gaat om de woon-schoolrelaties. Veel grote scholengemeenschappen liggen ten noorden van de A15 en zorgen voor veel spitsverplaatsingen op de wegen, maar vooral ook op de doorgaande fietsroutes. Ook in Barendrecht zijn er naar de wijk Vrouwenpolder en bij de Die-nesteijnweg veel fietsbewegingen naar de daar aanwezige (regionale) scholengemeenschap.

Tenslotte is het gebied ten zuiden van de A15, het eiland IJsselmonde, recreatief erg aantrekkelijk voor zowel de eigen inwoners, als ook de Rotterdammers. In de afgelopen jaren is op dit vlak geïnvesteerd in nieuwe en hoogwaardige voorzieningen en is de bereikbaarheid, vooral ook voor de fiets, sterk verbeterd. Echter ook de automobilititeit is hiermee toegenomen.

1.2 Gedragsanalyse

Het grootste deel van de voertuigen op de A-wegen betreffen personenvoertuigen. Vooral het deel daarvan dat een lokale of regionale verplaatsing maakt, zijn de potentiële fietsers en daarmee mogelijke gebruikers van de SFR F15 IJsselmonde.

Veel van de autoverplaatsingen zijn gewoonteverplaatsingen. Daarnaast vormen de A-wegen psychologische barrières in het gebied die uitnodigen tot autogebruik. Met name het kruisen van de A15 met de fiets kan slechts op enkele plekken op een kwalitatief goede manier.

De belangrijkste argumenten, die zowel de huidige als de potentiële fietsers in de afgelopen jaren gegeven hebben om niet of niet vaker te fietsen, zijn veiligheid en doorstroming. Het gaat daarbij in het bijzonder om het geen voorrang hebben bij kruispunten, te smalle paden met teveel fietsers in de tegenrichting en wachten bij verkeerslichten. Bij de ontwikkeling van de Snel-fietsroute F15 IJsselmonde wordt 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 wordt een forse infrastructurele verbetering uitgevoerd, die moet leiden tot een kwalitatief hoogwaardige, doorgaande fietsroute met prioriteit voor de fietsers.

Met betrekking tot de parkeervoorzieningen hebben veel werkgevers in de regio rond de A15 nog ruime faciliteiten voor hun werknemers en zijn er nog maar weinig beperkende maatregelen opgelegd. Ook in de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht en Ridderkerk is de fiscalisering van het parkeren nog maar beperkt ingevoerd. Dit vormt nog geen prikkel om over te stappen op de fiets.

Hier staat tegenover dat de gemiddelde regionale verplaatsingsafstand (berekend met het RVMK) rond de 10 km ligt en daarmee prima per fiets af te leggen is. Dat geldt zeker in de laatste jaren door de opkomst van de fiets met een elektrische ondersteuning, de zogenaamde e-bike. Dat geldt ook voor de onderlinge afstanden tussen de gemeenten, die allen op nog geen 5 km van elkaar liggen. Desalniettemin worden de afstanden mentaal hoger ingeschat, daar het allen nog als afzonderlijke gemeenten, met eigen voorzieningen, worden gezien. Inmiddels is op dit vlak al een kentering aan de gang in onder meer de wijk Portland, aangrenzend aan Carnisselanden, dat zowel op Albrandswaard als Barendrecht georiënteerd is. Ook Ridderkerk, dat geen eigen treinstation heeft, is hiervoor aangewezen op Barendrecht, hetgeen de psychologische afstand tussen beide dorpen verkleint.

De afstanden, maar ook de onderlinge relaties en afhankelijkheden, in combinatie met een geschikte infrastructuur voor het langzaam verkeer, maken dat er een behoorlijke potentie is voor de fiets. De verwachting is, dat als de als de mentale barrières geslecht worden en de infrastructuur gelijktijdig verbeterd wordt, deze groei ook daadwerkelijk tot stand zal komen.

Op grond van de ervaringen van de Provincie Zuid Holland in andere snelfietsroutes, maar ook de landelijke ervaringen vanuit onder meer Fiets Filevrij, blijkt dat een goede infrastructuur, in combinatie met een gerichte communicatie en markteling en een adequaat fietsstimuleringsbeleid bij de in het gebied gesitueerde bedrijven, zal leiden tot een forse groei van het forenzen fietsverkeer. Dit is reeds met de vooronderzoeken op de aangrenzende Beneden Merwederoute aangetoond. Maar ook de inspraakreacties op de lokale fietsplannen van de gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam, laten zien dat er een sterke behoefte is aan een hoogwaardige en directe regionale fietsinfrastructuur. Tenslotte geeft ook de Fietsersbond (lid van de projectgroep) aan dat er een behoorlijke fietspotentie is, die middels de juist maatregelen aangesproken kan worden.

1.3 Uitvoeringsprogramma

De Snelfietsroute F15 IJsselmonde is een zorgvuldig bepaalde route die in de afgelopen 2 jaar tot stand is gekomen op basis van een intensief traject van alle belangrijke stakeholders in het gebied. Aan de locatie van de route is een uitgebreid onderzoekstraject voorafgegaan, waarbij factoren als voedingsgebieden, bereikbaarheid van majeure objecten, bedrijven, winkelcentra, scholen en woongebieden, maar ook de geschiktheid of het geschikt te maken zijn van routes en routedelen onderling afgewogen zijn. Hierbij is de uitkomst steeds naast de richtlijnen van snelfietsroutes gelegd, maar ook het oordeel van experts, de fietsersbond en de bestuurders in het gebied. Recentelijk is de dialoog aangegaan met bedrijven en bewoners van het gebied om de route en de kans op het gebruik, in casu de overstap vanuit de auto in beeld te brengen.

Om tot een kwalitatief hoogwaardige snelfietsroute te komen, is de route eind 2014 geschouwd en zijn alle noodzakelijke en gewenste maatregelen in beeld gebracht. Deze lijst met maatregelen is in het kader van voorliggend Plan van Aanpak ten behoeve van het amendement Hoogland. De lijst is gesplitst in zogenaamde Quick Wins, korte termijn maatregelen (tot eind 2020) en lange termijn maatregelen. Het voorgestelde maatregelenpakket is opgesteld door de 3 BAR-gemeenten in nauwe afstemming met de gemeente Rotterdam, de Provincie Zuid-Holland, de MRDH en Waterschap Hollandse Delta en de overige stakeholders in het gebied, alsmede de Fietsersbond. Alle partijen staan achter het gezamenlijk programma! Voor dit programma is er ook een bestuurlijk commitment. De SFR F15 IJsselmonde sluit naadloos aan bij de collegeprogramma's van de verschillende gemeenten en de Provincie, alsmede het eigen fietsbeleid. Daarmee is er een stevig fundament gelegd onder de Snelfietsroute F15 IJsselmonde.

Inmiddels zijn sinds 2015 de zogenaamde Quick Wins door de verschillende partijen in uitvoering genomen, om mede daarmee het belang en de inzet in de Snelfietsroute aan te geven en te waarborgen. Hiermee is er inmiddels al een investering gedaan van ruim 0,5 mln euro.

Voor elke korte termijnmaatregel is een uitwerkingsprincipe vastgesteld en zijn de kosten geschat. Bij de schatting van de kosten zijn, in het licht van de ontwikkeling van de snelfietsroute, percentages opgenomen voor communicatie en marketing, voor zover die niet uit andere middelen (Beter Benutten Vervolg) gedekt zijn. Per maatregel zijn tussen voornoemde partijen afzonderlijk, afspraken gemaakt met betrekking tot bestuurlijke besluitvorming, maar ook de (co)financiering en planning van voorbereiding en uitvoering van de maatregelen. Daarnaast wordt zo mogelijk meegelift met groot onderhoud of andere werkzaamheden aan de route. De uitwerking van de maatregelen wordt thans reeds ter hand genomen. De realisatie van de korte termijnmaatregelen wordt verwacht in de periode 2017/2018 met een uitloop in 2019 en 2020.

Op voorhand kan vastgesteld worden dat met het uitvoeren van de zogenaamde Quick Wins en het in de komende jaren uitvoeren van de korte termijn maatregelen, 90% van de snelfietsroute op het hoogst mogelijke kwaliteitsniveau kan worden gebracht. De overige lange termijn maatregelen zijn afhankelijk van lokale omstandigheden, of de voortgang in lopende projecten, als de GRNR (de ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard). Deze maatregelen beïnvloeden naar verwachting in geen van de gevallen op negatieve wijze de te verwachte groei in de fietsmobiliteit op de route.

1.4 Steakholderanalyse/Draagvlakmeeting

Om een eerste inzicht te krijgen in het woon-werkverkeer van de inwoners van de verschillende gemeenten is een focus groepsdiscussie georganiseerd. De respondenten zijn allen afkomstig uit het doelgebied van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde. Allen maken voor hun woon-werkverkeer gebruik van de auto en reizen binnen het gebied. De deelnemers associëren woon-werkverkeer per auto met negatieve zaken als file, tijdsverspilling, stress, ongelukken en hoge kosten.

De bovengenoemde negatieve punten hangen voor een deel samen met de A15, A16 en A29, maar niet alleen. De irritatie zit vooral ook samen met de doorstroming op het onderliggende weggennet. Verder stelt men vast dat de kosten van het gebruik van de auto hoog zijn. Tegelijkertijd wordt woon-werkverkeer per auto toch wel als het meest aantrekkelijke alternatief beschouwd. Het gebruik van de auto is makkelijk, in principe sneller dan andere vervoermidde-

len, het biedt een gevoel van vrijheid, controle en comfort, het biedt privacy en de auto biedt de mogelijkheid om woon-werkverkeer te combineren met zaken als boodschappen doen of kinderen ophalen en wegbrengen.

Gevraagd naar alternatieven voor woon-werkverkeer geeft men aan dat carpoolen ten koste gaat van privacy en controle over de eigen verplaatsing ten opzichte van de eigen auto. OV wordt ook niet aantrekkelijk gezien. De belangrijkste oorzaken zijn de tijd die het kost, de onbetrouwbaarheid, slechte dienstregelingen en een gebrek aan comfort.

Een zelfde beeld geldt in eerste instantie ook voor de fiets, dat niet volledig positief wordt beoordeeld. Men geeft aan dat er een aantal gevaarlijke punten op de fietsroute zijn. Zij ervaren op dit moment geen goede, comfortabele en veilige fietsroute naar de werkbestemming. Verschillende deelnemers kunnen concrete lokaties aanwijzen en geven aan dat als die punten, vooral met betrekking tot veiligheid en wachttijd, verbeteren, zij de fiets vaker gaan gebruiken.

Aan het gebruik van de fiets worden ook een aantal positieve kanten gezien, zoals gezondheid/lichaamsbeweging, 'je hoofd leegmaken' en 'genieten van de buitenlucht' en de lage kosten. Indien men beschikt over een E-bike zou dit, indien de afstand acceptabel is, een interessant alternatief kunnen zijn. Ook wordt door een groot aantal deelnemers aangegeven, dat een financiële tegemoetkoming zou kunnen helpen bij het vaker kiezen voor de fiets. De fiets blijkt derhalve uitstekende aanknopingspunten te bieden voor het aanpakken van de problemen met woon-werkverkeer rondom de Snelfietsroute F15 IJsselmonde.

