



# Zo realiseer je een *snelle* fietsroute

*Ron Hendriks*

**De fietssnelweg heeft de wind mee. Er liggen er inmiddels een stuk of 25 en plannen voor nog eens 675 km. Daar is reden toe. Want de fietssnelweg is niet alleen een comfortabele manier om naar het werk te rijden, het past ook in het huidige tijdsbeeld. Want hoe anders kun je met beperkte middelen en met inachtneming van milieu en gezondheid de stad bereikbaar houden? De fietssnelweg ligt daarom ook politiek goed. Maar een fietssnelweg moet wel passen. In het regionale mobiliteitsbeleid, en in de omgeving.**

De fietssnelweg is nog betrekkelijk nieuw. Hoewel de eerste al in 2005 werd aangelegd tussen Breda en Etten-Leur, zette het concept pas echt goed door toen het rond 2006 werd gelanceerd als middel om files te bestrijden. Die kwalificatie betekende ook dat er aanzienlijke rijksbijdragen beschikbaar kwamen, en dat leidde snel tot de aanleg van een achttal snelle fietsroutes in de Randstad. Dat aantal groeit nog steeds, waarbij naast het alternatief voor de file ook de bereikbaarheid van de steden een steeds belangrijkere rol speelt. Binnenkort brengt CROW het 'Inspiratieboek snelle fietsroutes' uit. Daarin wordt uitgelegd hoe je de aanleg van een snelle fietsroute/fietsnelweg/snelfietsweg aanpakt (de termen worden in de praktijk door elkaar gebruikt, waarbij 'snelle fietsroute' eigenlijk het meest de lading dekt). Beginnend bij

een analyse van nut en noodzaak van een fietsroute tot en met onderhoud en beheer van de voltooide route.

Hier alvast een voorproefje van de uitgave, waarbij we vooral kijken naar de eerste stappen die je moet nemen om tot de aanleg van een snelle fietsroute te komen.

## **Eerste stappen**

Hoewel de aanleg van een snelle fietsroute minder voeten in de aarde heeft dan de aanleg van een autoverbinding of een spoorlijn, is het niet zo eenvoudig als het misschien lijkt. Ook bij de realisatie van een snelle fietsroute zijn veel partijen betrokken: overheden, burgers, belangengroeperingen, bedrijven, enzovoort. Bovendien heb je bij een snelle fietsroute te maken met verschillende vakdisciplines. Naast verkeerskun-

## Nut en noodzaak aantonen

Bereikbaarheid is vaak het hoofdargument bij de onderbouwing van de noodzaak van een snelle fietsroute. Als basis voor zo'n berekening gaat men over het algemeen uit van:

- Pendelgegevens van werknemers en scholieren. De eerste zijn vaak bij de provincie op te vragen en laten zien waar de werknemers van grotere werkgelegenheidsconcentraties vandaan komen (op bedrijfsterreinniveau). Herkomstgegevens van scholieren en studenten zijn te halen bij de onderwijsinstellingen.
- Een inschatting van de fietspotentie op basis van regionale of landelijke kencijfers voor woon-werkverkeer, gecombineerd met een inschatting van de te behalen reistijdwinst op specifieke trajecten.
- Huidige aantallen fietsers (ook recreatief) op basis van beschikbare telgegevens.

Belangrijk is om daarbij ook de mogelijkheden van de fiets in de keten mee te nemen, bijvoorbeeld het effect van de snelle route op het gebruik van het aansluitend openbaar vervoer.

Daarnaast kan men sinds kort ook vrij eenvoudig een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) maken. Een snelle fietsroute leidt tot een stijging van het aantal fietsers. Als gevolg daarvan ontstaan maatschappelijke baten, zoals reistijd-baten, congestievermindering en gezondheidseffecten. Een MKBA biedt inzicht in de omvang van deze effecten en laat vervolgens ook de verhouding tussen de maatschappelijke kosten en baten van een snelle fietsverbinding zien. Het bepalen van de fietspotentie van een snelle fietsroute is vaak onderdeel van een MKBA.

De meeste snelle fietsroutes waarvoor MKBA's zijn uitgevoerd, laten een positief maatschappelijk effect zien in verhouding tot de kosten.

Het ministerie van IenM heeft in samenwerking met het Fietsbe-raad in 2013 een webtool voor fiets-MKBA's in ontwikkeling.



