

# > Netwerken in de regio

Koos Louwerse

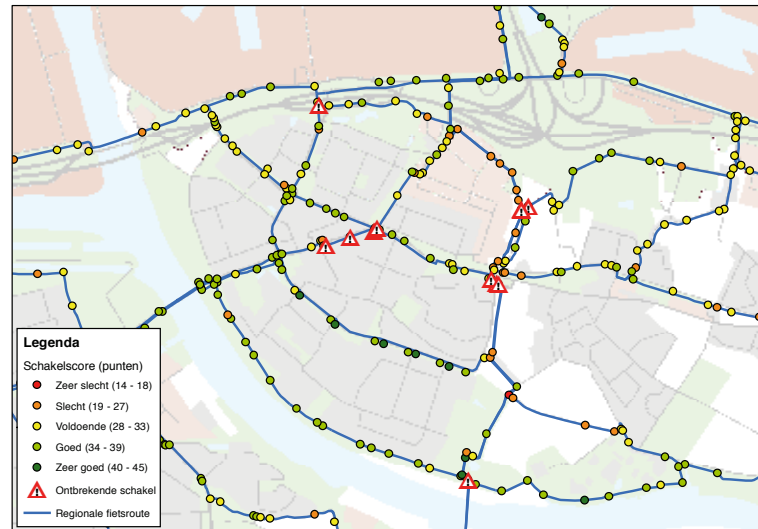
Ook als het gaat om fietsbeleid timmeren de stadsregio's flink aan de weg, hoewel er wel grote verschillen zijn. Het aanleggen van de ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk heeft meestal de hoogste prioriteit. Dat is vooral een kwestie van netwerken in het bestuurscircuit. En zorgen dat er geld beschikbaar is. Sommige regio's leggen daarnaast extra nadruk op de kwaliteit van zo'n fietsnetwerk en de stallingsvoorzieningen.

De bijeenkomst van het Fietsberaad over stadsregio's eind vorig jaar gaf een aardige doorsnede van de activiteiten die in de verschillende regio's spelen. Alle zeven stadsregio's in ons land beschikken over een regionaal fietsnet.

Het fietsnetwerk omvat de hoofd fietsnetten van de afzonderlijke gemeenten plus de hoofd fietsroutes die de belangrijkste kernen en bestemmingen binnen de regio met elkaar verbinden.

De meeste stadsregio's zijn al een heel eind op streek met de realisering van dit netwerk. De fietsprojecten die nu nog resteren zijn vaak de lastigere, complexere en duurdere projecten, of de projecten met wat minder prioriteit.

Voor de realisering van deze projecten is de stadsregio afhankelijk van de medewerking van de betrokken wegbeheerder: gemeente, provincie of wegbeherend waterschap of recreatieschap. De stadsregio zelf is immers geen wegbeheerder. Daarom werken alle stadsregio's met een subsidieregeling. Diverse stadsregio's worstelen inmiddels met de vraag hoever ze moeten gaan om ook deze laatste projecten gerealiseerd te krijgen. Soms wordt een hoger subsidiepercentage toegekend om de financiële drempels bij de betrokken wegbeheerder te verlagen. Geregeld verricht een stadsregio alvast zelf een haalbaarheidsonderzoek of financiert dit. Een enkele keer fungeert een stadsregio zelfs als opdrachtgever van het project.



### Kwaliteit meten in Stadsregio Rotterdam

De meeste stadsregio's stellen kwaliteitseisen aan de fietsroutes die onderdeel uitmaken van het fietsroutenetwerk. Vaak verwijzen ze daarvoor naar landelijke CROW-richtlijnen, maar soms stellen ze aanvullende eisen. Diverse stadsregio's laten hun fietsroutes periodiek keuren om te kijken of ze (nog) wel aan de kwaliteitseisen voldoen.

De Stadsregio Rotterdam heeft een eigen methodiek ontwikkeld voor het keuren van fietsroutes. Men deelt elke route op in schakels (routedelen) en beoordeelt die visueel op drie hoofdeisen: aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Per hoofdeis let men op een aantal aspecten die nauwkeurig wordt bekeken en beschreven. Aan de hand van de beschrijvingen kent men vervolgens per aspect scores toe. Die voert men in een GIS in en dat leidt tot kaartbeelden waarop de routedelen zijn voorzien van een bepaalde kleur, afhankelijk van hun score. De uitkomsten van de keuringen worden besproken met gemeenten en kunnen leiden tot bijstellingen in de afspraken met gemeenten en in de projectenprogrammering.

### De criteria waarop Regio Rotterdam het fietsnetwerk beoordeelt.

#### Aantrekkelijkheid

- 1 Soort voorziening
- 2 Indicatie gebruikswaarde
- 3 Kwaliteit omgeving

#### Veiligheid

- 4 Vaste obstakels
- 5 Langsparkeren
- 6 Snelheden en maatregelen

#### Comfort

- 7 Verhardingsmateriaal
- 8 Onderhoudsstaat verharding
- 9 Verlichting

Voor de meeste fietsrouteprojecten krijgt de wegbeheerder een subsidie van 50%, soms van 75%.



