

***Maak van het fietspad geen autosnelweg! Pleidooi voor een opportunistische aanpak bij langeafstandsroutes voor fietsers.***

Martijn Sargentini – Stadsregio Amsterdam – [m.sargentini@stadsregioamsterdam.nl](mailto:m.sargentini@stadsregioamsterdam.nl)  
Stephan Valenta – Stadsregio Amsterdam – [s.valenta@stadsregioamsterdam.nl](mailto:s.valenta@stadsregioamsterdam.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
19 en 20 november 2015, Antwerpen**

## **Samenvatting**

### ***Maak van het fietspad geen autosnelweg! Pleidooi voor een opportunistische aanpak bij langeafstandsroutes voor fietsers.***

Overheden in de Amsterdamse regio willen een netwerk van hoogwaardige langeafstandsroutes voor fietsers realiseren. Routes die voor zowel het woon-werkverkeer als voor recreatie en toerisme geschikt zijn. Het wordt hoog tijd, want het aandeel van de fiets stijgt flink terwijl de bereikbaarheidsopgaven blijven bestaan. En ondertussen gaan ook steeds meer mensen uit binnen- en buitenland een eindje fietsen in en om Amsterdam.

Goed beschouwd zijn er nu nog geen 'snelfietsroutes' in de Amsterdamse regio te vinden. Is er dan wel ruimte, draagvlak en geld voor een écht hoogwaardige inrichting met superbrede profielen en overal ongelijkvloerse kruisingen? Waar moeten we met een onsje minder tevreden zijn?

We kunnen leren van eerdere ervaringen. Want voorbeelden tonen aan dat met een optimistische én opportunistische aanpak veel kan worden bereikt. En wie de kaart van de Amsterdamse regio er eens bij pakt zal zien dat fietsen vanuit welk motief dan ook prima mogelijk is door fraaie groengebieden tussen de steden. Langeafstandsroutes creëren voor zowel utilitaire als recreatieve doeleinden? We doen het al. De fietsroute vanuit Purmerend naar Amsterdam toont aan dat het kan. En wanneer we kijken naar de gehanteerde aanpak, dan blijkt dat het kleuren buiten de lijntjes daarbij vaak bittere noodzaak is. De bijzondere combinatie van gebruikte budgetten laat ook zien dat er al lang sprake is van een mengvorm tussen utilitair en recreatief. Nieuwe inzichten wijzen er bovendien op dat fietsforensen voor de meest aantrekkelijke route tussen A en B kiezen. Niet voor de kortste.

Dit artikel is een pleidooi voor een flexibele en opportunistische aanpak bij de aanleg van fraaie-, aantrekkelijke- en groene fietsroutes. We geven u vijf praktische tips mee. Want volgens ons is het beste beloningssysteem er eentje waarbij fietsende forensen iedere dag getraakteerd worden op ontspanning en schoonheid, zodat ze zich zullen voelen als recreanten op weg naar het werk.

**Waarom duurt het zeven jaar voordat een gemeentegrensoverschrijdende fietsroute van 2,5 kilometer gerealiseerd is? Hoe komt het dat een écht hoogwaardige fietsroute tussen Almere en Amsterdam tot nu toe niet verder komt dan een reeks aluminium routebordjes? Wanneer komt de route tussen Haarlem en Amsterdam nu eindelijk eens gereed? En waarom blijft de Amsterdamse regio desondanks geloven in een netwerk van snelle, aantrekkelijke langeafstandsroutes van hoge kwaliteit? Voorbeelden tonen aan dat met een optimistische én opportunistische aanpak veel kan worden bereikt.**

### **1. 'Met een project als de Tweede Coentunnel kun je geen werk met werk maken'**

Bij de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur is geld niet altijd het probleem. Althans, het tekort aan geld is dat niet. Specifieke eisen en voorwaarden aan budgetten en impulspotjes zijn dat soms wel. Net als de veelheid aan bestuurlijke grenzen en partijen die 'er over gaan'. Tenslotte helpt de complexiteit van de regio, en alle samenvallende projecten daarbinnen, niet mee bij het snel realiseren van hoogwaardige langeafstandsroutes. Werk met werk maken klinkt leuk, zolang er geen Tweede Coentunnels opdoemen. Bij dat megaproject bleek dat de aanleg van een fietsroute geduldig op zijn beurt moest wachten. En dat duurde vijf jaar lang.