1.4.1 *Inwoners en werkgevers*

In een volgende fase wordt het draagvlakonderzoek uitgebreid met inwoners en werkgevers. T.b.v. het draagvlakonderzoek onder werkgevers zal vooral gekeken worden naar bedrijven in Rotterdam, Ridderkerk, Barendrecht en Albrandswaard. De inwoners zullen zowel bevestigd worden bij de belangrijkste winkelcentra in het gebied, als op een aantal strategisch gekozen locaties op de route, al dan niet middels een internet enquête. Onderzocht wordt in hoeverre het mogelijk is om ook automobilisten op de spitsgevoelige trajecten te enquêteren. Dit onderzoek start aan het begin van de realisatietermijn van de F15-IJsselmonde (voorjaar 2017) en wordt afgestemd met het recentelijk opgestarte proces door de Verkeersonderneming in het kader van de Mobiliteitscampagne van Beter Benutten Vervolg.

1.5 **Projectgroep**

Voor realisatie van de snelfietsroute is twee jaar geleden een projectgroep ingesteld. Alle voornoemde partijen maken deel uit van de projectgroep. Het betreffen:

- De gemeenten Albrandswaard, Barendrecht, Ridderkerk, Rotterdam;
- Provincie Zuid-Holland;
- Waterschap Hollandse Delta;
- Havenbedrijf Rotterdam;
- MRDH;
- Fietsersbond;
- Agendaleden GRNR en de Verkeersonderneming.

1.6 **Direct betrokken stakeholders**

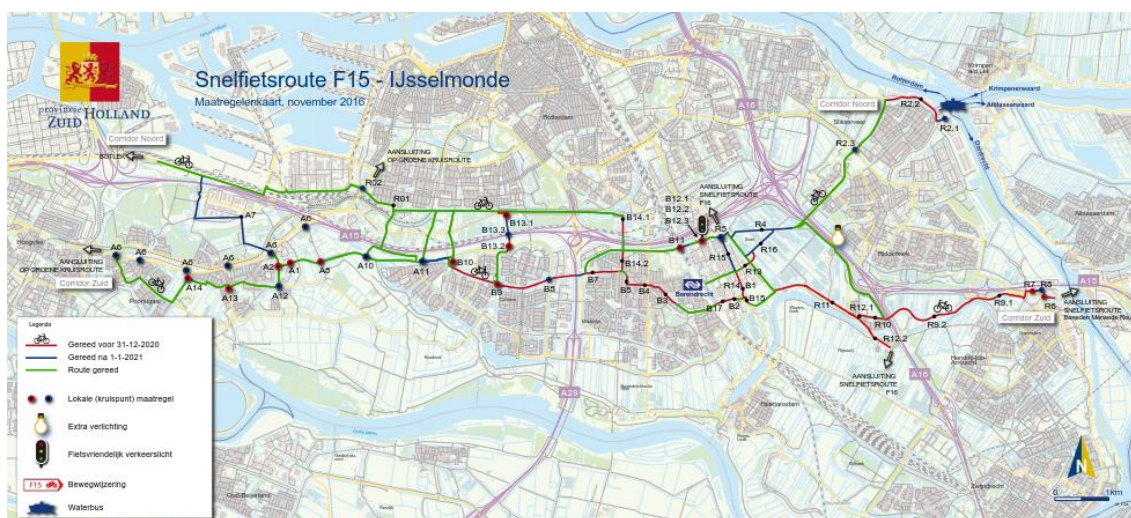
De overige direct betrokken stakeholders worden regelmatig op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rondom de snelfietsroute F15 IJsselmonde, omdat zij hier als wegbeheerder zijdelings mee te maken hebben. Het betreft Rijkswaterstaat, de Regio Drechtsteden, de gemeenten Alblasserdam, Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht en de Rotterdamse deelgemeenten Charlois en IJsselmonde.

1.7 **Incidenteel betrokken stakeholders**

Een aantal partijen wordt incidenteel ingelicht als daar vanuit de ontwikkeling van de snelfietsroute een concrete aanleiding is. Het betreft de gemeente Spijkenisse, RET, Deltapoort, Waterbus en Driehoeksveer, Natuur- en recreatieschap IJsselmonde, diverse bedrijvenverenigingen (bijvoorbeeld RONDO in Ridderkerk) en op termijn de projectorganisatie Buytenland.

2 Beschrijving van de maatregel/oplossing

De drie gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk (BAR) hebben het initiatief genomen tot uitwerking van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde. Het vertrekpunt van de route is de oost-west verbinding tussen de gemeenten, parallel aan de A15. De begin- en eindpunten zijn bepaald op basis van de locaties waar de fietsstromen het gebied binnenkomen. Aan de oostzijde zijn dit de brug over de Noord en de veren naar de Krimpenerwaard en Alblasterdam. Aan de westzijde zijn dit de route naar de tweede Maasvlakte en de Groene Kruisweg naar Spijkenisse en Rotterdam, eveneens een snelfietsroute.



Afbeelding 1 Snelfietsroute F15 IJsselmonde (tevens opgenomen in de bijlagen)

De gemeenten hebben samen met Provincie Zuid-Holland en het Waterschap het fietsnetwerk geanalyseerd en van daaruit de meest voor de hand liggende route en naar verwachting nu al als zodanig gebruikte route, op kaart ingetekend. Op basis van een gemeenschappelijke schouw is de route nader gedefinieerd.

De route bestaat feitelijk niet uit één, maar uit twee oost-west verbindingen gelegen aan beide zijden van de A15. Op verschillende plaatsen zijn de beide tracés van de route met elkaar verbonden. Hierdoor ontstaat een zogenaamde 'ladderstructuur', zoals die vaker gehanteerd wordt bij Snelfietsroutes. De route maakt voor een deel gebruik van twee andere fietsroutes, te weten de F16² en de Groene Kruisroute³.

De route loopt op verschillende locaties niet 'door', maar 'langs' belangrijke voedingslocaties. Deze gebieden worden aan de route gehaakt met lokale fietsinfrastructuur ofwel 'feeders'. De snelfietsroute beslaat een lengte van 2 keer circa 18 km, hetgeen inclusief sporten neer komt op ongeveer 40 kilometer. Om het gebruik van de fietsroute te stimuleren wordt ingezet op een aanvullend pakket van marketing, communicatie en promotiemaatregelen. Mede vanuit de MRDH en de Verkeersonderneming wordt de fietsroute ambtelijk ondersteund.

² De maatregelen op de F16 die destijds niet uitgevoerd zijn en onderdeel uitmaken van het gemeenschappelijk gedeelte, zijn in het voorstel voor de aanpak van de F15 overgenomen en geoptimaliseerd.

³ De maatregelen voor de Groene Kruisroute worden in het kader van dat project uitgevoerd en gefinancierd. De maatregelen ten behoeve van een goede aansluiting van beide routes (de oversteken op de Groene Kruisweg) maken deel uit van voorliggend Plan van Aanpak voor de SFR F15 IJsselmonde.

De route is uitgewerkt in een maatregelenlijst (Opgenomen in de bijlagen van voorliggend Plan van Aanpak) waarin is aangehaakt op het ambitieniveau dat in de 'Methode Fiets filevrij!' is vastgelegd. De belangrijkste uitgangspunten bij de uitwerking zijn:

- comfortabel, direct, veilig en snel door kunnen fietsen;
- de fietser heeft zoveel mogelijk overal voorrang of kruist het autoverkeer ongelijkvloers;
- een betrouwbare reistijd.

Daarnaast is herkenbaarheid van de route een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt uiteindelijk onder meer vertaald in de breedte, asfalt, maar ook verlichting en bewegwijzering. Met betrekking tot de bewegwijzering wordt thans landelijk een richtlijn opgesteld. Vooralsnog zijn de landelijke plannen (ingegeven door een standpunt van de Nbd) uitermate sober vormgegeven. Het voorstel geeft, naar de mening van de projectgroep, nog geen krachtig signaal naar de (potentiële) gebruikers. De projectgroep houdt zich het recht voor om het uiteindelijk voorstel aan te vullen.

Per gemeente zijn op de routekaart de locaties aangegeven waar bestaande fietsvoorzieningen worden verbeterd en waar nodig, nieuwe fietsvoorzieningen worden aangelegd. Ook maatregelen ten aanzien van bewegwijzering en verlichting zijn in de maatregelenlijst opgenomen. Bij de maatregelen is een kostenschatting opgenomen. De kostenschattingen zijn opgesteld op basis van

- kostenkennallen;
- type maatregel;
- locatie van de maatregel;
- omvang van de maatregel;
- de standaardposten van de SSK-ramingssystematiek;
- percentage onvoorzien;
- percentage voor communicatie en marketing.

Hierbij is een, voor de fase van het project relevante, onzekerheidsmarge/risicoprofiel in acht genomen.

Veel maatregelen op de kaart zijn principeoplossingen en worden de komende periode uitgewerkt en nauwkeurig geraamd. Zodra de financiering van elke maatregel rond is, wordt ook de realisatie ter hand genomen.

De lijst met maatregelen is hierna opgenomen. Dit betreft geen statisch gegeven, maar vormt een dynamische lijst die in ontwikkeling blijft. Naast het feit dat indicatieve maatregelen uitgewerkt worden tot concreet te realiseren oplossingen, worden ook nieuwe inzichten en verbeteringsmogelijkheden, zoals die aangedragen worden vanuit de kennisontwikkeling van FFV of vanuit de communicatie met de omgeving, in de lijst verwerkt voor de betreffende locaties.

Zowel de maatregelenkaart, als de maatregelenlijst zijn als bijlage bij het voorliggende Plan van Aanpak gevoegd.

De voorgestelde maatregelen brengen de snelfietsroute op het hoogst haalbare en vanuit de snelfietsroute gedachte, gewenste kwaliteitsniveau. Hiermee worden alle fysieke belemmeringen voor de (inter-)lokale fietsers weggenomen. Niet alleen beschikt de fietser in de komende jaren over een comfortabele route, ook worden de vertragingstijden op de route sterk gereduceerd, de stopkans aanzienlijk kleiner en zal de veiligheid fors toenemen. De aangegeven belemmeringen die de huidige automobilisten (zoals onder andere verkregen via een draagvlakmeting) met betrekking tot de fysieke gesteldheid van de route, zullen hiermee weggenomen zijn.

Gelijktijdig met het ontwikkelen van de route, wordt het komende jaar (2017) ook een communicatie en marketingstrategie uitgerold en worden de potentiële fietsers opgezocht en benaderd. De werkzaamheden maken onderdeel uit van de het Mobiliteitsprogramma van de Verkeerson-

derneming dat in het kader van Beter Benutten Vervolg wordt uitgerold. Middels dit programma wordt de marketing van de alternatieve vervoerwijzen voor de auto onder de aandacht gebracht bij de verschillende potentiële doelgroepen. Ook de Snelfietsroute F15 IJsselmonde maakt onderdeel uit van dit pakket. Op deze manier wordt een stevige impuls gegeven aan het fietsen en komt de SFR F15 reeds op een ieders agenda te staan. Het is te verwachten dat ook na 2017 deze aanpak verder doorgezet zal worden. Echter vanuit het project wordt begin 2018 het stokje overgenomen/aangevuld met een aantal gerichte communicatie acties in relatie tot het realisatieprogramma van de snelfietsroute. Op die manier blijft de route onder de aandacht van de weggebruikers. Alle kansen om de route positief in beeld te brengen, worden daarbij benut en de successen worden gevierd. Met deze tweetraps systematiek wordt het maximale effect met betrekking tot de modal shift en het fietsgebruik van de SFR als gevolg van de gerealiseerde kwaliteitsverbetering van de route bereikt.

