

Beoordelingsmatrix

Versie 1.0
Datum

Concept
11-11-2021

Route 1	Route 1A	Route 2	Route 3	Route 4	0 variant (niets doen)	
Criterium	Route 1	Route 1A	Route 2	Route 3	Route 4	0 variant (niets doen)
Comfort fietser	De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 1 comfortabel maken.	De route heeft tot aan de aansluiting op het J. Ruijsspad geen hoogteverschillen en is comfortabel. Bij optie 1 is het hoogteverschil ten opzichte van route 1 en J.Ruijsspad minimaal. De T-aansluiting op het J.Ruijsspad is niet comfortabel, sociaal - en verkeersonveilig. Er is weinig tot geen ruimte beschikbaar om met boogstralen een comfortabele bocht te realiseren voor fietsers. Bij optie 2 volgt het fietspad de toerit van de 2 verkeersbruggen. Het hellingspercentage is 4,5%. Dat is voor fietsverkeer stijl. Nadat de fietser de brug is gepasseerd volgt de aansluiting op het J.Ruijsspad via het kavel C1. Het hellingspercentage bedraagt hier 5%.	De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 2 comfortabel maken.	De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 3 comfortabel maken.	De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 4 comfortabel maken. Het kruispunt van de Bergstraat / Harzstraat wordt geoptimaliseerd in combinatie met een fietsbrug	De huidige infrastructuur binnen route 2, 3 en 4 kent nauwelijks hoogteverschillen.
Impact op de omgeving (hinder en geluid)	De impact op privacy is beperkt in vergelijking met de bestaande situatie. Een groot deel van het tracé volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade.	De impact op privacy is beperkt in vergelijking met de bestaande situatie. Een groot deel van het tracé volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade.	Route 2 heeft relatief grote impact op de directe omgeving. Deze route doet afbraak aan het 'eiland-concept', de privacy van bewoners grenzend met hun achtertuin aan het water richting het fietspad neemt aanzienlijk af. Daarnaast is het ook mogelijk dat er ongewenste verkeersstromen over het eiland lopen waardoor ook kinderen minder vrij op straat kunnen spelen. Bewoners maken zich ook zorgen over de geluidshinder van met name snorfietsers (in de avonden) en waarde daling van woningen en hogere inbraakgevoeligheid.	Route 3 heeft relatief aanzienlijke impact op de woningen aan de Anholtkade en Borkumkade. Deze route doet afbraak aan het 'eiland-concept', de privacy van bewoners grenzend met hun achtertuin aan het water wordt aanzienlijk aangetast. De route zorgt dat het aanzienlijk drukker wordt dan nu het geval is. Bewoners verwachten geluidsoverlast door snorfietsers.	Route 4 heeft minder impact op de omgeving dan route 3 omdat het in principe om een opwaardering van de bestaande route gaat. Met de route wordt de huidige en dan deels aangepaste fietsroute drukker en kan leiden tot meer overlast voor aangrenzende bewoners. De realisatie van een brug doet enigszins afbraak aan de plas.	Er komen geen nieuwe fietsroutes daar waar die nu en/of in de plannen van Snellerpoort en Beneluxlaan niet zijn.
Impact op parkeren (vervallen/ niet vervallen)	Deze route heeft geen impact op parkeerplaatsen.	Deze route heeft geen impact op parkeerplaatsen.	Route 2 heeft impact op de parkeerplaatsen in de meest westelijke buurtstraat van VO snellerpoort.	Route 3 heeft impact op de parkeerplaatsen in de middelste buurtstraat van VO snellerpoort. Door het aanleggen van de fietsstraat binnen de huidige rijloper kan het haaksparkeren in de Terschellingkade worden gehandhaafd. Bij de aansluitingen op de verkeersbruggen dienen er enkele langspaarkeervakken te worden opgeofferd.	Door het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Terschellingkade worden de parkeervakken aan die zijde opgeofferd. Bij de aansluitingen op de verkeersbruggen dienen er enkele langspaarkeervakken te worden opgeofferd. Compensatie van de parkeervakken in de directe omgeving is waarschijnlijk niet of nauwelijks te realiseren.	Er vindt geen aantasting plaats aan de huidige parkeervoorzieningen.
Verkeersveiligheid	De route volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade. Met uitzondering van het deel vanaf de onsluitingsweg Roche tot aan het J.Ruijsspad. Bij de zuidelijke onsluitingsweg Roche buigt het vrijliggend fietspad af richting de westelijke buurtstraat. Doordat het fietspad vrijligt van de zuidelijke onsluitingsweg en de calamiteitenweg wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	De route volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade. Met uitzondering van het deel vanaf de onsluitingsweg Roche tot aan het J.Ruijsspad. Bij optie 1 is het overzicht vanaf het J.Ruijsspad op de aansluiting van route 1 slecht door de tunnelwanden. Hierdoor ziet men (te) laat het fietsverkeer aankomen wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Deze route is dan ook verkeersonveilig.	