

Fietssnelwegen, nieuwe succesformule

Voor het eerst sinds het Woonerf een nieuw type weg

Nederland staat op het punt van de introductie van een nieuw type weginfrastructuur: de fietssnelweg. Binnen het streng gecategoriseerde en beperkte spectrum aan wegen is de opkomst van een nieuw type weg een uitzonderlijke gebeurtenis, vergelijkbaar met de introductie van de snelweg in de jaren '50 of het woonerf in de jaren '80. De fietssnelweg heeft de potentie om, vergelijkbaar met destijds de autosnelwegen, op relatief korte termijn een op grote schaal toegepaste succesformule te worden.

Tekst: **Richard ter Avest, Goudappel Coffeng**

Iedereen fietst in Nederland. En met reden. In de stad is fietsen vaak het snelste vervoersmiddel. Bovendien is fietsen veilig, gezond, milieuvriendelijk en vooral fun. De fietssnelweg is een nieuw fenomeen. Het heeft geen kruisingen en fietsers hebben altijd voorrang, waardoor het veilig is. De fietssnelweg levert een flinke tijdwinst op en dringt naar verwachting ook het autogebruik terug. Landelijk zijn er een 25-tal regionale fietsroutes aangewezen om te worden omgebouwd of te worden aangelegd als fietssnelweg.

Inspelen op actualiteit

Het concept van de fietssnelweg speelt in op een aantal actuele en relevante maatschappelijke ontwikkelingen en problemen. Denk aan filebestrijding door het verschuiven van korte

afstand vervoersbewegingen van auto naar fiets en het stimuleren van innovaties als de elektrische fiets. Ook verbeterd door de schaalvergroting van voorzieningen, de (regionale) bereikbaarheid door diversificatie van de mobiliteit. Iets wat van groot economisch belang is. Het streven naar de reductie van de uitstoot van CO2 en fijn stof, de beperking van geluidsoverlast en het stimuleren van de gezondheid van mensen door het bevorderen van lichaamsbeweging zijn andere maatschappelijke ontwikkelingen die aansluiten bij de introductie van fietssnelwegen.

Eerste initiatieven

Het idee van de fietssnelweg is al een rijd geleden ontstaan. In de jaren 70 zijn in Tilburg en Den Haag demonstratieprojecten



ten voor 'fietssnelwegen' gerealiseerd; dit waren echter lokale initiatieven. De eerste regionale (intergemeentelijke) verbindingen zijn in 2002 bestudeerd door studenten van Hogeschool Utrecht; dit waren toen nog zogenaamde 'fietsporen': snelle routes langs het spoor naar hartje stad.

Wim Bot, De Fietsersbond houdt de ontwikkelingen rondom fietssnelwegen al een aantal jaren nauwlettend in de gaten en legt uit hoe het initiatief 'Fiets filevrij!' tot stand is gekomen: "In 2006 startte het als één van de veertig projecten van het FileProof programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, om files aan te pakken. Het doel was om automobilisten die op fietsbare afstand - tot zo'n 15 km - wonen te stimuleren de fiets naar het werk te pakken. 'Fiets filevrij!' doet dit door grensoverschrijdende samenwerking met meerdere wegbeheerders, proactief procesmanagement en een stevige inzet op communicatiegebied." Hij vertelt dat het project inmiddels is uitgegroeid tot een platform dat voorop loopt om de schaa sprong in fietsstimulering te bereiken. "De ambitie hierbij is een netwerk te realiseren van snelfietsroutes die woon- en werkkernen met elkaar verbinden, waarbij een fietsafstand van 15 kilometer reëel is."

Landelijk wordt dit project gesubsidieerd met ca 1,3 miljoen euro per route; de middelen zijn toegevoegd aan de Brede Doeluitkering. In totaal gaat het om 21 miljoen voor 16 routes en 2x 5 miljoen voor de routes Leiden-Den Haag en Arnhem-Nijmegen. Van de 18 aangewezen projecten worden er in 2015 12 gerealiseerd door regionale aannemers.

675 kilometer snelfietsroutes

In de herfst van 2013 presenteerde de Fietsersbond samen met een zevental provincies en stadsregio's een Toekomstagenda snelfietsroutes, met de ambitie om tot 2025 in totaal 675 kilometer snelfietsroutes gerealiseerd te hebben. Deze Toekomstagenda werd aangeboden aan minister Schultz en in de Tweede Kamer werd in een motie aangedrongen op realisatie, binnen het programma Beter Benutten en/of het MIRT. "In de nieuwe tranches van Beter Benutten komen een aantal nieuwe snelfietsroutes voor. Ook verscheen een Inspira-

tieboek Snelle Fietsroutes van het CROW, mede om wegbeheerders richtlijnen te geven bij de aanleg. Zowel in het advies Fietsland van het College van Rijksadviseurs, als in de Tour de Force van Zwolle en het Fietsberaad spelen snelfietsroutes een rol", aldus Bot.

