

# masterplan fietssnelweg f35 - eindversie



# colofon

## **Uitgave**

Het masterplan fietssnelweg F35 is een uitgave van Regio Twente.

## **Samenstelling**

De samenstelling van het masterplan fietssnelweg F35 is begeleid door de projectgroep F35, met deelname van: dhr. R. Valk (gemeente Hellendoorn), dhr. G. Bak (gemeente Almelo), dhr. F. Pasmaan (gemeente Wierden), dhr. G. Hofman (gemeente Twenterand), dhr. J. Wissink (gemeente Borne), dhr. J.D. Steenbruggen (gemeente Hengelo), dhr. W. Salomons (gemeente Enschede), dhr. F. Blokhuis (gemeente Oldenzaal), dhr. K.M. ten Heggeler (Regio Twente), dhr. H.D. van Essen (Goudappel Coffeng), dhr. R. ter Avest (Goudappel Coffeng).

## **Redactie**

Regio Twente en Goudappel Coffeng

## **Fotomateriaal**

Regio Twente

## **Illustraties**

Leen Brouwer

## **Ontwerp en opmaak**

Digidee Ontwerpstudio

## **Drukwerk**

NetzoDruk

## **Verschijning**

Maart 2009

*De eindversie is vastgesteld door het dagelijks bestuur van Regio Twente op 12 januari 2009.*

# inhoudsopgave

Samenvatting	5
<b>hoofdstuk 1 inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding	11
1.2 Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011	11
1.3 Andere fietsprojecten	15
1.4 Masterplan Fietssnelweg F35	17
1.5 Leeswijzer	18
<b>hoofdstuk 2 parelketting van twente</b>	<b>21</b>
2.1 Inleiding	23
2.2 Integrale doelstellingen	23
<b>hoofdstuk 3 het tracé</b>	<b>29</b>
3.1 Inleiding	31
3.2 Voorwaarden voor een tracékeuze	31
3.3 Gekozen tracé en ligging	32
3.4 Voorontwerptracé	33
3.5 samenvatting ontwikkelingen en opgaven	40
<b>hoofdstuk 4 ontwerpprincipes fietssnelweg f35</b>	<b>43</b>
4.1 Inleiding	45
4.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke ontwerpprincipes	45
4.3 Architectonische aspecten	47
4.4 Verkeerskundige ontwerpprincipes	49
4.5 Materiaalgebruik	53
4.6 Programma van eisen	54
<b>hoofdstuk 5 realisatie</b>	<b>59</b>
5.1 Inleiding	61
5.2 Geraamde kosten	61
5.3 Financiering	62
5.4 Organisatie	65
<b>bijlagen</b>	<b>69</b>
Bijlage 1 Prognose fietsintensiteiten	71
Bijlage 2 Voorontwerptracé	76
Bijlage 3 Kostenramingen	92



# samenvatting

## fietsen in twente

In Twente wordt van oudsher veel gefietst. Het vlakke landschap en de korte afstanden tussen steden en dorpen zorgen ervoor dat de fiets een veelgebruikt vervoermiddel is. Met een fietsaandeel van ruim 32% nestelt Twente zich in de landelijke top, tussen 'fietsminded' provincies als Zeeland en Friesland. Dit neemt echter niet weg dat de laatste jaren minder wordt gefietst in Twente.

Door verspreiding van nieuwbouw, onvolledige fietsroutes, oponthoud in de stedelijke gebieden en een toenemende autobeschikbaarheid is het fietsgebruik in de afstandsklasse van 3 tot 15 kilometer afgenomen. Tegelijkertijd neemt het belang toe van regionale verplaatsingen op deze afstanden door schaalvergroting van voorzieningen voor bijvoorbeeld onderwijs en vrije tijd. In het in 2007 vastgestelde Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011 is de ambitie geformuleerd dat het fietsgebruik in Twente in 2011 weer minimaal op het niveau van 1995 ligt. Om hieraan bij te dragen wil Regio Twente een hoogwaardig fietsnetwerk realiseren.

## hoogwaardig fietsnetwerk twente

Het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente bestaat uit een netwerk van regionale hoofdroutes. Deze verbinden op korte afstanden de belangrijkste kernen, steden en stadsdelen, werkgebieden en recreatieve gebieden met elkaar. Ideaal voor de dagelijkse fietsritten: van en naar het werk, school, sportvereniging of om boodschappen te halen.

Investeren in het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente betekent investeren in kwaliteit en snelheid: goede bewegwijzering en stallingsvoorzieningen, comfortverharding en sociale en verkeersveiligheid. Kortom, een kwaliteitsimpuls die ervoor zorgt dat het fietsgebruik en het imago van de fiets het verloren terrein kan terugwinnen. Bijkomend voordeel is dat een toename van het fietsgebruik, zeker voor het woon-werkverkeer en het sociaalrecreatieve verkeer, zorgt voor een afname van het autogebruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van stad en land ten goede!

## fietssnelweg f35

De centrale 'drager' van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente is de beoogde fietssnelweg F35. Een snelle, comfortabele, veilige en non-stop fietsverbinding tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede/Glanerbrug. Er zijn zijtakken van Vriezenveen naar Almelo en van Oldenzaal naar Enschede. De fietssnelweg kan worden doorgetrokken naar Gronau en vanaf daar aansluiten op de Duitse (recreatieve) fietsroutes.

De potentie van de fietssnelweg is aanzienlijk. Het gaat niet alleen om fietsritten over de hele afstand. Door voldoende aansluitingen biedt de F35 een comfortabel alternatief voor de auto op korte afstanden.

De F35 is multifunctioneel en dient meerdere doelen:

- Verminderen van congestie op autoroutes naar de binnensteden, stations, kantoren en evenementenlocaties; een goed alternatief voor het steeds drukker autoverkeer (mobiliteitsfunctie).
- Steden, dorpen en recreatieve bestemmingen verbinden (recreatieve functie).
- Een vlotte verbinding naar de centrumgebieden waar de meeste mensen werken en wonen en waar de meeste openbare voorzieningen zijn (economische functie).
- Een vlotte verbinding tussen steden, stadsdelen, dorpen en nieuwbouw: tussen alle mogelijke bevolkingsgroepen in de Twentse samenleving (sociale functie).
- Bijdrage in vermindering van broeikasgas (CO<sub>2</sub>) en geluid (milieufunctie).
- Stimuleren van beweging per fiets en andere mensaangedreven vervoermiddelen (gezondheidsfunctie).
- Verlagen van het aantal verkeersslachtoffers (veiligheidsfunctie).
- Een zichtbaar project, waar Twente mee op de kaart wordt gezet (PR-functie).

## tracé

Het tracé van de F35 volgt tussen Nijverdal en Almelo de rijbaan van de Rijksweg N35. De precieze ligging is hier afhankelijk van de plannen voor de opwaardering van de N35 tot auto(snel)weg. Tussen Almelo en Enschede komt de F35 langs het spoor te liggen. De zijtak van Vriezenveen naar Almelo krijgt een vrijliggend tracé. De zijtak van Oldenzaal naar Enschede krijgt een vrijliggend tracé of komt langs de provinciale weg N342 te liggen.

De ligging langs het spoor is van grote waarde. Hier ligt immers een strook vrije ruimte, die de realisatie van een vrijliggende, non-stop fietsverbinding richting de centrumgebieden en stationsomgevingen mogelijk maakt. Daarnaast kan de F35 meeprofiteren van de vaak ongelijkvloerse kruisingen tussen spoorwegen en drukke autowegen. Dit komt de veiligheid van het fietsverkeer ten goede.

De stedelijke centra en vooral de stationsomgevingen zijn de knooppunten in het systeem. Hier is het mogelijk om over te stappen op het openbaar vervoer (bus, trein) of om verder te fietsen over het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente. Over het gehele tracé komen voldoende op- en afritten, zodat niet alleen de stedelijke centra maar alle Twentse 'parels' snel en veilig bereikbaar zijn.

## bouwstenen

Het tracé van de F35 is opgebouwd uit vier 'bouwstenen': de rode loper, de randen, de constructie en de voorzieningen.

- De rode loper is de continue lijn: het fietspad dat minimaal 4 à 4,5 meter breed is.
- De randen zijn de verticale bouwelementen die een duidelijke begrenzing aan de fietssnelweg geven, daar waar dat noodzakelijk is (veiligheid) of gewenst (herkenbaarheid). De randen bieden de mogelijkheid om alle losse elementen (verlichting, rustpunten, bewegwijzering, voorzieningen, beplanting etc.) in een heldere structuur te organiseren.
- Afhankelijk van de locatie en de inpassingsmogelijkheden ligt de fietssnelweg op maaiveld, talud of palen. In overleg met alle betrokken partijen moeten hier definitieve afspraken over worden gemaakt.
- Verlichting, bewegwijzering, rustpunten, informatieborden, fietsenstallingen etc. zijn de voorzieningen die het gebruik van de fietssnelweg veraangemen. De keuze voor het type voorziening is afhankelijk van de mogelijkheden die de locaties bieden.

## programma van eisen

De F35 is een uniek project, dat hoge eisen stelt aan de kwaliteit van de stedelijke en landschappelijke inpassing, het aanzicht (architectuur), duurzaamheid (profilering en materiaalgebruik) en het gebruik door fietsers (verkeerstechnische inrichting). De verschillende eisen op deze gebieden zijn uitgewerkt in een Programma van Eisen. Gemeenten gebruiken dit programma als toetsingskader bij de uitwerking van deeltrajecten of voor het beheer van de fietsinfrastructuur.

## deeltrajecten

Realisatie van de F35 is voorzien in de periode 2008-2020. Het tracé wordt niet in één keer gerealiseerd, maar in logische deeltrajecten. De meest kosteneffectieve deeltrajecten - de trajecten die het hoogste fietsgebruik opleveren per geïnvesteerde euro - zijn:

- Borne - Hengelo - Enschede
- Almelo - Waterrijk - Vriezenveen
- Almelo - Wierden/Zuidbroek

Regio Twente heeft in de afgelopen jaren een drietal aanvullende bijdragen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontvangen ter stimulering van de realisatie van deze deeltrajecten van de F35.

## financieringsmogelijkheden

Door als regio gezamenlijk op te trekken en heldere deeltrajecten te benoemen en vast te stellen, kan gefaseerd over meerdere jaren subsidie worden aangevraagd. Waar mogelijk kunnen de deeltrajecten worden geïntegreerd in economische en ruimtelijke projecten. Dat vergemakkelijkt co-financiering en vergroot de kans op bijdragen uit verschillende subsidieregelingen, zoals Belvédère, Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG), Plattelandsontwikkelingsplan Overijssel 2007-2013 (POP II), Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), het programma voor grensoverschrijdende projecten INTERREG en de Agenda van Twente.

Om te stimuleren dat de deeltrajecten de nodige kwaliteit krijgen, wordt door Regio Twente vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) een bijdrage van 50% in de uitvoeringskosten voorzien. Voorwaarde is dat de deelprojecten voldoen aan het Programma van Eisen.





hoofdstuk 1  
inleiding



## 1.1 aanleiding

### ruimtelijke, economische en mobiliteitsontwikkelingen

Twente ontwikkelt zich. Er worden nieuwe locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen ontwikkeld en er komen nieuwe voorziening voor onderwijs en recreatie. De komende 15 jaar groeit de Twentse bevolking nog, maar de samenstelling verandert (vergrijzing, kleinere huishoudens). Daarnaast heeft Twente te maken met ontwikkelingen buiten de regio. De omvang van het doorgaande verkeer op de Twentse autosnelwegen neemt de komende jaren toe, vooral het vrachtverkeer. Dit betekent een zwaardere belasting van A1 en A35. Als er niks wordt gedaan, leidt dit op termijn tot een verminderde bereikbaarheid. Investerings in infrastructuur blijven noodzakelijk om het wegverkeer in Twente te laten rijden.

Verder zijn er ontwikkelingen die niet alleen regionaal of landelijk spelen, maar wereldwijd aandacht vragen. De opwarming van de aarde (broeikaseffect), het uitputten van de natuurlijke grondstoffen en het toenemende aantal 'welvaartsziekten' staan de komende jaren hoog op de (politieke) agenda. Tegen deze achtergronden neemt het belang van kwalitatief goed openbaar vervoer en snelle en veilige fietsverbindingen toe.

### vpr-studie 'naar een hoogwaardig fietsnetwerk'

Het fietsaandeel in Twente ligt boven het landelijke gemiddelde: 32%<sup>1</sup> om 25%. De laatste 15 jaar is echter een ontwikkeling zichtbaar dat er minder wordt gefietst in Twente. De oorzaken moeten vooral worden gezocht in het incomplete fietsnetwerk en (toenemende) schaalvergroting en spreiding van ruimtelijke functies, waardoor fietsafstanden te groot worden. Om het fietsgebruik te stimuleren is een voldoende fijnmazig netwerk met kwalitatief goede fietsverbindingen een belangrijke vereiste. In de VPR-studie 'Naar een hoogwaardig fietsnetwerk in de regio Twente' zijn de hoofdroutes van een dergelijk fijnmazig fietsnetwerk benoemd (zie figuur 1.1). Aan deze hoofdroutes zijn kwaliteitseisen gekoppeld, die een hoge kwaliteit wat betreft directheid, comfort en veiligheid moeten garanderen. Daarnaast zijn de mogelijkheden verkend om binnen dit netwerk het concept van fietssnelwegen uit te werken. Dit heeft geleid tot drie varianten, waarvan een route via Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede - en met zijtakken van Vriezenveen naar Almelo en Oldenzaal naar Enschede - als meest kansrijk is beoordeeld. Kansrijk in termen van het vervangen van autokilometers door fietskilometers en, daaraan gerelateerd, het verminderen van de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>). Berekeningen met het verkeersmodel laten een flinke toename van het aantal fietsers zien. De hoogste intensiteiten (tussen 4.000 – 8.000 fietsers per etmaal per doorsnede) zijn berekend voor de relaties Almelo – Vriezenveen, Almelo Wierden en Borne – Hengelo – Enschede (zie bijlage 1).

## 1.2 regionaal mobiliteitsplan twente 2007-2011

Om de toekomstige bereikbaarheid van Twente te garanderen, en daarmee het economisch functioneren van de regio, is het Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011 (RMP) opgesteld. De doelstelling van het RMP is ambitieus: het waarborgen van de huidige bereikbaarheid en tegelijkertijd streven naar een verbetering van het totale niveau van leefbaarheid en veiligheid. Om deze doelstelling te realiseren is een pakket maatregelen uitgewerkt, die de volle breedte van het speelveld beslaat en is onderverdeeld in de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Binnen deze thema's zijn de essentiële onderdelen van beleid benoemd, die (analoog aan de Nota Mobiliteit) moeten doorwerken in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid.

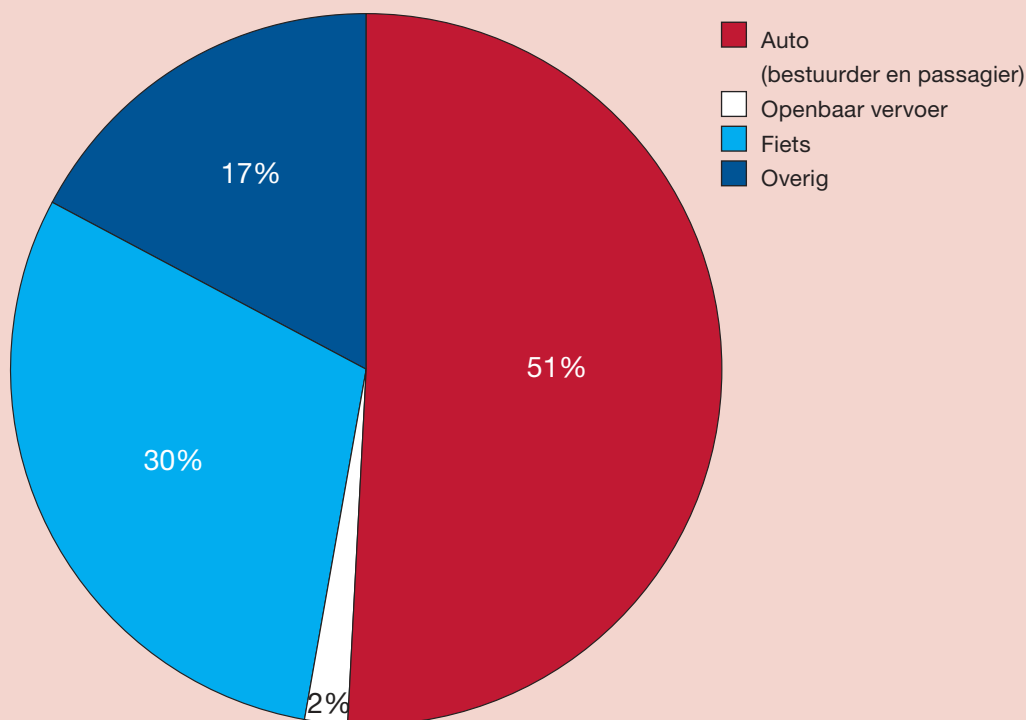
Bron: mobiliteitsstromenonderzoek Regio Twente, Royal Haskoning, 22 april 2005.



## fietsen in twente

### Verdeling over de vervoerswijzen

In het totaal van de vervoerswijzen neemt het fietsgebruik in Twente een aanzienlijk aandeel in (zie figuur 1). 30 procent van alle verplaatsingen wordt gemaakt met de fiets. Het autogebruik is echter dominant (als bestuurder en passagier), met een aandeel van 51%. De overige vervoerswijzen, waaronder lopen, hebben een gezamenlijk aandeel van 17%.