De realisatie van de maatregelen gebeurt onder regie van de gezamenlijke projectgroep, bestaande uit de belangrijkste stakeholders, zoals de wegbeheerders en de regionale overheden. Op deze manier wordt gewaarborgd dat de lokale fietsers optimaal bedient worden, maar dat aan de andere kant de hinder en overlast, als gevolg van de werkzaamheden, tot een minimum beperkt blijven. Deze centrale coördinatie heeft tevens als voordeel dat de kwaliteit van de maatregelen op het hoogste niveau blijft en dat alle partijen elkaar kunnen steunen en bijstaan in de realisatie en het gewenste en noodzakelijk draagvlak voor de route.

Reeds bij het uitvoeren van de Quick Wins heeft deze wijze van samenwerken goed gewerkt en zijn in alle gemeenten belangrijke hindernissen voor de fietsers geslecht. Maar de intergemeentelijke samenwerking heeft er ook toe bijgedragen dat het kwaliteitsniveau in alle gemeenten nu hetzelfde is en dat de fietser in de toekomst niet meer merkt dat een gemeentegrens gepasseerd wordt.

2.1 Doel van de maatregel

Het doel is om automobilisten die op fietsbare afstand van het werk wonen (tot 15 kilometer⁴) te stimuleren om de fiets naar het werk te pakken. In de intergemeentelijke relaties kan de fiets, door de relatief korte afstanden, de auto goed vervangen. Gezien de filedruk op de A15, de herkomst- en bestemmingsgebieden van de automobilisten en de ligging van de snelfietsroute, heeft de route een groot aantal potentiële gebruikers. Door het stimuleren van het gebruik van de fiets door middel van (promotie van) een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute, in combinatie met gerichte communicatie - en marketingactiviteiten en fietsstimuleringsmaatregelen, wordt zowel het hoofdwegennet, als het onderliggend wegennet ontlast.

In de drie gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en Albrandswaard tezamen wonen ongeveer 115.000 mensen. De zuidzijden van Rotterdam (waar de noordelijke route van de F15 doorheen loopt) telt ongeveer 55.000 inwoners en samen met Alblasterdam en een deel van Spijkenisse komt het directe invloed gebied van de F15 (max 2,5 km vanaf de route) op 200.000 inwoners. De verschillende gemeentelijke statistieken laten zien dat in hetzelfde gebied ongeveer 80.000 werknemers zijn (45.000 in Barendrecht en Ridderkerk, 10.000 in Albrandswaard en de kop van Spijkenisse en het Havengebied, 5.000 aan de andere zijde van de brug over de Noord en ongeveer 35.000 in Rotterdam zuid en de kop van het Havengebied ten noorden van de A15. Daarmee ligt de route, met beide tracés, centraal in een potentieel bijzonder aantrekkelijk gebied voor fietsverplaatsingen.

⁴ Door het KIM wordt thans als een maximale fietsafstand, op basis van een langjarig onderzoek naar het huidige gebruik van de fiets, aangehouden van 7,5 km. Echter binnen FFV (een samenwerking van het ministerie van I&M en de Fietsersbond en decentrale overheden) is inmiddels op basis van recent onderzoek vast komen te staan dat de bovengrens op 15 km ligt, zie de publicatie 'Netwerken van Regionale Fietsroutes' waarin de netwerken van Den Haag en Rotterdam onderzocht zijn.



Afbeelding 1 Direct invloedsgedebied van de SFR F15 IJsselmonde

Op de oost-westcorridor die de snelfietsroute bedient, wordt de OV-relatie door bussen bediend. In het voor- en natransport, maar ook in gebieden met een lage bedieningsgraad, kan de fiets een belangrijk alternatief en aanvullend vervoermiddel zijn. Dat geldt ook in het voor- en natransport van de waterbussen.

De functie van de snelfietsroute is vooral het verbinden van aanliggende woonkernen en aan de route gelegen – huidige en toekomstige – werklocaties. De gemeenten Rotterdam, Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk liggen langs de route en tellen samen circa 200.000 inwoners. Binnen het bereik van de fietsroute liggen diverse grote bedrijventerreinen zoals Gadering, Waalhaven, Distripark Eemhaven, De Overhoeken, Vaanpark, Bijdorp, Dierenstein, Bedrijfsterrein Oost (de Greenery), Ziedewij, Verenambacht, meubelboulevards Reijerwaard en Cornelisland, Woude en Donkersloot. Een grote gebiedsontwikkeling als bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en station Barendrecht, ligt ook binnen het bereik van de snelfietsroute. Openbaar vervoer is voor tal van deze bedrijventerreinen geen of slechts een beperkt alternatief voor de auto. Dat heeft enerzijds met het netwerk en de frequentie te maken en anderzijds ook met de aansluiting op de diverse woongebieden. Daarnaast zijn de loopafstanden naar de OV-haltes vaak te groot. De fiets is in veel gevallen wel een goed alternatief, echter deze staat door het ontbreken van veilige, directe en comfortabele voorzieningen, maar ook de aandacht die er voor is vanuit de werkgever, bij de meeste werknemers nog niet als alternatief op de kaart. Door goede communicatie zal, in combinatie met het verbeteren van de infrastructuur, de hoogwaardige fietsroute vanaf het begin op het netvlies van de toekomstige gebruiker komen te staan.

Voor de omliggende regio's is de herkomst en bestemming van de automobilisten op dit snelwegtraject (A16, A15 en A29) in beeld gebracht.

2.2 Verkeersanalyse

Om inzage te krijgen in het verwachte effect van zowel de fysieke, als de promotionele en communicatieve maatregelen, zijn een aantal berekeningen en inschattingen gemaakt op basis van het reizigerspotentieel dat zich in het gebied rond de SFR F15 IJsselmonde bevindt.

Voor de analyse van het autoverkeer op deze A-, N- en lokale hoofdwegen is gebruik gemaakt van de Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) Rotterdam, model basisjaar 2015.

Bij de analyse is uitgegaan van de veronderstelling dat een gedeelte van de automobilisten die nu gebruik maken van de A16, A15 en A29, alsmede het lokale hoofdwegennet voor de korte autoritten door een veilige-, kwalitatief hoogwaardige en een comfortabele fietsroute (snelfiets-

route) verleid kunnen worden om meer gebruik te maken van de fiets. De opmars van de elektrische fiets⁵ zal daar zeker in bijdragen.

Voorgestelde maatregelen op de Snelfietsroute F15 IJsselmonde leidt tot een verkorting van de geschatte reistijd van ongeveer 25% op basis van gemiddelde routelengte en aantal resterende VRI's (rijtijd en gemiddelde wachttijd bij de VRI's).

De insteek van het project, de gedachte achter FFV en het Amendement Hoogland is het werkstellingen van een structurele overstap vanuit de auto op de fiets door forenzen in de ochtend- en avondspits. Deze overstappen worden ook wel spitsmijdingen genoemd, daar zij als automobilist de spits mijden. Uiteraard zijn er ook andere vormen van spitsmijdingen, zoals het rijden buiten de spits, gebruik maken van openbaar vervoer en het op andere locaties werken. In het kader van het bepalen van het positieve effect van voorliggende SFR F15 wordt ingezoomd op die groep forenzen die thans met de auto in de spits rijden en over zouden kunnen stappen op de fiets, waarbij zij gebruik maken van de SFR F15, al dan niet getriggerd door de promotie en communicatieactiviteiten.

Bij het bepalen van de totale omvang van het aantal spitsmijdingen wordt onderscheid gemaakt naar regionale en lokale verplaatsingen. De regionale verplaatsingen, zijn die verplaatsingen tot een afstand van 15 km die van buiten het directe invloed gebied van de SFR F15 (2 km rond de route, op basis van de CROW richtlijn waarin een 'voortransportafstand van 15% van de routelengte wordt gehanteerd) naar een locatie daarbinnen of daarbuiten gaan. De lokale verplaatsingen zijn verplaatsingen tot 10 km die binnen het directe invloed gebied van de SFR F15 gemaakt worden.

Om een betrouwbare indicatie van het totaal aantal spitsmijdingen te krijgen zijn een zestal gevalideerde methoden gebruikt om de spitsmijdingen in te schatten. De methoden zijn gebaseerd op bestaande onderzoekstechnieken, zoals die ook gebruikt zijn in het kader van BBV-aanvragen.

Hoofd berekeningen:

- Regionale ritten landelijk hoofdwegennet
- Lokale ritten onderliggend hoofdwegennet

Controle berekeningen

- Procentuele inschatting op basis van het arbeidspotentieel
- Ontwikkelingen arbeidspotentieel
- Specifieke reizigersstromen
- Andere doelgroepen

2.2.1 Regionale ritten landelijk hoofdwegennet

Deze analyse is uitgevoerd op basis van een aantal selected link berekeningen voor de parallelbaan van de A15 in combinatie met de A16 en A29. Op deze baan zit overwegend lokaal en regionaal verkeer, daar waar de hoofdrijbaan het boven lokale, regionale en nationale verkeer afwikkelt. Om in beeld te brengen wat de potentiële fietsers zijn voor de snelfietsroute is uitgegaan van een reisafstand tot 15 km van de herkomst tot de bestemming.

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.

⁵ Een lokale fietsspecialist langs de route in Barendrecht constateert over de afgelopen 3 jaar een groei van de verkoop van e-bike's met ruim 50% per jaar en heeft voor dit jaar al een orderportefeuille van ruim 300 e-bike's.

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 aangesproken, 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 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 aangesproken om te beïnvloeden.

De combinatie van gebieden aan weerszijden van de A15 bepaalt of de route interessant is voor de fiets of de e-fiets. Alle verplaatsingen tussen de doelgebieden zijn korter dan 15 km over de huidige wegverbindingen en het aanvullende lokale netwerk. Daar de fietser over het algemeen in het stedelijk gebied over een veel fijnmaziger netwerk kan beschikken inclusief het aantal kruisingen met de A15 (het autonetwerk, inclusief unieke fietsverbindingen en doorsteken) zijn de fietsritten in de regel korter dan de te vervangen autoritten (zie ook de analyse van de Fietsplanner van de Fietsersbond in 2014). Dat wil dus zeggen dat alle verplaatsingen in aanmerking komen voor de overstap op de (e-)fiets.

De selected link is gedraaid voor een locatie tussen de afritten 20 Barendrecht (S103) en 19a Rotterdam Zuid (S104).

