

De realisatie van de F35, de snelle fietsroute van Nijverdal naar de Duitse grens, is er niet makkelijker op geworden sinds het opheffen van de stadsregio's.

Snelle fietsroutes: geld blijft het heikele punt

Karin Broer

Financiering is het grootste knelpunt bij de realisatie van snelle regionale fietsroutes. Dat blijkt uit het rapport van de regionale ploeg van de Tour de Force dat gebaseerd is op de uitkomsten van tien werksessies door het hele land. Een betere onderbouwing van plannen zou helpen.

Er is geen gebrek aan ambitie als het over snelle regionale routes gaat. De auteurs van het rapport, Willem Goedhart (Decisio), Wim Bot (Fietzersbond) en Ron van Noordwijk (MRDH), telden de meest concrete plannen op en kwamen op een bedrag van 833 miljoen euro om deze te realiseren. Pakweg een derde daarvan, 260 miljoen, is gedekt. En dat is precies het probleem bij de realisatie van snelle regionale fietsroutes: geld. Koplopers wat betreft ambitie zijn Noord-Brabant en Metropoolregio Rot-

terdam Den Haag (MRDH), beide met plusminus 200 miljoen aan plannen. De dekking in beide provincies is echter niet meer dan 35 tot 42 miljoen. 'Dit zijn geen keiharde cijfers', vertelt Wim Bot, 'maar het laat wel zien dat financiering een groot knelpunt is.'

Belangen van gemeenten verschillen

En dat is het niet alleen voor provincies, ook voor gemeenten. Een snelle regionale fietsroute realiseren is gewoon 'best ingewikkeld', zegt Willem Goedhart. 'Er zijn verschillende actoren bij

betrokken en het gaat over gemeentelijke en provinciale grenzen heen.' Belangen van gemeenten kunnen flink verschillen. Een centrumgemeente heeft vaak meer belang bij een snel-



De grootste knelpunten

(Volgens 250 mensen - ambtenaren, belangenbehartigers en vertegenwoordigers van adviesbureaus, bedrijven en andere stakeholders die deelnamen aan de werksessies).

1. Beschikbare financiële middelen.
2. Regie en samenwerking.
3. Politiek/bestuurlijk draagvlak.
4. Beschikbare ambtelijke capaciteit.



Kees Lems, gemeente Enschede:

'De regierol, dat is mij uit het hart gegrepen'

Kees Lems, verkeerskundige van de gemeente Enschede, werkt aan de F35, de snelle fietsroute van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens. Inmiddels is bijna een kwart gerealiseerd. Welke knelpunten ziet hij?

'De regierol, zoals die in het rapport wordt genoemd, dat is mij uit het hart gegrepen. In de Regio Twente werkten we heel goed samen, de regio nam echt de regie. Maar nu de stadsregio's zijn opgeheven is het nog zoeken. Bij dit soort projecten hebben grote steden vaak andere belangen dan dorpen. Dorpen zeggen: wat hebben wij eraan? Dan is een coördinator van hoger niveau heel belangrijk. De provincie Overijssel is goed

bezigt met fietsprojecten. Maar de F35 heeft wel aandacht nodig, die is nog niet klaar. De lastige punten moeten nog komen. Het stuk bij ons in de stad naar het station, dat is echt nog een flinke klus. We hebben al zitten kijken naar een oplossing in het spoortalud, dat kost naar ruwe schatting 11 miljoen, terwijl er maar 9 begroot zijn. En wij als gemeente hebben onze eigen bijdrage in de krappe financiële situatie nog niet kunnen reserveren.' Dus financiering is zeker ook in Twente een issue. Voor financiering wordt ook gekeken naar Europese subsidies. De mogelijkheden daarvan moet je niet te hoog inschatten, zegt Lems. 'Domweg asfalt aanleggen is niet genoeg om in aanmerking te komen voor subsidie. Je moet argumenten vinden als werkgelegenheidseffecten, groei van toerisme en recreatie of het toepassen van innovatie, dat soort dingen.' De samenwerking met de Duitsers zorgt voor andere uitdagingen. 'Dan merk je dat de Duitsers een heel ander idee van kwaliteit hebben. Die vinden een fietspad al heel wat.'



'Bij dit soort projecten hebben grote steden vaak andere belangen dan dorpen. Dorpen zeggen: wat hebben wij eraan?'

fietsroute dan de kleinere tussengliggende gemeente, terwijl die kleine gemeente wel flink in de buidel moet tasten. Lokaal is het enthousiasme soms niet groot. Wim Bot: 'Bewoners hebben soms spookbeelden in het hoofd van langzoevende blikjesgooiende jeugd.'

Meer regie nodig

In sommige provincies wordt gebrek aan regie als een groot probleem ervaren. In andere provincies, zoals Groningen, speelt dat minder. Dit hangt ook samen met financiering. In Groningen financiert de provincie voor 100 procent de 'Plus routes' en blijkbaar zorgt dat ook voor soepele samenwerking.

