

## VOORDRACHT ALGEMEEN BESTUUR

**GEHEIM**

---

<b>Onderwerp</b>	:	<b>Project Verlengde Molengangenpad – resultaten diverse onderzoeken</b>
<b>Kenmerk</b>	:	D21-41945
<b>Bijlagen</b>	:	
<b>Besluitdatum</b>	:	13 december 2021
<b>Vorbereid door</b>	:	Marieke de Gast

---

### 1. ONTWERP-BESLUIT

Het bestuur wordt voorgesteld:

- **Kennis te nemen van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken voor het Verlengde Molengangenpad;**
- **De conclusies van de onderzoeken te onderschrijven en in te zetten op verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp;**
- **De colleges van B&W van de deelnemers te informeren over dit standpunt;**
- **Het college van B&W van Zuidplas verzoeken haar gemeenteraad te informeren over het standpunt van het Recreatieschap, waarbij tevens wordt aangegeven, dat indien de gemeenteraad kiest voor een ander alternatief, de meerkosten voor rekening van de gemeente komen.**

---

### 2. ONDERWERP IN KORT BESTEK

#### *Aanleiding*

Het recreatieschap Rottemeren, de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Zuidplas hebben de ambitie om recreatiegebied de Rottemeren en het Bentwoud met elkaar te verbinden. Het recreatieschap Rottemeren heeft op basis van eerdere onderzoeken op 26-10-2020 een definitief ontwerpvoorstel (DO Verlengde Molengangenpad) vastgesteld voor een verbinding tussen beide recreatiegebieden aan de oostkant van de Rotte, voornamelijk over de bestaande Rottedijk.

De gemeenteraad van Zuidplas heeft in februari 2021 een motie aangenomen in verband met de realisatie van het voorgestelde tracé. De motie houdt op hoofdlijnen in dat er grote zorgen zijn bij de gemeenteraad over de verkeersveiligheid van het beoogde tracé. Het college van Zuidplas heeft daarop aan het recreatieschap verzocht om nader onderzoek te doen naar de veiligheid van het DO en mogelijke alternatieve routes. Naar aanleiding daarvan heeft u twee vragen uitgezet:

- 1) Onderzoek of en hoe het opgestelde DO Verlengde Molengangenpad toekomstbestendig en verkeersveilig kan worden aangelegd;
- 2) Verken en vergelijk het DO met vier alternatieve routes voor het opgestelde DO tussen Moerkapelse Zijde en het noordelijk einde van de bestaande weg Rottedijk.

Het eerste onderzoek is uitgevoerd door DickVanVeen verkeerskundig ontwerp en openbare ruimte. Het tweede onderzoek is uitgevoerd door Urban Synergy ontwerp bureau voor stedenbouw en landschap.

Deze onderzoeken passen bij een goede ruimtelijke onderbouwing voor de planvorming.

## *Korte weergave van de onderzoeken*

### Ad. 1

In het onderzoek of het Verlengde Molengangenpad overeenkomstig het huidige Definitief Ontwerp verkeersveilig kan worden aangelegd heeft DickVanVeen het ontwerp beoordeeld. Bij dit onderzoek zijn tevens de verkeerskundigen van gemeente Zuidplas en Lansingerland geraadpleegd. Onderstaand worden kort de bevindingen en conclusies van het onderzoek weergegeven.

De beoogde route (Definitief Ontwerp 2020) loopt over de Rottedijk oostzijde waarbij deels de bestaande verkeersstructuur (ontsluitend pad naar enkele woningen/bedrijven) gebruikt wordt, en deels een nieuw fietspad aangelegd wordt.

Het onderzoeksrapport omvat diverse conclusies. De belangrijkste conclusie is, dat de verkeersveiligheid van het huidige Definitieve Ontwerp niet in geding is. Met een aantal aanpassingen en het toevoegen van extra bebording kan het Ontwerp wel geoptimaliseerd worden.

Onderstaand worden de hoofdlijnen van het onderzoek en de conclusies kort weergegeven.