Vanuit deze analyse is het aantal personenautoritten gedestilleerd die, gegeven de verplaatsingsafstand, kunnen worden aangemerkt als potentiële fietsritten. Het betreft uitsluitend die ritten die redelijkerwijs gebruik gaan maken voor een (belangrijk deel) van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde, indien de overstap gemaakt wordt van de auto naar de fiets.

Samengevat zijn de relevante personenautoritten op de corridor als volgt:

Ochtendspitsperiode van 7 – 9 uur

Van oost naar west	5013 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	4385 personenauto verplaatsingen
Totaal	9398 personenauto verplaatsingen

Avondspitsperiode van 16 – 18 uur

Van oost naar west	4704 personenauto verplaatsingen
Van west naar oost	5043 personenauto verplaatsingen
Totaal	9747 personenauto verplaatsingen

Voor de spitsperiode van 7 – 9 uur en die van 16 – 18 uur kunnen respectievelijk 9.400 en 9.800 (in totaal) autoverplaatsingen worden aangemerkt als potentiële fietsritten.

Wellicht ten overvloede moet hierbij 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.

Op basis van de RVMK Rotterdam model basisjaar 2015 bedraagt het aantal potentiële spitsmijdingen op de A15 knelpunten, als gevolg van de fietsroute, 9.400 personenautoverplaatsingen in de ochtendspitsperiode van 7- 9 en 9.800 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. Daarnaast zijn een belangrijk deel van deze regionale ritten > 7.5 km (grens KIM), welke volgens het KIM alleen in aanmerking komen voor transitie als gebruik wordt gemaakt van de e-bike.

Daar staat tegenover dat deze groep goed te benaderen is, als gevolg van het feit dat zij een cordon passeren en daarbij gedetecteerd kunnen worden. Op basis van kentekenregistratie kunnen de bestuurders benadert worden. Dit resulteert in een potentiële doelgroep van overstappers van 19.200 autoritten (9.400 en 9.800 personenauto verplaatsingen).

Opgemerkt wordt dat de selected link in eerste instantie slechts op 1 locatie is uitgevoerd. Er is nog een tweede locatie die in aanmerking komt voor een selected link, te weten tussen het knooppunt Ridderkerk en de afrit 20 Barendrecht. Hiermee worden ook alle ritten van oost naar west (Barendrecht) ondervangen. Daar waar de eerste selected link zich vooral op de ritten van west naar oost (Barendrecht) richt en van oost naar west (Rotterdam) en het havengebied (de grootste potentiële doelgroep).

Uit de studies in Zwolle Netwerkstad en Maastricht Bereikbaar, alsmede uit de draagvlakonderzoeken rond de BMR, de F15 en de Spijkenisserbrug 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.

De feitelijke groep van mogelijke overstappers (zowel incidenteel, als structureel) brengt op 19.200/2=9.600 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. 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. 'Fietsenaarhetwerk' 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.

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. Structureel bleef hier uiteindelijk 4% van over. Uit de evaluatie (onder ander ook onderzoek bij de 'afhakers') is gebleken dat, wanneer er meer effort gestoken zou zijn in het opbouwen van de intrinsieke motivatie om te gaan en blijven fietsen, het langer beschikbaar houden van de bonussen en het geleidelijker afbouwen ervan, de groep verdubbeld (8%) had kunnen worden. Stap voor stap begeleiden leidt tot een structurele gedragsverandering. Bij de laatste e-meting (4^e effectmeting) is gebleken dat 1.350 structurele dagelijkse spitsmijdingen gerealiseerd zijn op een potentiële doelgroep van 20.000 forenzen, hetgeen een reductie van 6.8 % betekent. MRDH gaat in het kader van het Themaplan Fiets (HGL-BBV-00) uit van een voorlopige conversie van 5% op basis van eerder behaalde resultaten, maar stelt dat een hoger percentage mogelijk en haalbaar moet zijn en rekent in de verschillende projecten met percentages rond de 6%.

Op grond hiervan wordt aangenomen dat, conform de uitgangspunten van Haaglanden en in relatie tot de spreiding van berekende en verwachte percentages overstappers in de aange-

haalde onderzoeken en experimenten, 5% van de potentiële overstappers ook daadwerkelijk, structureel, over zal stappen, al dan niet gebruik makend van een (high-speed) e-bike, hetgeen neerkomt op **480 spitsmijdingen** per etmaal voor de regionale verplaatsingen.

2.2.2 Lokale ritten onderliggend hoofdwegennet

In het gebied rond de snelfietsroute F15-IJsselmonde blijkt echter modelmatig dat er een groot aantal korte afstandsritten op sterk vertraagde verbindingen op het wegennet voorkomt. Dit aantal is procentueel zelfs hoger dan in de regio Arnhem-Nijmegen.

Daarnaast dient bij de berekeningen van het aantal spitsmijdingen (conform de uitgangspunten van BBV en het Amendement Hoogland) niet uitsluitend uitgegaan te worden van verplaatsingen die gebruik maken van het landelijk hoofdwegennet, in dit geval de parallelbaan van de A15, daar waar ook autoverplaatsingen op het lokale wegennet, vervangen kunnen worden door fietsverplaatsingen op de Snelfietsroute F15 IJsselmonde.

Onderzoek naar de effectiviteit van een SFR in Amersfoort (Amersfoort-Soest) en Heerlen(Heerlen-Aken) blijkt dat gebruikers binnen 1 km van een SFR, bereid zijn naar de SFR te rijden om van de SFR gebruik te maken om een langere verplaatsing af te leggen. Afhankelijk van de afstand van de totale reis (naar mate die groter wordt) is de gebruiker bereid om ook van grotere afstand (in Amersfoort 2 km, zijnde de rand van de aangrenzende wijk en in Spijkenisse eveneens 2 km, zijnde de rand van de wijk Schenkel) loopt dit op tot 2 km.

Dit komt ook overeen met de norm ten aanzien van omrijden, zoals die bepaald is in het kader van een van de 5 hoofdeisen voor fietsinfrastructuur en vastgelegd in de Ontwerpwijzer Fietsvoorzieningen.

Naar aanleiding van de discussie met de Verkeersonderneming hebben we dit doelgebied vastgelegd op basis van de assen van de SFR F15 IJsselmonde. Het doelgebied is afgebeeld in afbeelding 1 Direct invloedsgebied van de SFR F15 IJsselmonde.

Inschatting aantal lokale spitsmijdingen.

Beide tracés van de SFR F15 dekken volledig het voedingsgebied van Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard en Rotterdam-Zuid, wanneer een bandbreedte aangehouden wordt van 2 km en 70% van het bebouwde gebied met een bandbreedte van 1 km. Dat betekent dat tenminste 70% van alle autoverplaatsingen in het gebied een fietsverplaatsing zou kunnen zijn, mits zij een verplaatsing maken in de looprichting van de SFR F15.

Op basis van het KIM en in relatie tot hetgeen bepaald is in het kader van FFV Netwerken van Regionale Fietsroutes zijn alle lokale verplaatsingen tot 10 km vervangbaar door de fiets. Verplaatsingen onder de 3 km met de auto (20 % van de autoverplaatsingen volgens het CBS 2015) zijn weliswaar vervangbaar door de fiets, maar maken zelden substantieel gebruik van de SFR F15 als gevolg van de rit van en naar de SFR. Derhalve wordt voor de lokale verplaatsingen uitgegaan van alle auto verplaatsingen tussen de 3 en maximaal 12 km⁶.

De oriëntatie van het hoofdwegennetwerk van het gebied rondom de SFR F15 is modelmatig beoordeeld en het blijkt dat 55% van de hoofdwegen oost-west georiënteerd zijn en 45% noord zuid. Echter de belangrijkste voorzieningen en werkgelegenheidslocaties zijn allen centraal in het gebied gelegen, zoals de gemeentehuizen, de bedrijfsterreinen Nieuw Reijerwaard en Vaanpark II, als ook de winkelcentra.

Voor de spitsmijdingen richt de SFR zich voornamelijk op de forenzen.

Op grond van landelijke en lokale data van het gebied, de inwoners, arbeidsplaatsen en afstanden wordt het aantal te verwachten spitsmijdingen als volgt berekend.

Binnen het invloed gebied van 2 km wonen circa 120.000 mensen.

⁶ Door het fijnere fietsnetwerk, wordt een autoverplaatsing gemiddeld 15% korter, wanneer deze vervangen wordt door een fietsverplaatsing.

Een gemiddeld huishouden bestaat uit 2,2 personen (bron CBS: Personen per huishouden 2014). Dit betekent dat er ongeveer 54.500 huishoudens zijn in het invloed gebied.

In de Randstad bezit een gemiddeld huishouden 1.04 auto's. (bron: CBS, zie onderstaande analyse van CBS-site)

De auto is niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven. Er zijn dan ook veel mensen die een auto onmisbaar vinden. Het autobezit is de laatste 25 jaar enorm gestegen. In Nederland zijn bijna 8 miljoen auto's. Ongeveer 58% van alle huishoudens in Nederland heeft 1 auto in zijn bezit. 22% van de Nederlandse huishoudens heeft 2 auto's en bijna 3% van de huishoudens heeft zelfs 3 auto's. Het gemiddeld aantal auto's per gezin komt daarmee op 1,04 auto per huishouden.

Dit betekent dat er in het gebied 56.700 auto's aanwezig zijn. Volgens het CBR zijn er voor de drie gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en Albrandswaard tezamen, 42.800 auto's geregistreerd. Hier dient Rotterdam Zuid, Alblasterdam en een stuk van Spijkenisse nog bijgeteld te worden.

Berekening Spitsmijdingen	Vertaling naar spitsritten
Uitgaande van 56.700 auto's	
Tenminste 2 van de 6 ritten per huishouden is woon-werk gerelateerd (1 heen en 1 terugrit naar het werk bij 1 kostwinnerschap) (bron CBS, Mobiliteitskenmerken en motieven naar vervoerwijze)	113.400
Bij een normale verdeling is 70% van de autoritten in stedelijke regio's tussen de 3 en de 12 km (bron CBS Mobiliteitskenmerken en vervoerwijzen, regio's 2014)	79.380
Binnen het gebied zijn de oost-west relaties vrijwel even sterk verdeelt als de noord-zuid relaties (percentage noord-zuid assen/oost-west assen: 45-55). Alle oost-westrelaties lopen parallel aan de SFR F15 en zijn in potentie vervangbaar.	43.659
De helft van deze doelgroep is te bereiken met campagnes (bron Toekomstagenda van de Fiets, Methode Fiets Filevrij en Maastricht Bereikbaar). Daarnaast is het een dicht bevolkt gebied en zijn er diverse lokale media voorhanden ⁷ .	21.829
8% ⁸ stapt over op de fiets op een afstand tot 10 km fietsen (bron Toekomstagenda voor de fiets, FFV)	1.746

⁷ Door een goede communicatie en marketing, in combinatie met beloningsacties bij bedrijven in de beschreven doelgebieden, is het mogelijk om 90 tot 100% 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. Daarnaast gaf in Maastricht 50% aan ook via de lokale media op de hoogte te zijn van de acties en de fietsroutes.