#### Knelpunten wegwerken in Haaglanden

Het fietsroutenet van het Stadsgewest Haaglanden omvat ongeveer 700 kilometer fietspad. Van het fietsroutenet is inmiddels circa 550 kilometer gerealiseerd. Dit betekent dat er nog ongeveer 150 kilometer ontbreekt of op onderdelen niet voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen. Het kan dan gaan om het ontbreken van een fietspad langs een weg, het realiseren van kortere fietsverbindingen door aanleg van een nieuw stuk fietspad of door de bouw van een brug of tunnel, het aanpassen van een kruispunt en dergelijke. In totaal gaat het in Haaglanden om 200 knelpunten/projecten. Daarvan worden er in de komende vier jaar zo'n 100 aangepakt. Men werkt met een zekere mate van 'over'-planning en een reservelijst om er voor te zorgen dat de vaart er altijd in blijft.

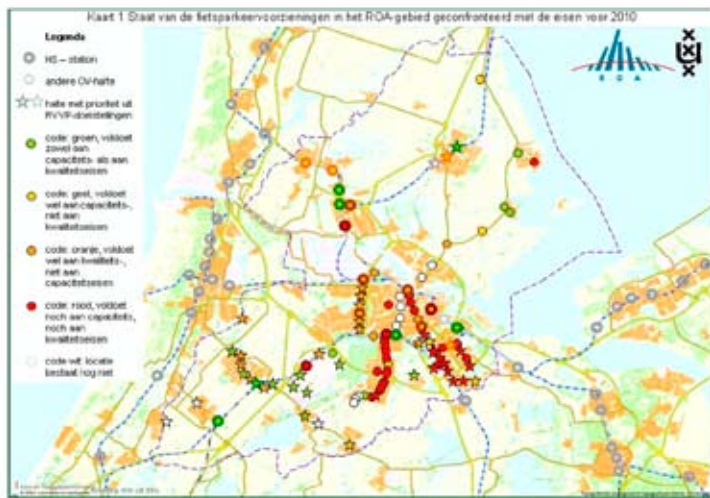
De meeste - reguliere - fietsrouteprojecten worden met 50% subsidie van het Stadsgewest geheel door de wegbeheerder zelf gerealiseerd. Voor enkele grotere kunstwerken geldt een subsidiepercentage van 75%, waarbij het Stadsgewest het project ook mee begeleidt. Tot nu toe heeft het Stadsgewest vier keer een project geheel zelf - in eigen beheer - uitgevoerd. Wat het Stadsgewest betreft zal het bij deze vier gevallen blijven: het is toch een oneigenlijke rolverdeling, aangezien het beheer van de nieuwe infrastructuur na realisatie toch weer wordt overgedragen aan de wegbeheerder. En die overdracht verloopt soms zeer moeizaam.

Haaglanden kent nog zo'n 200 regionale punten die om een oplossing vragen.





Staat van de fietsparkeervoorzieningen in ROA-gebied.



**Goede stallingsvoorzieningen in Stadsregio Amsterdam**

Naast voorzieningen voor de rijdende fiets houden stadsregio's zich ook steeds meer bezig met realisering van voorzieningen voor de stilstaande fiets. Het kan dan gaan om stallingsvoorzieningen bij vier typen bestemmingen:

- 1 Busstations en drukkere bushaltes (klemmen, kluisen, stallingen);
- 2 NS-stations (projecten Ruimte voor de Fiets);
- 3 Binnensteden (onbewaakt, bewaakt, gratis bewaakt);
- 4 P&R-terreinen en transferia (Park & Bike).

Stadsregio Amsterdam heeft de capaciteit en de kwaliteit van de stallingsvoorzieningen bij alle NS-stations en metrohaltes en bij de belangrijkste bushaltes in de regio - in totaal meer dan 100 overstappunten - in kaart gebracht. Aan de hand van de uitkomsten zijn kwaliteitseisen opgesteld voor stallingsvoorzieningen bij twee niveau's van OV-haltes: de belangrijkste OV-knooppunten (de grotere NS-stations)