De schaal die het beste past bij de regionale fietsroute is eigenlijk die van de

Wim Bot: 'Bewoners hebben soms spookbeelden in het hoofd van langzoevende blikjesgooiende jeugd.'

stadsregio. Goedhart constateert dat het verdwijnen van de stadsregio's sommige provincies een boost heeft gegeven om zich met fietsroutes bezig te gaan houden. Het opheffen van de stadsregio Arnhem-Nijmegen zette de provincie Gelderland aan om de regierol naar zich toe te trekken. En het opheffen van BRU leidde tot meer aandacht van de provincie Utrecht. Maar bijvoorbeeld de spirit van Regio Twente is op dit onderwerp nog niet helemaal doorgedrongen in de provincie Overijssel.

Cofinanciering Rijk

'Er is behoefte aan structurele cofinanciering door het Rijk', schrijven de auteurs van het Tour de Force-rapport. In het verleden hebben rijkssubsidies aan bijvoorbeeld de Fietsfilevrij-projecten een belangrijke rol gespeeld. Ook subsidies via Beter Benutten zijn heel nuttig geweest. Een opvolger van deze subsidieregeling zou welkom zijn, zeker als die rekening houdt met de tamelijk lange tijdspanne die gemoeid is met de aanleg van een snelle fietsroute. Grote ingrepen, zoals een brug of een tunnel, staan nu vaak op de begroting

'Dat is een meerwaarde van de Tour de Force: het uitwisselen en beschikbaar stellen van kennis en ervaringen.'

Diederik Braat, provincie Zuid-Holland:

'Samenwerken dient een gezamenlijk belang'



De snelle fietsroute tussen Den Haag en Leiden voert ook langs station Voorschoten.

'Ik ben projectleider uitvoeringsprogramma fiets en ik werk altijd samen met gemeenten en waterschappen. Als provincie hebben we een bepaald snelfietsrouten netwerk voor ogen maar dat ligt natuurlijk vaak op gemeentegrond. In veel gevallen wordt de gemeente ook wegbeheerder. Dus samenwerken dient een gezamenlijk belang.

Als provincie zijn we blij dat de gemeenten en waterschappen enthousiast zijn over hoogwaardige regionale fietsverbindingen tussen woonkernen. Sommige gemeenten hebben zelfs in hun verkeers- en vervoerplan routes opgenomen die aansluiten op de interstedelijke fietsroutes.

Naast deze samenwerking heb ik veelvuldig overleg met bijvoorbeeld de Fietsersbond, Fiets file vrij, en het Fietsbe-

raad. Ook met het Rijk en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is veel overleg om alle plannen op elkaar af te stemmen. Naast een regierol heeft de provincie ook een rol als cofinancier. In het kader van Beter Benutten Vervolg bijvoorbeeld financieren we met het Rijk, de Metropoolregio en gemeenten een aantal hoogwaardige regionale fietsroutes. Dat een dergelijke investering waardevol is, blijkt bijvoorbeeld uit de forse toename van het aantal fietsers op de Velostrada, de snelfietsroute tussen Leiden en Den Haag.' 'Als provincie hebben we veel kennis in huis. Deze kennis delen we graag met anderen. Dat is ook voor mij mede een meerwaarde van Tour de Force, het uitwisselen en beschikbaar stellen van kennis en ervaringen. Je krijgt ook veel informatie terug.'

als "p.m.", terwijl dat wel heel belangrijke onderdelen zijn. 'Zou het Rijk niet een rol kunnen spelen met een apart MIRT-programma voor dergelijke dure knelpunten?', vraagt Wim Bot zich af. Maar Jan-Bert Dijkstra, programmadi-recteur Beter Benutten, is voorzichtig. Dijkstra vindt het wenselijk om snelle fietsroutes wel erg lang. 'Het is goed om ambitie te hebben, maar stel de vraag: waar is de aanleg van een

snelle route echt kansrijk? Wat wil je bereiken en waar helpt die snelle verbinding bij? Ik zou graag meer verdieping willen zien op dit punt, ik ben erg voor een goede onderbouwing. Maar natuurlijk sta ik open om het gesprek aan te gaan.'

Betere onderbouwing

Betere onderbouwing van nut en noodzaak van een fietsroute blijft lastig, aldus

Kees van Ommeren: 'Een MKBA kan dingen versnellen. Bij de fietsroute in Cuijk werd duidelijk dat er voor alle partijen baten waren.'