Figuur 1 Aandeel vervoerswijzen in Twente (gemiddeld over 1999-2007)

(Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland)

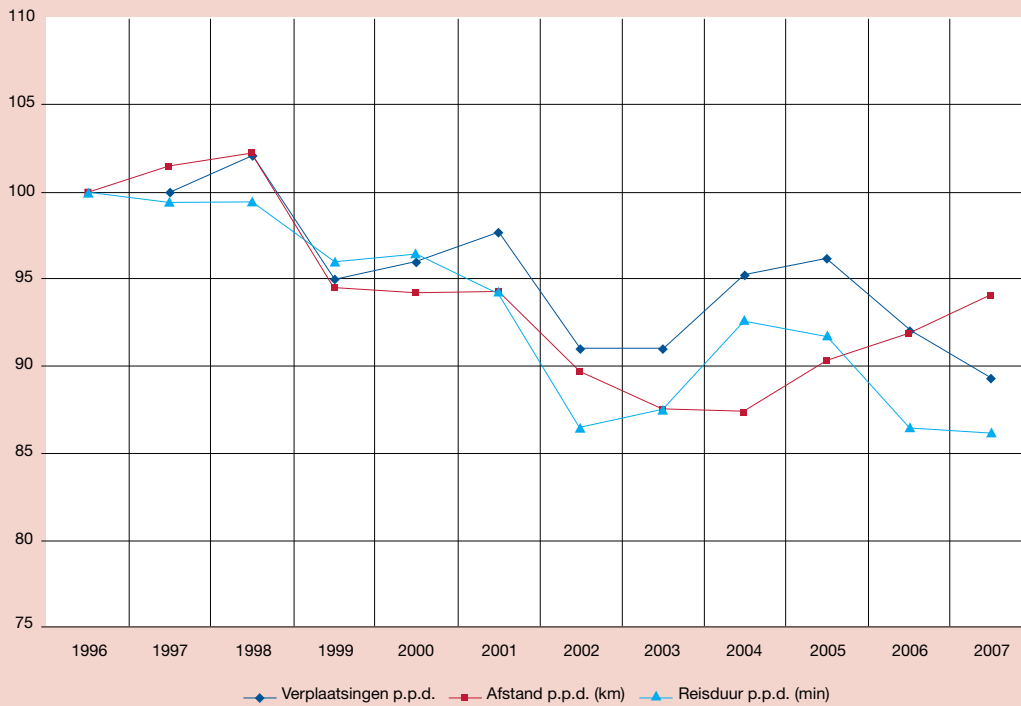
### Fietsgebruik

Het gemiddelde aantal fietsritten per dag, gemaakt door Twentenaren, bedraagt ongeveer 0,90 (zie figuur 2). Dit betekent dat bijna één hele verplaatsing met de fiets wordt gemaakt (zie kader). De gemiddeld afgelegde afstand is ongeveer 2,5 kilometer, terwijl de gemiddelde reisduur 12 minuten is. Uitgezet over een langere periode laten deze cijfers een neerwaartse ontwikkeling zien (zie figuur 3). Vanaf 1996 nemen het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstand en de reisduur af, hoewel de afgelegde afstand vanaf 2003 weer een stijgende lijn laat zien.

	Verplaatsingen	Gemiddelde afstand (km)	Reisduur (minuten)
2000	0,94	2,7	13,3
2001	0,95	2,8	13,1
2002	0,89	2,6	12,1
2003	0,88	2,5	12,2
2004	0,92	2,5	13,0
2005	0,93	2,6	12,8
2006	0,89	2,7	12,1
2007	0,87	2,7	12,1

Figuur 2 Fietsgebruik in Twente naar verplaatsingen, afstand en reisduur van 2000-2007

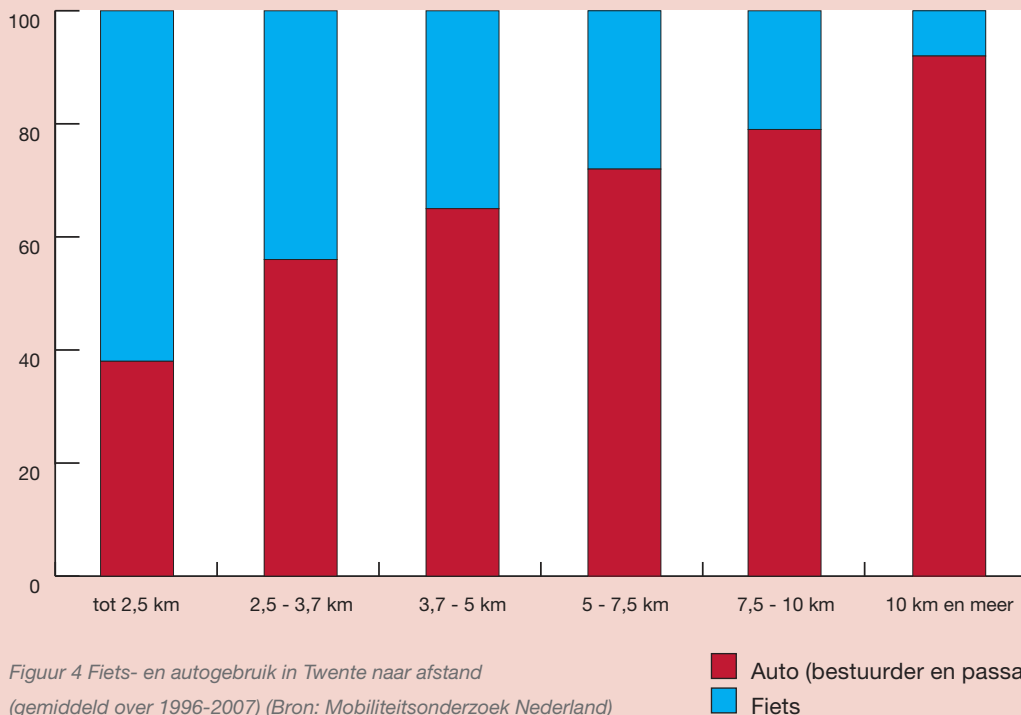
(Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland)



Figuur 3 Ontwikkeling fietsgebruik in Twente van 1996-2007 (1996 = 100) (Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland)

### Fiets- en autogebruik naar afstand

Op afstanden tot 2,5 kilometer heeft de fiets een duidelijke concurrentiepositie ten opzichte van de auto (zie figuur 4). Ruim 60% van de verplaatsingen wordt op deze afstanden met de fiets gemaakt. Voor afstanden tussen 2,5 en 10 kilometer is het de auto die de dienst uit maakt. Meer dan de helft (tot driekwart) van de verplaatsingen wordt op die afstanden met de auto gemaakt. Op afstanden groter dan 10 kilometer is de positie van de auto schijnbaar onaantastbaar, met ruim 90% van de verplaatsingen.



Figuur 4 Fiets- en autogebruik in Twente naar afstand (gemiddeld over 1996-2007) (Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland)



### Conclusie

Het fietsaandeel in het totaal van de vervoerswijzen is stevig met 30%. Toch neemt het fietsgebruik de laatste jaren af. Het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstand en de reisduur laten vanaf 1995 een neerwaartse ontwikkeling zien. Op afstanden tot 2,5 kilometer is de fiets overheersend, maar op afstanden boven de 2,5 kilometer verliest de fiets aan concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

Aanbeveling: met name op afstanden tussen de 2,5 en 10 kilometer is voor de fiets winst te behalen. De fiets wordt op die afstand nog voor circa 30% van de verplaatsingen gebruikt. Bij wijzigingen in reistijd en prijs voor de auto is de verwachting dat de concurrentie van de fiets toeneemt. In enkele grote steden in Nederland is die tendens nu al te zien. Op afstanden groter dan 10 kilometer is voor de winst te behalen, mits de reis kan worden versneld, bijvoorbeeld door een verkorting van de reisduur (non-stop routes, elektrische fietsen).

### mobiliteitsonderzoek nederland (mon)

De gegevens over het fietsgebruik in Twente zijn ontleend aan het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Hiervan worden ook regionale uitsplitsingen gemaakt. Het MON was op 1 januari 2004 de opvolger van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag dat sinds 1978 jaarlijks werd uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. De gemeten mobiliteit in het MON is exclusief vakantieverkeer, verplaatsingen vanwege goederenvervoer en exclusief de mobiliteit van bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen.

### Wat is een verplaatsing?

Een verplaatsing wordt gedefinieerd als een reis met een motief: woon-werk, visite, winkelen, et cetera. Eén verplaatsing kan bestaan uit meerdere ritten met verschillende vervoerswijzen. Met de auto naar het station, verder met de trein en het laatste stuk naar kantoor op de vouwfiets is dus één verplaatsing. Voor het bepalen van de verplaatsing geldt in dit voorbeeld de trein als hoofdvervoerswijze.

## de fiets in het rmp

In het RMP wordt de rol van de fiets op twee manieren erkend. Enerzijds is er de fiets als één van de vervoerswijzen in de totale mobiliteitsketen. Met de toename van de verkeersdrukke groeit het belang van de fiets als alternatief voor de auto. Zeker op korte afstanden, tot ongeveer 7,5 à 10 kilometer kan de fiets concurreren met de auto. Dit vergt directe, snelle, comfortabele en veilige fietsroutes. Daarnaast heeft de fiets een duidelijke rol in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Dit vergt kwalitatief goede en voldoende stallingsvoorzieningen (bij vooral NS-stations en in de stedelijke centra).

Anderzijds wordt het belang van de fiets ook nadrukkelijk gezien vanuit leefbaarheid en gezondheid. De fiets is een 'schoon' vervoermiddel (geen uitstoot van geluid en schadelijke stoffen) en kan dus in belangrijke mate bijdragen aan het in stand houden van een gezonde en schone leefomgeving. Tegelijkertijd is fietsen gezond voor lijf en leden.

Zowel de realisatie van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT) als de realisatie van de fietssnelweg F35, als centrale drager van het HFT, zijn in het RMP aangemerkt als essentiële onderdelen van beleid. In het Uitvoeringsprogramma RMP 2008/2009 heeft de F35 de status van 'TOP-project' gekregen. Dit betekent dat het project in belangrijke mate bijdraagt aan de regionale mobiliteitsdoelstellingen van bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid. Realisatie van het project is dan ook van regionaal belang. Inmiddels heeft ook het Rijk de waarde van de F35 onderkend, via de Netwerkanalyse Twente. Dit heeft geresulteerd in financiële bijdragen (Quick Win-gelden) voor de tracégedeelten in Almelo en Enschede. In het vervoltraject wil Regio Twente met het ministerie Verkeer en Waterstaat bespreken of structurele financiering van de F35 tot de mogelijkheden behoort.

## f35

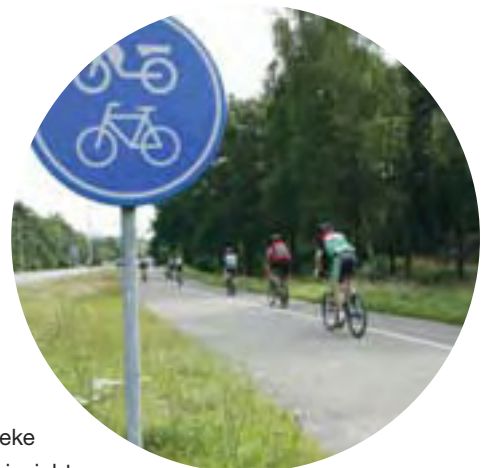
De naam "F35" is afgeleid van de Twentse autosnelweg A35. Dit zorgt niet alleen voor herkenbaarheid, maar impliceert ook een bepaald kwaliteitsniveau. Een snelweg staat voor verbinden (steden, regio's en zelfs landen), snelheid, veiligheid (relatief gezien de veiligste wegen) en herkenbaarheid. Dat is precies wat de fietssnelweg moet zijn: een snelle en veilige fietsverbinding tussen de Twentse woon-, werk-, recreatie- en vrijetijdsgebieden.

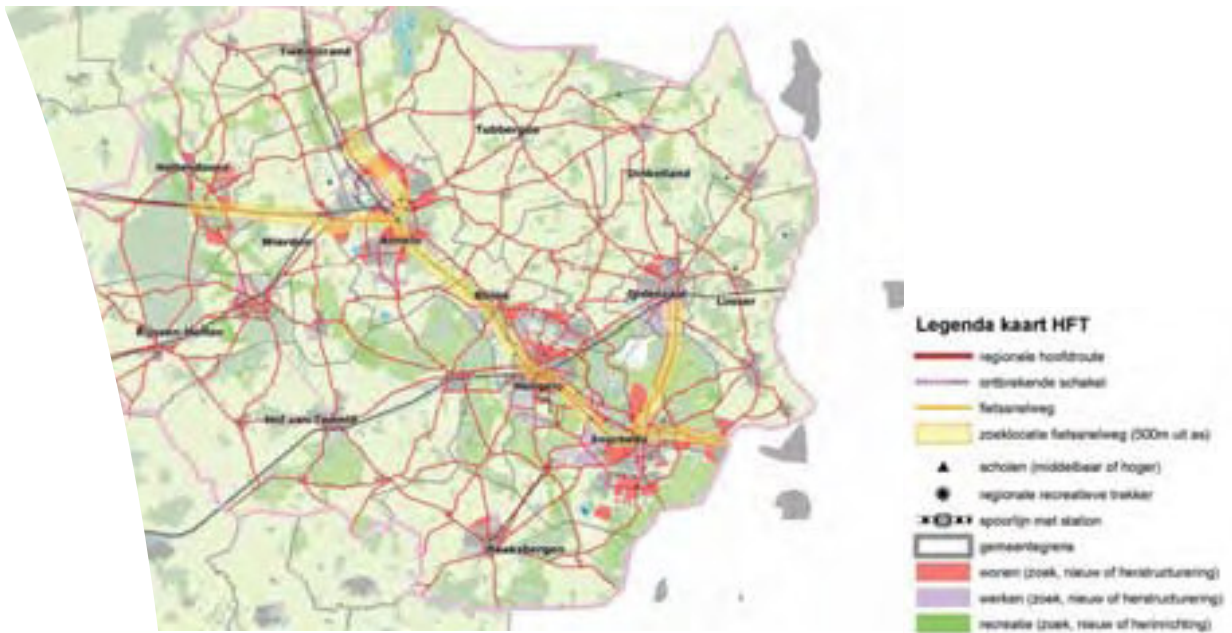
## 1.3 andere fietsprojecten

Naast de realisatie van het HFT en de F35 wordt in het RMP ingezet op voldoende capaciteit van fietsenstallingen bij stations en de realisatie van een fietsrouteplanner. Daarnaast is in 2007 het Twentse fietsknooppuntstelsel geopend. Aangezien de fietssnelweg onderwerp van studie is in dit rapport, worden de andere projecten hieronder kort beschreven.

### realisatie hoogwaardig fietsnetwerk twente

Een opgestarte inventarisatie van wegkenmerken (inclusief diverse, specifieke fietskenmerken, zoals breedte en kwaliteitsniveau van fietspaden) moet inzicht verschaffen in het huidige kwaliteitsniveau van de 'rode' hoofdroutes. Dit moet leiden tot de knelpunten in het HFT. Een vervolgstap is het opstellen van een maatregelenpakket, waarbinnen prioritering plaatsvindt op basis van kosteneffectiviteit. Een financiële regeling, met gezamenlijke financiering door Regio Twente (BDU) en gemeenten, moet ervoor zorgen dat de maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering komen. Het uitvoeringsprogramma voor het HFT is medio 2009 gereed.





Figuur 1.1 Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT), 2005

## capaciteit fietsenstallingen

In het kader van de Samenwerkingsagenda Twente zijn door het Rijk quick-win gelden beschikbaar gesteld voor het vergroten van de capaciteit van fietsenstallingen. Het gaat om de stations van Almelo (fietsenstalling dubbellaags maken), Hengelo (Voorstadhalte Gezondheidspark, aanleg fietsenstallingen) en Enschede (realisatie fietsenstallingen). In totaal gaat het om een investering van € 1,2 miljoen. De uitvoering van deze projecten is voorzien in 2008/2009.

Vanuit het ProRail-programma 'Ruimte voor de Fiets' zijn financiën beschikbaar om de capaciteit van onbewaakte fietsenstallingen op diverse Twentse stations te vergroten. In totaal gaat het om een investering van ruim € 2 miljoen. ProRail neemt ruim € 1 miljoen voor zijn rekening. Het resterende gedeelte zal worden gefinancierd door Regio Twente en betrokken gemeenten. Uitvoering is voorzien in de periode 2008-2010.

## fietsrouteplanner

In opdracht van Regio Twente heeft Goudappel Coffeng BV een internetapplicatie gemaakt waarmee recreatieve en utilitaire fietsers een fietsroute kunnen plannen. Hiermee wordt een stuk service verleend van de Regio voor de regio, waarmee Twentse inwoners beter kunnen afwegen of het fietsen een acceptabel alternatief is voor het autogebruik (op korte afstanden). In die zin vormt de fietsrouteplanner een goede stimulans voor het fietsgebruik, waarmee tevens een bijdrage kan worden geleverd aan de CO2-reductie. Per jaar wordt deze reductie geschat op 75,5 ton. De fietsrouteplanner moet eind 2008 operationeel zijn.

## fietsknooppuntensysteem

Ter versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur in Twente is het fietsknooppuntensysteem ontwikkeld. De oorsprong van dit systeem ligt in Vlaanderen. In de afgelopen jaren is het succesvol in verschillende Nederlandse regio's ingevoerd, waaronder Twente (2007) en Salland (2008). Fietsers kunnen met informatiekaarten en -borden zelf een route samenstellen. De verbindingpunten worden gevormd door genummerde knooppunten. Het systeem is gebiedsdekkend en biedt de fietser veel keuzemogelijkheden bij het samenstellen van een route. Dit in tegenstelling tot de meer traditioneel bewegwijzerde (thema) routes. Hoewel de fietssnelweg in eerste instantie een utilitair karakter heeft, is het niet uitgesloten dat delen van de route worden opgenomen in het knooppuntensysteem, bijvoorbeeld de route van Almelo naar Nationaal Park Sallandse Heuvelrug. Afstemming hierover moet nog plaatsvinden.



## 1.4 masterplan fietssnelweg f35

De uitwerking van het tracé van de fietssnelweg F35 is tot stand gekomen onder regie van Regio Twente en Goudappel Coffeng BV, in nauwe samenwerking met de acht gemeenten waar de fietssnelweg F35 moet worden gerealiseerd: Hellendoorn, Wierden, Almelo, Twenterand, Borne, Hengelo, Enschede en Oldenzaal. Partners zoals ProRail/NS, provincie Overijssel en Rijkswaterstaat zijn betrokken bij het initiatief en de ontwikkeling van het voorontwerptracé.

### 1.4.1 essentiële onderdelen

De resultaten van het gehele ontwerpproces staan in dit Masterplan Fietssnelweg F35. De inhoud van het masterplan bestaat uit een aantal onderdelen. Twee daarvan, het voorontwerptracé en het Programma van Eisen zijn essentiële onderdelen. Deze twee onderdelen zijn van wezenlijk belang voor de realisatie van de fietssnelweg F35. Regio Twente wil deze twee onderdelen gebruiken als toetsingskaders voor subsidieaanvragen door gemeenten. Na vaststelling door Regio Twente zullen de betrokken gemeenten deze twee onderdelen moeten opnemen in hun eigen (ruimtelijke) beleid en het vertrekpunt laten zijn voor:

1. Een nadere uitwerking van de deeltracés in een definitief ontwerp en het bestek voor realisatie van de deeltracés.
2. Op te starten planologische procedures (waaronder het vastleggen van de deeltracés in bestemmingsplannen).