⁸ De 10% is opgebouwd uit 3% groei door verbeterde infrastructuur in combinatie met communicatie (bron Methode FFV), 2% door promotionele acties en gerichte benadering van automobilisten, 2% door nieuwe werkplaatsen en mobiliteitsregelingen bij bedrijven die dit al ingezet hebben, 1% door autonome groei fietsgebruik, zie de jaarlijkse groei bij de waterbus, het aantal stallingen bij station Barendrecht en de toenemende intensiteit op de hoofd fietsroutes.

Dit betekent dat het lokale en deels ook regionale en landelijke hoofdwegenet binnen het invloed gebied ontlast zal worden door de verbetering van de SFR F15, in combinatie met een gerichte communicatie en marketing actie met **1.750 spitsmijdingen**.

Opm. Het invloed gebied is ingevoerd in het RVMK en op grond van het afstandscriterium in combinatie met de gekozen routes van het autoverkeer, in vergelijking met de ligging van de SFR F15 komt uit op ongeveer 55.000 verplaatsingen in oost-westrichting. Dat zou betekenen dat het berekende aantal spitsmijdingen van 1.750 te laag is. Deze modelberekeningen worden in 2017 nogmaals gevalideerd.

Daar de regionale en lokale spitsmijdingen verschillende groepen betreffen, kunnen de te verwachten spitsmijdingen bij elkaar opgeteld worden. Derhalve wordt, op basis van de kwaliteitsverbetering van de SFR F15 in combinatie met gerichte communicatie en marketingactiviteiten verwacht dat er in de periode tot medio 2018, 480 en 1.750 is **2.230 spitsmijdingen** worden gerealiseerd in het invloed gebied van de SFR F15.

Opgemerkt wordt dat deze lokale spitsmijdingen ook effect hebben op het landelijk hoofdwegenet, daar een substantieel deel ervan, van invloed is op de doorstroming op de hoofdwegen in de nabijheid van de drie, in de spitsen overbelaste, aansluitingen op het hoofdwegenet, te weten de IJsselmondse knoop (A15), de Kilweg (A29) en het Groene Kruisplein (A15). In geval van overbelasting en calamiteiten heeft het 'vastlopen' van deze knopen, terugslageffecten op voornoemde landelijke hoofdwegen. De voorziene ruimtelijke ontwikkelingen en uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen, juist in de directe omgeving van deze knopen, leidt tot een aanzienlijk hoger risico op congestie en stagnatie en daarmee terugslag. Overstap van de auto naar de fiets op het lokale wegennet, maakt dit wegennet robuuster en minder congestiegevoelig en voorkomt daarmee enerzijds dat het landelijk hoofdwegenet onnodig zwaar belast wordt met lokale verplaatsingen en anderzijds dat terugslag op de aansluiting leidt tot stagnatie (voertuigverliesuren) op het hoofdwegenet.

2.2.3 *Inschatting op basis van arbeidspotentieel*

In het Plan van Aanpak Reisgedrag Gebiedsaanpak voor de Rotterdamse Regio wordt uitgegaan van 2,4% overstap rond het knelpunt Ridderkerk-Barendrecht van het aantal werknemers in het gebied. Wanneer dit percentage gehanteerd wordt voor het totale invloed gebied van de F15 betekent dit een modal shift van ruim 2.900 personen. Dit aantal ligt hoger dan het berekende aantal spitsmijdingen van 2.230.

2.2.4 *Ontwikkelingen arbeidspotentieel*

Daarnaast geldt voor deze regio een hoge woning- en arbeidsdichtheid per oppervlakte-eenheid. Het verschil in intensiteiten vertaalt zich in ongeveer 2 % meer potentiële overstappers (Bron CBS 2014, Ontwikkelingen in het Mobiliteitsgedrag).

Daarnaast zijn er een aantal nieuwe ontwikkelingen in de regio die van invloed kunnen zijn op de mobiliteitsontwikkeling van de reizigers. Het betreft in ieder geval:

- De ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard, een agro-georiënteerd bedrijvenpark, dat direct aan beide tracés van de SFR F15 ligt en waar bij de komst van de bedrijven de nieuwe werknemers gelijk om de mogelijkheden en voordelen van de fiets gewezen worden. Naar verwachting gaat het hier om ongeveer 5000 arbeidsplaatsen, waarvan in ieder geval de helft binnen een straal van 10 km woonachtig zal zijn. Doordat de Nieuw Reijerwaard direct aan de SFR F15 ligt is deze groep van 2500 werknemers bij uitstek een groep van potentiële spitsmijders. Hiertoe worden diverse mobiliteit beïnvloedende maatregelen ingezet, maar worden ook de infrastructurele maatregelen opgepakt en uitgevoerd om het terrein optimaal ontsloten te krijgen voor de fiets, zowel intern, als extern.
- Vaanpark II is nog steeds groeiende en bij de draagvlakonderzoeken in het kader van het opstellen van voorliggend Plan van Aanpak is gebleken dat er een latente vraag is, maar

ook dat er een aantoonbare behoefte is bij zowel werkgevers, als werknemers om, in combinatie met beloningen, over te stappen op de fiets.

- Het Havenbedrijf zet de komende jaren fors in op de fiets. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, maar ook gezondheid en aantrekkelijkheid van de werkgelegenheid, wordt het fietsen gepromoot. Ook de fietsinfrastructuur wordt daarbij verbeterd. Het Havenbedrijf becijfert dat er in twee jaar 450 minder vertraagde ritten zijn per spits. De verplaatsingen komen voor een deel uit Rotterdam, maar voor een belangrijk deel uit het invloed gebied van de SFR F15.

2.2.5 Specifieke reizigersstromen

Tenslotte zijn er thans nog autoverplaatsingen die ook door de combinatie fiets/openbaar vervoer vervangen kunnen worden.

Ridderkerk heeft geen treinstation en is daarvoor aangewezen op Barendrecht, dat wel over een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt beschikt met een directe relatie met onder andere Rotterdam Centrum. De SFR F15 verbetert direct de kwaliteit van de fietsrelatie tussen Ridderkerk en het station via beide tracés van de SFR F15. Hierdoor is Ridderkerk zowel via de noordzijde als via de zuidzijde ongeveer 15% sneller bij het station, hetgeen een reductie van de fietsreistijd op een afstand van 3,5 km van 7 minuten.

Daarnaast eindigt de SFR F15 bij de waterbushalte De Schans. In de afgelopen jaren laat deze waterbus een gestage groei zien van ruim 2% per jaar. Dit zijn voornamelijk fietsers. De verwachting is dat de kwaliteitsimpuls in de aanvoerroute per fiets naar de waterbus, deze groei zal bestendigen, zo niet vergroten.

Het andere tracé van de SFR F15 eindigt bij de brug over de Noord. Aan de overzijde van de brug eindigt de BMR (Beneden Merwederoute). In het kader van het Plan van Aanpak voor de BBV-aanvraag voor de koppeling tussen de BMR en de BAR (SFR F15) wordt aangenomen dat Ridderkerk een belangrijk voedingspunt is voor de BMR. De verwachting is dat de SFR F15 enkele tientallen nieuwe spitsritten per fiets zal genereren voor deze route.

Ook aan de zijde van Albrandswaard loopt de SFR F15 door tot aan een OV-knooppunt. In de afgelopen jaren is er een duidelijke groei van het aantal fietsritten naar metrohalte Rhooon waarneembaar, hetgeen al blijkt uit de bezetting van de fietsenstalling. Deze stalling is hiertoe al uitgebreid en blijkt nog steeds regelmatig ontoereikend. De SFR F15 loopt tot aan de Metrohalte en zal daarmee de overstap op de metro naar Rotterdam extra aantrekkelijk maken.

2.2.6 Andere doelgroepen

Analyses in de Netwerkstad Zwolle-Kampen laten zien dat naast structurele overstappers, ook nog een toename te verwachten valt van zogenaamde incidentele overstappers (2 tot 3 dagen per week). Deze groep is thans niet in de berekeningen meegenomen, maar wordt wel als een substantiële bijvangst beschouwd na de realisatie van de SFR F15.

2.3 Conclusie

Daar de regionale en lokale spitsmijdingen verschillende groepen betreffen kunnen de te verwachten spitsmijdingen bij elkaar opgeteld worden. Derhalve wordt, op basis van de kwaliteitsverbetering van de SFR F15 in combinatie met gerichte communicatie en marketingactiviteiten verwacht dat er in de periode tot medio 2020, 480 en 1.750 is **2.230 spitsmijdingen** worden gerealiseerd in het invloed gebied van de SFR F15.

Diverse controle berekeningen met betrekking tot het groeiende arbeidspotentieel, de aantrekkelijkheid van de overstapmogelijkheden op hoogwaardig openbaar vervoer, alsmede de incidentele overstappers van de auto op de fiets, hetgeen ook tot structurele spitsmijdingen leidt, laten zien dat de berekende aantallen spitsmijdingen met het RVMK een goede inschatting geven van wat er in de komende 4 jaar verwacht mag worden op basis van de forse kwaliteitsimpuls in de SFR F15 IJsselmonde.

De berekende 2.230 structurele spitsmijdingen ligt lager dan de ruim 2.900 die berekend zijn op basis van de landelijke kentallen, zoals die gehanteerd zijn door de Verkeersonderneming. Dat

biedt nog ruimte om eventuele bijzondere ruimtelijke invloeden, maar ook de fasering van de realisering van de snelfietsroute en het succes van reeds uitgevoerde mobiliteitsmaatregelen op te vangen. Daarmee wordt het getal van 960 spitsmijdingen (hetgeen overeenkomt met de berekening (en taakstellend aantal) van de Verkeersonderneming voor alleen het traject Barendrecht-Ridderkerk (963 spitsmijdingen) voor de SFR als absoluut haalbaar gezien.

Opgemerkt wordt dat in voorliggende berekening zowel de spitsmijdingen voor de knelpunten op de A15 berekend zijn als ook voor het hoofdwegennet in het invloed gebied van de SFR F15. Het betreft hier onder meer de IJsselmondse knoop dat terugslag effecten heeft op de A15, maar ook de Kilweg, met soortgelijke effecten op de A29 en het Groene Kruisplein dat eveneens de A15 beïnvloed.

Het effect van een kwalitatief hoogwaardige snelfietsroute in de zuidvleugel van Rotterdam blijkt veel groter te zijn. De route heeft ook invloed op alle lokale en interlokale verplaatsingen ten zuiden en ten noorden van de A15, die de A15 niet kruisen. De kernen Albrandswaard, Barendrecht en Ridderkerk worden beter per fiets met elkaar verbonden, maar ook beter verbonden met de gemeenten ten oosten van de Noord (Alblasserdam en verder, de Beneden Merwederoote) en de Krimpenerwaard, maar ook in westelijke richting, richting Spijkenisse. Maar ook aan de noordzijde wordt Rotterdam Zuid beter aangesloten op Pernis en de Maasvlakte en in de andere richting naar de Krimpenerwaard.