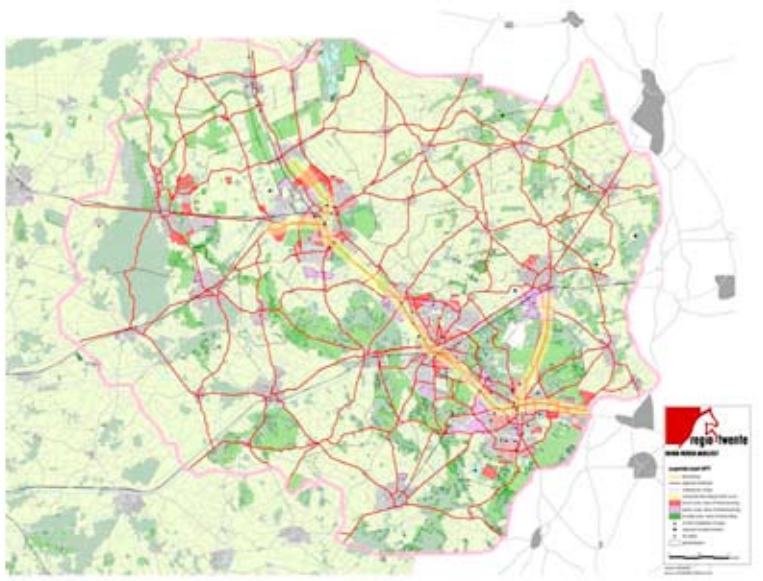
en de regionale HOV-haltes (kleinere NS-stations, metrohaltes en bushaltes van Zuidtangent en Regionet). Datzelfde is vervolgens ook gebeurd voor stallingsvoorzieningen bij drie niveau's van stadscentra. Voor elk type stallingsvoorziening zijn op basis van praktijkervaringen normbedragen vastgesteld. Vervolgens heeft de stadsregio per normbedrag een subsidiebijdrage vastgesteld. Op deze manier is bereikt dat gemeenten die een stallingsvoorziening willen realiseren op basis van de normbedragen heel snel een eerste kostenrekening kunnen maken. Bovendien weten zij direct op welke subsidiebijdrage van de stadsregio zij kunnen rekenen.

De stadsregio heeft daarmee de eerste stappen van het voorbereidings- en besluitvormingsproces voor gemeenten aanzienlijk vereenvoudigd waardoor zij sneller zullen overgaan tot het realiseren van stallingsvoorzieningen.

Omschrijving	Categorie 1	Categorie 2	Categorie 3A	Categorie 3B
	Belangrijkste Knooppunten	Regionale HOV-haltes	Centrumstedelijke bestemmingsstalling (Op maaiveld)	Centrumstedelijke bestemmingsstalling (Inpandig en bovengronds)
Basis normbedrag	€ 868,00	€ 868,00	€ 868,00	€ 868,00
Bewakings component	€ 100,00	€ -	€ 100,00	€ 100,00
Ruimtelijke inpassings component				€ 453,00
<b>Totaal subsidiabele projectkosten</b>	<b>€ 968,00</b>	<b>€ 868,00</b>	<b>€ 968,00</b>	<b>€ 1.421,00</b>
Subsidiepercentages	50%	70%	30%	30%
<b>Subsidiebijdrage per fietsparkeerplaats</b>	<b>€ 484,00</b>	<b>€ 607,60</b>	<b>€ 290,40</b>	<b>€ 426,30</b>

Voor elk type stallingvoorziening zijn in Regio Amsterdam normbedragen vastgesteld. Op basis daarvan zijn vervolgens subsidiebijdragen vastgesteld.





### Fietssnelweg Regio Twente

Diverse stadsregio's zijn bezig met het voorbereiden van de aanleg van fietssnelwegen: fietspaden over langere afstanden met een hoog niveau van comfort, veiligheid en doorstroming. Brede geasfalteerde voorrangfietspaden met waar nodig ongelijkvloerse kruisingen met drukke autoroutes. Daarmee willen stadsregio's mensen stimuleren ook over langere afstanden de fiets te nemen (in plaats van de auto). Inmiddels zijn er diverse initiatieven. Zo kent het Stadsgewest Haaglanden de zogenaamde ZOEf-routes (Zorgeloos, Onbemerkt, Eenvoudig Fietsen) en werken sommige stadsregio's mee aan het realiseren van Fiets-Filevrij-routes in het kader van het plan FileProof van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De regio Twente was een van de eerste in Nederland die serieus werk maakte van de realisatie van een fietssnelweg: de F35 (naar analogie van de A35/N35 die de aanwezige steden in het gebied voor de auto met elkaar verbindt). De fietssnelweg bestaat uit verschillende tracédelen: Nijverdal-Wierden, Wierden-Almelo, Almelo-Borne, Borne-Hengelo, Hengelo-Enschede, Enschede-Oldenzaal, Enschede-Glanerbrug.

Voor de realisatie is de medewerking van acht gemeenten nodig. De fietssnelweg is goed inpasbaar omdat hij grotendeels het tracé van de spoorlijn Almelo-Hengelo-Enschede volgt. Een groot deel van de aanleg kan de komende jaren meeliften met de aanleg van nieuwe infrastructuur en nieuwbouwingebieden langs het tracé. De totale kosten bedragen circa 45 miljoen euro.

### Van één tot tien miljoen per jaar

Voor de financiering van het fietsbeleid heeft het Stadsgewest Haaglanden een (gelabeld) budget beschikbaar van ongeveer tien miljoen euro per jaar. De Stadsregio Amsterdam, de Stadsregio Rotterdam en het Bestuur Regio Utrecht hebben geen apart budget voor fietsbeleid, maar de betrokken fietsbeleidsambtenaren schatten dat er vanuit de BDU en andere beschikbare middelen jaarlijks ongeveer een vergelijkbaar bedrag naar fietsprojecten gaat.

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen geeft volgens opgave van de fietsbeleidsambtenaar circa 1,5 miljoen euro per jaar uit aan subsidies voor fietsvoorzieningen en de stadsregio's Eindhoven en Twente ongeveer 1 miljoen euro.