#### voorontwerptracé

Het tracé van de fietssnelweg F35, zoals opgenomen in dit masterplan, heeft de status van voorontwerp. Er zijn richtinggevende keuzen gemaakt in de kansrijke verbindingen (met onderscheid in hoofdroute en zijtakken) en de ligging van het tracé (langs de weg, het spoor of via een vrij tracé). Belangrijke ontwerpkeuzen, bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met (spoor)wegen of een verhoogde ligging van het tracé, zijn nog niet gemaakt. Dit moet gebeuren in de definitieve ontwerpen (DO) per deeltracé. Dat is een zaak voor de desbetreffende gemeenten/wegbeheerders.

Het voorontwerptracé is medio 2007 ambtelijk getoetst. Bestuurlijke vaststelling dient bij de gemeenten en Regio Twente nog plaats te vinden.

#### programma van eisen

De fietssnelweg F35 is een uniek project, dat hoge eisen stelt aan de kwaliteit van de stedelijke en landschappelijke inpassing, het aanzicht (architectuur), duurzaamheid (materiaalgebruik) en het gebruik door fietsers (verkeerskundige richtlijnen). Op deze punten zijn door stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten en verkeerskundigen van de betrokken partijen ontwerprichtlijnen opgesteld. Deze ontwerprichtlijnen zijn het gedachtegoed van de fietssnelweg F35. De belangrijkste punten uit de ontwerprichtlijnen, de punten die essentieel zijn voor het functioneren als fietssnelwegweg en de inpassing als infrastructureel element in de stedelijke en landelijke omgeving, zijn opgenomen in het Programma van Eisen. Gemeenten gebruiken het Programma van Eisen als toetsingskader bij de nadere uitwerking van de deeltracés in definitieve ontwerpen of voor het beheer van de fietsinfrastructuur.



## 1.4.2 vaststelling en realisatie

Het Masterplan Fietssnelweg F35 wordt bestuurlijk vastgesteld door het dagelijks bestuur van Regio Twente. Bestuurlijke vaststelling van dit masterplan betekent dus vaststelling van de twee essentiële onderdelen: het voorontwerptracé en het Programma van Eisen. Dit betekent expliciet dat de route van de F35 en het beoogde kwaliteitsniveau dat daaraan wordt gekoppeld, bestuurlijk worden geaccordeerd.

De realisatie van de F35, in deeltracés, is voorzien in de periode 2008-2020. De voortgang van de uitvoering wordt gewaarborgd door deze op te nemen in het jaarlijkse uitvoeringsprogramma van het RMP. Realisatie van de F35 is een gezamenlijke inspanning van de gemeenten, Regio Twente en alle betrokken partijen.

De gemeenten zullen de deeltracés, en alle ontwerpogaven en keuzen die daarbij nog spelen, uitwerken in definitieve ontwerpen en bestekken. Regio Twente stelt financiële middelen beschikbaar en regisseert/coördineert de uitvoering en zal in overleg met provincie Overijssel en het ministerie van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheden voor cofinanciering bespreken. Eigen financiële bijdragen van gemeenten blijven wel noodzakelijk voor realisatie van de fietssnelweg F35.

## 1.5 leeswijzer

- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de doelstellingen van de fietssnelweg F35. De F35 moet niet alleen zorgen voor meer fietsverkeer (en minder autogebruik), maar beoogt in bredere zin een bijdrage te leveren aan het verstevigen van de sociaal-economische structuur van Twente.
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de (wervende) voorwaarden voor een fietssnelweg en de doorvertaling daarvan naar de kansrijke relaties (met onderscheid naar hoofdroute en zijtakken) en de ligging (naast de weg of het spoor of over een vrij tracé) van de Twentse fietssnelweg. Dit mondt uit in een voorontwerptracé. Voor het volledige tracé zijn de belangrijkste (ruimtelijke) ontwikkelingen en (nog te maken) tracékeuzen inzichtelijk gemaakt.
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beoogde kwaliteitsniveau van de fietssnelweg F35. Er worden eisen gesteld ten aanzien van de stedelijke en landschappelijke inpassing, de 'aankleding' (architectuur en materiaalgebruik) en de verkeerstechnische inrichting (met aspecten als maatvoering en afstanden tot het spoor).
- In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de realisatie van de fietssnelweg F35. Er is een kostenraming opgesteld (uitgaande van een hoog kwaliteitsniveau) en de mogelijkheden voor financiering zijn verkend. Verder is een nauwe samenwerking nodig, waarbij een duidelijke rolverdeling tussen gemeenten en Regio Twente weergegeven is. De bestaande projectgroep F35, met deelname van Regio Twente en betrokken gemeenten, voert de regie bij de realisatie. Voor besluitvormingsmomenten wordt uitgegaan van reeds bestaande ambtelijke en bestuurlijke overleggen.





## hoofdstuk 2 parelketting van twente



## 2.1 inleiding

De fietssnelweg F35 is in de eerste plaats een veelzijdige vorm van individueel publiek transport op een vernieuwende en hoogwaardige as. Doorstroming en veiligheid staan voorop door uit te gaan van ongelijkvloerse kruisingen. Vlot door fietsen is daarmee gegarandeerd, terwijl conflictsituaties met andere vervoerswijzen tot een minimum worden beperkt. Waar dat niet mogelijk is, krijgen fietsers voorrang op andere vervoerswijzen. Hiermee kan de F35 op korte afstanden een alternatief zijn voor de auto.

De F35 is de verbinding tussen de binnensteden, de nieuwe en bestaande stedelijke zones, de stationsomgevingen, de Twentse dorpen en de fraaie Twentse landschappen. Door de geboden kwaliteit nodigt de F35 uit om te fietsen, wat goed is voor de gezondheid. Twentenaren en toeristen kunnen de steden, dorpen en landschappen beter bereiken en 'beleven', mede dankzij de afwisselende en gevarieerde route van de F35. Door goede aansluitingen op het onderliggende (recreatieve) fietsnetwerk en het fietsknooppuntensysteem is het mooie en dunner bevolkte Twentse platteland goed bereikbaar. Dit biedt goede mogelijkheden voor verblijfsrecreatie en recreatieve fietsritten vanuit de steden. Als Twentse 'Parelketting' (met de F35 als ketting en de gebieden en functies/voorzieningen als parels) kan de F35 bijdragen aan het verstevigen van de sociaal-economische structuur van Twente. In dit hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan.



## 2.2 integrale doelstellingen

De fietssnelweg F35 is multifunctioneel en dient meerdere doelen:

- Voorkomen van congestie op autoroutes naar de binnensteden, stations, kantoren en evenementenlocaties (mobiliteitsfunctie).
- Steden, dorpen en recreatieve bestemmingen verbinden (recreatieve en toeristische functie).
- Een vlotte verbinding tussen steden, stadsdelen, dorpen en nieuwbouw; met andere woorden: tussen alle mogelijke bevolkingsgroepen in de Twentse samenleving (sociale functie).
- Een vlotte verbinding naar de dichte centrumgebieden waar de meeste mensen werken en wonen en waar de meeste openbare voorzieningen zijn (economische functie).
- Bijdrage in vermindering van broeikasgas (CO<sub>2</sub>) en geluid (milieufunctie).
- Stimuleren van beweging per fiets en andere 'mensaangedreven' vervoermiddelen (gezondheidsfunctie).
- Verlagen van het aantal verkeersslachtoffers (veiligheidsfunctie).
- Een zichtbaar project, waar Twente mee op de kaart wordt gezet (PR-functie).

### 2.2.1 mobiliteitsfunctie

Met de realisatie van het HFT en de fietssnelweg F35 krijgt de regio een modern mobiliteitssysteem, dat uitgaat van ontvlechten. De autoroutes staan los van het hoogwaardige openbaar vervoer (Agglonet) en de vrijliggende fietssnelweg F35 (zie figuur 2.1).

Op grote delen van de F35 is sprake van bundeling van treinverkeer en fietsverkeer. Beide modaliteiten kunnen heel goed achter elkaar (de fiets als voor- en natransport van het openbaar vervoer) en naast elkaar functioneren. De vrije ruimte naast de spoorbaan van Almelo naar Enschede kan worden benut om de F35 met een breedte van 4 tot 4,5 meter te realiseren. Zonder dat dit ten koste gaat van auto-infrastructuur of kostbare bouwgrond.







## 2.2.3 sociale functie

Voor de sociale ontplooiing van mensen is mobiliteit een voorwaarde. Mobiel zijn betekent verplaatsen en deel kunnen nemen aan het dagelijkse leven: naar werk, school of sportvereniging gaan, boodschappen doen, op visite gaan etc. De F35 legt nieuwe verbindingen en maakt mobiliteit mogelijk. Dit geldt vooral voor mensen die geen auto kunnen of willen bezitten. Vooral deze groep mensen zijn aangewezen op goede voorzieningen voor fiets- en openbaar vervoer. De fietssnelweg verenigt beiden in zich: kwalitatief hoogwaardige fietsinfrastructuur, maar ook een belangrijke schakel in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. Ook de uitbreiding van de capaciteit van stallingsvoorzieningen bij de Twentse stations draagt hier aan bij. Als kwalitatief hoogwaardige as biedt de F35 de mogelijkheid om de leefbaarheid en de (sociale) dynamiek van woonwijken, stationsomgevingen en centra te vergroten. De F35 verbindt bestaande en nieuwe functies en voorzieningen met elkaar. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden geconcentreerd rondom deze hoogwaardige as.



## 2.2.4 economische functie

Vanuit de drie bovengenoemde functies levert de F35 ook bijdrage aan het economische functioneren van de regio Twente. Realisatie van de F35 geeft een positieve impuls aan de bereikbaarheid en daarmee het vestigingsklimaat van Twente in het algemeen en de binnensteden en stationsomgevingen (met kantoren) in het bijzonder.

De F35 versterkt de recreatief-toeristische en vrijetijdsinfrastructuur van Twente. Een toename van het aantal toeristen en recreanten geeft de regio een economische impuls.

De F35 draagt rechtstreeks bij aan de mobiliteit van de Twentse bevolking. Mobiel zijn betekent verplaatsen en verplaatsen is een voorwaarde voor economisch functioneren.

## 2.2.5 milieufunctie

Meer fietsen draagt bij aan een verbetering van het milieu en het leefklimaat in Twente. Er is geen schoner vervoermiddel dan de fiets. Hoe meer mensen de auto verruilen voor de fiets, hoe groter het effect op het leefklimaat in Twente. Landelijk is ongeveer de helft van alle autoverplaatsingen een korte rit (minder dan 7,5 kilometer). Ook voor de hele korte afstanden (minder dan 2,5 kilometer) wordt de auto vaak gepakt. Vervanging van deze korte ritten levert veel milieuwinst op. Korte autoritten zijn namelijk sterk vervuilend. Omdat de katalysator nog niet goed werkt bij een koude start, is de uitstoot van een groot aantal schadelijke stoffen de eerste paar kilometer veel hoger dan de rest van de rit. Minder autobewegingen betekent dus minder luchtvervuiling (CO<sub>2</sub> en fijn stof) en minder geluidsproductie in vooral de stedelijke centra van Almelo, Hengelo en Enschede (waar de afstanden kort zijn en de milieuhinder relatief gezien het grootst is).

## 2.2.6 gezondheidsfunctie

Uit onderzoek van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap blijkt onder meer dat mensen die regelmatig fietsen de conditie van een sporter hebben en lichamelijk tien jaar jonger zijn dan hun werkelijke leeftijd. Verder zijn fietsers weerbaarder tegen ziekten en hebben zij 50% minder kans op een hartaanval.

Iedere volwassene moet in totaal minimaal dertig minuten middelzwaar lichamelijk actief zijn op minstens vijf (maar het liefst alle) dagen van de week. Middelzwaar staat gelijk aan fietsen met een makkelijk haalbare snelheid van zestien kilometer per uur. In dertig minuten fietst men dan acht kilometer. Dat is ongeveer de afstand tussen de verschillende steden en dorpen langs de route van de F35. Alleen de route tussen Enschede en Oldenzaal is langer (ongeveer 10 kilometer).

## 2.2.7 verkeersveiligheidsfunctie

Fietsers zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Twente. Uit de monitor 2007 van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel (ROVO) blijkt dat van het totale aantal verkeersslachtoffers in Twente bijna 30% fietsers zijn. Vooral de leeftijdscategorieën 12 tot en met 15 jaar en 60+ jaar zijn op de fiets zeer kwetsbaar. De realisatie van vrijliggende fietsroutes, die drukke autoroutes ongelijkvloers kruisen, kan bijdragen aan een reductie van het aantal fietsverkeersslachtoffers. Dit principe is het uitgangspunt voor de fietssnelweg F35.

## 2.2.8 pr-functie

Nationaal en internationaal neemt de aandacht voor fietssnelwegen toe. Vooral als instrument om de dichtbevolkte stedelijke omgevingen leefbaar en bereikbaar te houden. In een aantal Nederlandse gemeenten zijn al fietssnelwegen gerealiseerd (Nijmegen, Amersfoort), andere gemeenten zijn bezig met planontwikkeling (Den Bosch, Den Haag). Twente neemt door de omvang van het project (lengte van de complete fietssnelweg meer dan 50 kilometer en acht betrokken gemeenten) een unieke plaats in. In diverse regionale (Tubantia, RTV Oost) en landelijke media (Spits, Esta) en vakliteratuur (Verkeer in Beeld) is reeds gepubliceerd over de Twentse fietssnelweg. Hiermee zet Twente zichzelf als (fiets)regio op de kaart. De opgedane ervaringen in Twente zijn voorbeeld voor andere projecten.





## hoofdstuk 3 het tracé



## 3.1 inleiding

Bij het ontwerp van fietssnelwegen wordt de voorkeur gegeven aan snelle doorgaande fietsroutes, die een groot aantal autoritten tot ongeveer 10-15 kilometer kunnen vervangen. Op afstanden tot 5 kilometer heeft de fiets een duidelijke concurrentiepositie. Tussen 5 en 10 kilometer is de fiets kansrijk. Tussen 10 en 15 kilometer is de fiets kansrijk, mits reistijdwinst wordt behaald. Dit wijzen ervaringen met fietssnelwegen of vergelijkbare concepten in Almere, Nijmegen, Breda - Etten-Leur en Zaanstad uit. Om reistijdwinst te behalen zijn doorstroming en snelheid van doorslaggevend belang. Deze elementen zorgen voor het wervende karakter van fietssnelwegen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de (wervende) voorwaarden voor een fietssnelweg en de doorvertaling daarvan naar de tracékeuze (met onderscheid naar hoofdroute en zijtakken) en ligging (naast de weg of het spoor of over een vrij tracé) voor de Twentse fietssnelweg. Dit mondt uit in een voorontwerp-tracé (VO). Voor het volledige tracé worden de belangrijkste (ruimtelijke) ontwikkelingen en (nog te maken) tracékeuzen inzichtelijk gemaakt.

## 3.2 voorwaarden voor een tracékeuze

Uit ervaringen met andere fietssnelwegen (of vergelijkbare concepten) blijkt dat voor een succesvolle fietssnelweg, waar voldoende fietsers gebruik van maken, een aantal duidelijke voorwaarden zijn te benoemen.

### verplaatsingsbehoefte

In de huidige situatie, of in de toekomstige situatie door ruimtelijke ontwikkelingen, dient er een verplaatsingsbehoefte te zijn van en naar de gebieden de F35 verbindt.



### voldoende versnelling

Door kortere routes, hogere snelheden en minder oponthoud kan de fietsverplaatsing versneld worden. In dezelfde tijd kan verder worden gefietst, waardoor het aantrekkelijker wordt om de fiets te gebruiken. Hierdoor kan het aandeel fiets toenemen ten koste van andere vervoerswijzen (vooral bij de motieven sociaal-recreatief, school en woonwerk).

Extra kansen zijn er op relaties waar de kwaliteit van de infrastructuur voor auto en openbaar vervoer van onvoldoende is.

### continue kwaliteit

De fietssnelweg onderscheidt zich van een regionale hoofdroute door de continue kwaliteit van de fietsroute (non-stop, conflictvrije rode loper). Ook een exclusief karakter, met zo min mogelijk gelijkvloerse oversteken, is belangrijk.

### bundeling op de route

Er moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van bundeling van fietsers op de fietssnelweg. Hierbij spelen drie aspecten een rol:

- De wervende kracht van de fietssnelweg. Indien de route via de fietssnelweg veel sneller, korter en comfortabeler is, kan een breder gebied worden bediend.
- De kwaliteit van parallelle routes. Indien op een parallelle route een min of meer even snelle en aantrekkelijke route aanwezig is, zullen weinig fietsers omrijden om de overstap te maken naar de fietssnelweg.
- Indien fietsers ter hoogte van de passage van een spoorlijn, autoverbinding of waterweg gebundeld worden op één passeerpunt zal de fietsroute (die de barrière slecht) altijd goed worden gebruikt. Waar geen 'natuurlijke' bundeling is, zal het niet meevallen de fietsers op parallelle routes alsnog te 'vangen'.

## 3.3 gekozen tracé en ligging

Uit een toetsing van kansrijke fietsrelaties in Twente (tussen 3 en 15 kilometer met een drempelwaarde van 50 autoritten per uur) aan de eerder genoemde voorwaarden, zijn de volgende relaties als meest kansrijk naar voren gekomen:

- Hoofdroute: Nijverdal - Wierden - Almelo - Borne - Enschede - Glanerbrug.
- Zijtak: Almelo - Vriezenveen.
- Zijtak: Enschede - Oldenzaal.

Andere relaties zijn minder kansrijk voor een fietssnelweg, omdat er meerdere goede parallelle routes zijn of omdat er weinig bijdrage van te verwachten is. Tussen Hengelo en Oldenzaal is de A1 bijvoorbeeld een congestievrije verbinding. Daarnaast is er al een directe fietsroute, langs de oude rijksweg, tussen Hengelo en Oldenzaal. De fietssnelweg F35 zal dus tussen Hengelo en Oldenzaal geen concurrent zijn voor de A1 en de bestaande fietsverbinding.

Bij de keuze voor routes tussen Nijverdal en Wierden en Enschede en Oldenzaal is niet de mobiliteitsfunctie doorslaggevend (vervanging van autokilometers), maar functie als hoofdverbinding tussen twee recreatieve gebieden van formaat: Nationaal Park Sallandse Heuvelrug en Nationaal Landschap Noordoost Twente. Deze tracés zullen naar verwachting niet de hoogste vervoerwaarde kennen, maar zijn als verbindend element belangrijk.