Snelle fiets levert miljoenen op

Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng heeft het rapport 'Fietssnelwegen; Wat levert het op' opgesteld over de effecten van snelle routes. "Fietsstimulering is al jarenlang een ondergeschoven kindje, ondanks de enorme kansen voor het verbeteren van zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid. Steden groeien en door handig gebruik te maken van fiets op korte en middellange afstand zijn er gunstige effecten te verwachten", stelt Bastiaan Possel, adviseur verkeersprognoses. Goudappel Coffeng heeft berekeningen uitgevoerd voor het aanleggen van in totaal 675 km fietssnelwegen tussen dorpen/satellietsteden enerzijds en grote moedersteden in Nederland anderzijds. Die berekeningen zijn uitgevoerd met een nationaal multimodaal verkeersmodel (NVM). Possel: "Als de wijzigingen in autokilometers wordt omgerekend naar harde euro's blijkt dat elke investering van 100 miljoen in dit soort nieuwe fietsinfrastructuur voor 144 miljoen euro aan maatschappelijke baten oplevert (zie tabel 1). In combinatie met de elektrische fiets is het fietsbereik nog meer te rekken en stijgen de baten bij eenzelfde eenmalige investering tot 358 miljoen euro. De kosteneffectiviteit is altijd hoger dan 1 en loopt in dit onderzoek uit tot boven de 3,5. De aanleg van nieuwe fietssnelwegen zorgt bovendien voor 20.000 tot 25.000 manjaren aan werkgelegenheid in de bouw- en dienstensector, zo blijkt uit onderzoek van Tauw. Wegenbouwers merken meer en meer dat aanleg en vernieuwing van fietspaden in orderportefeuilles terug komt."

	Baten scenario fietssnelwegen	Baten scenario fietssnelwegen en e-bikes
Economie (minder files)	40 miljoen	100 miljoen
Gezondheid (meer vitaliteit)	100 miljoen	250 miljoen
Klimaat (compensatie CO2-uitstoot)	4 miljoenx	8 miljoen
Totaal	144 miljoen	358 miljoen

Tabel 1: Baten-berekeningen fietssnelwegen bij investering van 100 miljoen euro (Goudappel Coffeng, 2011)

Twee fietssnelwegen in Nederland zijn de F35 in Twente en de Greenport Bikeway in Limburg.

Fietssnelweg F35 in Twente

Sinds 2007 heeft Regio Twente een schaa sprong voor de fiets (en de ebike) in de stad en regio van Twente voorzien. De Fietssnelweg F35 (met een knipoo g naar de autosnelweg A35) is geprojecteerd tussen Nijverdal via Almelo, Hengelo en



F35 Hengelo

Enschede naar de Duitse grens. Met zijtakken naar Oldenzaal en Vriezenveen. In totaal gaat het om 62 kilometer fietssnelweg, conflictvrij en non-stop. Het fietspad is goed ingepast in het landschap en de stedelijke omgeving en heeft een breedte van 4 meter rood asfalt met aan weerszijden 30 cm brede banden en is voorzien van het logo. Op de zijwegen heeft de F35 voorrang en de kruispunten zijn waar nodig uitgevoerd als rotonde of brug/tunnel waar drukke wegen moeten worden overgestoken.

De eerste twee delen van de Twentse F35, in Almelo en tussen Hengelo en Enschede, zijn in 2011 geopend. De acht gemeenten waar de route doorheen loopt, komen nu eens per twaalf weken bijeen om de voortgang te bespreken en van elkaar te leren. Denk aan vraagstukken rondom ontwerp, draagvlak, maar ook uitvoeringsaspecten als beheer en onderhoud, strooibeeld of (oneigenlijk) gebruik.

Het fietspad is verlicht met een mooie, maar standaard armatuur op een mast. Er zit een regelstrategie met dimverlichting achter, waardoor er veel energie bespaard wordt. 's Avonds neemt de lichtsterkte gefaseerd af tot 10 procent. Bij plaatselijke activiteiten in de avond (bijvoorbeeld voetbalwedstrijd van FC Twente) blijft de weg tot aan de afloop van de wedstrijd automatisch verlicht.

Eerste resultaten

Voor de monitoring wordt nu en in de komende jaren onderzoek gedaan naar het gebruik en de beleving van de fietssnelweg. Marjoline van der Haar (provincie Overijssel): Eerste resultaten uit het najaar van 2014 laten zien dat:

- Op wegvak Hengelo – Enschede de intensiteit is toegenomen van 400 naar 1.700 fietsers per etmaal.

