

———— Nieuwe infraprojecten moeten geen barrières opwerpen voor kruisende routes van fietsers en voetgangers. Dat is al jaren uitgangspunt van beleid. Een casus in Vught laat zien dat de belangen van langzaam verkeer gemakkelijk buiten beeld raken.



RECONSTRUCTIE VAN BESTUURLIJKE
ONDERHANDELINGEN



VUGHT EN DE VERGETEN FIETSTUNNEL

Bij de Fietsersbond in Brabant overheerst eind 2017 een enorm gevoel van frustratie. De plannen voor twee rijksprojecten in Vught, de verbouwing van de N65 en het spoorproject PHS Meteren Boxtel, waren vergevorderd en ondanks de beste uitgangspunten leek het crop dat het

slechter werd voor fietsers en voetgangers. Drie van de zes bestaande verbindingen over de N65 leken onzeker. Een langzaam verkeer-oversteek was geschrapt in de plannen. En op de plek waar N65 en spoor elkaar midden in het dorp kruisten, waren twee verbindingen ingeruild voor een

fietstunnel die als 'optie' in de plannen stond, allerm minst zeker. Nu, oktober 2018, ziet het er iets anders uit. Vlak voor de raadsverkiezingen in maart blijkt er voor de N65 ineens meer geld beschikbaar. De samenwerkende overheden werken inmiddels aan een VKA+, met

Lagere overheden staan redelijk machteloos

van een vrij mager rapport met tellingen over fietsbewegingen. Op twee oktoberdagen met matig weer werden maar weinig fietsers geteld. Logisch, want de bestemmingen die achter deze kruising liggen, zoals het recreatiegebied De IJzeren Man, zijn vooral bij goed weer in trek.

Dat het schrappen van deze fietsoversteek ondanks bezwaren kon doorgaan, had veel te maken met het voortraject. Bij de gemeente leefde het idee dat men al heel wat binnen had gehaald. 'Wat Vught bereikt heeft, is ongekend' juicht de wethouder maart 2016 in de gemeenteraad. Een paar maanden eerder was hij door een teleurgestelde gemeenteraad naar de onderhandelingsstafel teruggestuurd.

De fietsverbinding op de kruising tussen N65 en het spoor (de 'knoop') lijkt in eerste instantie, in mei 2014, over het hoofd gezien. In de gemeenteraadsvergadering van 2 december 2015 zegt D66-wethouder Fons Potters: 'De tunnel die hoe dan ook erin komt, die tunnel is gewoon vergeten.' Daarna is die verbinding in het onderhandelingspel tussen de verschillende betrokken overheden en overheidsinstanties (ProRail, Rijkswaterstaat) niet meer formeel binnen het project gekomen. In de notulen van het Bestuurlijk Overleg PHA uit juni 2017, is te lezen dat de fietstunnel onderdeel is geworden van een 'scenario 1' waarin ook andere maatregelen zitten, zoals het tijdelijk afsluiten van de N65, en een brede dekplaat voor het station. De fietstunnel is onderdeel van een onderhandelingsresultaat, waarbij verschillende overheden de kosten op zich nemen. Vught en de provincie maakten waarschijnlijk de onderhandelingsfout door al vroeg in het proces te roepen: die fietsverbinding komt er wel. Zo konden ze ook opdraaien voor de kosten. Hier speelde ook mee dat het ging om een fietsverbinding op het kruispunt van twee projecten. De fietsverbinding, formeel onderdeel van PHS, werd niet gefinancierd uit dat project. Maar ze was ook geen onderdeel van het project N65 en kwam daar helemaal niet aan de orde.

Opvallend in het hele dossier is dat geen van de verantwoordelijke overheden en organisaties een stap achteruit doet en kijkt naar het resultaat van beide projecten voor langzaam verkeer. Eigenlijk hadden alle betrokkenen die taak op zich kunnen nemen. Voor Vught ligt dit zelfs zeer voor de hand om te doen. Maar die is allang blij met het binnengehaalde onderhandelingsresultaat. Organisaties als Rijkswaterstaat en ProRail

zijn vooral bezig een project uit te voeren. De verantwoordelijkheid voor langzaam-verkeerverbindingen zat blijkbaar destijds nog niet in hun taakopvatting. De provincie toont zich in het hele proces een oliemannetje. Met extra miljoenen brengt ze het vastgelopen proces van N65 weer op gang. Maar blijkbaar heeft de provincie niet de macht om het rijk de verantwoordelijkheid voor de fietsverbindingen onder de neus te wrijven.