### relatie ro en verkeer

De hoofdroute verbindt de binnensteden (met talrijke bestemmingen) met elkaar via de kortste route voor de fiets, langs het spoor. Daarnaast wordt een aantal nieuwbouwgebieden optimaal ontsloten voor de fiets: centrum/stationsgebied en Kruidenwijk-Zuid in Nijverdal, Zuidbroek in Wierden, Waterrijk in Almelo, Zendersche Esch (de Groene Poort), de Bornse nieuwbouwgebieden, Westermaat in Hengelo, werkgebied Enschede-West en Eschmarke/Euregio in Enschede-Oost.

### ligging

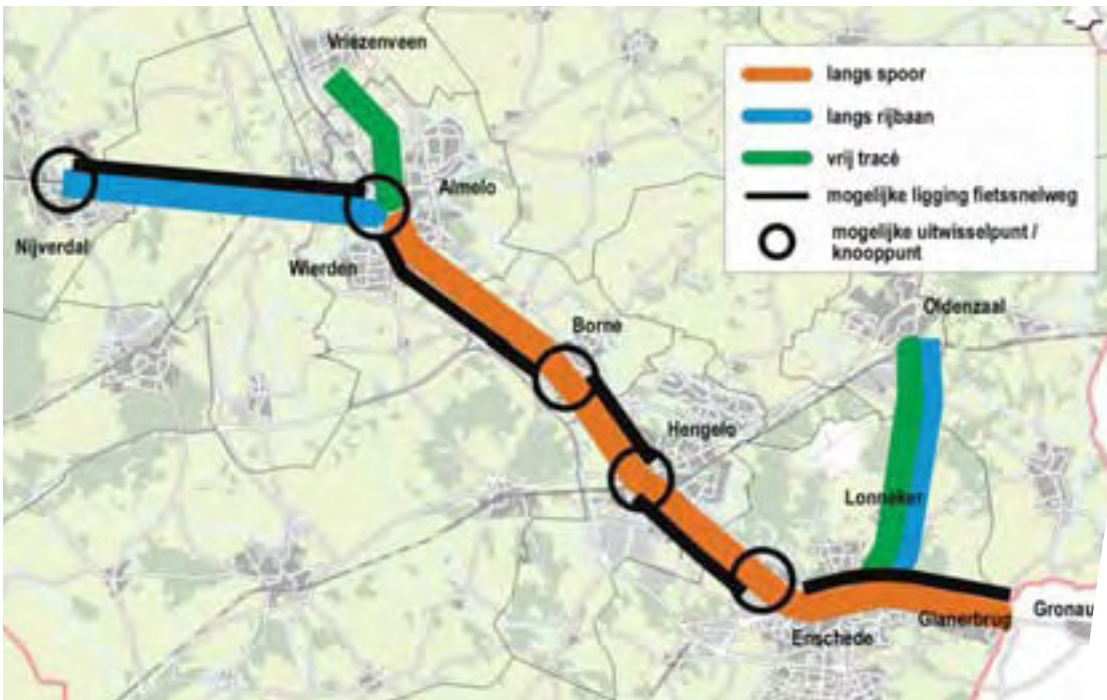
De ligging van het tracé is voor een groot deel gebundeld met het spoortracé. Hier is immers nog voldoende ruimte om een non-stoproute richting centrumgebieden en stationsomgevingen te maken. Dat is een kans. Een fietssnelweg heeft een eigen tracé en dat gaat niet ten koste van de auto-infrastructuur of van kostbare bouwgrond. Indien de fietssnelweg F35 kan meeliften met het spoortracé (ook op hoogte) zijn er geen conflicten met autoroutes. De route Hengelo - Enschede langs het spoor wordt veiliger geacht dan de bestaande route langs de Hengelosestraat (hier hebben in 5 jaar tijd 350 ongevallen met (brom)fietsers voorgedaan met 80 slachtoffers).

### gekozen zijde

De gekozen zijde van de F35 ten opzichte van de spoorlijn of de weg is bepaald aan de hand van de ligging van de belangrijkste bestemmingen, de mogelijk te gebruiken bestaande paden en de ruimtelijke inpassing van nieuwe paden.







Figuur 3.1 Tracé fietssnelweg F35

### 3.4 voorontwerptracé

In figuur 3.1 en tabel 3.1 is de ligging van de fietssnelweg F35 weergegeven: langs de weg, het spoor of over een geheel nieuw tracé. Van de hoofdroute loopt het deeltracé Nijverdal - Wierden - Almelo evenwijdig aan de huidige N35. De zijtak Vriezenveen - Almelo krijgt een nieuw tracé. De hoofdroute loopt van Almelo - Borne - Hengelo - Enschede - Glanerbrug evenwijdig aan de spoorlijn. De zijtak Oldenzaal - Enschede loopt over het tracé van de oude spoorlijn tussen Enschede en Oldenzaal (deels al aangelegd via Roombeek) of kan langs de provinciale weg N733 komen te liggen.

tracé	lengte (km)	langs weg	langs spoor NS	nieuw tracé
Nijverdal - Wierden	8,5	X		
Wierden - Almelo	6,5	X		
Almelo - Vriezenveen	6,0			X
Almelo - Borne	9,0		X	
Borne - Hengelo	5,0		X	
Hengelo - Enschede Drienerlo	4,0		X	
Enschede Drienerlo - Enschede CS	4,0		X	
Enschede - Glanerbrug	6,5		X	
Enschede - Oldenzaal	10,0			X
<b>Totaal kilometers</b>	<b>59,5</b>	<b>15</b>	<b>28,5</b>	<b>16</b>

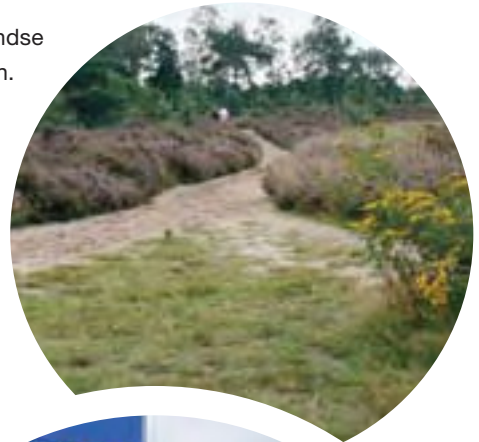
Tabel 3.1: Tracédelen fietssnelweg F35

In bijlage 1 en 2 is het volledige tracé weergegeven op een (uitklapbare) overzichtskaart en in een tiental kaartbeelden, zijnde het voorontwerptracé (VO). Het VO heeft de status van voorontwerp. Dit betekent dat richtinggevendende keuzen zijn gemaakt in de (bovengenoemde) kansrijke verbindingen en de ligging van het tracé (langs de weg, het spoor of via een vrij tracé). Belangrijke ontwerpkeuzen, bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor (on)gelijkvloerse kruisingen met de (spoor)wegen of een verhoogde ligging van het tracé, zijn nog niet gemaakt. Dit moet gebeuren in de definitieve ontwerpen (DO) per deeltracé. Dat is een zaak voor de desbetreffende gemeenten/wegbeheerders. In de volgende paragrafen volgt een korte beschrijving van deze deeltracés, inclusief de belangrijkste ontwerpgegevens. Op de kaartbeelden van het VO zijn naast het tracé ook de aansluitingen op het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente weergegeven.

## 3.4.1 hoofdroute: nijverdal - wierden - almelo

### sallandse heuvelrug

De fietssnelweg F35 begint (of eindigt) in het Nationaal Park de Sallandse Heuvelrug, het gebied dat zich uitstrekt tussen Holten en Hellendoorn. Een aantrekkelijk gebied met vergezichten over golvende heidevelden en uitgestrekte bossen. Kenmerkende heuvels zijn de Hellendoornse Berg, de Haarlerberg, de Holterberg en de Koningsbelt. De laatste is het hoogst en reikt tot 75 meter boven zeeniveau. De bijzondere natuurwaarden en het aantrekkelijke landschap maken de Sallandse Heuvelrug geliefd bij wandelaars, fietsers én automobilisten. Voor dag- en verblijfsrecreanten zijn er verder Avonturenpark Hellendoorn en vakantiepark Landal De Hellendoornseberg. De fietssnelweg is een directe verbinding tussen deze publiekstrekkingen en de Twentse dorpen en steden.



### nijverdal

Nijverdal is een van de laatste kernen in Nederland die in tweeën wordt gedeeld door een rijksweg, de N35 van Zwolle naar Almelo. Het Combiplan N35 moet hier een einde aan maken. Dit plan betekent een verlegging en gedeeltelijke ondertunneling van de rijksweg N35, in combinatie met de spoorlijn Zwolle-Almelo. Het doorgaande (vracht)verkeer rijdt dan niet meer door het centrum, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid ten goede komt. Tevens biedt dit de mogelijkheid om het centrum te herstructureren en te ontwikkelen tot dé ontmoetingsplek van Nijverdal. Het centrumplan (met ondermeer het nieuwe stadhuis, theater, winkelvoorzieningen en een parkeergarage), gecombineerd met herinrichting van de winkelstraat Grotestraat, en de verplaatsing van het NS-station zijn omvangrijke projecten die hieruit voortvloeien. Samen met de invoering van betaald parkeren en de realisatie van meer en betere stallingsvoorzieningen moet dit zorgen voor een veilig en leefbaar centrum.



Voor het tracé van de F35 zijn er in principe twee mogelijkheden: of opnemen in 'De Strip' (de zone rondom het Combiplan) of via de heringerichte en autoluwe Grotestraat. Vooralsnog heeft een tracé in De Strip de voorkeur, maar dit is nog niet vastgesteld.

Een tracé in De Strip biedt de meeste garantie voor een goede ontsluiting van voorzieningen en functies, waaronder de nieuwe locatie van het station (de toekomstige vervoersknop), nieuwbouwwijk Kruidenwijk-Zuid en het nieuwe sportbad Het Ravijn.

In het verlengde hiervan ligt ook de vraag hoe de F35 aansluit op De Strip (komende vanuit Wierden). Hier zijn twee mogelijkheden voor:

1. Noordelijk van het spoor/Combiplan.
2. Zuidelijk van het spoor/Combiplan, via het tracé van de huidige N35. Dit vergt een ongelijkvloerse kruising met het Combiplan.

Een definitieve keuze is afhankelijk van de inrichting van De Strip en de mogelijke verlegging en verdubbeling (naar 2x2 rijstroken) van de autosnelweg A35.

## tussengebied nijverdal - wierden

In het tussengebied tussen Nijverdal en Wierden is sprake van een overwegend agrarisch landschap. Verder ligt hier de rijksweg N35 tussen Zwolle en Twente. Deze is onderdeel van een oude postroute tussen de steden Zwolle en Münster (Duitsland). Op dit moment is de N35 een enkelbaans (drukke) stroomweg, met aan de zuidzijde een parallelweg, die aansluit op het bedrijvenpark van Nijverdal. De precieze loop van het tracé van de F35 is nog niet bekend. Dit is mede afhankelijk van de mogelijke verlegging en verdubbeling van de A35. Indien de A35 ter hoogte van de huidige aansluiting N35/Nijverdalsestraat richting het spoor afbuigt, zijn er voor het tracé van de fietssnelweg F35 twee mogelijkheden:

1. Mee laten lopen naar de spoorlijn Zwolle-Almelo, deze ongelijkvloers kruisen en vervolgens verder lopend aan de noordzijde van de spoorbaan.
2. Via het huidige tracé van de N35 (hoofdrijbaan of de parallelweg).

Beide mogelijkheden zijn, zoals aangegeven, sterk afhankelijk van de plannen voor de A35 en van invloed op de aansluiting van het tracé in Nijverdal en Wierden.

## wierden

De F35 volgt in grote lijnen het tracé van de Rondweg Wierden. Hier is voldoende ruimte aanwezig (maar nog niet bestemd) om een volwaardige fietssnelweg te realiseren. Hiervoor is het noodzakelijk dat fietsers op de rotondes Almelsestraat en Rijssensestraat voorrang moeten krijgen. Ter hoogte van de kruising met de Kruissteenweg zijn er drie mogelijkheden:

1. Ongelijkvloerse kruising via een fietsbrug.
2. Gelijkvloerse kruising met een helling naar het spoorviaduct.
3. Via het viaduct onder de N35 door en dan verder aan de zuidkant; deze mogelijkheid alleen indien de A35 met 2x2 rijstroken wordt gerealiseerd.

Bij de mogelijkheden 1 en 2 volgt daarna de kruising met spoorlijn Deventer-Almelo. Deze wordt ongelijkvloers, via een fietsbrug aan de noord- of zuidzijde van de N35, gekruist.

In het centrum van Wierden wordt gewerkt aan aantrekkelijke openbare voorzieningen en een autoluw karakter waar meer ruimte is voor voetgangers en fietsers. Het tracé van de F35 ligt ideaal tussen het bestaande en nieuwe Wierden. Fietsers hebben dwarsverbindingen naar de oude kern, maar kunnen ook direct naar nieuwbouwwijk Zuidbroek, die ten zuiden ligt van de 'oude' Rondweg Wierden. In Zuidbroek worden ongeveer 1.500 nieuwe woningen gerealiseerd. Met de doortrekking van de autosnelweg A35 komt het doorgaande (vracht)verkeer op grotere afstand van Wierden te rijden. Om ervoor te zorgen dat het doorgaande (vracht)verkeer geen gebruik meer maakt van de Rondweg Wierden, is deze geknipt. Dit komt de veiligheid van fietsers (en voetgangers) ten goede.

## almelo

Almelo ontwikkelt zich de komende jaren tot een sterke centrumstad met grote nieuwbouwgebieden (circa 9.000 nieuwe woningen tot 2020) te midden van regionale kernen. In het Masterplan voor de stad Almelo wordt gestreefd naar hoogwaardige infrastructuur om het doorgaande (vracht)verkeer rond de stad en het treinverkeer verdiept door de stad te laten rijden. Verder komen in het centrum en rond het station nieuwe voorzieningen zoals kantoren en een Regionaal Onderwijscentrum (ROC). De binnenstad krijgt mooie openbare pleinen en een gevarieerd aanbod van wonen, werken en recreëren. De fietssnelweg F35 lift in Almelo mee met bestaande ruimtelijke plannen, zoals het Masterplan Stationsomgeving en Almelo Verdiept.

### masterplan stationsomgeving

Voor de stationsomgeving wordt een masterplan opgesteld, waar de F35 en fietsparkeervoorzieningen ook een plek in zullen krijgen. Het huidige idee is om een verdiepte aanleg van fietsenstallingen te realiseren (beneden maaiveld) en de F35 hierin mee te laten lopen. De capaciteit van de stallingsvoorzieningen wordt uitgebreid (in de huidige situatie is er te weinig capaciteit). De plannen



worden ontwikkeld samen met NS Vastgoed en ProRail. De financiering hiervan is nog niet rond, maar heeft hoge prioriteit en wordt momenteel besproken met Regio Twente. Voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit zijn Quick Win-gelden beschikbaar. Tevens wordt met ProRail overleg of ook de financiering vanuit het programma Ruimte voor de Fiets kan worden ingezet.

Hoe de aansluiting vanaf het NS-station naar de Wierdensestraat zal worden gerealiseerd is nog niet besloten. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

1. Via het braakliggende terrein achter het NS-station naar de Thorbeckelaan en Wierdensestraat, maar de ruimte daarvoor is beperkt.
2. Via Parallelweg, Kalkovenweg, Thorbeckelaan en Alderinkssingel aantakken op de Wierdensestraat. Deze optie moet nader worden onderzocht.

### almelo verdiept

In Almelo loopt de spoorlijn dwars door de stad. Dit zorgt voor de nodige verkeersproblemen. Zo ontstaan er regelmatig onveilige situaties en wordt de verkeersdoorstroming belemmerd. Het treinverkeer blokkeert bovendien de snelle busverbindingen die Almelo heeft ontwikkeld en zorgt voor een fysieke tweedeling van de stad. Met het verdiept aanleggen van (een deel) van het spoor verdwijnen de onveilige spookruisingen bij de Violierstraat-Schoolstraat en de Nieuwstraat-Zuiderstraat. Ook verbetert het leefklimaat in de directe omgeving van het spoor. De barrièrewerking neemt af, evenals het geluid van de treinen. Bovendien is er dan geen sprake meer van wachttijden van het verkeer voor de passerende treinen. Ter hoogte van de Schoolstraat-Violierstraat komt een brug over de verdiepte tunnelbak, waar de F35 overheen gaat. Vanaf dat punt loopt de F35 aan weerszijden van het spoor richting de stationsomgeving. Aan de westzijde (Ambtstraat) is te weinig ruimte voor een fiets snelweg van 4 tot 4,5 meter, daarom wordt gestreefd naar een fietsstraat met medegebruik door auto's een voorrangskruising met de Nieuwstraat-Zuiderstraat.



## 3.4.2 zijtak: vriezenveen - almelo

### vriezenveen

Vriezenveen in de gemeente Twenterand is een kern met bijna 20.000 inwoners en ligt op acceptabele fietsafstand van Almelo. Er bestaan nu twee fietsroutes: één die Vriezenveen-West, via de Almeloseweg/Vriezevenseweg, met Almelo-Centrum verbindt en één die Vriezenveen-Centrum, via de Westerweilandweg/Aadorpsweg, met Almelo-Oost verbindt.

Door de hoogwaardige fietsroute centraal door Waterrijk door te trekken en in Vriezenveen aan te sluiten op de Schout Doddestraat, ontstaat een aantrekkelijke en veilige route tussen de centra van beide kernen. Als deze route via bestaande wegen en straten ook vergelijkbare kwaliteit krijgen, is een deel van de toename van het autoverkeer in het tussengebied te voorkomen. In Vriezenveen zelf begint of eindigt de zijtak van de F35. Hier kan worden aangesloten op het onderliggende fietsnetwerk, dat de kernen van de gemeente Twenterand met elkaar verbindt.

### waterrijk

Almelo ontwikkelt aan de noordwestzijde van de stad de nieuwe woonwijk Waterrijk met ongeveer 4.500 woningen. In

Waterrijk ontstaan woonmilieus van hoge kwaliteit in een setting van groen en water. De ontwikkeling wordt gezien als innovatief, duurzaam en experimenteel, ook qua mobiliteit. Nadruk wordt gelegd op de kwaliteit van fietsverbindingen en openbaar vervoer. De 'drager' van de fietsverbindingen is de fiets snelweg F35, die centraal door Waterrijk komt te lopen. Dit zorgt voor een snelle en korte verbinding van ongeveer 3,5 kilometer met de binnenstad van Almelo. Vanaf het NS-station richting Waterrijk loopt de route via de Egbert Gorterstraat/Brugstraat. Voor de realisatie van dit gedeelte zijn Quick Win-gelden beschikbaar. Vanaf de kruising met het Kanaal Almelo-Nordhorn zijn er twee mogelijkheden: langs de rand van de bestaande bebouwing (oostelijke variant) of langs de rand van industrieterrein Turfkade (westelijke variant). Dit moet nog nader worden uitgewerkt. Overigens wordt deze zijtak in Almelo omschreven als F36 – analoog aan de parallel naar Vriezenveen lopende N36.