- Er een verschuiving plaats van parallelle onveilige routes naar de veilige, nonstop en aantrekkelijke nieuwe fietssnelweg en dat mag worden verwacht dat deze verder toeneemt naarmate meer aansluitende delen fietspad gereed komen.
- 80% van de fietsers zijn woon-werkers.
- 30% van de fietsen zijn e-bikes.
- Van de huidige fietsers zijn 2 tot 7% voormalige automobilisten; dit zorgt dus voor minder filevorming.
- De route wordt zeer goed gewaardeerd qua snelheid/directheid, comfort en breedte pad en daarnaast ook op de aspecten rust, veiligheid en beleving.
- Bij het telpunt voetbalstadion van FC Twente (Grolsch Veste) zijn er na afloop van de wedstrijd maar liefst 1.000 fietsers per kwartier geteld (die dag totaal 6.800 fietsers); dan wordt ook de volle breedte van het tweerichtingenpad gebruikt. Bijkomend voordeel is dat veel supporters op de fiets komen en dat de geparkeerde auto's vlotter weg kunnen rijden.
- Goed wegonderhoud, groenonderhoud en uitvoering van strooibeeld (F35 met prioritering in de strooi routes) zijn uitvoeringsaspecten die de beleving van de F35 in de praktijk in belangrijke mate beïnvloeden en het succes van het project mede bepalen.
- De kracht en aantrekkingskracht van het project wordt 'bewezen' door de klachten over de nog ontbrekende delen.

Prognoses voor 2020 geven aan dat de intensiteiten van 2.000 a 3.000 nu zullen groeien tot 6.000 per dag, uitgaande van complete aanleg, nieuwbouwtontwikkelingen en van wijzigingen in route- en vervoerwijzekeuze.



F35 bij Nijverdal

De afdelingen Enschede en Hengelo van de Fietzersbond zijn tevreden over de vorderingen die gemaakt worden bij de aanleg van de geasfalteerde fietssnelweg F35 in Twente. Bot: "Maar we zijn nog niet gerust op een vlotte uitvoering. En communiceer en wijs mensen eens op de uitgevoerde delen. Kwestie van bewustwording. Het is een kleine moeite en je kunt er veel nieuwe fietsers mee winnen". Overigens heeft de provincie Overijssel de taak van Regio Twente overgenomen en gaat nu op korte termijn een bewegwijzeringsplan opstellen voor de tijdelijke en eindsituatie.

Fietssnelweg Limburg

Oprachtgever voor dit project was de gemeente Venlo samen met de gemeente Horst, de Provincie en DCGV. Michiel van der Hagen van gemeente Venlo en Peter van Wylick van Regio Noord-Limburg vertellen: "Het voornaamste doel van de Greenport Bikeway is het ontsluiten van de Greenport tussen Horst, Sevenum en Venlo, een traject van 26,5 km. Hier zullen in de toekomst meer dan 70.000 mensen een baan vinden. En die moeten allemaal op hun werk kunnen komen. Om het, toch al drukke, wegennet rond Venlo te ontlasten is besloten om de Greenport Bikeway aan te leggen. Deze snelle en comfortabele fietsstructuur verleidt werknemers de auto te laten staan en met de fiets naar het werk te komen."

De hoofdroute van de bikeway loopt langs het spoor Eindhoven – Venlo. Van der Hagen: "Langs dit kaarsrechte spoor liepen veel onderhoudspaden en dergelijke die omgebouwd konden worden tot fietssnelweg. Dankzij deze rechte lijn door het landschap kunnen werknemers nu in slechts 17 minuten vanuit Venlo met de fiets op het werk komen. Daarnaast is er naast het spoor ook veel mooie natuur waardoor de bikeway ook een zeer hoge landschappelijke waarde heeft gekregen als bijkomend voordeel. Bij het ontwerp van de bikeway is hier dan ook veel aandacht aan besteed."

De planvorming van de bikeway is gestart in 2010. In 2012 is een groot deel van fase 1 aangelegd. De aanleg van de hoofdroute (fase 2) is gestart in 2014 en zal in juni 2015 geopend worden.

Volgens van Wylick was het vele overleg wel een van de belangrijkste hobbels die genomen moesten worden. "Dat was

met vele partijen, zoals gemeenten, Waterschap, ProRail, NS, Rotterdam Rijn Pijlijn, Rijkswaterstaat, Provincie en Dienst voor Ondernemend Nederland. En we moesten natuurlijk ook enig overleg voeren met agrariërs waar grond van nodig is. Bewonerstegenstand was er niet; in de strook langs het spoor wonen niet zoveel bewoners."

De financiering voor dit project kwam uit verschillende potjes. Gemeente Venlo en Horst dragen een deel bij en de planexploitatie van Greenport doen een deel. Daarnaast is er ook rijkssubsidie voor fietssnelwegen en provinciale subsidie voor bereikbaarheid en luchtkwaliteit.

Meer informatie:

- www.vananaarf.nl
- www.goudappelcoffeng.nl
- www.fietssnelwegf35.nl
- www.greenportbikeway.nl
- www.fietsfilevrij.nl



F35 in Enschede



F35 bij Nijverdal