Bij route 2 vindt er vermenging van verkeer plaats door de aanleg van een fietstraat over de Nova Zemlakade. De overzichtelijkheid van de aansluitingen op de fietsbruggen wordt vergroot door het weghalen van de hekwerken en groenstroken met hoge beplanting. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	Bij route 3 vindt er vermenging van verkeer plaats door de aanleg van een fietstraat over de Terschellingkade. Om de aansluitingen op de fietsbruggen overzichtelijk te houden is het noodzakelijk om enkele parkeervakken op te heffen. De fietsstraat passeert de aansluiting vanaf de Helgolandkade op de Terschellingkade. Dit zorgt ervoor dat de weggebruiker veel handelingen tegelijkertijd moet uitvoeren (sturen, schakelen, opletten, voorrang verlenen, etc), ook de bocht aan de westkant van Terschellingkade is onoverzichtelijk. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	Door de aanleg van een vrijliggend fietspad over de Terschellingkade wordt de huidige situatie voor fiets en autoverkeer verbeterd. Wel blijven hier twee drukke stromen elkaar kruisen fiets- en autoverkeer (Kretakade-Terschellingkade). Door het aanleggen van een scheiding tussen het fietspad en de rijloper wordt de verkeersveiligheid vergroot. Wel blijft het zo dat de weggebruiker veel handelingen tegelijkertijd moet uitvoeren (sturen, schakelen, opletten, voorrang verlenen, etc)	Door het verwijderen van de fietsinfrastructuur langs de Steinhagenseweg en Minkemalaan wordt het fietsverkeer vanaf de Amsterdamlaan richting het winkelcentrum geleid via de Eilandenkade. Er vindt door het weghalen van fietspaden een toename plaats van fietsverkeer op de Terschellingkade.
Impact op perceelsgrenzen	Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Zowel optie 1 als optie 2 doorsnijden het perceel van Roche. Het terras van Roche gaat verloren.	Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	
Kosten	€ 0,1 mio tot € 0,3 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	Optie 1: € 0,4 mio tot € 0,6 mio,- euro. Optie 2: € 0,8 mio tot € 1,0 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 1,4 tot 1,8 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 1,4 tot € 1,3 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 0,6 tot € 0,8 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	n.v.t.
Effect op afwikkeling fietsverkeer (orientatie zuid-oost richting noord-west)	Route 1 is minder aantrekkelijk door nabijheid alternatief Eilandenkade-Amsterdamlaan. Aanvulling: Wel is blijft met deze aanpassing de huidige fietsverbinding langs de Steinhagenseweg behouden. Dit is wenselijk voor fietsers uit omgeving Amsterdamlaan met bestemming Minkema College of het Winkelcentrum of andersom.	Route 1A is minder aantrekkelijk door nabijheid alternatief Eilandenkade-Amsterdamlaan. Echter sluit deze route directer aan op het Jan Ruijsspad ten opzichte van Route 1. Wel blijft met deze aanpassing de huidige fietsverbinding langs de Steinhagenseweg behouden. Dit is wenselijk voor fietsers uit omgeving Amsterdamlaan met bestemming Minkema College of het Winkelcentrum of andersom.	Ten opzichte van Route 1 en Route 1A is Route 2 iets aantrekkelijker omdat deze voor een groot deel van het fietsverkeer van Snel en Polanen vanuit de Bergstraat en Harzstraat een directe verbinding biedt richting de onderdoorgang.	Route 3 is aantrekkelijker voor een groot deel van Snel en Polanen voor het fietsverkeer vanaf Bergstraat en Harzstraat door de directe en logische verbinding, maar is minder aantrekkelijk voor zuidwestelijk deel Snel en Polanen.	Route 4 is minder aantrekkelijk voor zuidwestelijk deel Snel en Polanen, maar wel voor fietsverkeer vanaf Bergstraat en Harzstraat.	De fietsers die komen vanaf de Bergstraat en Harzstraat zullen meer gebruik maken van de Amsterdamlaan dan de fietsonderdoorgang.
(Planologische) inpassing	Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats. Er vindt beperkte doorsnijding plaats op het moment dat de route wordt gecombineerd met de zuidelijke onsluiting van Roche.	Er vindt beperkte doorsnijding van de Promenade plaats ter hoogte van de uitbuiging van het fietspad bij de zuidelijke onsluiting van Roche.	Bij de Nova Zemlakade heeft deze route impact op hekwerken en een plantvak. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist. Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan.	Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. De fietsbruggen hebben impact op enkele bomen, gras en taluds. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist.	Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. De fietsbruggen hebben impact op enkele bomen, gras en taluds. Dit geldt ook voor het vrijliggend fietspad over de langspaarkeervakken. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist.	n.v.t.