2.4 Ontwikkeling Spitsmijdingen

Vanaf het tweede kwartaal van 2014 wordt al gewerkt aan de SFR F15, Dat wil zeggen dat zodra het tracé van de snelfietsroute vast stond en daarmee de knelpunten inzichtelijk waren, de oplossingen in beeld gebracht en uitgewerkt zijn in concrete maatregelen. Een aantal van deze maatregelen zijn, veelal in combinatie met groot-onderhoud, reeds uitgevoerd. Hierdoor ontstaat langzaam maar gestaag de SFR F15 IJsselmonde. Het traject binnen Albrandswaard heeft hiermee het afgelopen jaar een forse kwaliteitsimpuls gekregen en kan in de loop van 2017/2018 afgerond worden. Daarmee ontstaat bijvoorbeeld een aantrekkelijke route vanuit Carnisselande naar metrostation Rhoon. Maar ook de relatie met het Rotterdamse Havengebied wordt hiermee fors verbeterd. De effecten van de eerste Quick Wins werden al in 2015 zichtbaar. De verwachting is dat dit, in combinatie met communicatie en promotiemaatregelen, in 2016/2017 tot een verdere groei van het aantal spitsmijdingen gaat leiden. Ook in 2017 tot 2020 zullen in Ridderkerk en Barendrecht, aanzienlijke delen van de route gereed komen en daarmee spitsmijdingen gaan genereren in de richting van Rotterdam. Een inschatting op basis van de kwaliteitsverbetering van de route leidt tot onderstaande percentages in de verschillende perioden van de realisatie van de route.

Locatie	Periode begin effect	Percentage aandeel spitsmijdingen	Spitsmijdingen
Albrandswaard	Q1 2018	10%	223
Barendrecht (ontsluiting Nieuw Reijerwaard)	Q2 2019	20%	446
Ridderkerk (ontsluiting station Barendrecht)	Q3 2019	20%	446
Overige delen in combinatie met slot-offensief communicatie en marketing	Q4 2020	50%	1.115
Totaal			2.230

Bij de start van de korte termijnmaatregelen op de SFR F15 IJsselmonde, eind Q1 2017, vindt onderzoek plaats naar de kwaliteitssprong in de fietsinfrastructuur in relatie tot de te verwachten

reistijdwinst en de percentages spitsmijdingen die daarmee gerealiseerd kunnen worden. De uitkomsten van dat onderzoek worden, zodra deze bekend zijn, in het realisatieplan opgenomen, mede om bovenstaande inschattingen te kunnen verfijnen en te onderbouwen.

2.5 Neveneffecten

Daarnaast heeft de fiets nog andere voordelen ten aanzien van maatschappelijke kosten, ruimtegebruik en gezondheid.

De wijze waarop de fietsroute in technische zin wordt verbeterd, kan als zeer duurzaam worden betiteld. Niet alleen worden duurzame materialen gebruikt, wordt de fietsroute opgeplust naar een toekomstbestendige norm voor snelfietsroutes, maar wordt ook gewerkt aan een duurzame inpassing van de route in de omgeving.

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 de waterberging;
- Duurzame ledverlichting.

De wijze van realiseren en de te gebruiken materialen worden op duurzame wijze 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, zoals het gebruiken van de huidige infrastructuur in de fundering. Daarnaast wordt er ook gekozen voor duurzame verlichting met een laag energieverbruik. Echter infrastructurele maatregelen zijn per definitie duurzaam. De civieltechnische maatregelen die worden getroffen hebben een levensduur van minimaal 20 jaar.

Tenslotte 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.

2.6 Type maatregel

De snelfietsroute is in sterke mate gericht op het uitvoeren van infrastructurele maatregelen in het fietsnetwerk. Er wordt aanvullend ingezet op een pakket van promotiemaatregelen, waarmee de potentiële fietsers worden getriggerd om vaker de fiets nemen.

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 aangrenzende BMR in de afgelopen jaren al met succes uitgevoerd. Naar dit model worden dergelijke acties ook voor de Snelfietsroute F15 IJsselmonde opgezet en uitgerold. Daarnaast worden diverse bestaande fietsstimuleringsmaatregelen onder de aandacht gebracht van potentiële gebruikers van de route.

Het kader van de bewoners- en werknemersaanpak wordt gevormd door 'De aanpak Reisgedrag', zoals dat door de Verkeersonderneming wordt uitgerold in de periode tot eind 2017.

Tijdens BB1 heeft Rotterdam ingezet op een nauwe betrokkenheid van de reiziger bij enerzijds het delen en gezamenlijk vaststellen van mobiliteitsknelpunten en anderzijds bij de oplossing ervan door het faciliteren van dienstverleners uit de markt. Om de betrokkenheid van de reiziger te faciliteren worden Gebiedsaanpakken gehanteerd in die gebieden waar de meeste mensen heen gaan of vandaan komen die in de files staan. Die gebieden zijn geselecteerd door de resultaten van de Verdiepte Knelpuntanalyse, die voor Beter Benutten Vervolg is uitgevoerd, aan te vullen met herkomst/bestemmingsrelaties volgens de regionale en landelijke verkeersmodellen. De Gebiedsaanpakken zijn geheel gericht op het creëren van afnemersgroepen voor mobiliteitsdiensten.

Doelgroepen van de Gebiedsaanpakken zijn individuele reizigers die ofwel bewoner zijn van het betreffende gebied, ofwel werkgever/werknemer. De doelgroep Bezoekers is tijdens Beter Be-

nutten I nog buiten beschouwing gelaten. Onderwijs- en zorginstellingen zijn binnen BB1 in Rotterdam wel als werkgever in beeld gekomen, maar niet vanuit het oogpunt van de bezoekers. Ook in de recreatieve sector in zijn algemeenheid zijn wel pilotprojecten of arrangementen opgezet, maar ook daar ontbreekt het nog aan een beproefde aanpak.

Instrumenten die worden ingezet, zowel richting individuen, groepen als werkgevers, zijn:

- het doen van desk research naar de sociaal-economische kenmerken van een gebied: lifestyle, inkomen, typen bedrijvigheid etc., waarvoor o.a. gebruik wordt gemaakt van 'smart agent'-profielen;
- het inzetten van op de gebieden gerichte beloningsprojecten ('Spitsmijden') om in de spits weg te blijven van de knelpunten, om daarmee een aanzet te geven tot het nadenken over de eigen vervoerswijzekeuze (van automatisch gedrag naar beredeneerd gedrag);
- communities en platforms om met individuele reizigers het gesprek te kunnen voeren over hun mobiliteitswensen en triggers voor hun gedrag (voorbeeld uit BB1: nesselandebereikbaar.nl);
- gebiedsbijeenkomsten (voorbeeld uit BB1: meet and greets met bewoners van Krimpen aan de IJssel in het kader van '1.000 van de Algera');
- aansluiten bij energieke burgers, werkgevers of werknemers die de handen uit de mouwen willen steken (voorbeelden uit BB1: Stedelings in Rotterdam Feyenoord, BereikSpijkWerk! In Spijkenisse);
- delen van de verantwoordelijkheid voor de mobiliteitsproblematiek met werkgevers (voorbeeld uit BB1: het netwerkverband R10 met onder meer de werkgevers Erasmus Medisch Centrum, Eneco en Rabobank);
- samenwerken met bedrijven die de handen uit de mouwen steken, zoals in BB1 bijvoorbeeld het collectief IHC, Hollandia, Alpatron en Van Oord;
- direct marketing op basis van desk research (smart agent) en opgedane kennis van het gebied.

De gebiedsaanpak is al gestart en kent voor 2016/2017 een principiële fasering. In kort bestek:

- *fase 1*: bezoeken van belangrijkste werkgevers, ondernemerskringen en intermediairs, organiseren van een startbijeenkomst met stakeholders (inmiddels gestart)
- *fase 2*: uitvoering bedrijfsscans, start MKB-traject, themabijeenkomsten, start crowdsourcing, inzet campagne, identificatie klantgroepen (inmiddels gestart)
- *fase 3*: aanbesteding diensten, vastleggen afspraken met werkgevers en intermediairs, inventarisatie motieven afnemersgroepen, opstart communicatie over diensten en uitrol beloningsproject;
- *fase 4*: ondersteuning aanbieders mobiliteitsdiensten in contacten met intermediairs en werkgevers en in werving van klanten.

Het verloop van deze fases verschilt sterk per gebied, maar de ervaring met de huidige aanpak is dat het één tot anderhalf jaar duurt om een gebied te bewerken voordat fase vier kan worden ingegaan.

Na het ophalen van de behoeftes van de reiziger krijgt die zelf rechtstreeks, óf via zijn of haar werkgever, toegang tot een hiertoe in de eerste Beter Benutten-periode opgerichte Marktplaats voor Mobiliteit. Deze is via een tweetal Europese aanbestedingen inmiddels gevuld met diverse maatwerkoplossingen in de vorm van 34 anti-filediensten (zie www.marktplaatsvoormobiliteit.nl).

Dit vanuit het gedragswetenschappelijk uitgangspunt dat meer aantrekkelijke maatwerkoplossingen leiden tot minder ongewenst reisgedrag. De dienstverleners ontvangen een vergoeding voor elke structurele spitsmijding naar de geselecteerde gebieden, die zij kunnen aantonen. Geen aangetoonde spitsmijdingen leidt dus tot geen betaling. Na een periode van cofinanciering vanuit Beter Benutten-gelden zullen deze dienstverleners vanaf 2016 op eigen benen staan met een levensvatbare business case. Kort samengevat is de Marktplaats voor Mobiliteit het middel om vraag naar en aanbod van mobiliteit bij elkaar te brengen en de marktwerking te op-

timaliseren. Daarbij is direct aangehaakt bij ambities van de gemeente Rotterdam op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat door vanuit gemeentelijke middelen een deel extra te subsidiëren indien de dienst een etmaalrijding oplevert of als er een extra schoon en zuinig vervoermiddel wordt ingezet, zoals in dit geval het gebruik van de fiets, bij voorkeur over een zo groot mogelijk gedeelte van de snelfietsroute F15 IJsselmonde.

In voorliggend Plan van Aanpak wordt hierop doorgepakt door een doorgezette 'Gebiedsaanpak Wonen en Werken' (onderhavig Plan van Aanpak) samen te laten oplopen met een nieuwe aanpak gericht op Bezoeken. Bij de laatste gaat het dan om de onderwijssector en in latere instantie wellicht de zorgsector en de recreatieve sector. Deze sectoren zijn ook langs de F15 sterk vertegenwoordigd. In Rotterdam zuid liggen grote onderwijsinstellingen en zorgcentra (ziekenhuizen) met een regionale functie die vooral voor Barendrecht en Ridderkerk van groot belang zijn. Aan de andere kant ligt ten zuiden van Barendrecht een groot recreatiegebied dat, vooral ook in de komende jaren door de ontwikkeling van de stad-landverbindingen, goed ontsloten wordt voor de Rotterdamse stedeling. Deze verbindingen vallen overigens samen met de 'sporten' van de F15.

De 'aanpak Bezoeken' richt zich dan ook op het tegengaan van die spitsdrukke. Beide aanpakken hangen nauw samen, omdat het (in voorkomende gevallen) om dezelfde mensen gaat, én omdat dienstverleners succesvoller kunnen zijn als ook de doelgroep bezoekers voor hen beter bereikbaar wordt.