Toekomstbeeld uit de nota 'Bouwen aan een groene metropool' van Milieudefensie.

digen zijn bijvoorbeeld ook stedenbouwers geïnteresseerd in het concept. En als het om de ontsluiting van bedrijfsterreinen gaat ook de medewerkers op economische zaken. Een logische eerste stap is dus een samenwerkingsverband op te zetten. Samen kan men dan zoeken naar draagvlak en financieringsmogelijkheden.

### Voortrekkersrol bij provincie of gemeente

Het ligt voor de hand om te beginnen met het opzetten van een werkgroep met alle betrokken gemeentelijke en regionale vertegenwoordigers, eventueel ondersteund door een procesmanager. Zo'n werkgroep is eventueel uit te breiden met vertegenwoordigers van belangengroepen als de Fietsersbond, het bedrijfsleven, andere instanties en - niet onbelangrijk - een communicatieadviseur.

Vraag is wie het voortouw neemt. In de praktijk ligt vaak een regierol bij de provincie, stadsregio of de gemeente die het grootste belang heeft bij de ontwikkeling van een snelle fietsroute. Het kan gunstig zijn om de regierol bij de provincie of de regio te leggen omdat deze geen directe belangen heeft op lokaal niveau. Als de regierol bij de stad met de grootste belangen ligt, dan moet men de rolverdeling goed in het oog houden. Maar ook zo'n opzet heeft positieve kanten. Vaak kan men daardoor de expertise en ervaring van een grotere ambtelijke organisatie gebruiken. Een externe procesmanager kan er dan voor zorgdragen dat individuele belangen niet de overhand krijgen.

De eerste taak van de werkgroep is om de fietsroute op de kaart te zetten. Een logisch begin is om samen een duidelijke visie op nut en noodzaak van de fietsroute neer te zetten.



## **Breedte**

De ambitie om fietsers op langere afstanden te verleiden, zorgt op sommige aspecten voor een andere, 'strangere' invulling van de eisen. Zo is de afwikkelingssnelheid hoger, zijn er minder stops en wil men verkeersrunder van langsrijdend autoverkeer minimaliseren. Dat leidt bijvoorbeeld tot een breder dwarsprofiel. Ideaal is een breedte van in totaal zo'n 7 meter (3 meter brede strook per richting plus een middenberm en eventueel extra ruimte als er geen ruimte is voor een 'veiligheidsberm'). In de praktijk is vaak zo'n 4 meter zonder middenberm de minimummaat.

Parallel kunnen alvast de financiële mogelijkheden worden afgetast.

### **Argumenten voor een snelle fietsroute**

In zo'n visiedocument zal men moeten beargumenteren waarom de aanleg van een snelle fietsroute een goede zaak is. Belangrijkste argument is meestal de bereikbaarheid. En dat is een steekhoudend argument, gegeven het feit dat 61% van de bevolking binnen 15 kilometer van het werk woont, maar dat het fietsaandeel tot die afstand maar 10% bedraagt. Er valt dus nog veel te winnen zeker nu de e-fiets met name op de grotere afstanden terrein wint.

Maar er zijn meer argumenten aan te dragen. Want een fiets-snelweg heeft niet alleen een functie om vlot van A naar B te rijden. Een 'hoger' doel kan ook zijn om de kleine kernen langs de route te ontsluiten, zeker nu het openbaar vervoer die rol steeds minder vervult.

In het verlengde daarvan zijn snelle fietsroutes ook te zien als instrument om stad en platteland met elkaar te verbinden om zo de recreatieve mogelijkheden voor de stedeling uit te breiden.

Gezondheids- en milieuargumenten worden ook vaak ingezet om de aanleg van snelfietsroutes te ondersteunen. Hoewel de effecten van fietsen op gezondheid en milieu onomstreden zijn, is het kwantificeren van die effecten op gemeentelijk niveau niet eenvoudig. Maar dergelijke aspecten kunnen ook in stelling worden gebracht als het gaat om het versterken van het duurzaamheidsimago van een stad of regio.

De focus hoeft uiteraard niet te liggen op één beleidsdoel. Beleidsdoelen kunnen elkaar versterken, dus is het legitiem

om bereikbaarheid, recreatie en citymarketing in dezelfde beleidsnota onder te brengen.