Kees van Ommeren, de specialist kosten-batenanalyses van Decisio: 'Een MKBA-fiets waarmee onder andere de snelfietsroute Nijmegen-Cuijk onder de loep is genomen, is uitermate nuttig, maar heeft ook beperkingen. Zo zijn er nog nauwelijks kengetallen over comfort, beleving en gezondheidsaspecten van fietsroutes. Toch kan een MKBA dingen versnellen. Bij de fietsroute Cuijk-Nijmegen werd duidelijk dat er voor alle

Hoe versnel je de aanleg van een snelle regionale route?

- 1 Veranker het plan goed in programma's en agenda's, inclusief financiering.
- 2 Zorg voor goede onderbouwing, zowel verkeerskundig als breder.
- 3 Wijs per route een trekker aan die de regie neemt.
- 4 Kijk integraal, maak geen onderscheid tussen recreatieve en utilitaire fietsnetwerken.

Voor alle aanbevelingen, zie het eindrapport Snelle regionale routes, Tour de Force.



Ina Hooghordel, gemeente Rheden:

‘Vergeet intern draagvlak niet’

Ina Hooghordel is namens de gemeente Rheden betrokken bij de snelle fietsroute Arnhem-Dieren. Wat zou zij collega-gemeenten adviseren?



‘Mensen hebben soms het beeld dat er dan voortdurend 150.000 fietsers voorbijrijden, maar zo is het natuurlijk niet.’



‘Wij hebben gemerkt dat het belangrijk is om knelpunten intern goed te bespreken en draagvlak te krijgen voor de snelle route. Collega’s van natuur, van cultuurhistorie, die moet je er allemaal bij betrekken. Wij zitten als gemeente ingeklemd tussen de Veluwewal en de IJssel, er liggen allemaal landgoederen, we hebben niet veel ruimte. Esthetiek is dan ook een belangrijk issue. Dus ik zou zeggen: intern draagvlak verkrijgen is noodzakelijk. Dat is niet erg, het is hartstikke leuk.’ Ook draagvlak onder de bevolking moet je niet vergeten, aldus Hooghordel. ‘Mensen hebben soms het beeld dat er dan voortdurend 150.000 fietsers voorbijrijden, maar zo is het natuurlijk niet.’

Als kleine tussenliggende gemeente zijn de belangen van de fietsroute anders dan voor een stad als Arnhem. Maar voor Rheden is de snelle fietsroute ook belangrijk, legt Hooghordel uit. Een deel van de geplande snelle fietsroute gaat namelijk over de campussen van HAN en Van Hall Larenstein. ‘Dat is een oude wens van de gemeente, het is een ontbrekende schakel op de route naar Arnhem die al heel lang op het lijstje staat. Dat gaan we nu voor elkaar krijgen.’

Hooghordel staat niet te juichen bij de suggestie in het rapport om subsidie te koppelen aan kwaliteitseisen uit het CROW-inspiratieboek snelle fietsroutes. ‘We hebben een klein deel waar we waarschijnlijk niet aan de minimum-eisen kunnen voldoen. Dan denk ik dat het toch vooral belangrijk is dat die route er komt. Doe voor dat stukje dan een percentage van de subsidie in plaats van helemaal geen subsidie.’

Gebrek aan regie, ook een knelpunt uit het rapport, is in dit deel van Gelderland het probleem niet, vindt Hooghordel. ‘De provincie neemt juist wel de regie, ik vind het een super samenwerking.’



partijen baten waren. Bovendien kan het ook een basis vormen voor de discussie over wie welk deel financiert.’ Daarbij kan dan ook de samenhang tussen recreatief fietsen en utilitair fietsen worden meegenomen. In veel provincies zijn dat gescheiden werelden met verschillende budgetten. Daar is nog winst te behalen, aldus het rapport. Fietsers maken immers geen onderscheid tussen het recreatieve en utilitaire netwerk. De auteurs van het rapport wijzen vooral naar ‘de poorten van de stad’ in de plannen van de twee metropoolregio’s Rotterdam-Den Haag en Amsterdam. ‘Het slechten van barrières aan die poorten is zowel van belang voor utilitaire als recreatieve fietsers.’

Vervolg

De regionale ploeg van de Tour de Force is met dit rapport nog niet klaar. De ploegleiding gaat in gesprek met het ministerie over geld en belooft een nieuwe ronde langs gedeputeerden en hoofden mobiliteit te gaan maken om de aanbevelingen van dit rapport te bespreken.

Verder gaat het samenwerkingsverband Fiets Filevrij (van de Fietsersbond en een aantal overheden) op in deze regionale ploeg. En ten slotte gaat de ploegleiding in samenwerking met CROW-Fietsbeeraad ‘een instrument ontwikkelen waarmee de onderbouwing van de realisatie van snelle fietsroutes adequaat en integraal afgewogen kan worden’.

Kunstwerken vormen een belangrijke kostenpost. Deze ‘DNA’- brug in de F35, die laat zien dat Enschede van textielstad naar hightech stad uitgroeit, fungeert ook als landmark.