### 3.4.3 hoofdroute: almelo - borne - hengelo - enschede

#### zenderse esch

Eén van de oude landschappen van Twente is de Zenderse Esch. De omgeving met Azelo, Zenderen en Twickel is fraai en van landschappelijke waarde. Dit gebied wordt in de komende jaren als landschapspark verder ontwikkeld als De Groene Poort. De F35 biedt mogelijkheden om niet-gemotoriseerd dit park te bereiken vanuit de richting Almelo en Borne/Hengelo. Het precieze tracé van de F35 is nog niet bekend en is mede afhankelijk van de landschapsarchitecten, die aan dit park gaan werken.

#### borne

Borne is een oude plaats. In Twente zijn alleen de gemeenten Oldenzaal en Ootmarsum nog ouder. Het centrum Oud-Borne is aantrekkelijk en van bijzondere cultuurhistorische waarde. Borne heeft veel voorzieningen, een bedrijventerrein (Molenkamp) en aantrekkelijke woonwijken. De F35 komt Borne binnen aan de zuidkant van het spoor. Ter hoogte van de Meester Thienweg buigt de F35 af naar de Beerninksweg. Door ruimtegebrek (bebouwing) kan de F35 hier niet langs het spoor lopen. De F35 volgt de Beerninksweg tot aan de kruising met de Bornebroeksestraat. Tussen de Bornebroeksestraat en de Azelosestraat loopt de F35 wel langs het spoor. In de stationsomgeving zijn er twee mogelijkheden:

1. Ter hoogte van de Azelosestraat gaat de F35 via een tunnel naar de noordkant van het spoor. Evenwijdig aan de Paralellweg loopt de F35 voor station Borne langs. Via de geplande rotonde op het kruispunt Deldensestraat/Parallelweg/Stationsstraat/Europalaan loopt de F35 verder langs de noordkant van het spoor.
2. De F35 kruist de Azelosestraat ongelijkvloers en loopt (aan de zuidkant van het spoor) door tot de Deldensestraat. Ter hoogte van de Deldensestraat gaat de F35 via een tunnel naar de noordkant van het spoor.

Het tracégedeelte tussen de Deldensestraat en de Amerikalaan lift mee in de aanleg van een geluidsscherm langs de spoorbaan. Gemeente Borne werkt dit gedeelte momenteel uit in een definitief ontwerp.

Tussen Borne en Hengelo bestaat (met een hart-op-hart afstand van ongeveer 5 kilometer) een omvangrijke pendelstroom. De bestaande fietsroute via de Oude Hengeloseweg - Wegtersweg is niet even aantrekkelijk en niet overal veilig. Bovendien moeten enkele drukke wegen in Hengelo worden overgestoken.

De voorkeur voor de ligging van het tracé tussen Borne en Hengelo gaat uit naar de noordoostkant van het spoor. Enerzijds kan gedeeltelijk gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur en routes (met een kostenbesparing tot gevolg) en anderzijds wordt direct aangesloten op de centrumgebieden in Borne en Hengelo. Hiermee wordt ook het tussengebied Westermaat, met meerdere publiekstreckende functies, direct ontsloten.

Het feit dat het noordoostelijke tracé niet direct aansluit op de routes tussen Enschede en Hengelo en tussen Borne en Almelo is van ondergeschikt belang, omdat de route tussen Borne en Hengelo start en eindigt in een knooppunt.

Wel is het belangrijk om goede verbindingen te bieden tussen de F35 en de locaties aan de zuidzijde van het spoor, zoals nieuwbouw Veldkamp in Borne, Leisuregebied Hazemeijer, ROC, Metropool en het kantoor WTC (allen onderdeel van Hart van Zuid, de zuidelijke stationsomgeving in Hengelo).



## hengelo

Hengelo is een stad met ongeveer 80.000 inwoners en een groot verzorgingsgebied. De F35 verbindt de gebieden Westermaat (grootschalige detailhandel, Expo etc.) met de binnenstad en Hart van Zuid. De binnenstad heeft een aantrekkelijk winkelgebied en Hengelo staat ook bekend om zijn horeca en evenementen. Ten zuiden en zuidwesten van de binnenstad vinden in de komende jaren grote ontwikkelingen plaats.

### hart van zuid

Hart van Zuid is een van de grootste en meest ambitieuze binnenstedelijke herstructureringsplannen van Nederland. Wat nu nog een 50 hectare groot en voormalig industrieterrein is, transformeert binnen 15 jaar tot een levendig nieuw stadsdeel, waarin ruimte wordt gecreëerd voor wonen, werken, leren en recreëren. En dat alles met respect voor het aanwezige industrieel erfgoed. De F35 loopt vanaf Westermaat langs het spoor naar de stationsomgeving/Hart van Zuid. Vanaf daar loopt de route aan de oostzijde van de stationsomgeving, via de Velourstunnel en Kuipersdijk, richting Enschede.



### gezondheidspark

Aan de westkant van Hengelo zijn al langere tijd het Streekziekenhuis Midden-Twente, Trivium (voormalig P.C. Borsthuis) en een aantal andere voorzieningen op het gebied van de gezondheidszorg (Carint, Rode Kruis, Arbo-dienst) gevestigd; het Gezondheidspark. Door uitbreiding ontstaat een gebied waar verschillende gezondheidszorggerelateerde bedrijven en instellingen gezamenlijk hun producten, diensten en faciliteiten gaan aanbieden in een parkachtige setting. De realisatie van een voorstadhalte Gezondheidspark langs de spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal past in het streven naar uitbreiding en versterking van het hoogwaardig stadsgewestelijke openbaar vervoer Twente (Agglonet).



Zowel Hart van Zuid als het Gezondheidspark met zijn voorstadhalte zijn voor Regio Twente strategische projecten, met kwaliteiten in ruimte en mobiliteit. De combinatie van treinverkeer en fietsverkeer past hier goed in. Nadere uitwerking is nodig om te komen tot goede aansluitingen op de F35.

## enschede

Enschede is met meer dan 150.000 inwoners niet alleen de grootste stad van Twente, maar van de hele provincie Overijssel. Met de Universiteit Twente (UT), FC Twente, grote woonwijken, een historisch en modern centrum met verschillende voorzieningen en uitgebreide bedrijvigheid (ondermeer Havengebied en Business en Science Park Twente) is het een stad met aantrekkingskracht. De relatie met Duitsland is groot. Dat is te merken aan het dag- en winkeltoerisme in het weekend en op feestdagen. Langs het tracé van de spoorlijn en de toekomstige F35 liggen bestemmingen als Saxion Hogescholen en het stadion van FC Twente (Grolsch Veste). Maar er zijn ook nieuwe 'parels' gepland, zoals



de ontwikkeling van business, science en leisure, een muziekcentrum en nieuwe woon- en werkgebieden. Om de binnenstad en Enschede-West bereikbaar te houden, kan de fietssnelweg F35 een rol spelen in het beantwoorden aan de vervoersvraag binnen Enschede zelf, maar ook tussen Hengelo en Enschede.

#### drienerlo

In de omgeving van NS-station Drienerlo (voorstadhalte), de Grolsch Veste en Go-Planet zijn nieuwe voorzieningen gerealiseerd, zoals de nieuwe IJbaan Twente en kantoren. Het havengebied (Masterplan Havengebied) wordt geherstructureerd tot een concurrerend haven- en bedrijventerrein en bedrijvenpark. De Grolsch Veste is uitgebreid van 13.000 naar 24.000 zitplaatsen. Het tracé van de F35 loopt ten zuiden van de spoorlijn en gaat onder het spoor door ter hoogte van de Auke Vleerstraat (die wordt verdubbeld voor het autoverkeer). Vanaf daar loopt de F35 noordelijk van het spoor via een groen strook naar het NS-station Enschede. Op dit tracégedeelte liggen de opgaven vooral in het (ongelijkvloers) kruisen van een aantal barrières. Ter hoogte van Drienerlo en Grolsch Veste gaat het om de omvangrijke voetgangerstroom tussen station en stadion. Een verhoogde ligging op palen is hier een reële en logische optie. Verder zijn er vier drukke autoroutes die de F35 moet kruisen: Auke Vleerstraat, Lambertus Buddestraat, Tubantiasingel en de Ripperdastraat.



### 3.4.4 zijtak: oldenzaal - enschede

#### oldenzaal

Oldenzaal is een van de oudste steden in Twente. De stad is met grote bedrijvigheid en woonwijken zelfvoorzienend, maar is ook georiënteerd op Enschede en Hengelo. Oldenzaal ligt bovendien aan de zuidzijde van het Nationaal Landschap Noordoost Twente, met fraaie natuurgebieden als het Lutterzand. Wat betreft de fietssnelweg F35 wil Oldenzaal een 'tweetands vork' realiseren. De fietsroute vanuit De Thij en de route vanuit de binnenstad komen bijeen op het bestaande tracé langs de oude spoorbaan, waar de F35 via een aantrekkelijke route een vervolg krijgt richting Lonneker en Enschede.

#### lonneker

Lonneker is een klein dorp in een fraaie, landschappelijke omgeving. De afstand tot Enschede is goed te fietsen en dat gebeurt nu al via het bestaande fietspad langs het tracé van de oude spoorbaan Enschede-Oldenzaal. Ten noorden van Lonneker ligt de Luchthaven Twente. De militaire functie van dit vliegveld is opgeheven. In een opgestarte MER-studie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn om het vliegveld een burger- en zakenfunctie te geven (en welke effecten dit heeft op het milieu). De F35 kan een aansluiting krijgen op ontwikkelingen in het gebied van de luchthaven. Verder is de F35 als secundaire fietssnelweg (de verwachting is dat de route hier minder druk is door de grotere afstand tot Oldenzaal) gecombineerd met de oude spoorbaan, een belangrijk cultuuroed in dit deel van de gemeente Enschede.

#### nationaal landschap noordoost twente

Het nationaal landschap Noordoost-Twente bestaat uit de gemeenten Dinkelland, Losser, Oldenzaal en Tubbergen. Het is een van de oudste cultuurlandschappen van Twente en een speerpunt voor toerisme en recreatie. Dit domein van dag- en verblijfsrecreatie wordt in de komende jaren verder ontwikkeld. Een belangrijk onderdeel in de toeristisch-recreatieve infrastructuur is het Fietsroutenetwerk Twente, dat is gebaseerd op het knooppuntensysteem

(met aansluitingen op het Sallandse én het Duitse fietsroutenetwerk). Gecombineerd met het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente en de F35 en voorzien van voldoende en goede onderlinge aansluitingen (ook op het onderliggende fietsnetwerk), zorgt dit voor uitstekende (recreatieve) verbindingen tussen stad, dorp en land(schap) in Twente.

## 3.4.5 hoofdroute: enschede - glanerbrug

### de eschmarke

Tussen Enschede en Glanerbrug ontstaat een eigentijdse woonwijk: De Eschmarke.

In totaal worden hier bijna 4.500 woningen gebouwd. De nieuwbouw wordt zorgvuldig ingepast in het typisch Twentse landschap van houtwallen en waterlopen. De Eschmarke is verdeeld in een aantal buurten, elk met een eigen karakter. Ten noorden van De Eschmarke ontwikkelt zich het bedrijvenpark Eurregio en ten oosten ligt de kern Glanerbrug. Er zijn meerdere fietsroutes naar de binnenstad. Eén ervan is de fietssnelweg F35. Deze is goed te traceren via de te verbeteren Oosterstraat. Met een aantal aanpassingen is hier een hoogwaardige route te realiseren.

### glanerbrug

Glanerbrug is een dorp met aantrekkelijke woonwijken en een redelijk omvangrijk winkelgebied Gronausestraat. Sinds enkele jaren rijdt op de spoorlijn Enschede - Glanerbrug - Gronau - Münster een licht-railtrein. Verder wordt aan weerszijden van de spoorlijn nieuwbouw gepleegd. Een hoogwaardige fietsroute kan dienst doen als hoofdinfrastructuur richting Enschede-Centrum en (naar het Oosten) richting Gronau en het recreatiegebied LAGA.

## 3.5 samenvatting ontwikkelingen en opgaven

In onderstaande tabel 3.2 is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste ontwikkelingen en (ontwerp)opgaven. De tabel is gerangschikt per gemeente op alfabetische volgorde.

Gemeente	Ontwikkelingen en opgaven
Almelo	Tracé aan weerszijden van verdiepte tunnelbak (Almelo Verdiept).
	Stationsomgeving: verdiepte ligging met aansluiting op nieuwe fietsenstalling. Wordt meegenomen in Masterplan Stationsomgeving.
	Aansluiting vanaf NS-station op Wierdensestraat nog niet vastgesteld. Mogelijkheden: 1. via het braakliggende terrein achter het NS-station naar de Thorbeckelaan en Wierdensestraat, maar de ruimte daarvoor is beperkt; 2. via Parallelweg, Kalkovenweg, Thorbeckelaan en Aalderinkssingel aantakken op de Wierdensestraat. Beide mogelijkheden zullen nader worden onderzocht.
	Tussen Steffensweg–Oude Deldenseweg is een bestaand fietspad, maar deze voldoet niet aan het programma van eisen (breedte 3 meter i.p.v. 4 meter). Langs Wierdensestraat is eveneens een bestaand tracé (van 4 meter breed), met bomen en nog zonder rode toplaag.
	Zijtak richting Waterrijk/Vriezenveen: via de Egbert Gorterstraat/Brugstraat. Vanaf kruising Kanaal Almelo-Nordhorn twee mogelijkheden: 1. langs de rand van de bestaande bebouwing (oostelijke variant); 2. langs de rand van industrieterrein Turfkade (westelijke variant). Beide mogelijkheden zullen nader worden onderzocht.



Borne	Tussengebied Almelo-Borne: meeliften met ontwikkeling parkgebied Zenderse Esch/ De Groene Poort.
	Bij NS-station twee mogelijkheden: 1. via Azelosestraat naar noordkant station en via kruising Parallelweg- Stationsstraat- Deldenseweg naar noordzijde spoor; 2. achter station langs (zuidzijde) en via Deldensestraat naar noordzijde spoor.
Enschede	Verhoogde ligging ter hoogte van Drienerlo/FC Twente stadion.
	Ongelijkvloerse kruisingen met Auke Vleerstraat, Lambertus Buddestraat, Tubantiasingel en de Ruiterlaan.
	Doorsteek/onderdoorgang bij NS-station wordt voorbereid (gemeente en ProRail)
	Definitief ontwerp (DO) F35 tussen Kuipersdijk en Auke Vleerstraat, samen met Hengelo en ProRail/NS Vastgoed en externen (FC Twente, ijsbaan, havengebied), start DO mei 2008.
Hengelo	Tracé bij NS-station/Hart van Zuid zal nog nader worden bepaald.
	Deel oost (Brouwerij) is opgenomen in bestemmingsplan en voor een BDU-bijdrage ingediend bij Regio Twente.
Nijverdal	Globaal tracé wordt meegenomen in De Strip, de zone langs het spoor (incl. verplaatsing station).
	Tracé moet nog getekend worden, afhankelijk van De Strip en de aansluiting op Nationaal Park Sallandse Heuvelrug.
Oldenzaal	Afstemming met plannen provinciale weg N733 Oldenzaal - Enschede.
Twenterand	Aansluiting vanuit Almelo/Waterrijk op Schout Doddestraat.
Wierden	In de rondweg Wierden is een knip aangebracht. Fietspad bij de rotonde Rijssensestraat is aangelegd. Opgaven: fietsers op rotondes Almelsestraat en Rijssensestraat minimaal in de voorrang brengen.
	Kruising met Kruissteenweg, drie opties: 1. ongelijkvloerse kruising via een fietsbrug; 2. gelijkvloerse kruising met een helling naar het spoorviaduct; 3. viaduct onder de N35 door en dan verder aan de zuidkant; deze optie alleen indien de A35 met 2x2 rijstroken wordt gerealiseerd.
	Kruising met spoorlijn Deventer-Almelo: ongelijkvloerse kruising, via een fietsbrug aan de noord- of zuidzijde van de N35.
	Mogelijke doortrekking en verdubbeling Rijksweg A35 (2x2 rijstroken) Mogelijkheden fietssnelweg F35: noordelijk van spoorlijn Zwolle-Almelo of over huidig tracé N35 (hoofdrijbaan of parallelweg).

Tabel 3.2 Samenvatting belangrijkste ontwikkelingen en (ontwerp)opgaven deeltracés





hoofdstuk 4  
ontwerpprincipes fietssnelweg f35



## 4.1 inleiding

De fietssnelweg F35 is een hoogwaardige en unieke fietsverbinding. In meer dan één opzicht moet kwaliteit worden geboden. Enerzijds gaat het om het creëren van hoogwaardige fietsinfrastructuur. Het gebruik als fietser moet comfortabel en veilig, maar bovenal uitnodigend zijn. De F35 moet synoniem zijn voor fietsen. Anderzijds gaat het om het inpassen van een infrastructureel element in een landelijke en stedelijke omgeving. De eigenheid van de Twentse landschappen en steden zal leidraad moeten zijn. De F35 moet passen bij de Twentse schaal.

Deze kwaliteitseisen zijn in een aantal ontwerpessies met verkeerskundigen, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten vertaald naar ontwerpprincipes voor de F35 (met onderscheid naar: stedenbouwkundig en landschappelijk, architectonisch, verkeerskundig en materiaalgebruik). Het gaat daarbij om (conceptuele) denkkaders, maar ook om functionele eisen en richtlijnen, gebaseerd op bestaande standaarden. Gezamenlijk vormen ze het gedachtegoed van de F35. Vanuit dit gedachtegoed kunnen de betrokken wegbeheerders de F35 realiseren. Om te zorgen dat dit gebeurt met een zekere mate van eenheid, zijn de belangrijkste ontwerpprincipes en –richtlijnen vertaald in een programma van eisen. Het programma van eisen is de basis voor de uitwerking van deeltracés in definitieve ontwerpen (DO). Regio Twente gebruikt het programma van eisen als toetsingskader voor subsidieaanvragen en –verlening.