### **Ambitieniveau**

Vervolgens moet men zien te komen tot een gezamenlijke en duidelijke visie over de uitvoering van de route. Welk beeld past bij de ruimtelijke/economische ontwikkelingen in de regio (innovatie, duurzaamheid en mobiliteit). Welke kwaliteitseisen wil men stellen? Wat is het ambitieniveau in relatie tot haalbaarheid? En moet men misschien rekening houden met weerstand (ruimtelijk, maatschappelijk, bestuurlijk, financieel)? In dit stadium zal de tracékeuze globaal aan de orde komen. Die wordt in een volgende stap gedetailleerd ingevuld. Maar men kan alvast verschillende opties de revue laten passeren. Kiest men bijvoorbeeld voor een enkele verbinding of voor meerdere parallele verbindingen? En ligt het accent op een ontsluitende of een verbindende snelle fietsroute? Hoe sluiten we aan op het openbaar vervoer en maken we een snelle fietsroute tot onderdeel van de keten?

Een geheel nieuw tracé heeft voordelen. Er ontstaat bijvoorbeeld een mogelijkheid de fietsroute te ontvlechten van de autoroute en eventuele barrières te slechten door ontbrekende schakels te realiseren. Maar men kan er ook voor kiezen de snelle fietsverbinding te projecteren op een nu al druk gebruikte route.

### **Verschillende subsidieregelingen**

Snelle fietsroutes zijn tot nu toe altijd met subsidie tot stand gekomen van Rijk, provincie of stadsregio. Soms zelfs hoefden gemeenten alleen de ambtelijke en proceskosten voor hun

## Onzichtbaar fietspad

Een fietspad dat verdiept in het landschap ligt. Alleen als er fietsers rijden, kun je zien dat er een pad ligt, maar anders lijkt het alsof het landschap gewoon doorloopt. Dankzij dynamische verlichting is de fietsroute ook 's nachts meestal onzichtbaar.

Het is één van de concepten die Stefan Bendiks en Aglaée Degros van bureau Artgineering voorstellen in het boek 'Fietsinfrastructuur'. Toch is Stefan Bendiks niet een man die denkt dat je alleen met leuke gadgets en 'interactieve fietstunnels' de fietssnelweg naar een hoger niveau tilt. 'Dat is misschien een fase waar je doorheen moet. Waar het om gaat is dat de mogelijkheden die fietsen biedt voor de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van steden enorm zijn, maar tot nu toe onderbenut.'

Bendiks benadrukt dat fietsinfrastructuur en vooral de snelle fietsverbindingen meer kunnen inhouden dan alleen een breed fietspad. Naast de verkeerskundige eisen zoals CROW die formuleert, moeten er volgens Bendiks ook criteria komen die meer ingaan op de relatie tussen de infrastructuur en de omgeving, zowel in ruimtelijke als in sociaal-economische context.

In het boek illustreren Bendiks en Degros dat aan de hand van een aantal praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland. Zo besteden ze ruim aandacht aan het RijnWaalpad, een route waarbij volgens de auteurs wel aandacht is voor de beleving van de gebruiker, hoewel dat nog in de praktijk vertaald moet worden.

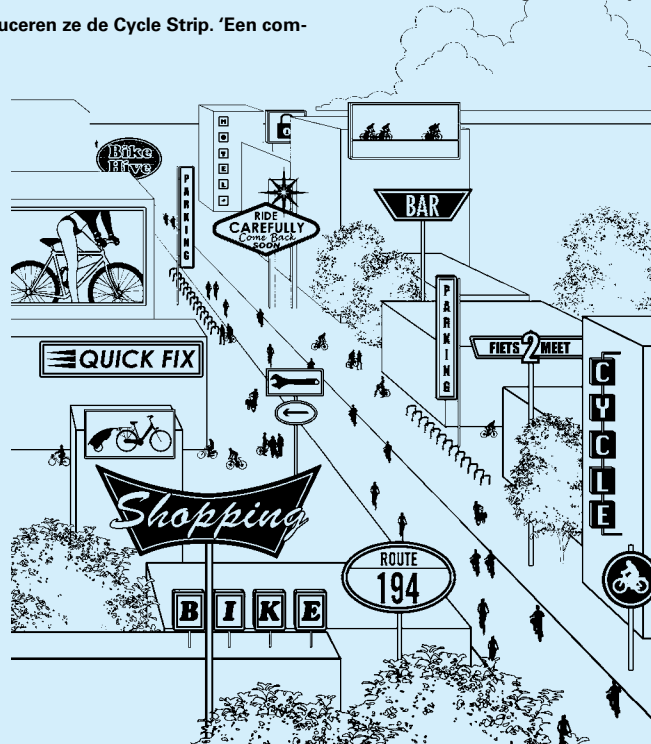


Verder beschrijft het boek een aantal fietsinnovaties, waarvan een deel is gerealiseerd, en een aantal is bedoeld als voorzet voor de toekomst.

Behalve het onzichtbare fietspad is dat bijvoorbeeld de Biomall. Een winkelvoorziening aan de fietssnelweg, specifiek ontworpen voor de fietsende klant, al dan niet met bakfiets. Vergelijkbaar met de shopping malls voor automobilisten in Amerika.

Ook introduceren ze de Cycle Strip. 'Een com-

merciële en culturele hotspot langs een hoofd-fietsroute gericht op de fietser, een multifunctioneel fietslint met diverse voorzieningen gericht op de fietser, zoals werk- en vergader-ruimten.' Laden en lossen en de ontsluiting voor auto's gebeurt aan de achterkant. 'Door van een fietsroute een strip te maken, ontstaat een nieuw soort stedelijke ruimte met een sterk eigen identiteit en aantrekkingskracht: een soort van fietsgebaseerde placemaking.'





## Financiering nieuwe snelfietsroutes nog niet rond

Het Rijk is bereid een steentje bij te dragen aan de aanleg van nieuwe snelfietsroutes, maar hoeveel en wanneer precies is op dit moment nog niet duidelijk. Dat bleek bij de presentatie van de nota 'Een toekomstagenda voor snelfietsroutes' eind september. Daarin stelt de Fietsersbond samen met enkele regio's en provincies voor het aantal snelfietsroutes fors uit te breiden. In totaal wil men tot 2025 in de belangrijkste stedelijke regio's 675 kilometer aan nieuwe snelfietsroutes ontwikkelen. Daarvoor zou zo'n 700 miljoen op tafel moeten komen. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Gelderland, Bestuursregio Utrecht, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Stadsgebied Haaglanden verklaren in de Toekomstagenda een kwart tot een derde van de 675 kilometer te willen realiseren, liefst met

financiële inbreng van het Rijk. Maar minister Schultz van Haegen wil nog niets beloven. 'Nadat het Rijk eerder € 21 miljoen uittrok voor de aanleg van 25 fietsroutes, staat er nu niet opnieuw een zak geld klaar.' Maar de minister sluit niet uit dat snelfietsroutes een plaats krijgen in het nieuwe programma Beter Benutten dat volgend jaar vorm moet krijgen en waarvoor op voorhand € 300 miljoen is uitgetrokken. Een andere potentiële financieringsbron biedt mogelijk het nieuwe MIRT. Dit fonds is van oudsher gericht op investeringen in hoofdinfrastructuur, maar het accent komt meer te liggen op gebiedsontwikkeling en dat biedt kansen voor de fiets. Minister Schultz van Haegen: 'Je kunt als regio dan bijvoorbeeld de voorkeur geven aan investeren in een fietsroute boven investeren in ov.'

rekening te nemen. Vaak ging het om meer dan één financieringsbron. Zo wordt bijvoorbeeld de fietssnelweg F35 in Twente betaald uit acht verschillende subsidies. Behalve door gebruik te maken van subsidies kan men soms ook financieel meeliften met andere infrastructurele projecten. Ofwel werk met werk maken.

Enkele voorbeelden van financieringsbronnen die voor recent gerealiseerde snelle fietsroutes zijn ingezet:

- Rijkssubsidies (Fileproef, Fiets filevrij, Beter Benutten)
- Provinciale en stadregiosubsidies (o.a. vanuit BDU)
- Europese subsidies
- Luchtkwaliteits-/klimaatsubsidies

De boodschap is dus om bovenregionale partijen nadrukkelijk in het proces en bij de activiteiten van de werkgroep te betrekken.

Om de financiering rond te krijgen, dusdanig dat kleine gemeenten worden ontzien, kan men de kosten verdelen op basis van fietspotentie. Kleinere gemeenten hoeven dan minder bij te dragen dan grotere gemeenten die meer baat bij de snelle fietsroute hebben. Lukt het dan toch niet, is soms met het schuiven van projecten en subsidiestromen toch een vorm van cofinanciering te realiseren. Maar dat hangt uiteraard af van lokale omstandigheden en de creativiteit van betrokken partijen.