Beide aanpakken vormen een stevige basis voor het marketings- en promotiebeleid en de realisatie daarvan rondom de SFR F15 IJsselmonde. In een eigen communicatiestrategie wordt deze aanpak in de aansluitende jaren onder de aandacht gehouden en in relatie tot de verdere realisatie van de route versterkt.

2.7 Innovaties

Binnen het project is ruimte gereserveerd om met moderne middelen aanbod gestuurd de fietsstromen te gaan afwikkelen op kruispunten met VRI's. Dat wil zeggen dat door middel van moderne detectiemethoden (bijvoorbeeld wifi) fietsers of groepen fietsers gedetecteerd kunnen worden en gestuurd kunnen worden om op een voor de fietser zo efficiënt mogelijke wijze door de regeling geloodst te kunnen worden. De technieken hiervoor zijn al voorhanden, de toepassing zal op deze route uniek zijn.

2.8 Nadere afbakening maatregel/project

De Snelfietsroute F15 IJsselmonde heeft directe raakvlakken met verschillende BBV-projecten in de regio. Het succes van de snelfietsroute wordt in belangrijke mate door de maatregelen op de route zelf bepaald. Echter juist door de samenhang met de andere projecten kan het succes verder uitgebouwd en vergroot worden. Het zal ook de samenhang in de cofinanciering van de verschillende BBV-projecten in de zuidelijke vleugel van Rotterdam en het Havengebied zijn die het succes van de overstap naar de fiets mede gaat bepalen. In dat licht is ook de locatie van de route bepaald en zijn de maatregelen gedefinieerd. Maar het zal ook tegen deze achtergrond zijn dat de communicatie en markteling gedurende de komende periode zal worden opgezet en uitgerold. Alleen door intensief samen te werken in het benaderen van de potentiële doelgroepen kunnen alle keuzereizigers gevonden en benadert worden. Daar staat echter tegenover dat de verschillende projecten op zich uniek zijn, een eigen insteek kennen en dat de potentiële overstappers in de verschillende gebieden zorgvuldig gelokaliseerd zijn en dat dubbeltellingen met betrekking tot spitsmijdingen niet of nauwelijks voorkomt. De kracht en het uiteindelijke succes is dus daadwerkelijk de som der delen en die zal meer zijn dan het uitvoeren van alle losse onderdelen.

De eerste relatie ligt met de Beneden Merwederoute. Deze koppeling komt al in 2016 tot stand op basis van een Rijksinvestering, alsmede een investering van de Provincie Zuid Holland op de brug over de Noord. Deze directe relatie zal de groei van het fietsverkeer vanuit het oosten in gang zetten.

Aan de oostzijde liggen ook de waterbussen naar Krimpen, Dordrecht en Rotterdam. De afgelopen jaren hebben de waterbussen, door een zorgvuldige locatiekeuze van de halteplaatsen, laten zien dat er een forse groei mogelijk is in het fietsverkeer. Deze aanlegplaatsen zijn dan ook belangrijke voedingspunten van de snelfietsroute.

Aan de westzijde is er de link met het project 'Fietsen om de bereikbaarheid van de haven te verbeteren'. Het Havenbedrijf zet in op verbetering van de bereikbaarheid van de haven per fiets. De maatregel zet in op een combinatie van vraagbeïnvloeding en investering van infrastructuur. Het pakket van maatregelen richt zich op 4 typen maatregelen:

- Elektrische fiets op de Maasvlakte;
- Verbetering van fietsroutes naar het haven gebied (diverse relaties);
- OV-fiets bij veerponten;
- Havenbrede maatregelen om fietsveiligheid te vergroten (LED markering, veiliger maken kruisingen met spoorlijn, vrijliggende fietspaden op industriewegen met een 80 km/uur regime).

De Snelfietsroute F15 IJsselmonde kruist ook twee andere snelfietsroutes, de F16 (Dordrecht-Rotterdam) en de Groene Kruisroute. Beide routes naderen hun voltooiing en fungeren niet alleen als belangrijke slagaders in het gebied en verbindingen van Rotterdam met de regio, maar daarmee ook als feeders van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde. Juist de uitwisseling tussen de routes zal een meerwaarde zijn voor de potentiële overstappers van de A16 en de Groene Kruisweg.

Daarnaast zijn er nog twee majeure opstappunten voor het regionale openbaar vervoer die van invloed zullen zijn op het gebruik van de snelfietsroute F15 IJsselmonde, te weten het station van Barendrecht en het Metrostation van Rhoon. De route loopt direct langs beide stations en de combinatie met het optimaliseren van de stallingsfaciliteiten, zoals dat in het komende jaar in het kader van andere subsidieregelingen wordt opgepakt, zal de aantrekkelijkheid en daarmee het gebruik, van de snelfietsroute vergroten. Zeker voor de inwoners van Ridderkerk die niet over een eigen trein/metrostation beschikken, maar ook de bewoners van Carnisselanden, betekent de F15 een verkorting van de voortransporttijd naar de stations en daarmee naar een groot aantal (werk)bestemmingen in Rotterdam.

Met de realisatie van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde ontstaat uiteindelijk een langgerekte verbinding van Gorinchem naar de Tweede Maasvlakte.

2.9 Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Door een zorgvuldige voorbereiding van de locatie van de route, de gekozen oplossingen voor de probleemlocaties, maar ook de inpassing van de maatregelen in de omgeving, het beleid en de financiële kaders en kasritmes van de stakeholders worden geen grote scopeveranderingen verwacht. Alle voorgestelde maatregelen zijn reële en in tijd haalbare oplossingen. Dat betekent niet dat het geen ambitieus programma is. Ambitieus in tijd, maar vooral ook in kwaliteit. Op dat laatste punt is de projectgroep niet van plan water in de wijn te doen. Het zal tenslotte ook mede aan het uiteindelijke hoge kwaliteitsniveau liggen, dat fietsers overstappen en op de lange termijn overgestapt blijven. Ervaringen in Groningen bij de snelfietsroute naar Bedum laten al zien dat de nieuwe gebruikers met trots doorvertellen dat zij een kwalitatief hoogwaardige route hebben en dat die ook netjes onderhouden en bijgehouden wordt.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de belangrijkste werkgevers in het gebied reeds in beeld zijn. De overige werkgevers kunnen middels een algemene campagne benadert worden. Mochten majeure spelers om een of andere reden niet aan willen haken aan het fietsstimuleringsbeleid dat zal extra effort gezet worden om de middengroep van werkgevers. De kans bestaat dat dit invloed heeft op het maximaal aantal te behalen overstappers.

De realisatie van de maatregelen zal gestaag worden uitgevoerd in de periode van 2016 tot 2019. De voorgang wordt bepaald door de complexiteit van de maatregel, de beschikbaarheid van de locatie om de maatregel uit te voeren, eventuele aanpalende werkzaamheden (werk met

werk maken) en de voortgang in de ruimtelijke procedures en vergunningen. Capaciteit en financiën mogen en zullen geen belemmerende factor zijn in dit proces.

Zoals ook bij de Quick Wins gebleken is, vraagt het op korte termijn starten met het uitvoeren van een dergelijk omvangrijk pakket aan maatregelen veel van de lokale gemeentelijke organisaties. Thans is dan ook een aparte projectorganisatiemodel in gang gezet om bij met de Rijksbijdrage gelijk voortvarend van start te gaan. Deze organisatie zal flexibel bemenst worden op basis van de omvang van de uit te voeren werkzaamheden en voldoende mandaat krijgen om het werk voortvarend op te kunnen pakken. De organisatie rapporteert rechtstreeks aan de projectgroep van de snelfietsroute en zorgt voor een uniforme en continue kwaliteit van de fietsroute geurende de looptijd van de uitvoering.

3 Aanpak en planning van de maatregel

3.1 Planning/mijlpalen

Er is al een aantal maatregelen uit de lijst opgepakt en gerealiseerd; de zogenaamde Quick Wins. Dit betreft over het algemeen maatregelen die al in de pijplijn zaten en die op basis van een beperkte cofinanciering snel gerealiseerd konden worden. Om deze maatregelen snel ter hand te nemen, is aanvullende financiering voor deze maatregelen verstrekt door Provincie Zuid-Holland en procedure gebracht bij de MRDH. Hiermee is de realisatie van de Snelfietsroute F15 IJsselmonde van start gegaan en laten de verschillende partijen zien dat er, zowel ambtelijk, als ook bestuurlijk draagvlak is voor de snelfietsroute.

Mijlpalen tot heden	Planning	
	Start	Gereed
Initiatiefase (2014-2016)		
• Draagvlakverkenning		Q2 2014
• Ambtelijke verkenning en vastlegging snelfietsroute		Q4 2014
• Verkenning financiële haalbaarheid		Q2 2015
• Bestuurlijks besluitvorming (commitment)	Q2 2015	Q4 2016
Uitwerkingsfase (2014-2019)		
• Vastleggen knelpunten	Q4 2014	Q4 2015
• Opstellen maatregelenlijst inclusief globale kostenraming (definitief)	Q4 2014	Q4 2015
• Reeds gerealiseerde maatregelen (Quick Wins)	Q2 2015	Q4 2016

De komende jaren werken de partijen gezamenlijk door aan een kwalitatief hoogwaardige fietsroute, parallel aan de A15. De tijdshorizon van de gehele route is 2020, waarbij het accent ligt van 2017 tot en met 2019. Het tempo van de realisatie wordt in belangrijke mate bepaald door factoren als de beschikbaarheid van middelen, de verwervingsmogelijkheden, groot onderhoud en het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak. De zorgvuldige voorbereiding van de afgelopen 2 jaar maken het mogelijk om de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk voor eind 2020 te realiseren.

Mijlpalen PvA Amendement Hoogland	Planning	
	Start	Gereed
Voorbereiding realisatie fase (2017-2020)		
• Voorbereiding en uitvoering Nul-meting	Q1 2017	Q2-2017
• Voorbereiding korte termijn maatregelen die in 2016 gestart zijn	Q2 2016	Q3 2017
• Voorbereiding middellange termijn maatregelen	Q2 2017	Q4 2018
• Voorbereiding laatste maatregelen	Q2 2018	Q2 2019
• Voorbereiding en uitvoering Na-meting (of 2021 afhankelijk van Realisatie)	Q1 2020	Q2 2020
Realisatiefase (2016-2020)		
• Marketing in samenspraak met Verkeersonderneming	Q2 2016	Q4 2017
• Realisatie korte termijn maatregelen door betrokken gemeente in samenspraak met betrokkenen	Q2 2017	Q2 2018
• Marketing en communicatie vanuit regionale partijen	Q1 2018	Q4 2020
• Realisatie laatste maatregelen door betrokken gemeente in samenspraak met betrokkenen	Q2 2019	Q4 2020

In bijgevoegde maatregelenlijst is onderscheid gemaakt naar reeds gerealiseerde maatregelen op de route (groen), maatregelen die in de aangegeven periode tot en met 2020 worden gerealiseerd (rood) en maatregelen die na 2020 worden gerealiseerd (blauw). Opgemerkt wordt dat 90% van de maatregelen voor eind 2020 gerealiseerd kunnen worden en dat daarmee aan het eind van deze periode een complete, volwaardige en hoogwaardige snelfietsroute kan worden opgeleverd.