De verkeersfunctie en de gemotoriseerde verkeersintensiteit op het gedeelte tussen Moerkapelse Zijde en de 1e molenstomp (Rottedijk 16) met 30-40 motorvoertuigen per dag is dermate laag, dat de fietser in de toekomstige situatie duidelijk de geprioriteerde weggebruiker zal zijn. De huidige snelheidslimiet van 30 km/u is passend bij de duurzaam veilige wegcategorie (erftoegangsweg type II), haar huidige (en toekomstige) inrichtingsvorm en het te verwachten verkeersgebruik (mengen van fietser en auto). Deze 30 km/u is de laagste snelheid die wettelijk mogelijk is op routes buiten de bebouwde kom.

Het beoogde ontwerp (op enkele puntvernauwingen na) voldoet qua wegbreedtes aan de richtlijnen van het CROW voor een erftoegangsweg type 2. Dit kan worden geoptimaliseerd door op een aantal punten de weg te verbreden tot 3,50 m., eventueel aangevuld met de passeermogelijkheden bij inritten en passeerhavens. Inhalen van fietsers door auto's op de route is niet tot nauwelijks mogelijk, waardoor frustratie bij automobilisten een risico vormt. Ondanks dat de wegbreedte niet overal optimaal is en niet helemaal voldoet aan de wettelijke eisen, wordt geadviseerd om de weg aan te wijzen en in te richten als fietsstraat op het gedeelte waar de het fietsverkeer de ruimte deelt met gemotoriseerd verkeer.

Voetgangers kunnen bij de grotere verkeersstromen (fiets) meer in conflict komen met fietsers (vooral snelle fietsers in fietspelotons). Indien de weg wordt ingericht als fietsstraat kan dit voor verlichting zorgen, omdat hierbij een aangepaste weginrichting wordt aangelegd waarbij snel rijden wordt ontmoedigd.

Aangezien er naast deze nieuwe recreatieve fietsroute ook reeds bestaande alternatieven beschikbaar zijn voor snelle fietsers, is het acceptabel om van snelle fietsers op deze nieuwe route te vragen zich aan te passen. Dit kan bijvoorbeeld door een bord 'racefietser te gast' te plaatsen.

De route op het oostwest gelegen gedeelte (tussen Westland en de Hollevoeterbrug) heeft nu een grotere fietsverkeersfunctie (want ook utilitair en recreatief fietsverkeer tussen Moerkapelle en het westen), terwijl de huidige wegbreedte op dat gedeelte met 3.2 m. het smalst is. Alhoewel dit wegvak buiten de projectgrens van het Definitief Ontwerp valt, wordt geadviseerd dit gedeelte te verbreden tot minimaal 3,50 m.

Het ontwerp voor de keermogelijkheid na de 1e Molenstomp (Rottedijk 16) door middel van een insteekhaven is qua ontwerp minder veilig dan de huidige keerlus en behoeft aanpassing.

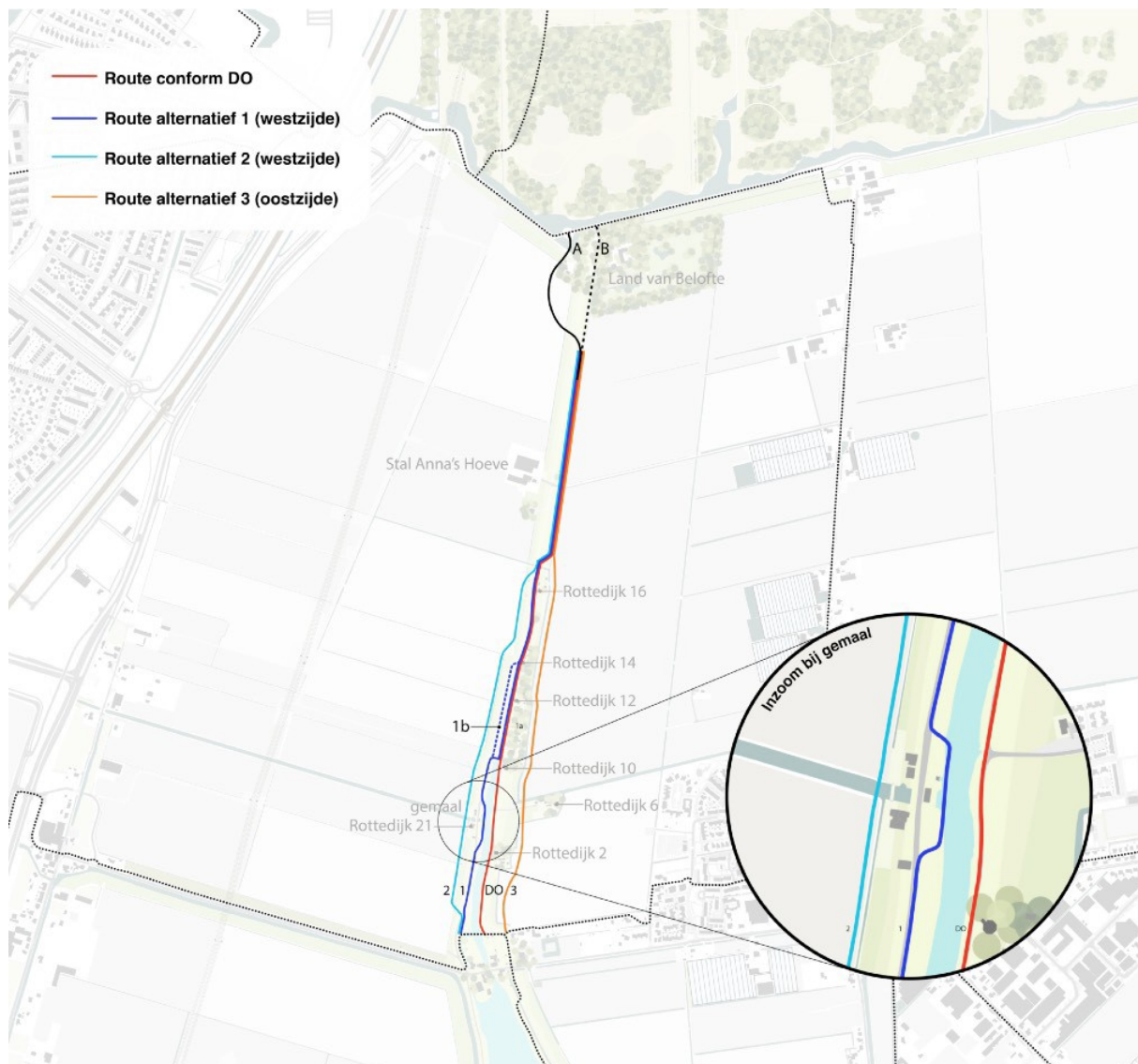
De horizontale aanlanding bij de kruising Oostkade is met 2 meter te kort, waardoor fietsers van rechts slecht zichtbaar zijn voor verkeer op de Oostkade. Een langere rechtstand vergroot de zichtbaarheid en daarmee de veiligheid.

De in het definitief ontwerp ontworpen kruising van het Verlengde Molengangenpad met het Bentwoudpad heeft het Bentwoudpad voorrang ten opzichte van het Verlengde Molengangenpad, terwijl dit gelijkwaardige fietsroutes zijn. Door hier een ruime, gelijkwaardige kruising van te maken sluit het ontwerp aan bij het te verwachten verkeersgedrag en de geldende verkeerskundige richtlijnen.

Het onderzoeksrapport is als bijlage hierbij gevoegd.

## Ad 2

Het onderzoek naar alternatieve routes omvat de resultaten van de verkenning en vergelijking van vier alternatieve tracés voor het toekomstig recreatieve fietspad naar recreatiegebied Bentwoud, ook wel bekend als het Verlengde Molengangenpad. Hierin is inzichtelijk gemaakt hoe de vier alternatieven zich verhouden tot het eerder opgestelde DO Verlengde Molengangenpad.



Figuur 1 Overzicht onderzochte alternatieve routes

De alternatieve tracés zijn door de zgn. ‘experts’ van gemeenten en Hoogheemraadschap getoetst op een aantal thema’s (ruimtelijke kwaliteit, comfort, verkeersveiligheid, toegevoegde waarde voor de fietser, technische uitvoerbaarheid, juridisch/financieel). Het draagvlak (kwaliteiten, knelpunten, kansen) is getoetst bij belangenverenigingen, bewoners/omwonenden, agrariërs en natuurorganisaties, Recreatieschap/SBB. Vervolgens zijn de bevindingen (voorkeuren van alle partijen & het waarom, conclusies van alle thema’s, belangrijkste voors- en tegens) verwerkt in een matrix.

Onderstaand zijn de samenvattende conclusies opgenomen v.w.b. thematische beoordeling en draagvlak.

**Conclusies thematische beoordeling op basis van een expert beoordeling van een vijftal thema’s per variant (ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid, toegevoegde waarde van de fietser, technische uitvoerbaarheid, juridisch/financieel).**

In tabel 2 staat de score van alle varianten op de vijf beoordeelde thema’s. Zie voor toelichting op de score en de conclusies per thema in Hoofdstuk 3 van het rapport. De laatste kolom geeft een indicatie van de ‘Overall-Top-5’ van alle thema’s samen, uitgegaan van de geconcludeerde prioritering in dat hoofdstuk. Hierbij wegen alle thema’s en criteria even zwaar mee.

Omdat de realisatie van een vlonderbrug in alternatief 1a en 1b door HHSK vanwege onaanvaardbare veiligheidsrisico’s is aangemerkt als ongewenst, zijn deze varianten als ‘no-go’ gemarkeerd.

In onderstaande tabel is af te lezen dat als alle thema’s even zwaar meewegen, het **DO** de voorkeur heeft, gevolgd door **alternatief 3**. Daarna volgt **alternatief 2**. Omdat **alternatief 1a en 1b** technisch als niet uitvoerbaar zijn aangemerkt, zijn deze als ‘no-go’ beoordeeld.

Tabel 2.2: Overzicht conclusies van de beoordeelde thema’s, incl. indicatie overall top-5

	Ruimtelijke kwaliteit	Ecologie	Verkeersveiligheid	Toegevoegde waarde voor de fietser	Technische uitvoerbaarheid	Juridisch/financieel	Overall score	Overall Top-5
DO	1 voorkeur	2/3	2/3/4/5	2	1 voorkeur	1 voorkeur	27	1 voorkeur
1a	2/3	4/5	2/3/4/5	3/4/5	5 no go	2	19	5 no go
1b	2/3	4/5	2/3/4/5	3/4/5	5 no go	3	19	5 no go
2	4/5	2/3	2/3/4/5	3/4/5	3	4	18	3
3	4/5	1 voorkeur	1 voorkeur	1 voorkeur	2	5	22	2

Tabel 1 Overzicht conclusies van de beoordeelde thema’s, incl. indicatie overall top-5

**Conclusies draagvlak o.b.v. de voorkeuren van alle partijen (opgehaald door het inventariseren van de kwaliteiten, knelpunten en kansen per variant)**

In tabel 2 staan alle voorkeuren voor de routes per partij. Zie voor toelichting op de voorkeuren de conclusies per partij in Hoofdstuk 2 van het rapport. De laatste kolom geeft

een indicatie van de 'Overall-Top-5' van alle partijen samen, uitgegaan van de geconcludeerde prioritering in dat hoofdstuk. Hierbij wegen alle partijen even zwaar mee.

In onderstaande tabel is af te lezen dat als de mening van alle partijen even zwaar meeweegt, het DO de voorkeur heeft, gevolgd door alternatief 3. Alternatief 1a en 1b zouden respectievelijk op plek 3 en 4 terecht zijn gekomen, maar omdat HHSK deze vanwege de technische uitvoerbaarheid van de vlonderbrug als 'no go' heeft aangemerkt, komt alternatief 2 op de derde plaats en vallen 1a en 1b af.

Tabel 2.1: Overzicht voorkeuren van alle partijen, incl. indicatie overall top-5

	Gemeente Lansing erland	Gemeente Zuidpl as	Water- schap HHSK	Recr. Rottem eren/ SSB	Bewon ers/ omwon enden	Belang enver. natuur	Belang enver. fietsers	Belang enver. wandel aars	Agrariër s/ grondei genaren	Overall score	Indicatie Overall- Top-5
DO	1 voorkeur	1 voorkeur	1 voorkeur	1 voorkeur	5	5	1 5	1/2/3 voorkeur	1 voorkeur	32	1 voorkeur
1a	4/5	3	5 no go	2/3/4	4	1/2 voorkeur	3/4	1/2/3 voorkeur	2/3	27	5 no go
1b	4/5	5	5 no go	2/3/4	4	1/2 voorkeur	3/4	1/2/3 voorkeur	2/3	25	5 no go
2	2/3	4	3	5	4	3/4	-	-	4	22	3
3	2/3	2	2	2/3/4	4	3/4	2	4/5	5	28	2

## Samenvatting en advies

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van het huidige Definitief Ontwerp en daarnaast is een drietal alternatieve routes onderzocht. Op basis van het onderzoek naar de alternatieve routes komt het huidige Definitief Ontwerp als voorkeursalternatief naar voren. Dat heeft vooral te maken met de waardering voor het tracé als aantrekkelijke route en met de geraamde kosten voor de realisatie van deze route. Omdat deze route grotendeels gebruik maakt van bestaande infrastructuur zijn de kosten voor zowel grondverwerving als realisatie aanzienlijk lager dan alle andere alternatieve routes. Ook heeft het voorkeurstracé verhoudingsgewijs de minste nadelige gevolgen voor de (agrarische) omgeving.

Uit het onderzoek naar de verkeersveiligheid van het Definitief Ontwerp kan worden geconcludeerd, dat het huidige Definitief Ontwerp veilig is. Er zijn mogelijkheden om met enkele maatregelen de genoemde bezwaren te verlichten.

Voor wat betreft het draagvlak is de conclusie dat vooral bij de bewoners langs het tracé geen draagvlak is voor de realisatie van deze fietsverbinding. Ook voor de onderzochte alternatieve tracés ontbreekt draagvlak bij de bewoners. Het draagvlak bij de agrariërs in het gebied is ook niet groot, maar als er dan toch een fietsverbinding moet komen, dan geeft men de voorkeur aan het tracé dat de minste impact heeft op de agrarische percelen in het gebied (het DO).

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is het voorkeurstracé gelijk aan het Definitief Ontwerp.

Het advies op basis van de uitgevoerde onderzoeken is tweeledig:

1<sup>e</sup> De planuitwerking van het huidige Definitief Ontwerp voort te zetten.

2<sup>e</sup> De gemeenteraad van Zuidplas te informeren dat het bestuur van het Recreatieschap van mening is dat het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt dient te worden omdat dit de route is die aansluit bij de waarden zoals door de drie partijen vastgelegd in Kader en Koers en verder uitgewerkt in het Ontwikkelplan, de veiligheid voldoende geborgd kan worden en meewerken met een dure suboptimale variant tot negatieve precedentwerking elders kan leiden. Tegelijkertijd bij de gemeenteraad aangeven, dat indien de gemeenteraad de voorkeur geeft aan een van de onderzochte alternatieven, zij de meerkosten hiervan voor haar rekening dient te nemen.

Aan dit advies liggen, behalve de onderzoeksresultaten, de volgende overwegingen ten grondslag:

- De realisatie van deze fietsverbinding voorziet in een maatschappelijke behoefte aan regionale fietsverbindingen en past binnen de diverse beleidsplannen van zowel Recreatieschap, Provincie als gemeente. Het is een ontbrekende schakel van ca. 2 km. in het regionale fietsnetwerk.
- De wegingspunten voor de verschillende routes sluiten aan bij randvoorwaarden zoals vastgelegd in het kader voor de Rottemeren en uitgewerkt in het Ontwikkelplan. Het betreft waarden op het vlak van cultuurhistorie, landschappelijke aantrekkelijkheid en toegankelijkheid.
- Het Definitief Ontwerp maakt grotendeels gebruik van bestaande infrastructuur en een bestaande route waarvoor maatregelen worden getroffen om deze te verbeteren/te verbreden.
- Door gebruik te maken van bestaande infrastructuur en deze waar nodig te optimaliseren blijven de maatschappelijke kosten voor de aanleg van deze fietsverbinding binnen de perken. Alle andere alternatieven die zijn onderzocht zijn 2 à 2,5 maal zo duur.
- De nadelige gevolgen voor de omgeving van het Definitief Ontwerp is beperkter dan alle andere onderzochte alternatieven, die meer nadelige gevolgen hebben voor m.n. het agrarisch gebied of de omwonenden.
- Het is sinds de verkenningsfase van dit project (2014) bekend, dat de realisatie van deze fietsverbinding geen draagvlak heeft bij de direct omwonenden. Ook met deze recente uitgevoerde onderzoeken is dat nog eens bevestigd. Geen van de onderzochte alternatieven kan op draagvlak rekenen bij de direct omwonenden.
- Indien de bezwaren van de direct omwonenden doorslaggevend worden meegewogen in de besluitvorming over het te volgen tracé kan dit negatieve precedentwerking hebben op meerdere toekomstige ontwikkelingen in het recreatiegebied, maar wellicht ook elders in de drie schapsgemeenten. Het is van belang om dit aspect mee te wegen in de besluitvorming. Door deze fietsverbinding aan te leggen, zal er voor de direct omwonenden meer reuring ontstaan dat men als 'hinder' kan ervaren. De verschillende onderzochte alternatieven zijn ook op dat punt tegen elkaar afgewogen. Dit onderzoek beoogt een objectieve afweging te maken van de verschillende alternatieven, gebaseerd op verschillende aspecten die allen even zwaar meegewogen zijn.

---

### 3. VOORAFGAANDE BESLUITVORMING

RM DB 17-3315-9 - DB 02-10-2017- Verlengde Molengangenpad - Intentieovereenkomst RM 16548 – DB 19-11-2018 - Verlengde Molengangenpad – beschouwing voorkeurstracés D19-19931 - DB 27-5-2019 Verlengde Molengangenpad – Stand van zaken (instemming met uitwerking oostelijke tracé.

DB 8 november: instemmen met voorliggend voorstel.

---

#### **4. JURIDISCHE PARAGRAAF**

N.v.t.

---

#### **5. FINANCIËLE PARAGRAAF**

N.v.t.

---

#### **6. COMMUNICATIE**

Na behandeling in de Raad wordt de informatie openbaar gemaakt op de website en worden alle stakeholders geïnformeerd.

---

#### **7. WIJZE VAN TOTSTANDKOMING**

De verkenning en vergelijking is uitgevoerd Urban Synergy door het voeren van diverse gesprekken met betrokken partijen medio juni/juli 2021. Het onderzoek naar de verkeersveiligheid van het Definitief Ontwerp is uitgevoerd door DickvanVeen Verkeer Ontwerp Openbare Ruimte.

---

#### **8. VERDERE PROCEDURE**

- De uitkomst van het onderzoek en uw conclusie en standpunt aanbieden aan de colleges van B&W van de deelnemers en gelijktijdig aan het college van Zuidplas te verzoeken het standpunt van het Recreatieschap kenbaar te maken aan de gemeenteraad.

---

Hoogachtend,  
Namens het Dagelijks Bestuur,

dhr. R. van Raay  
Bestuurssecretaris