Dan komt het moment dat er genoeg informatie beschikbaar is om op papier te zetten wat er globaal nodig is om de route te realiseren c.q. een bestaande route op het gewenste niveau te brengen. Inclusief een eerste inschatting van de kosten (inclusief kosten voor beheer, communicatiemaatregelen, monito-



De fietssnelweg F35 in Twente wordt bij stukjes en beetjes uitgebouwd, met bijdragen van inmiddels acht subsidieverstrekkers.



### *Niet alle gemeenten staan te springen*

'Gemeenten hebben meer te kampen met hun financiële positie dan met hun bereikbaarheid.' Dat citaat komt uit een afstudeerscriptie van Martijn Thielen (NOVI Verkeersacademie). Hij deed onderzoek naar de mogelijkheden om een snelfietsroute tussen Roosendaal en Bergen op Zoom te realiseren. De provincie Noord-Brabant ziet dat wel zitten, want de potentie van zo'n route is hoog en de kosten vallen mee door gebruik te maken van bestaande trajecten. Probleem is echter om de betrokken gemeenten mee te krijgen, zo ondervond Martijn Thielen. Hij noemt daarvoor een aantal redenen. Naast het feit dat de betrokken gemeenten er geen geld voor hebben, speelt ook een rol dat er nauwelijks sprake is van echt fietsbeleid in beide gemeenten. Voor het realiseren van fietsinfrastructuur

uitsluitend voor utilitaire doeleinden is - wellicht mede daardoor - in beide gemeenten weinig interesse. Als de plannen kunnen worden ingepast in andere plannen, zoals de ontwikkeling van een recreatiegebied, zijn de gemeenten misschien wel te porren voor een snelfietsroute, aldus Thielen.

Ook de realisatie van de snelfietsroute Oss - 's-Hertogenbosch gaat in dat opzicht niet van een leien dakje. Ruud van Heugten, gedeputeerde Mobiliteit in Noord-Brabant: 'Het traject passeert een aantal kleine dorpsgemeenschappen. En die willen allemaal dat de route hen aandoet. Als je daarin meegaat, krijg je een kronkelroute. We moeten dus aardig wat moeite doen om alle kikkers in de kruiwagen te houden.'

ring en procesmanagement). Dit maatregelenpakket op hoofdlijnen kan men als tussenproduct vastleggen op kaart en in tabelvorm.

#### **Mental map**

Parallel aan deze activiteiten loopt het bestuurlijke traject. Het is natuurlijk zaak de snelle fietsroute op de 'mental map' van betrokken bestuurders te krijgen en bestuurlijk commitment te krijgen van de start tot aan het einde van het project. Dat begint al vroeg in het proces door de eerste ideeën voor een snelle fietsroute aan de betrokken bestuurders voor te leggen. Doel is draagvlak te creëren maar ook om bestuurlijke toestemming te verkrijgen om het project uit te werken. Belangrijk is dat de bestuurlijke besluitvorming leidt tot een 'go' (of 'no go') moment. Want dan pas kan de uitwerking beginnen, inclusief het werven van het benodigde budget bij de deelnemende partijen. Zo'n moment is te markeren door de ondertekening van een bestuurlijke afspraak of convenant door betrokken partijen waarmee de intenties worden bevestigd. Het blijkt in de praktijk dat het tekenen van zo'n overeenkomst een goed pr-moment is en een stevige basis legt voor de uiteindelijke uitvoering. (Voor het vaststellen van het benodigde budget is meestal een raadsbesluit nodig.)

Later is de opening van (een deel van) de snelle fietsroute trouwens een goed moment om betrokken bestuurders het bestuurlijk commitment nog een keer te laten uitdragen.

#### **Aan de slag**

Daarna kan men aan de slag met de uitwerking van het maatregelenpakket. Dat omvat het maken van een planningsoverzicht en kostenbepaling op hoofdlijnen en het maken van schetsontwerpen om die in te brengen in (ruimtelijke) procedures.

Voor snelle fietsroutes gelden in principe de eisen die de Ontwerpwijzer Fietsverkeer stelt aan het totale fietsnetwerk voor wat betreft samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Maar een snelle fietsroute vraagt natuurlijk wat extra. Als het gaat om aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort ligt de lat hoger. Maar een snelle fietsroute kan ook een bindend en structurerend element zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen en ook dat aspect vraagt extra aandacht. Uiteindelijk moet dat worden vertaald in het definitief ontwerp, gevolgd door de aanbesteding en ten slotte de aanleg. Al deze aspecten komen uitgebreid aan de orde in de binnenkort te verschijnen CROW-uitgave 'Inspiratieboek snelle fietsroutes'.