*Reeds gerealiseerd in periode **tot eind 2016***

De reeds gerealiseerde maatregelen zijn opgenomen in bijgevoegde maatregelenlijst en zijn als **groen** gemarkeerd op de maatregelenkaart.

*In de planning **vóór eind 2020** (2017-2020)*

De partijen hebben met elkaar afgesproken een selectie van maatregelen te maken die in 2017/2020 gerealiseerd worden met een investeringsomvang van € 5,5 miljoen.

De locatie, aard en kosten van de maatregelen zijn uitgewerkt in bijgevoegde maatregelenlijst. De maatregelen zijn als **rood** gemarkeerd op de maatregelenkaart. Voorliggend Plan van Aanpak en investeringsbudget, is voor deze groep van maatregelen van toepassing.

*Nog openstaand voor periode **na 2020** (2020-2022)*

Van een kleine groep maatregelen is het om diverse redenen, op dit moment niet zeker of zij in de periode 2017-2020 gerealiseerd kunnen worden. De gemeente zullen zich inspannen om ook deze maatregelen gedurende deze periode uit te voeren. Het betreft de zogenaamde **blauw** gemarkeerde maatregelen op de maatregelenkaart. Voor deze groep maatregelen zal aanvullende financiering geregeld moeten worden. Ook daarbij zal een cofinancieringsmodel, met bijdragen van de gemeenten, de regio en zo mogelijk ook het rijk, worden gehanteerd.

3.2 Risico's

In het algemeen is het risico van de realisatie van het maatregelenpakket beperkt, omdat deze in belangrijke mate valt binnen de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ingevoerde 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 bepaalde maatregelen op de snelfietsroute gelegen zijn binnen een dijklichaam met een primaire functie als waterkering is op onderdelen medewerking en instemming van het Waterschap Hollandse Delta noodzakelijk. Daarnaast kan het aspect watercompensatie een rol spelen. Bij de ontwikkeling van de plannen is het Waterschap Hollandse Delta nadrukkelijk betrokken. Met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden zal rekening moeten worden gehouden met de tijdvakken waarin niet in of aan de dijk mag worden gewerkt. In de uitvoeringsplanning zal hier rekening mee worden gehouden.

Risico's

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			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.	1 mln	Alle stakeholders worden actief betrokken, zo ook de overige regionale partners.
3	Kostenoverschrijdingen	Gemiddeld	Hogere kosten	n.v.t.	Onbekend	In de SSK-ramingen wordt een standaard post onvoorzien opgenomen.
4	Aantal spitsmijding wordt niet gemeten	Laag	Hogere kosten	n.v.t.	Onbekend	Vooraf wordt een monitoringsprogramma opgesteld en vastge-

5	Onvolledige realisatie van de route	Gemiddeld	Hogere kosten, uitloop in tijd.	Uitloop	Onbekend	legd met de subsidieverstrekkers. Tijdig signaleren van knelpunten en nemen van passende maatregelen
---	-------------------------------------	-----------	---------------------------------	---------	----------	--

Kosten

Voor de maatregelen is een eerste globale kosteninschatting opgesteld. De kosten zijn binnen de eerste fase van de realisatie (2017-2020) betreffende het Amendement Hoogland, ingeschat op € 5,5 miljoen.

Onderstaand is een indicatieve begroting opgenomen behorende bij de het kostenoverzicht voor de eerste fase van de SFR F15 IJsselmonde.

Onderdeel	Onderdeel	Geraamd	Deelraming	Betaald door
Infrastructuur Projecten		5.500.000		
	Projecten		5.000.000	Gezamenlijk
	Verlichting		100.000	Gezamenlijk
	VRI's		100.000	Gezamenlijk
	Bewegwijzering		100.000	Gezamenlijk
Communicatie	2016-2017		50.000	Uit onderdeel projecten
	2017-2020		50.000	Uit onderdeel projecten
Monitoring	Voor meting		20.000	Uit onderdeel projecten
	Na meting Evaluatie		30.000	Uit onderdeel projecten
Marketing	2016-2017	P.M.	P.M.	Verkeers Onderneming
	2018-2020		50.000	Uit onderdeel projecten

Financiële bijdragen

Ministerie

Het ministerie van I&M stelt ten behoeve van het uitvoeren van de snelfietsroute F15 IJsselmonde maximaal 2.5 mln euro (exclusief BTW) beschikbaar, onder voorwaarde dat de regionale partijen, bestaande uit in ieder geval de Provincie Zuid Holland, de MRDH en de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en Albrandswaard, tenminste het zelfde bedrag ter beschikking stellen binnen de in dit plan van aanpak aangegeven realisatieperiode van 2017 t/m 2020. Het ministerie stelt het bedrag ad 2.5 mln euro beschikbaar volgens onderstaand kasritme. De rijksmiddelen worden, uitsluitend voor de afspraken gemaakt in voorliggend Plan van Aanpak, ter afhandeling en verdeling aan de Provincie Zuid Holland verstrekt.

Regio

De bijdrage van de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard en van MRDH en Provincie, in totaal ten minste 2,5 mln euro, zal door deze partijen gezamenlijk worden geregeld binnen de in dit plan van aanpak aangegeven realisatieperiode van 2017 t/m 2020.

De onderlinge verdeling van de inbreng wordt in nader overleg tussen de genoemde regionale partijen bepaald en afgesproken. Het is mogelijk dat aan de regionale middelen ook bijgedragen wordt door derden, als het Waterschap Hollandse Delta, Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard, Verkeersonderneming en andere belanghebbenden in de route. Deze middelen worden ook als onderdeel van de cofinanciering van de aanvraag beschouwd.

Voor de realisatie van de maatregelen en het uitvoeren van de communicatie en marketingwerkzaamheden, maken de gemeenten vooraf concrete werk- en financieringsafspraken met de Provincie Zuid Holland.

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Bijdrage van	Prognose Kasritme		2017	2018	2019	2020
	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW				
Rijksbijdrage	2500		1000	1000	500	
Regio			800	1000	900	300
Totaal	2500	3000	1800	2000	1400	300

De prognose van het kasritme is indicatief en wordt voor 1-1-2017 uitgewerkt in een realisatieplan.

3.3 Uitvoeringsorganisatie

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking en realisatie van de snelfietsroute. Provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de procesbegeleiding van de realisatie van de snelfietsroute F15 IJsselmonde.

3.4 Contracteringsstrategie

Op bepaalde delen van de route lopen reconstructie of groot onderhoudsprojecten. De voorgestelde opwaardering van de fietsvoorzieningen kan hierin worden meegenomen. Dat geldt ook voor specifieke locaties waar met Quick Wins kleine infrastructurele maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

3.5 Monitoring en evaluatie

Door monitoring vanaf het besluit om de fietsroute te verbeteren wordt het effect van de verbeteringen in kaart gebracht en ook het effect van communicatieacties. Het doel van de monitoring is tweeledig.

1. Bepalen in welke mate de fietsroute na het verbeteren meer wordt gebruikt dan daarvoor en in welke mate de extra verplaatsingen met de fiets een vermindering (kunnen) opleveren van het aantal woon-werk verplaatsingen met de auto.
2. Bepalen van de succesfactoren van het project en de voorwaarden waaraan andere locaties moeten voldoen, om ook daar het gebruik van fietsroutes parallel aan filetrajecten op kosteneffectieve wijze te laten toenemen. Daarbij spelen zaken als waardering van de gebruikers van de snelfietsroute, de bekendheid van de snelfietsroute en participatie van het bedrijfsleven.

De monitoring is gericht op fietsers en niet-fietsers, daar deze laatste feitelijk de potentiële gebruikers van de route zijn. Er wordt kwantitatief (tellingen) en kwalitatief (enquêtes, gesprekken) onderzoek gedaan: zowel voor realisatie van de maatregelen (nulmeting) als erna (éénmeting). Zo kan worden bepaald welke onderdelen effectief zijn geweest. In eerste instantie richt de monitoring zich op het uitvoeren van een nulmeting. Op basis van de nulmeting en in een later stadium de éénmeting worden de fietsers zo nauwkeurig mogelijk in beeld gebracht. Op basis van deze gegevens kunnen uitspraken gedaan worden over de mogelijke substitutie.

3.5.1 Nulmeting

Het fietsverkeer in de gemeenten werd in het verleden incidenteel geteld. Om het gebruik van de fietsroute in de toekomst te monitoren is ingezet op het uitvoeren van een nulmeting. Daartoe zijn strategische telpunten vastgelegd. Ook de voedingspunten van de snelfietsroute worden in beeld gebracht. Aan de zijde van Ridderkerk zijn dat het Driehoeksveer, de waterbus en de brug over de Noord. Aan de zijde van Albrandswaard is dat de Groene Kruisroute. Daarnaast is er de tak naar de haven. De tellingen vinden bij voorkeur plaats in het zelfde jaargetijde

bij voorkeur eind september / begin oktober of april / mei. De nulmeting voor de zuidelijke route is oktober 2014 gehouden. Echter voor een goede meting van het effect van het aantal spitsmijdingen wordt voorgesteld om in het voorjaar van 2017 nogmaals een gedegen nulmeting uit te voeren, inclusief een enquête onder de huidige gebruikers van de route. De tellingen vinden bij voorkeur gelijktijdig plaats met tellingen op andere snelfietsroutes, zoals de BMR of in het Havengebied. De tellussen blijven minimaal 2 weken liggen om de invloed van weersomstandigheden en incidenten te beperken. Voor zowel de nulmeting als de één meting wordt gebruik gemaakt van de, door het Rijk opgestelde en gevalideerde systemethiek voor Snelfietsroutes, de zogenaamde methode Ligtermoet. Deze methode is inmiddels op een aantal snelfietsroutes met succes toegepast en zal ook voor de SFR F15 op maat worden gemaakt. De kosten voor het uitvoeren van beide methodes zijn in de totale begroting opgenomen.

3.5.2 *Eenmeting*

Na het realiseren van de maatregelen wordt een evaluatiemeting gehouden op dezelfde locaties. Analyse van de gegevens geeft een beeld van de ontwikkeling van het fietspotentieel op de route.

Om het succes van de snelfietsroute daadwerkelijk in beeld te brengen wordt aanvullend ingezet op een enquête onder fietsers, in combinatie met tellingen op de route, eveneens volgens de methode Ligtermoet. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de nameting in het voorjaar van 2019 wordt uitgevoerd. Dat is dezelfde periode van het jaar als de voor meting en maakt beide metingen vergelijkbaar.

3.5.3 *Voortgang*

Over de projectvoortgang wordt zo nodig tweemaal per jaar, in februari en augustus, op aanvraag van het ministerie van I&M, gerapporteerd aan de hand van de realisatie van de in het PvA benoemde mijlpalen en de financiële realisatie.

4 Ondertekening

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Directeur-Generaal Bereikbaarheid
M. Frequin.

Provincie Zuid Holland

Gedeputeerde
F Vermeulen

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Portefeuillehouder Verkeer en Vervoer
P.J. Langenberg

Gemeente Barendrecht

Wethouder
D. Vermaat

Gemeente Albrandswaard

Wethouder
J.E. de Leeuwe

Gemeente Ridderkerk

Wethouder
V.A. Smit