Wanneer we het van de ongetwijfeld goedbedoelde spoorboekjes, proceshandleidingen, spelregelkaders en stappenplannen hadden moeten hebben, dan waren wij nu vastgelopen in een moeras van processen. Over dat moeras zou nooit een asfalteermachine hebben kunnen rijden om het rode asfalt breed uit te smeren. Opportunisme is het zand waarmee we de procesmoerassen dempen. Zonder gelegenheidscoalities, en zonder soms te marchanderen, was er in de Amsterdamse regio geen enkel grensoverschrijdend fietsproject uitgevoerd. Want juist tussen gemeenten ligt het niemandsland dat nogal eens wordt aangeduid als 'het probleem van een ander'. Ondanks een aantal opgaven dat al jaren niet veel verder komt dan het proces van goede bedoelingen, lukte het ons om knelpunten op te lossen. Door te pingelen met budgetten en te schipperen met ontwerpeisen. Door zaken te doen met de opgewektheid en overtuigingskracht van een markthandelaar. '*Kijken, kijken niet kopen*' wordt dan '*Nee heb je, ja kan je krijgen,*' en in een enkel geval zelfs '*twee halen, één betalen*'. Want het komt voor dat een fietsproject een vriendelijke lift kan krijgen van een groter weg- of OV-project. En soms wordt een lang gewenste fietsroute opeens als 'meekoppelkans' voorgesteld bij een dijkophoging. Utilitair en recreatief gaan steeds vaker en steeds succesvoller hand in hand.

We laten in dit artikel goede voorbeelden zien uit Purmerend, Diemen, Zaanstad en Amsterdam-Noord, en we kijken vol goede moed vooruit naar een volgende reeks projecten. Eerdere ervaringen, goed en slecht, helpen ons daarbij. Dit artikel is geen nieuwe proceshandleiding of stappenplan. Dit artikel is een pleidooi voor een flexibele, zelfs ronduit opportunistische aanpak op basis van overtuigingskracht en opgewektheid. In de Amsterdamse regio kunnen en willen we niet anders.

### **2. 'Langeafstandsroutes voor fietsers zijn er niet slechts om files mee te bestrijden'**

Het waren de raadsleden en wethouders zelf die in 2014, tijdens het opstellen van een nieuw en ambitieus fietsprogramma voor de Amsterdamse regio, met het verzoek kwamen om het recreatieve en toeristische fietsverkeer veel meer kansen te bieden bij de investeringen in utilitaire<sup>1</sup> fietsroutes. Dat klonk behalve als een kristalheldere

---

<sup>1</sup> Utilitair: dagelijks woon-werk, woon-school en woon-winkel verkeer.

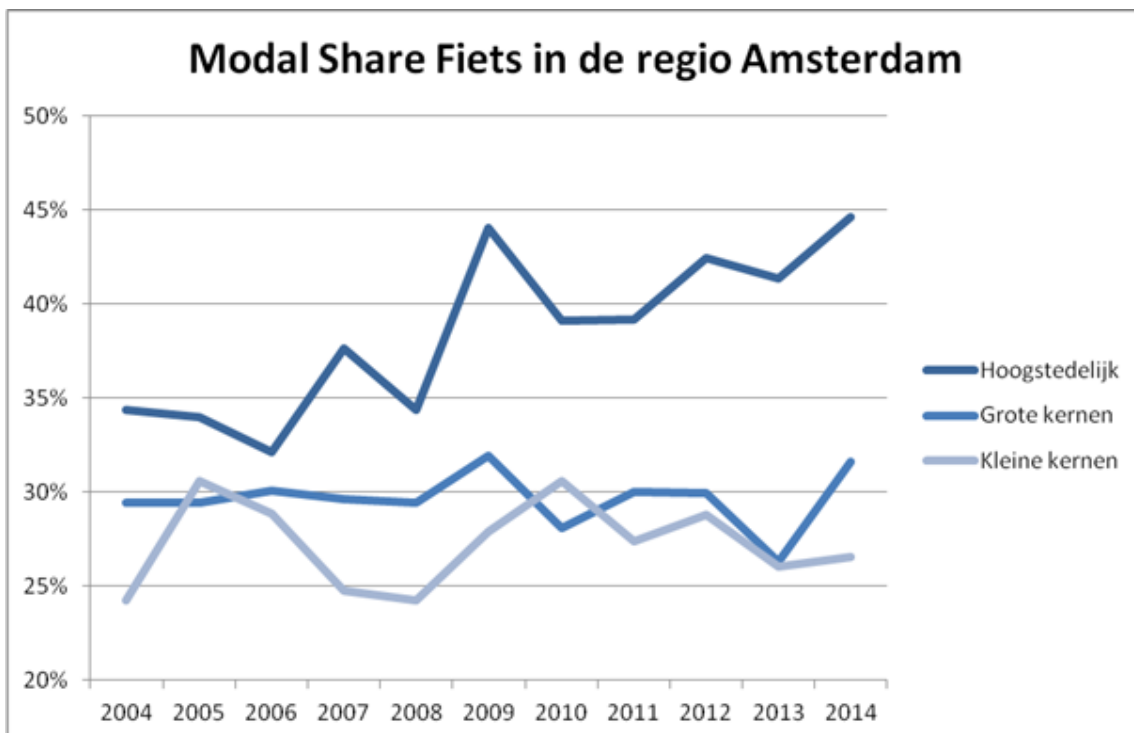
bestuursopdracht ook als een schitterende kans. Want als het realiseren van hoogwaardige langeafstandsroutes voor fietsers in de regio Amsterdam meer beleidsdoelen dient dan slechts de bereikbaarheid voor forensen, mogen we dan ook rekenen op meer aandacht, steun en middelen? En lukt het ons dan sneller om projecten te realiseren?

Filebestrijding was en is immers het doel van landelijke impulsprogramma's als 'