

Ambitieroute

Tracéverkenning Ambitieroute in Gouda



Sweco Nederland B.V.

Onderwerp

Projectnummer

Klant

Versie

Datum

Auteur

Document referentie

Ambitieroute

51006832

Gemeente Gouda

06-04-2023 D1

06-04-2023

Jeroen Smink e.a.

p:\5525\51008932_ambitieroute_gouda\w300 project specifieke werkpakketten\leindrapportage\samenvatting
ambitieroute gouda 20230403 d1.docx

Inhoudsopgave

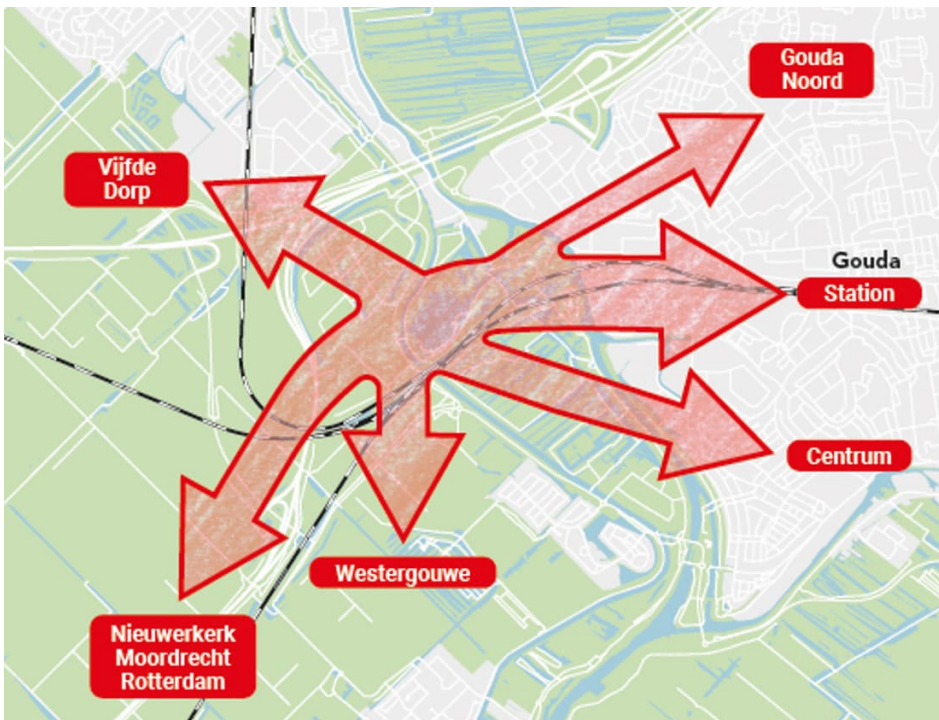
1.	Aanleiding	5
1.1	Route	5
1.2	Tracéverkenning	7
2.	Tracébeschrijving	8
2.1	Gebiedsverkenning	8
2.2	Koppelkansen	9
2.3	Fietsstromen	10
2.4	Mogelijke tracés	11
2.5	Alternatieve oplossingen	12
2.6	Tracéselectie	13
3.	Beoordeling tracés	15
3.1	Aspecten	15
3.1.1	Archeologie	15
3.1.2	Bodem	17
3.1.3	Ecologie	18
3.1.4	Explosieven	19
3.1.5	Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing	20
3.1.6	Stallen van fietsen	20
3.1.7	Verkeersstromen	21
3.1.8	Verkeersveiligheid	22
3.1.9	Waterhuishouding	22
3.2	Schetsontwerpen	24
3.2.1	Route B	24
3.2.2	Route A	26
3.2.3	Route G	28
3.3	Beoordeling routes	30
3.4	Kosten	31
3.5	Conclusies en aanvullend onderzoek	32
4.	Advies	33

1. Aanleiding

1.1 Route

De Ambitieroute Gouda-Rotterdam is onderdeel van de plannen van de provincie Zuid Holland om steden per fiets met elkaar te verbinden. De route is naar voren gekomen in een uitgebreide studie naar een voorkeursroute voor een hoogwaardige fietsverbinding tussen Gouda en Rotterdam. Naast de voorkeursroute die thans gerealiseerd wordt, is een zogenaamde ambitieroute aangewezen. De route volgt de spoorlijn Gouda-Rotterdam en is daarmee een directe verbinding tussen Rotterdam, Nieuwerkerk, Westergouwe en het station en centrum van Gouda. Evenals de gemeente Zuidplas en de Provincie Zuid Holland heeft ook Gouda deze route omarmt en gezamenlijk wordt het tracé verkend.

Onderdeel van de ambitie voor deze doorfietsroute is een nieuwe oeververbinding over de Gouwe en is vastgelegd als aanvullende bereikbaarheidsmaatregel bij de bestuursovereenkomst A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda van 19 maart 2019. De route is als ontbrekende schakel opgenomen in het Mobiliteitsplan 2017 en het daarop gebaseerde Verkeerscirculatieplan. Ook de provincie Zuid Holland heeft de route opgenomen in haar Fietsplan Samen Verder Fietsen 2016 – 2025, de subsidieaanvraag in het kader van het Nationaal Toekomst Beeld Fiets. Tenslotte maakt de route een essentieel onderdeel uit van de maatregelenpakketten in de Omgevingsvisie van Gouda, het Masterplan Westergouwe en het Masterplan Vijfde Dorp – Zuidplas. Tenslotte wordt de route ook betrokken bij de uitwerking van de herontwikkelingslokatie Lombok.



Afb Ambitieroute in regionaal perspectief

Ter hoogte van de Gouwe heeft de provincie Zuid Holland een nader onderzoek laten uitvoeren naar een brug- of tunnelverbinding. De haalbaarheid van deze ontwikkeling lijkt reëel, zowel technisch als financieel. Uit de laatste studies is gebleken dat een verbinding technisch uitvoerbaar is op deze plek. Wat nog verder onderzoek vraagt, is het verkrijgen van medewerking dan wel het kunnen afdwingen van aanleg van de fietsroute over particulier eigendom door middel van onteigening en welke financiële uitgaven hiermee gepaard gaan.

Gelijktijdig met de start van het onderzoek naar de kruising met de Gouwe heeft de provincie Zuid Holland aan Gouda gevraagd om een route te vinden tussen de Gouwe en station Gouda/centrum van Gouda die voldoet aan de verkeerskundige eisen die gesteld zijn aan een regionale doorfietsroute en die ruimtelijk ook op de best mogelijke manier inpasbaar is. Hierbij wordt bedoeld op aspecten van stedenbouw en aanwezige ecologische en cultuurhistorische waarden.

In het najaar van 2021 is hier een begin mee gemaakt, waarbij in de eerste helft van 2022 alle voorliggende tracés nader onderzocht zijn.

Het doel van de fietsroute is om meer mensen de fiets te laten gebruiken om naar werk, school of andere afspraken te gaan. Voorliggende studie beschrijft op hoofdlijnen het onderzoek om te komen tot een voorkeursroute voor het deel van de fietsroute tussen de Gouwe en station Gouda en het centrum van Gouda.

1.2 Tracéverkenning

De tracéverkenning van de doorfietsroute Gouwe – station Gouda is in zeven stappen uitgevoerd, te weten:

1. In beeld brengen van de gebiedsopgave (paragraaf 2.1)
2. In beeld brengen van alle mogelijke tracés (paragraaf 2.2)
3. In beeld brengen van mogelijke alternatieve oplossingen (paragraaf 2.3)
4. Eerste selectie onder de mogelijke tracés (paragraaf 2.4)
5. Beoordeling overige tracés (paragraaf 3.1)
6. Schetsontwerp overgebleven tracés (paragraaf 3.2)
7. Kosten (paragraaf 3.3)
8. Conclusies, afweging en advies (hoofdstuk 4)

Voorliggende rapportage is een samenvatting van de uitkomsten van de acht stappen. Ten behoeve van de beoordeling van de tracés zijn verschillende technische onderzoeken uitgevoerd. De rapportages van deze onderzoeken zijn als bijlage bijgevoegd. Het betreft de onderzoeken:

- Aansluiting Nieuwe Gouwe Notitie 20220822
- Archeologie en Cultuurhistorie
- Bodem NL22-648800269-20593 Vergelijkend onderzoek ambitieroute gouda d0 310322
- Bodem Bijlage 2-1 Rapport_20220315_151442 route B
- Bodem Bijlage 2-2 Rapport_20220316_150110 route G
- Ecologie NL22-648800269-20509 Verkennend natuuronderzoek ambitieroute Gouda C1
- Explosieven Ambitieroute 05092022
- Kostenraming Ambitieroute Notitie 20221222
- Kostenraming 51009264-Prijzenboek-Ambitieroute_Gouda
- Kostenraming 51009264-SSK-Ambitieroute_Gouda
- Verkeersveiligheid Notitie Ambitieroute 20220523
- Verkeersveiligheid Bijlage 02_BRON_fietsongevallen_2011_2020_Gouda
- Water Verkennend onderzoek ambitieroute Gouda deelrapport Water C0
- Water BRO GeoTOP Verticale doorsnede geologische eenheid 107390,448114
- Water BRO GeoTOP Verticale doorsnede geologische eenheid 107404,447954
- Water BRO REGIS II Verticale doorsnede 107110,448063

Tenslotte is ook de samenvattende presentatie aan het College van Gouda op 25 augustus 2022 toegevoegd:

- Presentatie onderzoeksresultaten College Gouda 25082022 D1

2. Tracébeschrijving

2.1 Gebiedsverkenning

Het onderzoeksgebied ligt tussen de Gouwe en het station, met aan de noordzijde de Burgemeester Jamessingel en de zuidzijde de Nieuwe Gouwe.

Het gebied ligt tegen het historische centrum van Gouda aan en heeft van oudsher een relatie met zowel het centrum van Gouda als het station van Gouda. De functie van het gebied is gemengd en bestaat uit zowel woningen, als geclusterde voorzieningen en bedrijven. Daarnaast zijn er centrale stadsvoorzieningen gesitueerd als de brandweer en de busremise. Het gebied is belangrijk voor de waterberging van de stad, heeft een aantrekkelijke en waardevolle ecologische zone en is de laatste jaren in beeld gekomen als potentieel her te ontwikkelen gebied voor woningbouw, de zogenaamde verdichting. Ongeveer 30% van het gebied zal in de komende decennia getransformeerd worden. Het is en wordt daarmee een intensief gebruikt gebied met functies als wonen, werken, onderwijs, mobiliteit, natuur en water.

Bij de inpassing van de fietsroute worden bestaande gebouwen en objecten zoveel mogelijk ontzien, maar ook de beschermde bestemmingen worden zorgvuldig meegewogen en ingepast. Het betreft in het bijzonder het Oerbos, de Winterdijk en het tussengebied tussen het spoor voor zowel flora als fauna, maar ook de niet zichtbare waarden als mogelijke archeologische resten uit de oudheid, de historische structuren in het gebied en natuurlijk de verschillende waterstromen.

Voor tal van deze kwaliteiten liggen er ook opgaven voor de komende jaren. Verdroging en vernatting, natuurbehoud, verduurzaming, ecologische diversiteit, maar ook veranderingen in ons mobiliteitsgedrag hebben invloed op het gebied en zorgen op grote en kleine schaal voor een transformatie. Transformatie die veelal ruimte kost en waar de fietsroute in moet passen en onderdeel van uitmaakt.

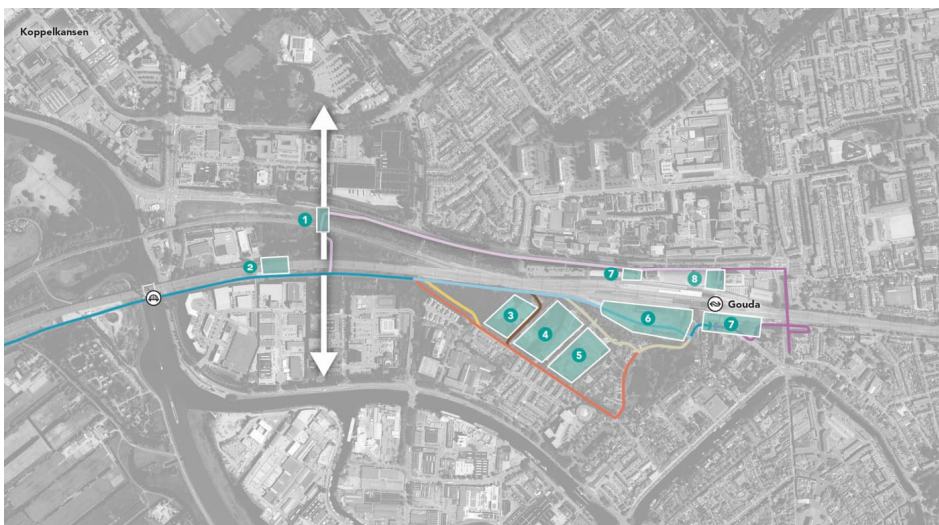
Een deel van deze verandering is nu nog niet bekend. Door de wensen en mogelijkheden in beeld te brengen kan, als de tijd rijp is, de ontwikkeling in gang worden gezet. Dit proces van adaptief programmeren sluit naadloos aan bij de fietsroute. Thans is gezocht naar een optimale inpassing van een route, op basis van de huidige kennis van het gebied en de voorliggende plannen. Echter de routes hebben nog de nodige vrijheidsgraden om aan toekomstige ontwikkelingen aangepast te kunnen worden.

Ontwikkelingen waar een aantal belangrijk stakeholders achter zitten, waaronder de gemeente Gouda zelf, maar ook ProRail, Hoogheemraadschap Rijnland, een aantal ontwikkelaars en de huidige gebruikers van het gebied vragen om zorgvuldige afstemming. Met enkelen van hen is in het kader van dit onderzoek al gesproken.

Daarmee is het inpassen van een fietsroute in dit gebied een complexe, maar zeker geen onmogelijke opgave. Het is uiteindelijk gelukt om twee volwaardige alternatieve routes te ontwerpen die voldoen aan de richtlijnen voor en doorfiets/snel fietsroute volgens de methodologie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Daarnaast is thans nog een derde variant in studie. Het betreft een route die door de locatie Lombok loopt.

2.2 Koppelkansen

Het gebied is in ontwikkeling en in de komende decennia worden een aantal lokaties getransformeerd. Bij het ontwerpen van de route is, voor zover de wensen, kansen, mogelijkheden en uitgangspunten van deze transformaties bekend of in te schatten zijn, hier rekening mee gehouden. Het betreft een 9-tal opgaven, zoals aangegeven in onderstaande afbeelding.



Afb. Transformatielokaties onderzoeksgebied, koppelkansen voor fietsroute

1. Vergroten debiet waterafvoer polder
2. Vergroten debiet waterafvoer polder
3. Transformatie van tijdelijk wonen naar permanent wonen (lange termijn)
4. Transformatie naar wonen (middellange termijn)
5. Transformatie naar wonen (middellange termijn)
6. Transformatie naar wonen (korte termijn)
7. Ontwikkeling stationsplein
8. Ontwikkeling hotel en wonen (en Parkeren/stallen fietsen)

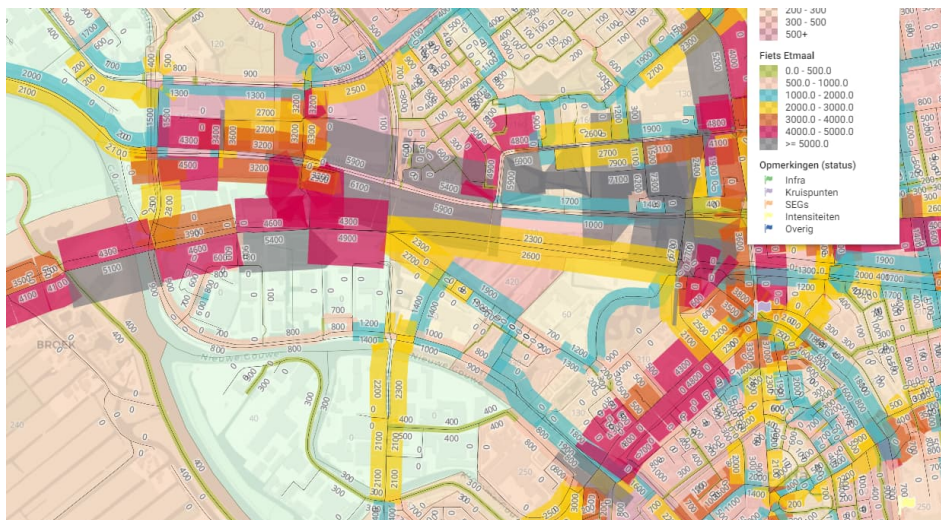
2.3 Fietsstromen

In het kader van de provinciale studie naar de snelfietsroute Gouda-Rotterdam zijn reeds potentieberekeningen uitgevoerd voor de Ambitieroute. Deze berekeningen zijn in het kader van het onderzoek naar de Gouwekruising, in 2021 en 2022 geactualiseerd. Uit het onderzoek blijkt dat het fietsverkeer vanuit de regio met bestemming Gouda, globaal de volgende verdeling heeft:

- 50% station
- 40% centrum
- 10% Gouda Noord

Omdat een groot deel van de stallingsvoorzieningen bij het station aan de zuidzijde van het station liggen is de verwachting dat de grootste stroom fietsers een route aan de zuidzijde van de spoorbaan prefereert. De verwachting is dat 75% op de zuidzijde van het station en het centrum georiënteerd is en 25% op de noordzijde van het station en het noordelijk deel van Gouda.

In de provinciale onderzoeken wordt thans uitgegaan van een stroom van ongeveer 3000 fietsers per etmaal. Recente fietsmodelberekeningen van de gemeente Gouda onderschrijven de verdeling, maar berekenen een hoger gebruik. Dit heeft vooral te maken met de aantrekkelijkheid van de route voor Westergouwe en nieuwbouwwontwikkelingen in Zuidplas.



Afb. Fietsintensiteiten 2040 fietsnetwerk Gouda, inclusief aanleg Ambitieroute.

Het model berekend op de Winterdijk een fietsintensiteit van 9.200 fietsers in twee richtingen per etmaal en op de Winterdijk ter plaatse van het Oerbos van 5.000 fietsers per etmaal. Dergelijke aantallen vragen om een hoogwaardige fietsroute, die voldoende breed is, in de voorrang ligt en zo mogelijk verlicht wordt.

De huidige Winterdijk ter plaatse van het Oerbos kan deze stroom fietsers niet verwerken. Aanpassing van de Winterdijk is in dat geval noodzakelijk en dat heeft gevolgen voor het Oerbos en de karakter en de structuur van met name het deel van de Winterdijk dat bestempeld is als waardevol cultuurhistorische

lintstructuur. Zie ook de cultuur historische basiskaart en de in 2022 vastgestelde Historische Lintenvisie van de gemeente Gouda.

2.4 Mogelijke tracés

In het najaar van 2021 is door de gemeente Gouda een eerste verkenning uitgevoerd naar mogelijke tracés tussen de Gouwe en het station. Hierbij zijn twee 'dwangpunten' gehanteerd, te weten:

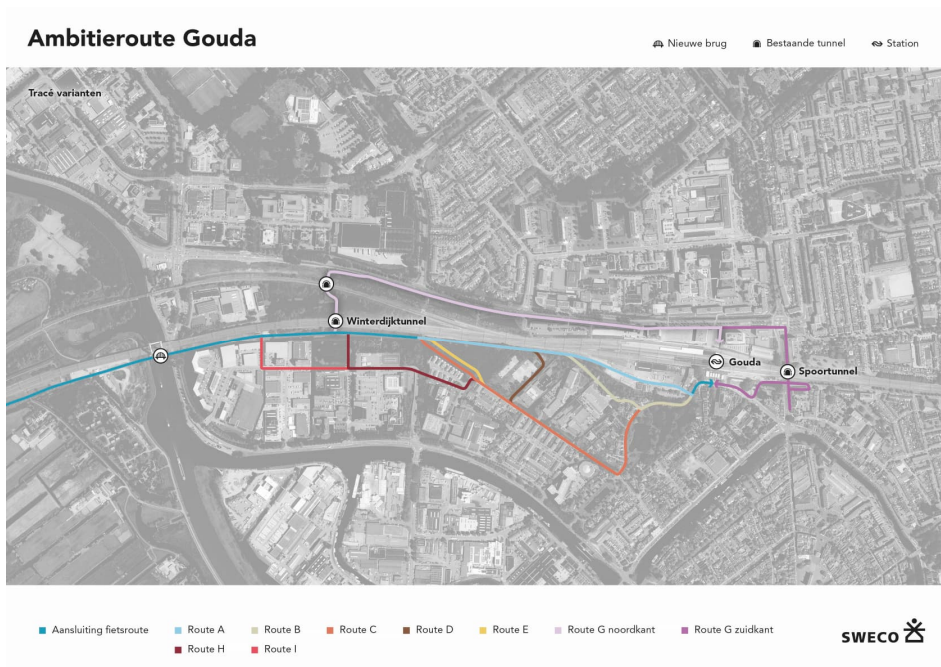
- de locatie waar de brug over de gouwe weer op maaiveld komt ter plaatse van de Atlasbrug
- de ingang van het station van Gouda (zowel aan de noord- als aan de zuidzijde)

In onderstaande afbeelding zijn de mogelijke tracés weergegeven.



Afb. Mogelijke tracés Ambitieroute in Gouda (gemeente Gouda, 2021)

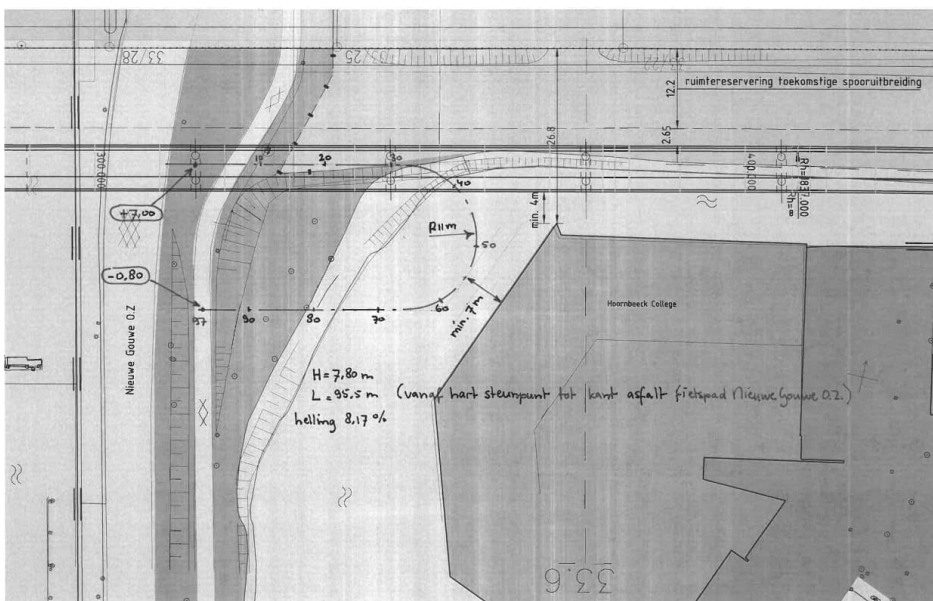
Na een uitgebreide schouw van het gebied, een analyse van het beschikbare onderzoeksmateriaal en relevante beleidsstukken en gesprekken met de gemeente, ProRail en het Hoogheemraadschap heeft Sweco een tweetal tracés door het bedrijventerrein Het Nieuwe Park West aan de studie toegevoegd. Deze tracés zouden, indien haalbaar, een alternatief kunnen vormen voor het gebruik van een deel van de Winterdijk.



Afb. Mogelijke tracés Ambitieroute in Gouda (Sweco, 2022)

2.5 Alternatieve oplossingen

Naast de verkenning naar een geheel nieuw tracé voor de doorfietsroute zijn ook koppelingen van de brug met bestaande routes onderzocht. De enige mogelijkheid lijkt een directe koppeling ter plaatse van de Nieuwe Gouwe Oostzijde. Deze oplossing is schetsmatig uitgewerkt.



Afb. Principeschets aansluiting snelfietsroute aan Nieuwe Gouwe OZ.

Technisch lijkt de koppeling te maken, echter de oplossing resulteert niet in een technisch aanvaardbare en voor fietsers begaanbare verbinding. In ieder geval kan niet aan de richtlijnen voor een doorfietsroute voldaan worden en is het maatschappelijk niet verantwoord om een kostbare kruising over de Gouwe op een dergelijke wijze met het Goudse fietspadennet te verbinden. Voor een nadere uitwerking wordt verwezen naar de Notitie Aansluiting Nieuwe Gouwe OZ 20220822 (Sweco). Daarmee resteert voor de Ambitieroute alleen een nieuwe of verbeterde rechtstreekse route naar het station als oplossing voor de verbinding Gouwe-Gouda Station/Centrum.

2.6 Tracéselectie

Voor een eerste selectie van de routes worden de basisvoorwaarden voor een doorfietsroute gehanteerd en daarnaast worden de tracés beoordeeld op eventuele maatschappelijke/landschappelijke of economische blokkades op de route.

De kern van een doorfietsroute is een fietspad van ten minste 4,5 meter breed, uitgevoerd in asfalt en bij voorkeur in de voorrang. Daarnaast heeft de route een omrijfactor van minder dan 1.2 (tussen de dwangpunten) en maximaal 1 stop per kilometer (Inspiratiebundel Snelle fietsroutes, CROW).

	Omrijfactor	Breedte	Blokkade/Aandachtspunt
A	1,02	Mogelijk	Lombok/Oerbos
B	1,09	Mogelijk	Lombok/Oerbos
C	1,27	Winterdijk	Oerbos
D	1,45	Winterdijk	Oerbos
E	1,27	Winterdijk	Oerbos
F	1,63	Pad Oasen	Eigen weg Oasen
G	1,19	Mogelijk	Tussengebied
H	1,31	Nieuwe Gouwe O.Z.	Arriva
I	1,32	Globepad	Brandweer

Tabel Beoordeling mogelijke varianten

Op grond van de omrijfactor zijn de routes A, B en G reële alternatieven voor de Ambitieroute in Gouda. Alternatief A ligt binnen het plangebied van de ontwikkellocatie Lombok en kan alleen uitgewerkt worden met instemming van de ontwikkelaar en indien inpasbaar binnen de voorgestelde ontwikkeling.

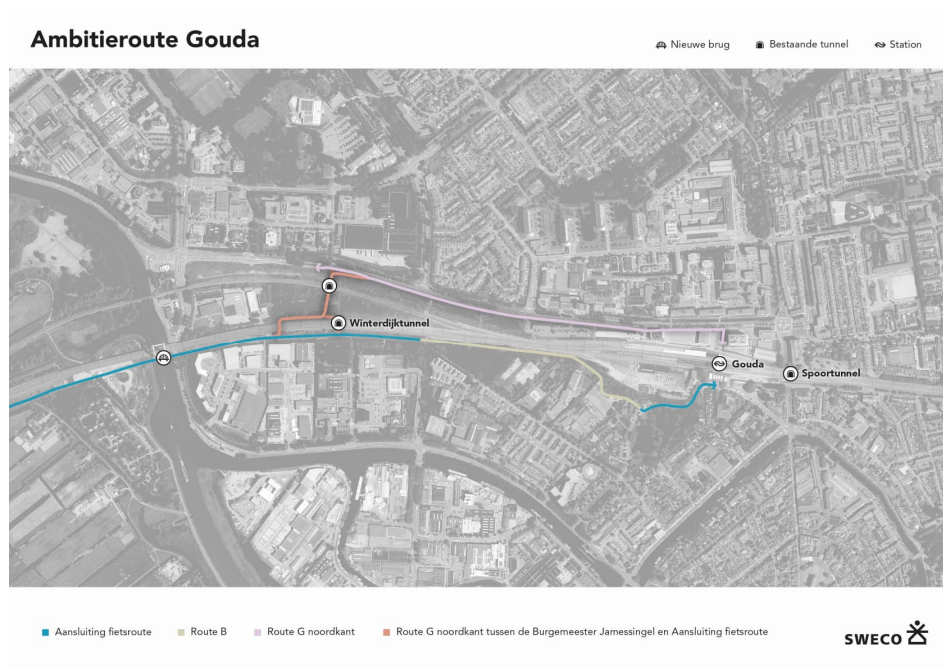
Variant A is echter een alternatief voor variant B en kan eventueel te zijner tijd in relatie tot variant B worden beoordeeld. Derhalve is in eerste instantie alleen variant B uitgewerkt.

Alternatief A wordt thans nader uitgewerkt in het kader van de planuitwerking Lombok. De uitwerking vindt plaats op basis van de uitgangspunten voor de inpassing van een doorfietsroute en de richtlijnen van de gemeente Gouda.

Variant G bestaat uit het opwaarderen van de huidige koppeling tussen de Winterdijk en de fietsroute langs de Burgemeester Jamessingel en het

aanpassen van de fietsroute langs de Burgemeester Jamessingel. Deze aanpassing staat al op de rol met de realisatie van de snelfietsroute naar Waddinxveen en Boskoop (Beter Bereikbaar Gouwe) en de herontwikkeling van de spoorzone.

Op grond van de kerncriteria voor de kwaliteit van een doorfietsroute en de maatschappelijke inpasbaarheid van een doorfietsroute blijven alleen de alternatieven B en G over om nader te onderzoeken, waarbij route A een variant is voor een deel van route B en ook als zodanig in de uitwerking is meegenomen. Mocht (een van) beide alternatieven niet haalbaar blijken dan kan uitgeweken worden naar andere alternatieven.



Afb Te onderzoeken tracés Ambitieroute in Gouda

3. Beoordeling tracés

Om het voorkeustracé voor de ambitieroute in Gouda te bepalen is de aslijn van de beide routes op kaart ingetekend en zijn voor verschillende bepalende aspecten de effecten in beeld gebracht. Deze aspecten vormen uiteindelijk ook de beoordelingscriteria op grond waarvan de afweging tussen beide tracés (inclusief variant A als alternatief op route B) gemaakt kan worden.

De onderzoeken betreffen voornamelijk bureauonderzoeken op basis van bestaande gegevens en openbare bronnen, gesprekken met stakeholders en belanghebbenden en expertkennis vanuit Sweco mede op basis van vergelijkbare studies elders.

Het betreft de aspecten:

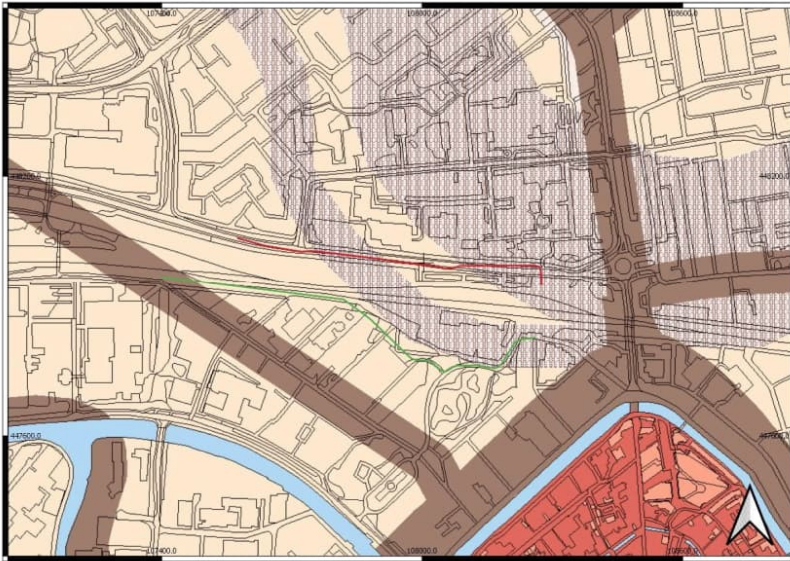
- Archeologie
- Bodem
- Ecologie
- Explosieven
- Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing
- Stallen van fietsen
- Verkeersstromen
- Verkeersveiligheid
- Waterhuishouding

Voor ecologie, stedenbouw en waterhuishouding heeft ook veldwerk plaatsgevonden.

3.1 Aspecten

3.1.1 Archeologie

Archeologische bronnen geven aan dat alle eventuele waarden in het gebied lager liggen dan 4 meter. Daar de fietsroute in de bovenste 2 meter blijft is van verstoring geen spraken. Daarnaast blijken potentieel interessante locaties als Lombok en de Winterdijk al geroerd te zijn. Het hele gebied is door de tijd al op verschillende manieren opgehoogd en de archeologische waarden worden dan ook niet geraakt. Op grond van de huidige kennis is geen vervolgonderzoek nodig.



Figuur 6: Een uitsnee uit de archeologische beleidskaart van Gouda, met in het rood tracé G en in het groen tracé B.

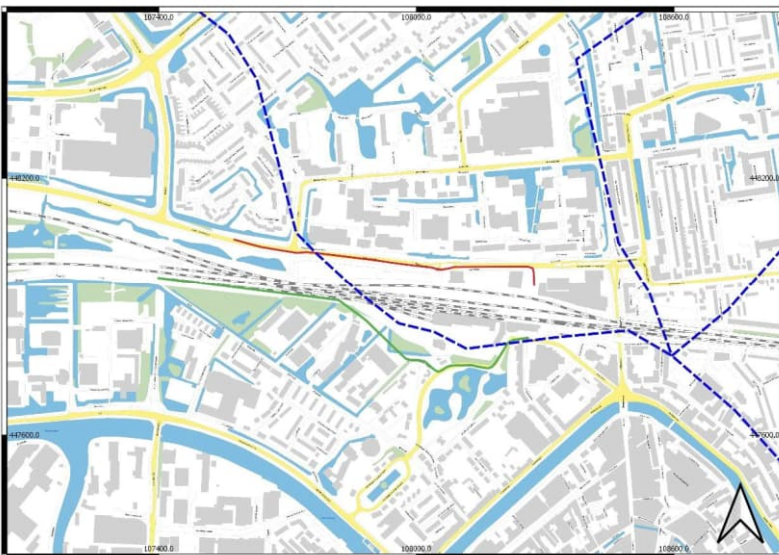


Figuur 4: Een afbeelding van de Rijn/Maas delta samengesteld door Cohen en Stouthamer in 2012. In het donkergroen de stroomgordel van Gouderak, in het oranje de stroomgordel van Gouwe.

- 450 - 800 14C BP = 1200 AD
- 800 - 1150 14C BP = 900 AD
- 6001 - 6500 14C BP = 5400 BC = 7400 cal BP
- 7001 - 7500 14C BP = 6200 BC = 8200 cal BP



Figuur 5: Een uitsnede uit de kadastrale kaart van 1811-1832.



Figuur 3: Gereconstrueerde veenstroompjes (in blauw stippellijn) aangepast uit van Dasselaar 1997.

3.1.2 Bodem

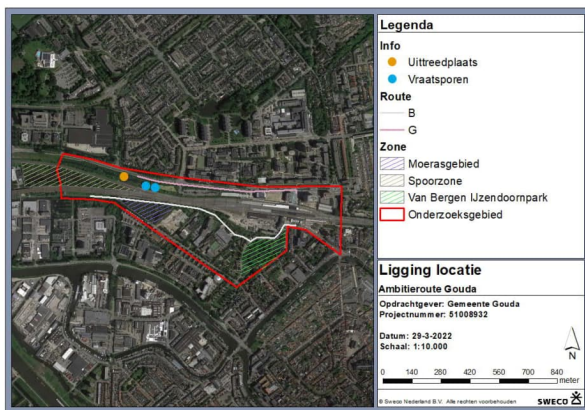
Tijdens de Tweede Wereldoorlog is de omgeving van Station Gouda zwaar gebombardeerd. Het puin is na de oorlog gebruikt om bomkraters op te vullen en als ophooglaag om op te bouwen. Ook in decennia daarvoor en daarna fungeerde de omgeving van het Station van Gouda als stortlocatie. De ophooglaag, bestaande uit zand, puin en stenen, heeft een dikte tot 6 meter. De verwachte bodemkwaliteit op basis van de bodemkwaliteitskaart is voor beide ambitieroutes gelijk.

De Burgemeester Jamessingel is echter wel een aandacht locatie, omdat in de berm tijdelijke afvaldepots aanwezig waren en bodemverontreiniging aanwezig is. Daarnaast zijn er langs de Burgemeester Jamessingel niet urgente verontreinigingen geconstateerd. Voor route G geldt daardoor dat het aannemelijk is dat er verontreinigingen zijn die tot beperkingen kunnen leiden.

Voor route B geldt dat in het deel van de route dicht bij het spoor (ter hoogte van het Oerbos) verontreinigingen in de bovengrond aanwezig kunnen zijn die tot beperkingen kunnen leiden. Dat geldt ook voor route A ter plaatse van Lombok.

Vanuit milieuhygiënische bodemkwaliteit zijn alle drie de routes mogelijk. De geconstateerde verontreinigingen kunnen de aanleg van de fietsroute belemmeren en kostenverhogend werken. De aanleg van de route wordt er niet door geblokkeerd.

3.1.3 Ecologie



Figuur 3-14 Locatie aangetroffen beversporen



Figuur 3-15 Vraatsporen + uittreedplaats bever

Op grond van vraatsporen langs de Burgemeester Jamessingel, in het middengebied en het Oerbos kan geconstateerd worden dat er in het gebied een bever woont. Langs route G is ook een uittreedplaats van de bever aangetroffen.

Het Oerbos zelf is in het kader van deze studie niet onderzocht om onnodige verstoring van beschermd diersoorten te voorkomen. Op basis van kaarten en bestaande onderzoeksgegevens blijkt dat de waterstand in de zomer te hoog is voor een burcht van een bever. Het middengebied tussen de sporen is een relatief rustig en weinig betreed gebied en een goede locatie voor verschillende soorten dieren.

De bever is een schemer- en nachtdier en is vooral actief als er minder/niet gefietst wordt. Verstoring is derhalve minder aan de orde, mits hij overdag voldoende ruimte heeft om zich te kunnen terugtrekken. Groei van het fietsverkeer overdag is geen extra verstoring voor de bever. 's Nachts is dat wel het geval met name als gevolg van de verlichting van het fietspad. Hier dient dan ook bij beide alternatieven bijzondere aandacht voor te zijn.

Nader onderzoek naar de lokatie van de burcht en de leefwijze van de bever is noodzakelijk en is recent opgestart, omdat het meerdere seizoenen behelst.

Er zijn verschillende inpassingsmaatregelen denkbaar om de bever op de juiste wijze te kunnen handhaven in het gebied, zowel bij de aanleg als het gebruik van beide fietsroutes.

Ook is er nader onderzoek nodig bij andere diersoorten, zoals de vleermuis, het spiegelklokje, de ringslag en de aardbeivlinder. Eventueel zijn ook hier mitigerende maatregelen voor nodig.

Er zijn geen aanwijzingen gevonden van de aanwezigheid van beschermde vissen, de Grote Modderkruiper en/of beschermde (weide)vogels.

Nader onderzoek of er een ontheffing Wet natuurbescherming voor bepaalde werkzaamheden nodig zal zijn, dient in de volgende fase van het proces uitgevoerd te worden.

3.1.4 Explosieven



Afb. Verdachte gebieden Ontploffbare Oorlogsresten

Het in rood gemarkeerd gebied op de kaart is bestempeld als verdacht gebied en bevat mogelijk Ontploffbare Oorlogsresten. Echter de resten liggen in alle gevallen dieper dan 2 meter. Daarnaast wordt opgemerkt dat de grond waar beide tracés van de fietsroute op zou kunnen komen te liggen, al geroerd is. Dat wil zeggen dat de eerste meters al onderzocht zijn. De verwachting is dat de kans op ontploffbare resten rondom het station het grootst is. Er is een verhoogd risico bij Lombok Noord en op route G bij de stationsingang. Daarnaast geldt dat bij eventuele funderingen voor kunstwerken, zoals mogelijk de fietsbruggen in route B, aanvullend onderzoek gewenst is.

De ontplofbare reset vormen geen belemmering voor de aanleg van één van beide tracés.

3.1.5 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

Het gebied wordt gekenmerkt door verschillende 'landschappen'. Hoewel het studiegebied binnenstedelijk gelegen is, is door het gebruik of juist het uitblijven daarvan, een afwisselend patroon van bebouwing, openruimten en bosschages ontstaan. Dit patroon kan vooral goed waargenomen worden in de oost-west richting. Een fietsroute van de Gouwe naar het station is hiervoor een uitgelezen kans. Vanaf de toekomstige hoger gelegen brug over de Gouwe is het silhouet van Gouda prachtig te zien, maar ook de afwisseling van bebouwing en natuur (Oerbos). Deze afwisseling kan bij de inpassing van de route versterkt worden met vloeiende bochten, hagen, doorkijken en rustpunten.

Verschillende kwaliteiten van het gebied lenen zich om als markering voor de fietsers te gaan fungeren, zoals:

- Het Oerbos
- Het Beverbos, of tussengebied tussen de sporen
- Het Ilzendoornpark
- Het Lombokterrein
- De Spoorbrug

Route B leent zich bij uitstek als een extra tracé voor het koppelen van de huidige en historische fiets en wandelstructuren in het gebied. Hierdoor ontstaan niet alleen interessante looproutes/rondjes, maar worden de verschillende kwaliteiten beter ontsloten. Zie ook de Historische Lintenvisie Gouda (oktober 2021), waarin de Winterdijk als markante en kwalitatief hoogwaardig lint wordt gekenmerkt. De Winterdijk vormt de kwaliteitsdrager van de wijk, waarvan nog slechts een klein deel aanwezig en herkenbaar is. De Winterdijk wordt als een kroonjuweel van Gouda beschouwd en is van grote betekenis voor de wijk waarin deze dijk ligt, en voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute waarvan de dijk deel van uitmaakt. De kwaliteiten van zowel de dijk als de verdere omgeving van de route kan op verschillende manieren versterkt worden.

Erfafscheidingen, brugleuningen, kleur van het wegdek, verlichting, rustpunten en bosschages zijn voorbeelden van element waarmee 'gespeeld' kan worden bij de inpassing van met name route B.

3.1.6 Stallen van fietsen

Alle gebruikers van de fietsroute willen hun fiets aan het eind van de rit op een veilige en verantwoorde wijze stallen. Dat geldt zowel voor de fietsers naar het station als naar het centrum van Gouda.

Bij het station zijn in de huidige situatie verschillende openbare stallingen aanwezig, te weten:

- aan de noordzijde met ruim 600 plaatsen en 800 bewaakte stallingsplaatsen;
- aan de zuidzijde met ruim 1830 plaatsen.

Op dit moment is het aantal stallingsplaatsen voldoende in relatie tot de verschillende reizigersstromen. Echter, op basis van de prognoses van de groei van het fietsverkeer is het aannemelijk dat het aantal stallingsplaatsen in de toekomst (fors) uitgebreid zal moeten worden. Een extra laag op de het bestaande parkeerdek blijkt constructief en ARBO-technisch niet mogelijk te zijn. Daarnaast zijn er aan de noordzijde van het station geen andere openbare bouw mogelijkheden voor nieuwe stallingsvoorzieningen voor de fiets. Hierdoor zal een toekomstige uitbreiding van de openbare stallingsvoorzieningen voor de fiets geheel aan de zuidzijde komen te liggen. De locatie van de fietsenstalling bepaald voor een deel de oriëntatie van de fietsstromen en daarmee de keuze van het voorkeurstracé. Route B is daarmee meer toekomst vast dan route G.

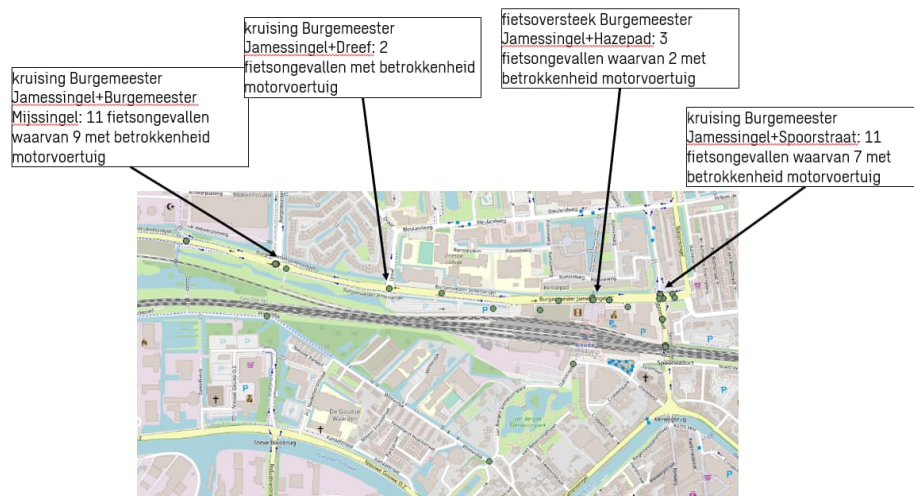
3.1.7 Verkeersstromen

Bij het ontwerp van de fietsroute wordt uitgegaan van de ontwerpeisen voor snelfietsroutes van het CROW. De te hanteren breedte is 4,5 meter voor een tweerichtingspad bij meer dan 2.000 fietsers per etmaal.

Recente fietsmodelberekeningen geven aan dat bij de aanleg van een brug over de Gouwe, zonder de aanleg van een snelfietsroute volgens één van de varianten A, B of G, de Winterdijk zodanig zwaar belast wordt dat de Winterdijk zelf aangepast (lees verbreed) dient te worden. Dit heeft directe consequenties voor het historische karakter van de Winterdijk en het naastgelegen Oerbos.

De Winterdijk is in de huidige situatie een fietsstraat. Dat betekent dat er een maximale capaciteit is voor het autoverkeer en er een verhouding geldt tussen het aantal auto's en fietsers op de route. In de huidige situatie is het de maximale autobelasting al bereikt. Het is daarmee niet mogelijk om meer autobewegingen op de Winterdijk toe te laten. Indien de Winterdijk haar functie als (doorgaande) fietsroute verliest (door de aanleg van een van de varianten A, B of G) dan zou enige groei van het autoverkeer mogelijk zijn. Echter de groei is beperkt en dat heeft gevolgen voor eventuele toekomstige nieuwbouwwontwikkelingen aan de Winterdijk. Als de brug over de Gouwe wordt aangelegd, zonder een snelfietsroute volgens de varianten A, B of G, dan dient het aantal auto bewegingen op de Winterdijk fors af te moeten nemen. Zonder variant A of B is de fietsstroom op de gehele Winterdijk zodanig hoog dat dit beperkend kan werken op de ontwikkelingsmogelijkheden van de lokaties aan de Winterdijk. Tenslotte is de Winterdijk voor deze lokaties de enige ontsluitingsweg voor zowel auto en zonder variant A of B, ook fiets.

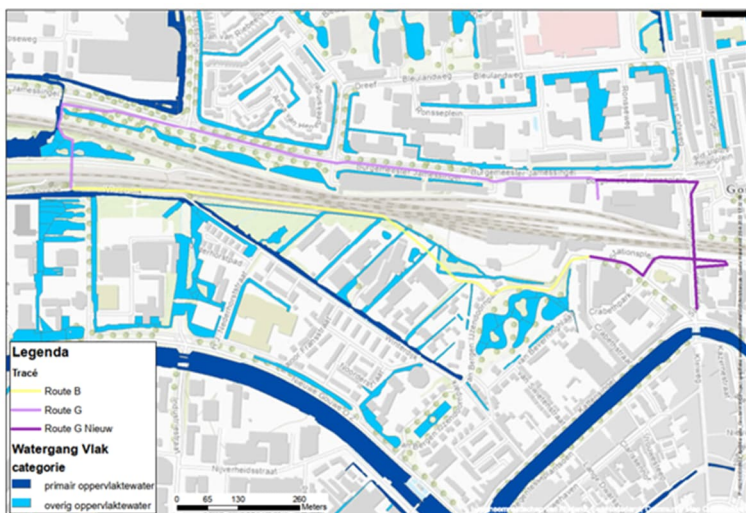
3.1.8 Verkeersveiligheid

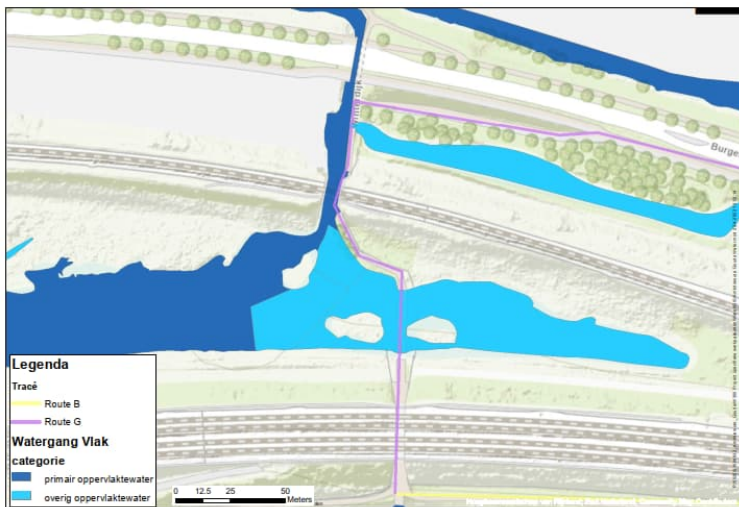


Afb. Lokaties met fietsongevallen in het studiegebied

Op dit moment zijn er in het studiegebied vooral op de Burgemeester Jamessingel aanrijdingen waar fietsers bij betrokken zijn. Het betreft veelal fietsers die de singel oversteken. En juiste inrichting en ligging van de fietsroute ten opzichte van de Burgemeester Jamessingel kan de verkeersveiligheid ter plaatse verbeteren. De huidige Winterdijk blijkt op basis van de geregistreerde ongevallencijfers geen verkeersongevallige locatie te zijn.

3.1.9 Waterhuishouding





Het huidige watersysteem van het studiegebied is van zuid naar noord georiënteerd. De inlaat van het water is op twee punten vanaf de Gouwesingel. Het water 'stroomt' vervolgens via verschillende watergangen in het studiegebied naar het tussengebied tussen beide sporen en verder in noordelijk richting af om uiteindelijk enkele kilometers noordelijk weer in de Gouwe te worden gepompt.

Het watersysteem bestaat uit zogenaamd primair oppervlaktewater (essentieel voor de aanvoer, afvoer en waterberging) en secundair oppervlaktewater. Het primaire oppervlaktewater wordt niet door de aanleg/inpassing van beide routes beïnvloed. Het secundaire oppervlaktewater kan binnen het plangebied verschoven worden. Door de aanleg van extra verharding zal er extra berging in het gebied moeten worden gerealiseerd. Hier zijn verschillende mogelijkheden voor.

Bij route G wordt de noordelijke onderdoorgang onder het spoor over de volle breedte gebruikt voor een fiets-voet verbinding. Indien dit invloed heeft op het debiet van deze tunnel (de hoeveelheid water die door de tunnel kan stromen), dan kan in de dijk een extra duiker worden geboord. ProRail staat voor deze optie open.

Opgemerkt wordt dat het leefgebied van de bever mogelijk incidenteel last heeft van een te hoog waterpeil. Dit is een extra argument om het debiet van de tunnel en daarmee de beheersbaarheid van de waterstanden in het gebied nauwkeurig in beeld te brengen en zo nodig aanvullende beheersmaatregelen te treffen.

Onderzoek toont overigens aan dat de bestaande duiker in de Burgmeester Jamessingel bepalend is voor het debiet van het gebied. Deze duiker is veel kleiner dan de huidige duikers onder de sporen door.

De waterhuishouding en mogelijke aanpassingen en oplossingen in het gebied rondom de beide tracés zijn daarmee niet van invloed op de tracékeuze van één van de beide routes.

3.2 Schetsontwerpen

Voor de tracés van de varianten B en G is een aslijn bepaald. De lijn houdt rekening met percelen, objecten en watergangen en maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande fietsinfrastructuur. Bij het bepalen van de aslijn is het maatgevend dwarsprofiel van 4,5 meter fietspad en aan weerszijden een vrije ruimte van 1 meter in ogenschouw genomen. Voor grote delen van beide tracés kan dit profiel 'eenvoudig' worden ingepast. Er zijn op beide routes drie bijzondere lokaties die om een nadere uitwerking vragen, te weten:

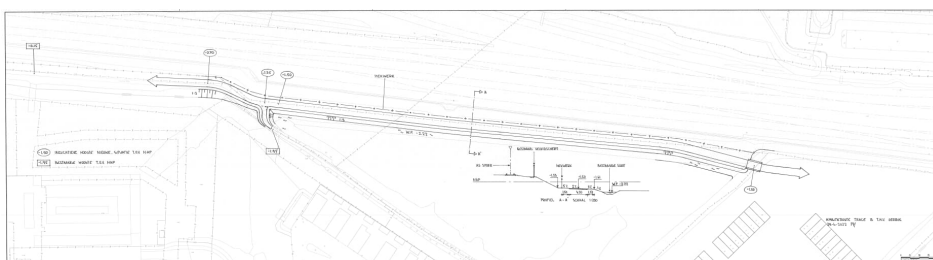
- Route B: het tracé langs het Oerbos en het tracé langs Lombok;
- Route A: het tracé langs het Oerbos en het tracé door Lombok
- Route G: de koppeling tussen de Winterdijk en de Burgmeester Jamessingel.

Voor bovenstaande lokaties is een detailtekening uitgewerkt. Voor de overige trajecten wordt uitgegaan van de aslijn met het maatgevende dwarsprofiel.

3.2.1 Route B

Bij route B zijn twee bijzondere lokaties waar de route op een zorgvuldige wijze dient te worden ingepast. De rest van het tracé betreft een zogenaamde vrievelid ligging.

Passage Oerbos



Afb. Route B (A) tussen het Oerbos en de spoorlijn Gouda/Rotterdam/Den Haag

Voorgesteld wordt om de route op het terrein te noorden van huidige spoorloot te leggen. Dit is tussen het hek van Prorail en de sloot langs het Oerbos. Thans is deze strook begroeid met struweel.

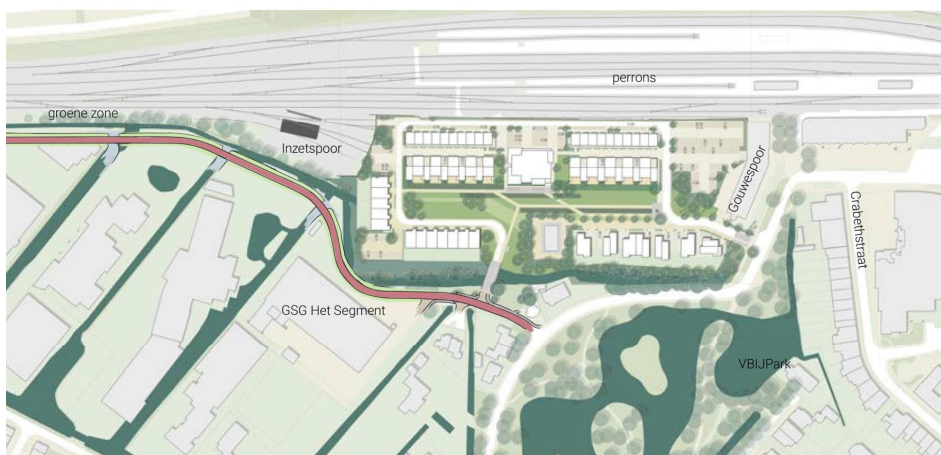
Ter plaatse van de Noord-Oosthoek van het Oerbos wordt een kleine uitbuiging gemaakt om aan andere zijde van de sloot te komen. Dit is noodzakelijk omdat de ruimte tussen de sloot en het hek van ProRail vanaf dit punt niet voldoende is voor een fietsroute. Het is mogelijk om een verzoek in te dienen bij ProRail voor het verwerven van een strook grond. Het is ook mogelijk om de sloot in zuidelijke richting te verplaatsen. In beide gevallen is de uitbuiging niet noodzakelijk.

Fietsroute B komt over een lengte van 243 meter langs het Oerbos te lopen. Dat is ongeveer 15% van het gemeentelijke deel van de Ambitieroute. Over een lengte van 35 meter wordt een kleine strook van het Oerbos gebruikt voor de route. Het betreft ongeveer 60 m² van 11.000 m² bos (0,5%). Dit gebruik is niet nodig als de route tussen het spoor en de sloot blijft liggen door het verplaatsen van de sloot ter plaatse van de tijdelijke woningbouwlocatie of het verwerven van Prorail gronden langs het spoor.

Passage langs Lombok

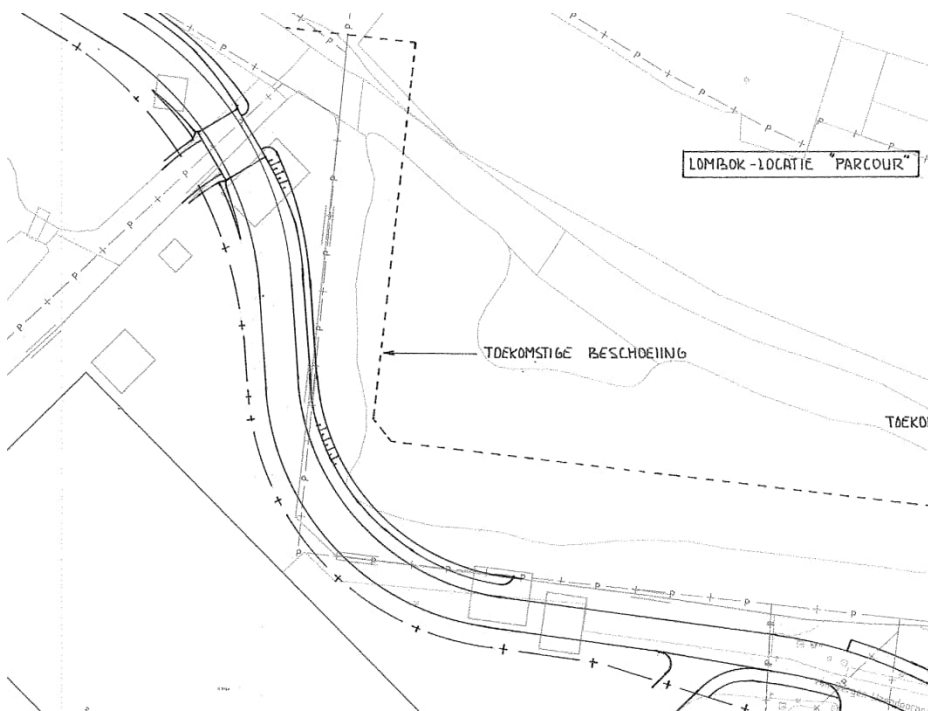
Op basis van het huidige stedenbouwkundige plan van Lombok is de route net buiten de locatie ingetekend. Het maatgevende punt is de uiterste zuidwesthoek van de locatie en het hek van de school. Dit is alleen mogelijk indien een brug of dam wordt aangelegd aan de rand van het water van de ontwikkellocatie. Deze dam/brug heeft geen invloed op de uitgeefbare gronden of de stedenbouwkundige opzet van het plan voor Lombok. Wel dient de omvang van de waterberging die hier mogelijk mee verloren gaat, elders in het gebied gecompenseerd te worden. Hier zijn binnen de spoorzone verschillende mogelijkheden voor.

Het voordeel van deze ligging is dat de route met 9.000 fietsers per etmaal, niet door de Lomboklocatie loopt, de school rechtsreeks aan de fietsroute gekoppeld is en slechts over een klein gedeelte van de fietsroute gemengd verkeer is.



Inpassing in de omgeving

Afb. Inpassing route B ter plaatse van Lombok



Afb. Inpassing route B ter plaatse het GSG (School voor Praktijkonderwijs) en Lombok

3.2.2 Route A

Nader onderzoek in het kader van het ruimtelijk plan van Lombok heeft ertoe geleid dat er een mogelijkheid lijkt te zijn om de snelfietsroute in het plan van de ontwikkellocatie in te passen.

De route loopt vanaf de brug over hetzelfde tracé als route B en daarmee aan de noordzijde van het Oerbos en over/langs de koppen van de potentiële ontwikkellocaties aan de Winterdijk. Ter plaatse van Huize Winterdijk buigt het tracé in noordelijke richting af om langs de rail inzetplaats (RIP) over de noordelijke weg op het terrein van Lombok te lopen. De route sluit uiteindelijk rechtstreeks aan op het Van IJzendoornpark.

In onderstaande afbeelding is het tracé van de fietsroute in Lombok weergegeven (ontwerp maart 2023).

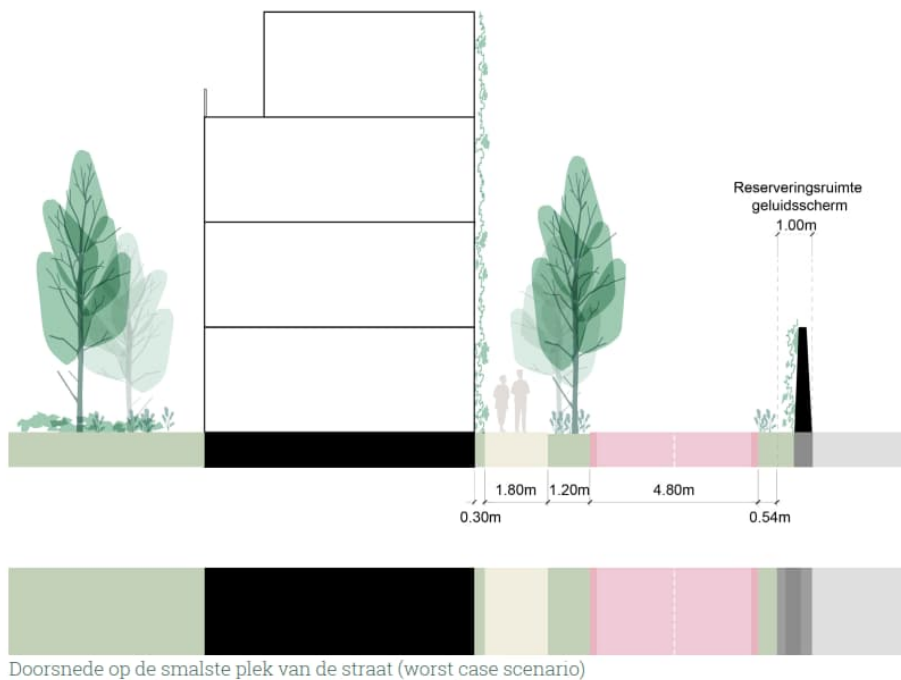


Afb. Overgang route B naar route A door Lombok

De inpassing van de route in Lombok heeft gevolgen voor het plan en (de kwaliteit van) de doorfietsroute. De inpassing van de route gaat ten kosten van een aantal parkeerplaatsen aan de westzijde van de ontwikkellocatie en in de route door Lombok komen twee haakse bochten voor het fietsverkeer te liggen. Daarnaast ligt de school niet meer aan de snelfietsroute, zoals dat bij variant B wel het geval is.

De omvang van het gemotoriseerde verkeer op de erftoegangsweg is, doordat het uitsluitend bestemmingsverkeer betreft, laag en daarmee is een 'fietsstraatinrichting' mogelijk.

Een voordeel van route A is dat de waterberging in het uiterste zuidwesten van de ontwikkellocatie Lombok niet verkleind wordt met ongeveer 70 m² ten behoeve van de aanleg van een fietsroute. Het verlies aan waterberging wordt overigens elders in het plangebied gecompenseerd.



Afb. Dwarsprofiel fietsroute langs spoor in Lombok

Een belangrijk nadeel van variant A door Lombok is de menging van zwaar vrachtverkeer met fietsverkeer op een relatief smalle erftoegangsweg (4.80 meter breed) in Lombok. Verkeer van en naar de RIP (Rail Inzetplaats) blokkeert deze erftoegangsweg volledig (zeker in de bochten) en fietsverkeer dient zich buiten de rijbaan op te stellen op het trottoir of tussen de geparkeerde auto's. Daarnaast is de 'schrikruimte', het profiel van vrije ruimte tussen het fietspad en het geluidsscherm met een breedte van 1 meter, te smal en laat de fietser midden op de rijbaan rijden of afremmen bij (gemotoriseerd) verkeer. Beide punten zijn niet conform de gewenste norm, zoals gehanteerd in de richtlijn voor snelfietsroutes.

3.2.3 Route G

Route G wordt thans uitgewerkt in het kader van Beter Bereikbaar Gouwe. Wat rest is de koppeling tussen de Burgmeester Jamessingel en de Winterdijk.

In de huidige situatie wordt deze verbinding gevormd door twee tunnels onder beide spoorlijnen door, die tevens dienst doen als afvoerkanalen voor het water van Gouda in noordelijke richting. Beide tunnels zijn constructief niet aan te passen.

De noordelijke tunnel is breed genoeg om er een snelfietsroute (drijvend) in te leggen, maar dat geldt niet voor de zuidelijke tunnel nabij de Winterdijk. Met 2.7 meter is deze tunnel te smal. Daar deze tunnel technisch niet aangepast kan worden zou er een tweede tunnel moeten komen. Een andere optie is een alternatieve locatie voor de kruising met de spoorlijn Gouda/Rotterdam/Den Haag.

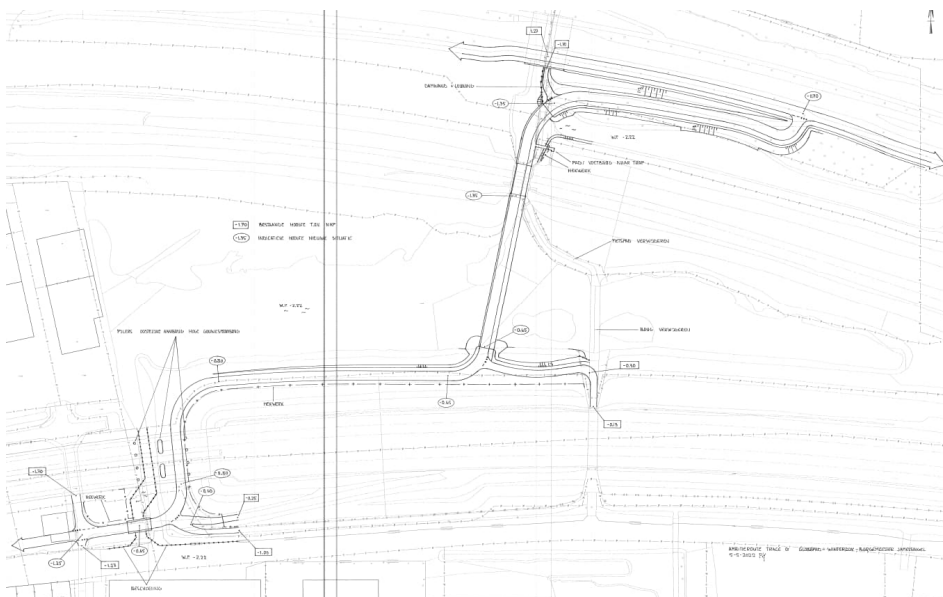
ProRail heeft, gezien de baanstabieleit aangegeven niet open te staan voor een tweede tunnel onder deze hoofdspoorlijn Gouda/Rotterdam/Den Haag. Er is echter wel een mogelijkheid voor een alternatieve toegang tot het tussengebied.

Ter plaatse van het begin van het spoorviadukt over de Gouwe, ligt een sloot en onderhoudspad naar het tussengebied. Dit onderhoudspad is breed genoeg om omgebouwd te worden tot fietsroute.

In onderstaande overzichtstekening is een alternatieve koppeling, als aanvulling op de bestaande, te smalle tunnel onder de spoorlijn Gouda/Rotterdam/Den Haag, tussen de Winterdijk en de Burgemeester Jamessingel uitgewerkt.

De bestaande tunnel onder de spoorlijn Gouda/Rotterdam/Den Haag blijft als fietstunnel in tact. Deze tunnel fungeert als verbinding tussen Gouda Noord en Gouda Centrum, maar onder de vloer van de tunnel stroomt ook het water van Gouda naar het buitengebied. Deze route wordt ondergeschikt aangesloten op de nieuwe koppeling tussen de Winterdijk en de Burgemeester Jamessingel. Dat geldt ook voor het fietspad dat van Gouda Noord onder de Burgemeester Jamessingel komt en aangesloten wordt op de koppeling tussen de Winterdijk en de Burgemeester Jamessingel.

De huidige brug in het tussengebied komt met de nieuwe koppeling te vervallen.



Afb. Koppeling Winterdijk – Burgemeester Jamessingel, onderdeel route G

3.3 Beoordeling routes

Op grond van de onderzochte aspecten zijn beide routes met elkaar vergeleken en onderling gescoord.

Aspect	A	B	G	Toelichting
Archeologie/Cultuurhistorie	0	0	0	Winterdijk, Stroomrug in gebied aanwezig, archeologische objecten liggen dieper dan 4 meter, geen invloed op tracékeuze
Bodem	0	0	0	Stortlokatie bij station, bedrijfslokatie spoor, hele gebied 6 meter opgehoogd, beperkte risico's bij aanleg van fietspaden
Ecologie	0	0	0	Beverbos, Oerbos, IJzendoornpark, nader onderzoek bepaalde soorten gewenst bij besluit tot aanleg, Bever tijdig in beeld brengen
Explosieven	-	-	-	Rondom station verdacht gebied (expertonderzoek noodzakelijk bij funderingen van constructies)
Stedenbouw en landschap	+	++	+	Oerbos, Beverbos, IJzendoornpark, Lombokterrein, Spoorbrug, kansen voor inpassing route en landmarks voor fietsers
Stallen van fietsen	+	+	-	Uitbreiding stallingsruimte noodzakelijk, geen mogelijkheden aan noordzijde station, huidige areaal aan zuidzijde beter beschikbaar
Verkeersstromen	++	++	-	Bij G blijven 3.000 fietsers p/etm op Winterdijk, moet Winterdijk voor worden aangepast; bij B/A profiteren de ontwikkellocaties van de ontsluiting middels een separate fietsroute
Verkeersveiligheid	-	0	+	Burg. Jamessingel, 27 ongevallen in 10 jaar worden deels aangepakt met aanleg van fietsroute, bij A incidenteel gecombineerd met zwaar vrachtverkeer
Water	+	+	+	Afwatering via Beverbos tussen sporen kan beter gestroomlijnd worden, mogelijkheden om berging in gebied te vergroten, debiet op peil houden
Grondeigendommen	--	-	-	Lombokterrein, Ontwikkellocaties, Pro Rail vragen allemaal om zorgvuldige afstemming en aankoop van complex te verweven gronden
Opbrengst/afpraak	++	++	++	Veel voordelen aan aanleg fietsroute, zoals Westergouwe, regiofunctie, schoon, duurzaam, gezond, filedruk, optimaal gebruik van noord en zuidzijde station

3.4 Kosten

Voor de tracés B en G is een zogenaamde SSK-raming opgesteld. De raming is op schetsniveau met een ingebouwde onzekerheidsmarge van 30%. Voor de raming is geen veldonderzoek uitgevoerd, maar is gebruik gemaakt van reeds geïnventariseerde gegevens, zoals een bomenkaart, watergangen, grondlagen en dergelijke. Daarnaast zijn er geen kosten opgenomen voor specifieke mitigerende en compenserende maatregelen voor de ecologisch aanpassingen in het gebied.

De kosten zijn bepaald vanaf de voet van de oprit naar de brug over de Gouwe tot aan het van IJzendoornpark voor route B en de ingang van het station aan de Burgemeester Jamessingel voor route G.

De aanlegkosten voor route B worden thans geraamd op 1,3 mln euro.

De aanlegkosten voor route G worden thans geraamd op 1,8 mln euro.

Voor route A is geen aparte kostenraming opgesteld. Voor een belangrijk deel zijn de kosten gelijk aan de kosten van route B. Over een lengte van ongeveer 200 meter maakt de route gebruik van een nieuw aan te leggen erftoegangsweg door Lombok die als fietsstraat zal moeten worden ingericht. In combinatie met de aansluiting van Lombok op fietsroute B is de verwachting dat de kosten voor route A vergelijkbaar zijn met die voor route B.

De kosten voor route G vallen uiteen in twee posten, te weten de kosten voor de koppeling tussen de Winterdijk en de Burgemeester Jamessingel en de kosten voor de aanpassing van de fietsroute langs de Burgemeester Jamessingel. Deze laatste post wordt thans nader onderzocht in het kader van de studie Beter Bereikbaar Gouwe. Voor deze studie is in de raming van route G vooralsnog een bedrag van ongeveer 0,5 mln (als onderdeel van de 1,8 mln) opgenomen voor de fietsroute langs de Burgemeester Jamessingel.

Opgemerkt wordt dat bij het aanleggen van route G, ook de Winterdijk ter plaatse van het Oerbos dient te worden aangepast. Voor deze aanpassing is geen ontwerp gemaakt en deze kosten zijn derhalve niet in de raming opgenomen.

Route	Kosten	Kosten DFR Gouda-Alphen	Nog nader te bepalen
B	1.3 mln	-	-
G	1.3 mln	0.5 mln	Aanpassing Winterdijk tussen Atlasbrug en Van Bergen IJzendoornpark

Tabel: Overzicht investeringskosten route B en G van de Ambitieroute

Op grond van de SSK-raming voor de varianten B en G gelijk, echter de kosten voor variant G, zonder variant B, vallen uiteindelijk (veel) hoger uit door de noodzakelijke aanpassing van de Winterdijk, met name ter plaatse van het Oerbos.

3.5 Conclusies en aanvullend onderzoek

De provincie Zuid Holland werkt in het kader van de fietsroute van Gouda naar Rotterdam aan een zogenaamde Ambitieroute met een brug over de Gouwe. Voor deze route dient in Gouda een tracé gevonden te worden tussen de Gouwe en het station van Gouda.

In het kader van voorliggende studie zijn verschillende tracés in beeld gebracht en zijn uiteindelijk drie tracés op verschillende aspecten nader onderzocht, waarvan er twee (B en G) zijn uitgewerkt in een globale schets. Het betreft een tracé aan de noordzijde van het spoor (route G) en twee tracés aan de zuidzijde van het spoor (route A en B). Route A is een variant op route B. Het verschil tussen beide routes is de ligging om (route B) of door de ontwikkellocatie Lombok (route A).

Zowel route G als route B zijn als hoogwaardige doorfietsroute uit te voeren en in het gebied in te passen. Voor route A voldoen de haakse bochten in Lombok niet aan de richtlijnen voor een doorfietsroute.

Alle onderzoeken tezamen tonen aan dat er op dit moment geen zogenaamde showstoppers zijn voor beide routes B en G. Dat wil zeggen dat er geen ruimtelijke en technische bezwaren in het gebied zijn die de aanleg van een fietspad onmogelijk maken.

Dat betekent niet dat de route zonder meer kan worden aangelegd. Met name het ecologisch onderzoek toont aan dat er aandachtspunten zijn voor de inpassing van de route in dit waardevolle gebied door de aanwezigheid van onder meer een bever, het Oerbos, maar ook het cultuurhistorische deel van de Winterdijk.

Aan de andere kant bieden beide routes ook tal van voordelen en kansen die zowel het gebruik als de duurzaamheid van het gebied sterk kunnen verbeteren. Zo zijn er kansen voor de ontsluiting van te ontwikkelen lokaties, verbetering van de waterberging en waterkwaliteit en versterking van de beleving van de verschillende landschappelijk en cultuurhistorische kwaliteiten.

Op grond van de onderzoeken blijkt dat:

- nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is en in het bijzonder naar de bever en enkele andere beschermde diersoorten;
- berekeningen ten aanzien van het debiet van de spoorkruisingen noodzakelijk is;
- er een opgave ligt voor watercompensatie en compenserende en mitigerende maatregelen ten aanzien van de natuurwaarden van het gebied;
- er een opgave ligt voor de ontsluiting van de potentiële ontwikkellocaties, waar met name route B een belangrijke rol in kan spelen.

Thans zijn er twee aandachtspunten die vooruitlopend op de keuze en de nadere uitwerking van de voorkeursroute nu al opgepakt kunnen worden, Het betreft de inrichting en aansluiting van de ontwikkellocatie Lombok op de route en het onderzoek naar de burcht en de leefwijze van de bever.

Op grond van de uitkomsten van de verschillende studies is er met name als gevolg van de zogenaamde meekoppelkansen (ontwikkellocaties, berging, parkeren e.d.) en de relatie met Gouda Centrum een voorkeur voor route B.

4. Advies

Alternatieven B en G zijn haalbaar, maakbaar en zijn snelfietsroutewaardig. Op grond van de onderzochte aspecten is er een voorkeur voor route B door meekoppelkansen (ontwikkelovertuigingen/berging/parkeren) en de directe relatie met Gouda Centrum. Route A is weliswaar mogelijk, maar kwalitatief, door de extra haakse bochten en de menging met zwaar vrachtverkeer over een lengte van 200 meter, minder aantrekkelijk als snelfietsroute dan route B. Derhalve heeft route B de eerste voorkeur.

Bij uitsluitend aanleggen van route G zal de bestaande route over de Winterdijk ter plaats van het Oerbos zo druk worden dat hier een uitermate onveilige situatie gaat ontstaan. Dit gedeelte van de route zal in dat geval verbreed moeten worden, wat ten koste gaat van de cultuur-historische waarde van de dijk en een deel van het Oerbos.

Thans loopt binnen de provincie nog een studie naar de haalbaarheid, maakbaarheid en betaalbaarheid van de Ambitieroute van Nieuwerkerk naar Gouda. Zolang het provinciaal onderzoek loopt is het nog niet nodig om een keuze te maken tussen de beide varianten B en G van de Ambitieroute. Volstaan kan worden met het inbrengen van beide tracés en de kosten in het provinciale onderzoek.

Voorgesteld wordt om nader onderzoek te doen naar de bever, zijn habitat en in het bijzonder de locatie van zijn burcht. De uitkomsten kunnen mede bepalend zijn voor de ligging en vormgeving van de fietsroute.

Daarnaast dienen beide tracés meegenomen te worden bij de besprekingen en planvorming van de diverse ontwikkelingen in het gebied, zoals de ontwikkelovertuigingen, de waterberging en de aanpassingen van het lokale wegennet.

Op grond van de verwachte verkeersstromen, de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de meekoppelkansen voor ecologie, water en duurzame mobiliteit heeft route B de voorkeur. Zodra route B is aangelegd, kan bepaald worden of de koppeling met route G voldoende robuust is. Indien dat niet het geval is, ligt er een mogelijkheid om deze koppeling te verbeteren.