## 4.2 stedenbouwkundige en landschappelijke ontwerpprincipes

1. Gegeven de schaal, functie, positionering en vormgeving van de fietssnelweg F35 dient het ontwerpproces van alle onderdelen beschouwd te worden als een integrale opgave waarin zowel verkeerstechnische aspecten als stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische aspecten worden meegewogen. Het project fietssnelweg F35 is een voorbeeld van een integrale benadering van duurzame stedenbouw.
2. De fietssnelweg F35 is een continu en samenhangend tracé dat volledig (ruimtelijk, technisch en programmatisch) geïntegreerd is in zijn omgeving.
3. De positionering van het tracé ligt vast. De situering van de fietssnelweg F35 ten opzichte van de spoorlijn/weg is bepaald aan de hand van de ligging van de belangrijkste bestemmingen, de mogelijk te gebruiken bestaande paden en de ruimtelijke inpassing van de nieuwe paden.
4. Om het principe van 'eenheid, identiteit en samenhang' te garanderen, is het van essentieel belang om tijdens het ontwerpproces aandacht te geven aan de integratie van het tracé op alle relevante schaalniveaus:

### regionale schaal (verbindingen)

Op regionaal niveau is de fietssnelweg F35 een belangrijk verbindend element tussen landschap, dorp en stad; daarom dienen de continuïteit en herkenbaarheid van de lijn in zijn geheel de leidraad van het ontwerp te zijn. Om het gebruik en de impact van de fietssnelweg te maximaliseren, wordt aansluiting gezocht bij bestaande/toekomstige ontwikkelingsvisies en plannen op regionaal niveau. Belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische elementen worden aan de fietssnelweg verbonden (cultuurhistorische waarde benutten en maximaliseren).

### schaal van de stad (netwerken)

In het ontwerp wordt op stadsniveau samenhang gezocht tussen de herkenbaarheid van de fietssnelweg F35 (regionale identiteit) en de herkenbaarheid van de stad (lokale identiteit). Er kan gebruik worden gemaakt van zes

stedenbouwkundige kaders, die als 'gidslijnen' dienen voor de ontwikkeling van de deeltracés (zie kader).

De fietssnelweg wordt gedefinieerd als integrale opgave (verkeer, stedenbouw, landschap en architectuur) en er worden duidelijke keuzes gemaakt wat betreft de aansluitingen met de onderliggende fietsnetwerken. Strategisch moet ingespeeld worden op bestaande/toekomstige ontwikkelingsplannen. De fietssnelweg F35 wordt zoveel mogelijk opgenomen in integrale Programma's van Eisen (niet alleen verkeer).

### **schaal van de locatie (ensemble)**

De basisprincipes voor de inpassing (principe dwarsprofielen, zie paragraaf 4.3 'Architectonische aspecten') van het tracé dienen zorgvuldig per locatie geïnterpreteerd te worden. Dat betekent, het zoeken naar een optimalisering daarvan, strategisch inspelen op toekomstige ontwikkelingsplannen en herstructureringsplannen en zoveel mogelijk de fietssnelweg F35 opnemen in integrale Programma's van Eisen voor gebiedsontwikkeling (niet alleen verkeer).

5. De stedenbouwkundige inpassing van het tracé op lokaal niveau en langs de gehele lijn dient gebaseerd te worden op het principe van 'eenheid, identiteit en samenhang'. De basisbegrippen van het principe van 'eenheid, identiteit en samenhang' zijn:

### **hoogwaardige verkeersruimte**

De fietssnelweg F35 is een hoogwaardige verkeersruimte die volledig geïntegreerd is in het groene, stedelijke of dorpse landschap. De fietssnelweg F35 is een driedimensionale en continue, comfortabel te fietsen, lijn (Rode Loper), die zowel op regionaal als op lokaal niveau herkenbaar voor de gebruikers moet zijn.

### **vormgeving en materiaalgebruik**

De vormgeving en het materiaalgebruik van de horizontale en de verticale elementen van de fietssnelweg F35 dienen langs het gehele tracé een herkenbaar karakter te hebben. Om die reden is gekozen voor een heldere beschrijving van de vier componenten van de gidslijn: de Rode Loper (het fietspad); de Randen (waarin de verlichting is opgenomen); de eventuele Constructie (maaiveld talud of palen) en de Voorzieningen. Ieder onderdeel is verder beschreven in paragraaf 4.3 'Architectonisch aspecten'.

### **ruimtelijke typologieën**

Langs het gehele tracé zijn er zes ruimtelijke typologieën te vinden, die kenmerkend zijn voor de Twentse regio: het landschap (open landschap, landschapspark, tuinen), de knoop (NS-station), het stadscentrum (bestaande en nieuwe), het dorpscentrum, de rand (bestaande woonwijken en nieuwbouwwijken) en de 'hotspots' (winkelcentrum, expo/evenementen, Grolsch Veste). Ieder van deze zes ruimtelijke typologieën vertegenwoordigt een bepaald aspect van de lokale identiteit ('Twentse Kamers'), waarmee rekening gehouden dient te worden bij de specifieke keuzes van het stedenbouwkundig ontwerp en de architectonische vormgeving van de fietssnelweg F35.

Om de Twentse Kamers (inclusief de ruimtelijke typologieën) en de fietssnelweg F35 zo optimaal mogelijk met elkaar te verbinden, zijn er zes stedenbouwkundige kaders ontwikkeld. Deze stedenbouwkundige kaders vormen de grondslag voor het ontwikkelen van de specifieke plannen per locatie. Tegelijkertijd bieden ze de basis voor het ontwikkelen van een samenhangende 'ontwerptaal' die door de verschillende betrokken ontwerpers tijdens het ontwerpproces gebruikt dient te worden. De toepassing van deze stedenbouwkundige kaders als gidslijnen voor het ontwerp zal de eenheid en visuele continuïteit van de fietssnelweg F35 bevorderen.



## 4.3 architectonische aspecten

1. De vier bouwstenen (bouwkundige componenten) van de fietssnelweg F35 die als gidslijn voor de verdere ontwikkeling van het (definitief) ontwerp van de deeltracés gebruikt dienen te worden zijn:

### a. rode loper

De Rode Loper is het fietspad dat 4 meter (binnen en buiten de bebouwde kom) of 4,5 meter (binnenstedelijk) breed is. In specifieke gebieden (binnen bebouwde kom) wordt er een voetpad van 2 meter breed aan het tracé toegevoegd. De Rode Loper is ontworpen als een continue lijn. Afhankelijk van de locatie zijn er drie mogelijkheden voor de ligging van de Rode Loper, namelijk op maaiveld, op talud of op palen.

### b. randen

De randen zijn het beeldbepalende element van de route en vormen daarom een aantrekkelijk ontwerpthema voor de architectonische vormgeving van de fietssnelweg F35. De randen zijn de verticale bouwelementen die een duidelijke begrenzing aan de fietssnelweg geven, daar waar het noodzakelijk (veiligheid) of gewenst (herkenbaarheid) is. Dit kunnen lage (minimaal 50 centimeter) of hoge (maximaal 2.40 meter) randen zijn. De keuze voor het type rand is gemaakt in samenhang met de karakteristieken van de ligging van de route, met de mate van veiligheid voor de gebruikers en met de typologie van de omgeving. Functioneel gezien bieden de randen een intelligente mogelijkheid om alle losse elementen van het ontwerp (verlichting, rustpunten, bewegwijzering, voorzieningen, beplanting, enz.) in een heldere structuur te organiseren.

## zes stedenbouwkundige kaders

### kader 1: landschapskamer

Ontwerpthema: openheid.

Beeld: tapijt in het landschap.

Ligging: maaiveld, talud.

Randen: geen (hoge) kunstmatige randen langs de fietssnelweg, wel beplanting die bij de omgeving (landschap) past. Verlichting dient aangebracht te worden als onderdeel van de landschappelijke opgave (positionering, vormgeving en verlichtingsniveau).

Verblijfskwaliteit: rustpunten langs de route in combinatie met bijzondere landschappelijke elementen.



Door hun 'image branding' functie dienen de randen als een bijzondere architectonische opgave voor het hele tracé gedefinieerd te worden.

### c. constructie

Afhankelijk van de locatie, maar vooral van de inpassingsmogelijkheden, ligt de fietssnelweg F35 op maaiveld, talud of op palen. Om de continuïteit en ruimtelijke samenhang van het tracé te garanderen, is het van belang dat er een duidelijke keuze gemaakt wordt voor de vormgeving en het materiaalgebruik van de structurele elementen (palen) langs de gehele route. In overleg met alle betrokken partijen kan voor het hele tracé een bepaald type structuur worden gekozen. Een ander belangrijk aspect van de ontwerp-opgave voor de fietssnelweg op talud of op palen, is aandacht geven aan de vormgeving, functie en het materiaalgebruik van de onderkant van de fietsinfrastructuur (geen 'onderwereld' creëren).

### d. voorzieningen

Voorzieningen als verlichting, bewegwijzering, rustpunten, informatieborden en dergelijke, dienen zo veel mogelijk opgenomen te worden in het definitief ontwerp van de deeltracés. De belangrijkste richtlijn voor het vormgeven van alle voorzieningen is dat ze niet als losse elementen ontworpen dienen te worden. Zoals eerder aangegeven bieden de randen een intelligente mogelijkheid om alle losse elementen van het ontwerp (verlichting, rustpunten, bewegwijzering e.d.) in een heldere structuur onder te brengen.

2. Voorzieningen buiten de bebouwde kom: verlichting, bewegwijzering, kaarten bij de komgrens, symbool/logo F35 en schuilvoorzieningen.

## kader 2: het parkvenster

Ontwerpthema: veelvoudigheid, transparantie.

Beeld: sculptuur/kader in het landschap.

Ligging: maaiveld.

Randen: rand fietssnelweg als een 'open raam' naar het park; kunstmatige randen langs de fietssnelweg waarin verlichting (landschapsniveau) en informatieborden opgenomen zijn; beplanting die bij de omgeving (park) past.

Verblijfskwaliteit: rustpunten in combinatie met bijzondere landschappelijke elementen en/of activiteiten in het park. De (hoge) randen kunnen als markering van de parkentree gebruikt worden.





3. Voorzieningen binnen de bebouwde kom: verlichting, bewegwijzering, wachttijdvoorspellers, kaarten bij wijkgrens, stallingen, symbool/logo F35 en bromfietsen (buiten de bebouwde kom) eventueel op het fietspad.
4. De architectuur van alle bouwelementen van de fietssnelweg F35 zal eigentijds, kwalitatief hoogwaardig en eenvoudig zijn. Ieder element of groep elementen van de vormgeving van de fietssnelweg F35 dient op architectonisch gebied in harmonie te zijn met de omgeving (architectuur en karakter van de stedenbouwkundige typologieën zijn richtinggevend) en tevens op zichzelf een harmonisch geheel te vormen, onder andere door gepast gebruik van de aard en de kleur van de materialen, vormgeving en volume.

## 4.4 verkeerskundige ontwerpprincipes

### buiten de bebouwde kom

1. Profiel bij gebiedsontsluitingsweg (verkeersader): tweerichtingsfietspad van minimaal 4 meter breed.
2. Profiel bij erttoegangsweg (verblijfsgebied): tweerichtingsfietspad van minimaal 4 meter breed bij verkeersintensiteiten van meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Beneden 5.000 motorvoertuigen per etmaal volstaat een fietsstraat.

### kader 3: het wijkvenster

Ontwerpthema: suburbaniteit, het alledaagse.

Beeld: Rode Loper in de wijk.

Ligging: maaiveld, op palen, op talud.

Randen: lage kunstmatige randen langs de fietssnelweg waarin verlichting (stads-niveau) en informatieborden opgenomen zijn; beplanting daar waar aansluiting met stedelijk groen nodig en/of gewenst is.

Verblijfskwaliteit: veiligheid en comfort zijn de belangrijkste elementen; bij kruisend verkeer heeft de fietssnelweg voorrang.



### 3. Kruispunten:

- Bij stroomwegen: ongelijkvloers.
- Bij gebiedsontsluitingswegen: ongelijkvloers of rotonde.
- Bij erftoegangswegen: fietsers in de voorrang.

#### binnen de bebouwde kom

4. Profiel bij gebiedsontsluitingsweg (verkeersader): tweerichtingsfietspad van minimaal 4 meter breed. In de stedelijke gebieden van Almelo, Hengelo en Enschede wordt een breedte van 4,5 meter aangehouden. Bij aanwezigheid van voetgangers dient een voetpad met een breedte van 2,0 meter naast het fietspad te worden aangelegd (bij ophoging eenzelfde constructie).

5. Profiel bij erftoegangswegen (verblijfsgebied): tweerichtingsfietspad van minimaal 4 meter breed. In de stedelijke gebieden van Almelo, Hengelo en Enschede wordt een breedte van 4,5 meter aangehouden. Bij verkeersintensiteiten minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal volstaat een fietsstraat.

### kader 4: het plein

Ontwerpthema: stedelijkheid, openbaarheid.

Beeld: agora, buitenterras, landmark met geïntegreerde identiteit.

Ligging: maaiveld.

Randen: zowel lage als hoge kunstmatige randen (op specifieke plekken langs de fietssnelweg waarin verlichting (stadsniveau) en informatieborden opgenomen zijn), ontworpen als onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte; bij de positionering en vormgeving van de randen dient rekening gehouden worden met de eventuele toevoeging van aan de fietssnelweg gerelateerde voorzieningen (fietsenstalling, info points, 'Park and Charge' palen om de groeiende markt van het elektrisch vervoer te ondersteunen enz.); beplanting daar waar aansluiting met stedelijk groen nodig en/of gewenst is.

Verblijfskwaliteit: de belangrijkste elementen zijn veiligheid en comfort, herkenbaarheid en imago; op het plein heeft de fietssnelweg de kans om als visitekaartje voor het hele concept te functioneren; bij kruisend verkeer heeft de fietssnelweg voorrang.



#### 6. Kruispunten:

- Maximale vertraging bedraagt 15 seconden per kilometer.
- Bij gebiedsontsluitingswegen: hoofdassen ongelijkvloers, overig: ongelijkvloers of een rotonde met fietsers in de voorrang of een VRI met een wachttijd tussen 0 en 30 seconden.
- Bij erftoegangswegen: fietsers in de voorrang.

#### binnen en buiten de bebouwde kom

7. De route is zeer comfortabel qua verharding en is verlicht en beplant, zodat de fietser weinig last heeft van de wind. Hellingen zijn comfortabel te berijden en op/afritten hebben een maximaal hellingspercentage van 4%, afhankelijk van het hoogteverschil.
8. De route is sociaal veilig. Er is sociaal toezicht vanuit omliggende (woon- of arbeidsintensieve) functies en de verlichting is goed.
9. Bij kantoorlocaties, stationslocaties en openbare voorzieningen zijn voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen, servicepunten en verhuurbedrijven (leenfietsen zoals een OV-fiets).

### kader 5: het balkon

Ontwerpthema: monumentalisme, zichtbaarheid, licht.

Beeld: balkon (zien en gezien worden), landmark met eigen identiteit.

Ligging: op palen.

Randen: zowel lage als hoge kunstmatige randen langs de fietssnelweg waarin verlichting (stadsniveau) en informatieborden opgenomen zijn; de randen dienen ontworpen te worden als integraal onderdeel van de onderliggende constructie (zie voorbeeld in het rapport), zodat een verfijnd ontwerp van een kunstwerk een spannend beeld creëert. Het balkon moet het pronkjuweel van de inrichting van de openbare ruimte worden; beplanting daar waar aansluiting met stedelijk groen nodig en/of gewenst is. Verblijfskwaliteit: de belangrijkste elementen zijn veiligheid en comfort, herkenbaarheid en imago.



10. Bij het ontwerp wordt uitgegaan van richtlijnen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 230) en van het Handboek Wegontwerp (voor regionale wegen buiten de kom).
11. De fietssnelweg loopt grotendeels parallel aan de spoorlijn en moet daarmee voldoen aan de Ontwerprichtlijnen voor Spoorwegen (OVS). In figuur 4.1 zijn de profielen opgenomen in drie situaties: op maaiveld (even hoog als spoor), op palen en in ophoging/half hoog (in steunberm). Bij nieuwe taluds dient de verhouding 1:2 te zijn, in de oude spoorbanen is die maat 1:1,5.
12. Uitgegaan moet worden van de voorkeursmaat van 2,00 meter tussen de fietssnelweg F35 en het spoorportaal (minimaal 1,20 meter). Minimaal is niet nodig (uitgezonderd bij bruggen en viaducten): indien er ruimte is via eigen grond of via bestaande fietspaden en woonstraten/parallelwegen (die liggen op grotere afstand).
13. De fietssnelweg sluit aan op het lokale fietsnetwerk voor de fiets; de maaswijdte tussen de aansluitingen is daarbij circa 300 meter voor netwerken binnen de bebouwde kom en 500 meter voor netwerken buiten de bebouwde kom.

## 6. de tunnel

Ontwerpthema: ondersteboven, licht in het donker.

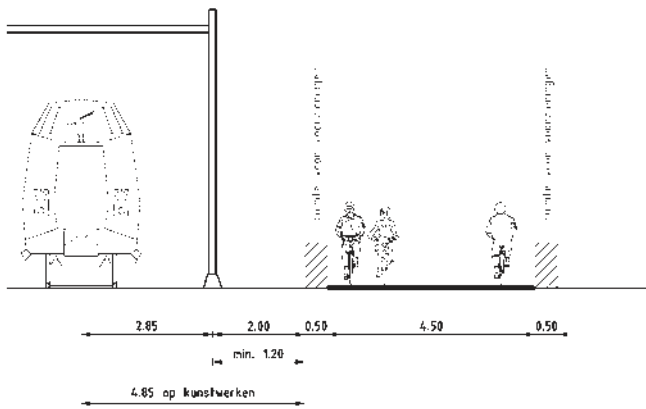
Beeld: kleurrijk, verlicht 'tube'.

Ligging: ondergronds.

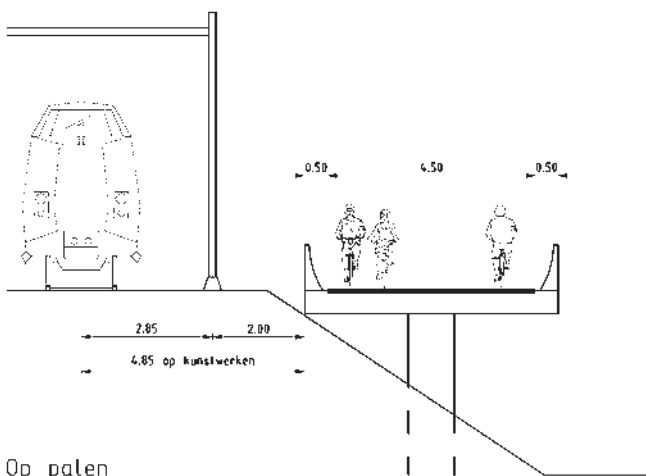
Randen: in de tunnel bekleden de randen van de fietssnelweg de wanden met een lichtspel dat ontworpen is als een kunstwerk. De keuze voor de mate van licht en voor het thema van het ontwerp zijn zeer belangrijk. Bij de tunnelmonden dienen de randen laag te zijn en ontworpen te worden als integraal onderdeel van de tunnelconstructie, zodat een verfijnd ontwerp van het kunstwerk ontstaat dat een spannend beeld creëert.

Verblijfskwaliteit: de belangrijkste elementen zijn veiligheid en comfort, herkenbaarheid en imago.

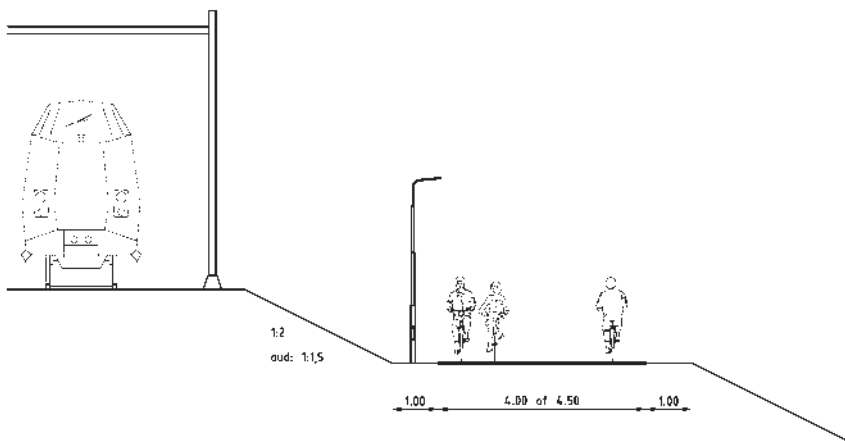




Even hoog als spoor



Op palen



In ophoging, half hoog (in steunberm)

Figuur 4.1 Ontwerprichtlijnen bij spoorwegen (exclusief voetpad)

## 4.5 materiaalgebruik

1. Verharding binnen en buiten de bebouwde kom: rood asfalt/beton.
2. Alle constructies moeten opgetrokken worden uit materialen die qua duurzaamheid en uitzicht verantwoord zijn. Ze moeten harmonisch passen in de omgeving en bovendien moeten ze onderling een samenhangend geheel vormen.

## 4.6 programma van eisen

### Kwaliteitseisen

In de voorgaande paragrafen is het gedachtegoed van de F35 uiteengezet, als resultaat van ontwerpessies met verschillende disciplines. Om daadwerkelijk een unieke fietsinfrastructuur te realiseren, is het wenselijk om de belangrijkste elementen uit dit gedachtegoed te vertalen in een programma van eisen. Het programma van eisen biedt de betrokken Twentse gemeenten de mogelijkheid om de F35 hoogwaardig, eenduidig en herkenbaar te realiseren.

Uitgangspunten voor het programma van eisen zijn de elementen die de F35 zijn unieke karakter moeten geven:

- De functionele eisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld, gebaseerd op de principes van directheid, samenhang, comfort en veiligheid. De fietsinfrastructuur moet (zeker binnenstedelijk) berekend zijn op grote aantallen fietsers en in voldoende mate aansluiten op het onderliggende (recreatieve) fietsnetwerk. Andersom moeten fietsers vlot en veilig over de fietssnelweg kunnen fietsen. Hoewel de functionele eisen grotendeels zijn gebaseerd op bestaande standaarden voor fietsinfrastructuur (Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW-publicatie 230), schuilt de uniekheid vooral in de lengte waarover deze wordt toegepast (60 kilometer) en de kruispuntoplossingen (zoveel mogelijk ongelijkvloers, wat ongehinderd en veilig doorfietsen mogelijk maakt).
- De aankleding van de fietssnelweg, gebaseerd op de principes van aantrekkelijkheid en herkenbaarheid. De mate van aantrekkelijkheid voor fietsers wordt vooral bepaald door de functionele eisen en het niveau van onderhoud, maar ook door materiaalkeuze en de inpassing in de omgeving. Herkenbaarheid wordt vooral gerealiseerd door over de volledige lengte 'F35-eigen' meubilair aan te brengen, zoals verlichting en verharding. Met name aan het verlichtingsniveau worden randvoorwaarden gesteld vanuit duurzaamheid (duisternis als omgevingskwaliteit) en sociale veiligheid. Toetsing op een verantwoorde landschappelijke en stedelijke inpassing zal onderdeel moeten zijn van de realisatiefase.
- Het beheer en onderhoud van de fietssnelweg. Een voldoende niveau van beheer en onderhoud moet een blijvend hoog kwaliteitsniveau garanderen. Dit stelt eisen aan het materiaalgebruik (dat moet gangbaar en makkelijke te herstellen zijn), maar ook aan het beheerniveau (prioriteit in het befietsbaar houden, bijvoorbeeld bij sneeuwval).

### Binnenstedelijk en buitenstedelijk

Voor de functionele eisen wordt onderscheid gemaakt in de ligging van de fietssnelweg: binnenstedelijk en buitenstedelijk. De drukste tracégedeelten liggen in de binnenstedelijke gebieden van Almelo, Hengelo en Enschede. Dit stelt eisen aan de maatvoering en aan de kruispuntoplossingen, maar legt daarmee ook een extra druk op de mogelijkheden voor een verantwoorde inpassing. Buitenstedelijk kan hier soepeler mee worden omgegaan.

### Voorkeursnorm en ondergrens

In de tabellen wordt onderscheid gemaakt tussen een voorkeursnorm en een ondergrens.

De voorkeursnormen dienen opgevat te worden als de minimale waarden waaraan voldaan moet worden om als onderdeel van het regionale fietssnelweg te worden aangemerkt en om in aanmerking te komen voor cofinanciering van Regio Twente.

Daar waar de voorkeursnorm niet uitvoerbaar is op de geplande route, kan teruggevallen worden op de ondergrens. Er zal voor dergelijke situaties een motivering moeten worden opgesteld, waarin de afweging gedegen wordt beschreven teneinde voor opname in het regionale netwerk en de daarbij behorende cofinanciering van Regio Twente in aanmerking te komen.

Voor alle situaties waarbij de route wel in het netwerk is opgenomen, maar niet aan de voorkeursnorm wordt voldaan is sprake van een knelpunt. Maatregelen zijn nodig om de fietsroute op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen. In de volgende fase worden de fietsroutes getoetst aan deze voorkeursnormen.

## 4.6.1 Kwaliteit Rode Loper

Hoofdeis netwerk	Criteria	Voorkeur	Ondergrens
Comfort	Verharding	Asfalt	
	Maatvoering pad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solitair: 4,00 meter (of meer) in tweerichtingen</li> <li>- fietsstraat: 3,50 meter plus 2 x 0,75 meter (minder dan 2.500 mvt/etmaal)</li> <li>- indien voetpad nodig: voetpad minimaal 1,5 meter</li> <li>- bermen 1,00 meter (of meer)</li> <li>- boogstraal R = 4,0 meter</li> <li>- helling 1: 10 x hoogteverschil</li> </ul>	
	Obstakelvrije zone	<ul style="list-style-type: none"> <li>- incidentele obstakels : minimaal 0,50 meter uit de band</li> <li>- gesloten obstakels: minimaal 1,50 meter uit de band</li> </ul>	
	Verlichting <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solitaire fietspaden (vrij van een hoofdrijbaan)</li> <li>- belangrijke oversteeklocaties</li> <li>- masthoogte 4-4,5 meter</li> <li>- hart op hart: 20-22,5 meter</li> <li>- wit licht (halogeen of LED)</li> </ul>	
	Wachttijd	0 seconden	maximaal 30 seconden bij verkeerslichten
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- op de F35-route (hoofddoelen zijn de Parels - steden en dorpen) speciale bewegwijzering</li> <li>- aansluiten op bestaande ANWB- en knooppuntensysteemwijzers</li> </ul>	
Veiligheid	Voorrangregeling	<p>Bij wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kruispunt met stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen: ongelijkvloers</li> <li>- kruispunt met gebiedsontsluitingsweg (gow): rotonde met fiets in voorrang</li> <li>- bij erftoegangswegen/uitritten: voorrang</li> </ul> <p>Bij spoorwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kp met spoorweg: ongelijkvloers wegvak langs overweg: voorrang &gt; 24,0 meter uit zijkant spoor</li> </ul>	(gow) verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller en voorinmelding)

1 Incidentele obstakels zijn punten (lantaarns, bomen); gesloten obstakels zijn vlakken (huizen, water).

2 Nader uit te werken: veilig, energievriendelijk, herkenbaar, ook rekening houden met afscherming t.o.v. spoorweg.

Hoofdeis netwerk	Criteria	Voorkeur	Ondergrens
Veiligheid	Belijning/markering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- middenstreep 0,3 – 2,7 meter op wegvakken</li> <li>- middenstreep 1-1 meter bij kruispunten</li> <li>- witte blokken (oversteken) aan zijkant pad (niet op het pad)</li> <li>- witte blokken (oversteken) aan zijkant pad (niet op het pad)</li> </ul>	
	Bebording	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RVV-bord B6 bij kruisend autoverkeer</li> <li>- F35-bord na elke aansluiting</li> </ul>	

Tabel 4.1 Kwaliteitseisen binnenstedelijk (binnen bebouwde kom Almelo, Hengelo, Enschede)

Hoofdeis netwerk	Criteria	Voorkeur	Ondergrens
Comfort	Verharding	Asfalt	
	Maatvoering pad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solitair: 4,00 meter (of meer) in tweerichtingen</li> <li>- bermen 1,00 meter (of meer)</li> <li>- boogstraal R = 4,0 meter</li> <li>- helling 1: 10 x hoogteverschil</li> </ul>	2,50 meter pad in een richting
	Obstakelvrije zone	<ul style="list-style-type: none"> <li>- incidentele obstakels: minimaal 0,50 meter uit de band</li> <li>- gesloten obstakels: minimaal 1,50 meter uit de band</li> </ul>	
	Verlichting	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solitaire fietspaden (vrij van een hoofdrijbaan)</li> <li>- belangrijke oversteeklocaties</li> <li>- masthoogte 6 meter</li> <li>- hart op hart: 30 meter</li> <li>- wit licht (LED)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- masthoogte 4,5 meter</li> <li>- hart op hart: 22,5 meter</li> </ul>
	Wachttijd	0 seconden	maximaal 40 seconden bij verkeerslichten
	Bewegwijzering	<ul style="list-style-type: none"> <li>- op de F35-route (hoofddoelen zijn de Parels - steden en dorpen) tussendoelen zijn voorzieningen</li> <li>- aansluiten op bestaande ANWB- en knooppuntensysteemwijzers</li> </ul>	
Veiligheid	Voorrangsregeling	<p>Bij wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kruispunt met stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen: ongelijkvloers</li> <li>- kruispunt met gebiedsontsluitingsweg (gow): rotonde met fiets in voorrang of fietstunnel (met aanvullende maatregelen buiten de kom)</li> <li>- bij erftoegangswegen/uitritten: voorrang</li> </ul> <p>Bij spoorwegen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kp met spoorweg: ongelijkvloers</li> <li>- wegvak langs overweg: voorrang &gt; 24,0 meter uit zijkant spoor</li> </ul>	(gow) verkeerslichten: fiets conflictvrij (voorkeur voor toepassing wachttijdvoorspeller en voorinmelding)



Hoofdeis netwerk	Criteria	Voorkeur	Ondergrens
Veiligheid	Belijning/ markering	- middenstreep 0,3 – 2,7 meter op wegvakken - middenstreep 1-1 meter bij kruispunten - witte blokken (oversteken) aan zijkant pad (niet op het pad)	
	Bebording	- RVV-bord B6 bij kruisend autoverkeer - F35-bord na elke aansluiting	

Tabel 4.2 Kwaliteitseisen buitenstedelijk (buitengebied en binnen de dorpen)

## 4.6.2 Herkenbaarheids-eisen binnenstedelijk en buitenstedelijk

Eis	Onderdeel	Maat/type
Herkenbaarheid (inrichting en aankleding)	a. kleur fietspad = rood b. na elke aansluiting en op elke 1,0 km F35-symbool (wegdek of bord) c. verlichting (mast en armatuur (type ...)) d. paaltjes afsluitingen e. kleur coating masten f. nader af te spreken straatmeubilair: bewegwijzering	Nader te bepalen in overleg met wegbeheerders.

Tabel 4.3 Herkenbaarheids-eisen binnen- en buitenstedelijk (overal uniform)

## 4.6.3 Eisen en aanzien van beheer en onderhoud

Onderdeel	Uitwerking	Oplossing
Materialen	Hoogwaardig en gangbaar	Dichtstraten of mogelijk kunstgras* <small>* conform HOV door Roombeek, Enschede</small>
Vormgeving	Smalle stroken en hoeken vermijden	
Weersinvloeden	Sneeuwvrij, ijs- en bladvrije route, hoge prioriteit	
Weersinvloeden	Bij schade snel herstellen	

Tabel 4.4 Eisen beheer en onderhoud binnen- en buitenstedelijk (overal uniform)

5 RVS is roestvrijstaal, hoogwaardig materiaal (bron: Snelbinder Nijmegen).



# hoofdstuk 5

## realisatie



## 5.1 inleiding

De realisatie van de fietssnelweg F35 is voorzien in de periode 2008-2020. Dit zal een gezamenlijke inspanning zijn van gemeenten en Regio Twente. Maar op diverse terreinen is inbreng van andere partijen van wezenlijk belang. Provincie Overijssel, ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS en Prorail, maar ook belangenbehartigers als de Fietsersbond, kunnen op hun specifieke terreinen inbreng leveren. Alleen door de krachten te bundelen is de realisatie van een kwalitatief hoogwaardige F35 mogelijk. Wij willen deze partijen dan ook nauw betrekken bij het vervolgtraject. In dit hoofdstuk schetsen we de kaders voor de uitvoering van de fietssnelweg F35. Daarbij wordt ingegaan op de kosten en financieringsmogelijkheden en de organisatie, aansturing en planning.

## 5.2 geraamde kosten

Op basis van het voorontwerptraacé (concepttekeningen van 5 juni 2007) een kostenraming gemaakt van de deeltracés (zie tabel 5.1). In bijlage 3 zijn de gedetailleerde kostprijsberekeningen opgenomen.

### 5.2.1 uitgangspunten

Bij de berekeningen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Het kwaliteitsniveau zoals opgenomen in het Programma van Eisen (en dat vergelijkbaar is met bijvoorbeeld de fietssnelweg 'Snelbinder' bij Nijmegen). Dit betekent de hoogste kwaliteit wat betreft comfort, veiligheid en aankleding. Ten aanzien van de doorstroming is bepalend of gekozen wordt voor absolute non-stop routes, dus zonder verkeerslichten of gelijkvloers te kruisen voorrangswegen.
- Minimumniveau: goed kwaliteitsniveau. Fietspad wordt in Enschede en Hengelo op een aarden talud aangelegd, dat levert echter lokaal inpassingproblemen op. Verder zijn met name in Almelo en Borne enkele gelijkvloerse oversteken. Deze zijn wel of niet in de voorrang voor de fiets, afhankelijk van de te kruisen (auto)weg. De F35 is daarmee niet non-stop. In de drie grote steden is de breedte van het pad 4,0 meter (de ramingen van dit basisscenario zijn van 2005).
- Maximumniveau: hoogste kwaliteitsniveau. Fietspad wordt in Enschede en Hengelo op betonnen palen (met jukken om de 10 meter) aangelegd. De route is in heel Twente absoluut non-stop en conflictvrij, dat wil zeggen belangrijke wegen worden altijd ongelijkvloers gekruist. In de drie grote steden is de breedte van het pad 4,5 meter. Dit biedt meer comfort en capaciteit voor toekomstige fietsstromen (de ramingen van dit ambitie scenario zijn van 2007).
- Bij de kostenraming is geen rekening gehouden met het 'meeliften' van deeltracés in andere ruimtelijke plannen, zoals Almelo Verdiept of het Combiplan Nijverdal. Uitzondering hierop is Waterrijk; hier is de fietssnelweg als centrale drager volledig in de planexploitatie van Waterrijk opgenomen. In de uitwerking zou het kostenbesparende meeliften voor alle deeltracés gestalte moeten krijgen.
- In de berekeningen is geen rekening gehouden met grondaankopen, verlegging van kabels en leidingen, eventuele milieukosten, tijdelijke verkeersmaatregelen en BTW. De kosten zijn inclusief staart- en voorbereidingskosten.



Deeltracé	Minimumniveau	Maximumniveau
Almelo - Wierden	€ 3.100.000,-	€ 5.700.000,-
Wierden - Nijverdal	€ 4.500.000,-	€ 8.400.000,-
Almelo - Vriezenveen	€ 800.000,-	€ 800.000,-
Almelo - Borne (grondgebied Almelo)	€ 4.400.000,-	€ 11.100.000,-
Borne - Hengelo (grondgebied Borne)	€ 1.700.000,-	€ 12.400.000,-
Borne - Hengelo (grondgebied Hengelo)	€ 3.800.000,-	€ 10.800.000,-
Hengelo - Enschede (grondgebied Hengelo)	€ 3.500.000,-	€ 4.900.000,-
Hengelo - Enschede (grondgebied Enschede)	€ 6.800.000,-	€ 17.600.000,-
Enschede (centrum) - Glanerbrug/Gronau	€ 2.600.000,-	€ 2.800.000,-
Enschede - Oldenzaal	€ 4.400.000,-	€ 7.600.000,-
<b>Totaal</b>	<b>€ 38.400.000,-</b>	<b>€ 82.100.000,-</b>

Tabel 5.1 Globale kosten deeltracés (afgerond)

## 5.2.2 kosteneffectiviteit

Realisatie van de F35 is, zoals aangegeven, voorzien in de periode 2008-2020. Het tracé wordt niet in één keer gerealiseerd, maar in deeltrajecten. De meest kosteneffectieve deeltrajecten - de trajecten die het hoogste fietsgebruik opleveren per geïnvesteerde euro - zijn:

- Borne - Hengelo - Enschede.
- Almelo/Waterrijk - Vriezenveen.
- Almelo - Wierden/Zuidbroek.

Regio Twente heeft in de afgelopen jaren een drietal aanvullende bijdragen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Quick Win-gelden) ontvangen ter stimulering van de realisatie van deze deeltrajecten van de F35 (zie paragraaf 5.3.1). Daarnaast werden er financiële middelen toegekend ter verbetering of realisatie van extra fietsenstallingen in diverse stationsomgevingen.