GARANTIES

Oud-gemeentebtenaar Ig Caminada, die namens de Fietsersbond in de klankbordgroep van het PHS-project zat, pleit ervoor 'aan het begin van grote infrastructuurplannen randvoorwaarden en garanties op te nemen'. Volgens Caminada staan lagere overheden redelijk machteloos tegenover het rijk. 'Op rijksniveau worden projecten bedacht die na ministeriële goedkeuring verder geheel ambtelijk worden gerund. Lagere overheden worden in een bestuursovereenkomst geperst en ofwel tot oneigenlijke afwegingen gedwongen ofwel tot hogere eigen bijdragen. Bij de projecten N65 en PHS zijn de bijdragen van gemeente en provincie tussentijds verhoogd, die van het rijk niet.'

Wim Bot, lobbyist op het landelijke bureau van de Fietsersbond, verwacht dat er op rijksniveau inmiddels meer oog is voor de belangen van langzaam verkeer. In 2016 maakte de Fietsersbond een fietsagenda voor Rijkswaterstaat om barrières weg te nemen. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven schreef afgelopen juni aan de Kamer: 'Als het rijk investeert in rijksinfrastructuur wordt er structureel gekeken naar kruisend fietsverkeer en naar mogelijkheden om werk met werk te maken, waaronder de aanleg van fietsinfrastructuur.' Dat zijn belangrijke stappen. Bot: 'Als Fietsersbond vinden we dat de kruisende verbindingen bij dit soort projecten binnen de scope moeten vallen en ook bij de projectfinanciering horen, maar zeker dat laatste is er nog niet door. Ik denk dat we in de praktijk langzaam maar zeker de goede kant opgaan, maar het punt van de kosten blijft het moeilijkst. En misschien moeten we ook eens een fietsagenda maken voor ProRail. Maar uiteindelijk gaat het om afspraken tussen verschillende overheidslagen, onderhandelingen waarin het gaat om financiële afspraken. Dat hele proces is voor niet-direct betrokkenen weinig transparant en dat zie ik helaas niet snel veranderen.' ●

daarin onder andere het plan voor een langere verdieping van de weg in Vught, een betere tunnel in Helvoirt, twee ecoducten én een ongelijkvloerse onderdoorgang op de kruising Vijverbosweg/Boslaan. Meerkosten 37 miljoen, boven de huidige 108 miljoen. De onzekere fietstunnel bij de kruising van de twee projecten is inmiddels zo goed als veilig gesteld. Provincie en gemeente hebben voorgesteld dat het tracé van de snelfietsroute naar Eindhoven er langs zal lopen en de fietstunnel uit dat budget wordt betaald. Zo lijkt het netto resultaat uiteindelijk mee te vallen. Maar de vraag blijft: zou het in stand houden van fietsverbindingen bij dit soort miljoenenprojecten geen onderdeel van het project moeten zijn?

RECONSTRUCTIE

Al in de Nota Mobiliteit (2004) en in de Structuurnota Infrastructuur en Ruimte (2012) staat er een passage over: 'Alle beheerders van wegen, spoorwegen, en waterwegen hebben bij aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede-)verantwoordelijkheid voor het zoveel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fietsen en wandelverkeer.' Er is inmiddels een Crow-afwegingssysteem en er zijn diverse moties in de Tweede Kamer aangenomen over dit onderwerp. Kortom, waarom hebben de gezamenlijke overheden niet hun verantwoordelijkheid genomen in deze rijksprojecten?

Om dat uit te zoeken is in opdracht van de Fietsersbond een reconstructie gemaakt. Nota's en bezwaarschriften werden doorgeploegd, notulen gelezen, raads- en Statenvergaderingen terug geluisterd en uiteindelijk ook de Wob ingezet om meer te weten te komen over wat er gezegd is in de stuurgroep N65 en het Bestuurlijk Overleg van PHS Meteren-Boxtel (waarin betrokken bestuurders van rijk, provincie en gemeenten zaten).

Het schrappen van de fietsoversteek lijkt vooral een kostenkwestie te zijn, deels ontstaan vanuit de wens om extra (auto-)aansluitingen op de N65 in Vught aan te leggen. De aanpassing werd verkocht op basis