## 5.3 financiering

Voor de financiering van de deeltracés zijn verschillende bronnen beschikbaar. Op hoofdlijnen zijn er de volgende mogelijkheden:

- Overheidsbijdragen: Regio Twente, rijksbijdragen, provincie Overijssel, Twentse gemeenten en Waterschap Regge en Dinkel.
- Subsidieregelingen: Agenda van Twente, Belvédère, Europaloket.
- Particuliere bijdragen: ProRail, NS, projectbureaus, ontwikkelaars, beleggers en landgoederen.

### 5.3.1 overheidsbijdragen

#### regio twente

Vanuit het RMP zijn er in hoofdzaak twee financieringsbronnen voor een bijdrage in de uitvoering van de F35: de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en de Samenwerkingsagenda V&W/Regio Twente (quick win-gelden).

1. Vanuit de BDU wordt gestreefd naar een bijdrage van 50% in de totale uitvoeringskosten van deeltracés, met als doel om de F35 de benodigde kwaliteit mee te geven. Dit betekent dat verzoeken om een bijdrage in de uitvoeringskosten expliciet aan het Programma van Eisen wordt getoetst. De 50%-bijdrage is uiteraard afhankelijk van de beschikbare budgetten. In overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat wil Regio Twente kijken of er mogelijkheden zijn voor structurele financiering (door V&W) van de fietssnelweg F35.

2. Verder is in het RMP de mogelijkheid gecreëerd om als Regio financiële middelen te reserveren voor het besteks- en uitvoeringsklaar maken van gemeentelijke plannen die nog niet direct uitgevoerd kunnen worden. Een maximale bijdrage van 50% van de kosten op grond van de BDU-voorziening regionaal onderzoek is hier mogelijk.
3. De samenwerkingsagenda is vooral van belang om de Netwerkanalyse Twente te vertalen in concrete maatregelen en afspraken. Projecten die in dit kader worden gehonoreerd (Quick Wins) krijgen een bijdrage van 50% in de uitvoeringskosten, mits de begunstigde dit bedrag verdubbeld tot 100% (Regionaal Mobiliteitsfonds). In het kader van de 1e en 2e tranche zijn quick win-gelden beschikbaar gesteld voor Enschede gedeelte Arke Stadion - Auke Vleerstraat (€ 1 mln) en Almelo gedeelte Bornebroeksestraat (€ 650.000) en Egbert Gortserstraat/ Brugstraat (€ 1,5 mln).

Wanneer gemeenten gebruik willen maken van bovenstaande regelingen, dan moeten zij een aanvraag voor subsidie voor voorbereidingskosten dan wel uitvoeringskosten indienen bij Regio Twente. De spelregels hiervoor zijn te vinden op de website van Regio Twente. Uiteraard is Regio Twente graag bereid om hier in te ondersteunen.

## rijksbijdragen

Regio Twente wil in overleg met ministerie van Verkeer en Waterstaat bekijken of er structurele mogelijkheden zijn voor financiering van de fietssnelweg F35. Hoewel V&W de verantwoordelijkheid voor stimuleren fietsgebruik vooral bij de decentrale overheden neerlegt, zijn er in het recente verleden wel financiële bijdragen verleent aan vergelijkbare projecten (de Snelbinder in Nijmegen).

Verder kent het ministerie van VROM de ISV-gelden, voor investeringen in stedelijke en dorpse vernieuwing en herstructurering. Het ministerie van EZ heeft een regeling om CO2 te reduceren en energie te besparen. Deze gelden (infra en mobiliteitsmanagement) worden via Senternovem verdeeld. Het Ministerie van LNV besteedt gelden in het buitengebied voor herinrichting van gebieden, recreatie, en reconstructie van de landbouw. Enkele projecten in Twente (Buurse, Enter, Lutte) zijn reeds met gelden van LNV, beschikt via de Dienst Landelijk Gebied.

## provincie overijssel

Realisatie van de fietssnelweg F35 past binnen het beleidsvoornemen van de Provincie om het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk van een kwaliteitsimpuls te voorzien. In de Dynamische Beleidsagenda 2008 (het jaarlijkse uitvoeringsprogramma van het PVVP) is dit geconcretiseerd door investeringen in fietssnelwegen en -paden als vernieuwd beleidsaccent op te nemen (naast investeringen in beveiligde stallingen bij OV-knooppunten en veilige oversteekplaatsen op provinciale wegen voor schoolgaande kinderen). Deze vernieuwde beleidsaccenten zijn mede gebaseerd op het Coalitieakkoord 2007-2011, waar verbetering van faciliteiten voor de fiets als vraagstuk/ontwikkeling van (boven)regionale betekenis is opgenomen. Regio Twente wil met Provincie Overijssel bespreken of een bijdrage in de realisatie van de fietssnelweg F35 vanuit Raamplan Fietspaden/Dynamische Beleidsagenda mogelijk is.

## twentse gemeenten

Een eigen bijdrage van gemeenten in de realisatie van de F35 is noodzakelijk. Bijdragen vanuit het grondbedrijf (in geval van ontwikkeling van gebieden) zijn voor de hand liggend om aan te wenden voor binnenwijkse of bovenwijkse voorzieningen. Verder kan in het kader van mobiliteits/verkeersplannen of fietsplannen budgetten worden gereserveerd voor stedelijke fietsvoorzieningen (en stallingen), die tevens een relatie hebben met regionale routes. De meeste gemeenten hebben een actueel mobiliteitsplan, waar ook de fiets een belangrijke rol heeft.

## waterschap regge en dinkel

Het waterschap heeft in het verleden verschillende financiële bijdragen geleverd in de realisatie van fietsinfrastructuur in het buitengebied.

## 5.3.2 subsidieregelingen

### agenda van twente

De 'Agenda van Twente' is een ontwikkelingsprogramma (met een looptijd tot 2017), dat Regio Twente samen met de Twentse gemeenten en de Provincie Overijssel wil uitvoeren. Hiermee moeten de partijen de ambities van Twente op sociaaleconomisch en ruimtelijk terrein samen realiseren. Jaarlijks vindt besluitvorming plaats over de herijking van de projecten op de Agenda van Twente. Het al dan niet toekennen van middelen aan projecten geschiedt op basis van een inhoudelijke toetsing, waarbij vooral wordt gekeken naar de bijdrage van het project aan de sociaal-economische structuurversterking van Twente.

Wij bekijken welke mogelijkheden er zijn voor het indienen van projectfiches voor de jaarschijf 2009 (projectfiche voor het gehele tracé van de F35 of projectfiches voor afzonderlijke deeltracés).

### diverse subsidieregelingen

Door als regio gezamenlijk op te trekken en heldere deeltrajecten te benoemen en vast te stellen, kan gefaseerd over meerdere jaren subsidie worden aangevraagd. Waar mogelijk kunnen de deeltracés worden geïntegreerd in economische en ruimtelijke projecten. Dat vergemakkelijkt cofinanciering en vergroot de kans op bijdragen uit verschillende subsidieregelingen, zoals Belvédère, Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG), Plattelandsontwikkelingsplan Overijssel 2007-2013 (POP II), Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het programma voor grensoverschrijdende projecten INTERREG. Regio Twente bespreekt met Provincie Overijssel in het vervolgtraject welke mogelijkheden er zijn vanuit de genoemde regelingen en welke 'spelregels' gelden voor subsidieaanvragen en -toekenning.

## 5.3.6 particuliere bijdragen

Het tracé van de F35 loopt grotendeels over particuliere gronden. ProRail is hierin een belangrijke speler. Het gedeelte in Hengelo (Kuipersdijk - gemeentegrens Enschede) wordt deels gefinancierd uit het budget voor spoorsedoorsnijdingen. In dat geval gaat het om een combinatie van verwijderen van gelijkvloerse spooroversteken en aanleg van het tracé van de fietssnelweg. Ook in de grondverwerving moeten afspraken worden gemaakt met ProRail en NS. Daarnaast ontsluit de F35 diverse grootschalige herstructurerings- en nieuwbouwlocaties, zoals Hart van Zuid. Ook met deze partijen worden de mogelijkheden voor financiële participatie besproken.





## 5.4 organisatie

De realisatie van de fietssnelweg F35 moet een gezamenlijke inspanning zijn van de betrokken gemeenten en Regio Twente, in nauwe samenwerking en overleg met externe partners als Provincie Overijssel, NS, ProRail en belangenvertegenwoordigers als ANWB en Fietzersbond. Dit vergt een heldere overlegstructuur en duidelijke afspraken over het vervolgtraject.

### 5.4.1 vervolgtraject realisatie fietssnelweg f35

In hoofdlijnen ziet het vervolgtraject er als volgt uit:

1. Uitwerken van het voorontwerp in definitieve ontwerpen (DO), zoals nu voor Hengelo en Enschede gebeurt, en uitwerking in bestekken. Bestuurlijke vaststelling DO/bestek door gemeenteraden en dagelijks bestuur Regio Twente en vervolgens het opstarten van planologische procedures (doorvertaling in bestemmingsplannen).
2. Gezamenlijke uitgangspunten benoemen en vaststellen voor de stedelijke en landschappelijke inpassing en aankleding van de fietssnelweg. Het gaat om reële en functionele uitgangspunten, die vooral de herkenbaarheid van de fietssnelweg benadrukken (zie ook paragraaf 4.5.3 rolverdeling Regio/gemeenten).
3. Financiering van de gehele fietssnelweg, maar in ieder geval van de prioritaire deeltrajecten. Reserveren eigen financiële middelen door gemeenten. Regio Twente overlegt met Provincie Overijssel en ministerie van Verkeer en Waterstaat over subsidiering en mogelijkheden voor structurele financiering.
4. Realisatie prioritaire deeltrajecten door gemeenten.

### 5.4.2 rolverdeling regio twente en gemeenten

#### gemeenten

Zowel het VO als het Programma van Eisen zijn de basis voor verdere (gedetailleerdere) uitwerking door gemeenten in DO/bestek en opname in eigen plannen. Dit betekent dat gemeenten nu aan zet zijn. In hoofdlijnen moeten zij de volgende zaken oppakken:

- Verder uitwerken van het VO in een DO, inclusief een besluit nemen over de ontwerpgegevens die daarbij spelen, bijvoorbeeld voor maatvoering en kruisingen (ongelijkvloers).
- Indien nodig het verwerven van gronden (particulieren, ProRail).
- Opname van DO in ruimtelijke plannen en starten van bijbehorende (planologische) procedures (bestemmingsplannen).
- DO verder uitwerken in bestekken en zorgen dat deze worden aanbesteed, zodat de daadwerkelijke realisatie kan beginnen.
- Reserveren van eigen financiële middelen.

#### regio twente

- Faciliteren ambtelijke projectgroep F35 als overleg voor de bewaking van de voortgang en het kwaliteitsniveau van de gehele F35. De bestuurlijke afstemming zal voornamelijk via de bestaande bestuurlijke overleggen lopen (Portefeuillehoudersoverleg mobiliteit, Dagelijks Bestuur). Indien nodig en gewenst wordt een aparte bestuurlijke stuurgroep ingesteld.
- Financiering DO deeltrajecten, zoals wordt voorgesteld voor het deeltraject Hengelo-Enschede (zie hieronder), maar dat kan in principe ook voor de overige deeltrajecten. Hiermee wordt concreet invulling gegeven aan de mogelijkheid die in het RMP is gecreëerd om als Regio financiële middelen te reserveren voor het besteks- en uitvoeringsklaar maken van gemeentelijke plannen die nog niet direct uitgevoerd kunnen worden.

- De financiering en uitvoering van deeltrajecten via BDU of 'quick wins'. Daarnaast andere subsidiepotjes aanspreken via financierings- en subsidieoverleg met provincie en ministerie.
- Kennismanagement: de kennis en ervaring beschikbaar stellen van andere projecten, zoals de 'Snelbinder' (Nijmegen), bijvoorbeeld via excursies. Ook de eigen ervaringen delen, zowel binnen de eigen regio (Twentse gemeenten) als buiten de regio (bijvoorbeeld door publicaties in vakliteratuur).

Daarnaast zijn er ook nog een aantal zaken, die vragen om een gezamenlijke, regionale aanpak en waarbij ook Regio Twente een nadrukkelijke rol speelt. Dit zijn:

- De 'aankleding' van de fietssnelweg, waaronder de stedelijke en landschappelijke inpassing en architectonische aspecten. Het is de bedoeling dat de fietssnelweg een herkenbaar product wordt, dat eenheid uitstraalt en goed in het (stedelijke) landschap past. In het Programma van Eisen zijn vier componenten gegeven, die als 'gidslijnen' dienen: de Rode Loper, de Randen, de Constructie en de Voorzieningen. Gezamenlijk (gemeenten en Regio Twente) zal hier nader invulling aan moeten worden gegeven, waarbij uiteindelijk die elementen worden benoemd en vastgesteld die de F35 zijn herkenbare en eenduidige uitstraling geven. Daarbij wordt gestreefd naar reële en functionele uitgangspunten.
- Afstemming over de financiering. Zie hierboven.

### 5.4.3 overlegstructuur

Voor overleggen gaan wij voornamelijk uit van de bestaande overlegstructuren, zowel ambtelijk als bestuurlijk (zie figuur 5.1).

#### ambtelijk

Ambtelijk vindt in de (bestaande) projectgroep F35 afstemming plaats tussen de gemeenten Hellendoorn, Wierden, Twenterand, Almelo, Borne, Hengelo, Enschede en Oldenzaal en Regio Twente. De projectgroep bewaakt het kwaliteitsniveau: zowel de beoogde routing (conform het VO) als het beoogde kwaliteitsniveau (conform het Programma van Eisen).

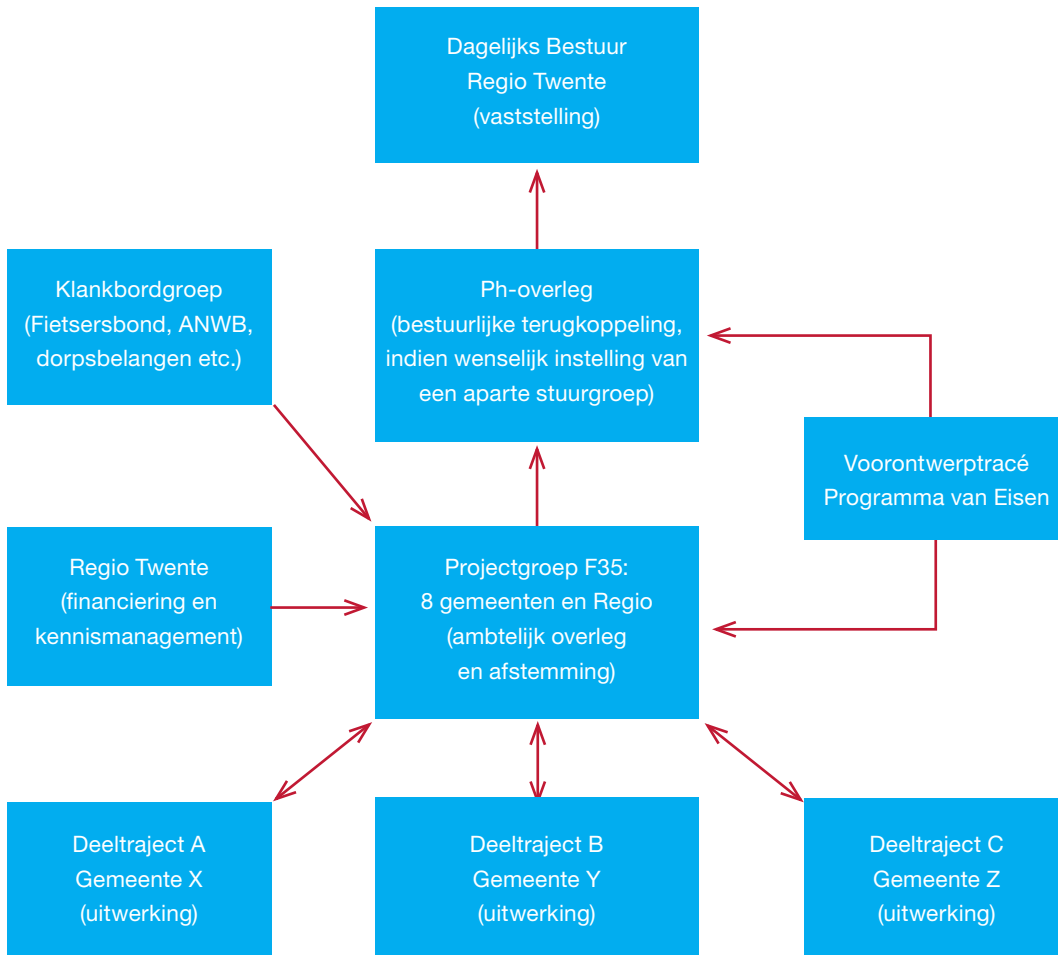
De financiering van de deeltracés en het vaststellen van uitgangspunten voor de aankleding en de stedelijke/landschappelijke inpassing zijn vaste agendapunten. Verder kunnen de opgedane kennis en ervaring worden uitgewisseld. Regio Twente faciliteert het overleg. De projectgroep koppelt terug naar het Ambtelijk Overleg (AO).

#### bestuurlijk

Om de tijd van bestuurders zo effectief mogelijk te besteden gaan wij voorlopig uit van bestaande bestuurlijke overleggen, te weten Portefeuillehoudersoverleg mobiliteit en Dagelijks Bestuur Regio Twente. Regelmatige terugkoppeling over de voortgang vindt plaats in het PHO-mobiliteit. Als daar behoefte aan is kan een aparte stuurgroep worden ingesteld. Vaststelling van documenten (met betrekking tot uitgangspunten 'aankleding', financiën en DO's) gebeurt in het DB.

#### maatschappelijk

Bij de studie naar het hoogwaardig fietsnetwerk (VPR-studie) en het opstellen van het masterplan is een klankbordgroep betrokken, bestaande uit diverse maatschappelijke organisaties en instellingen. De klankbordgroep heeft een adviserende rol richting projectgroep. In het vervoltraject ligt de nadruk op uitwerking van DO's en de doorvertaling in bestemmingsplannen. In dit kader gelden de formele inspraakprocedures (zienswijzen en bedenkingen). Het is aan gemeenten om te beslissen of aanvullende adviezen worden ingewonnen bij maatschappelijke organisaties en instellingen (Fietzersbond, dorpsbelangen, etc.).



*Figuur 5.1 Overlegstructuur voor realisatie fietssnelweg F35*



**Regio Twente**

Nijverheidstraat 30  
7511 JM Enschede  
tel 053 487 65 43  
info@regiotwente.nl  
www.regiotwente.nl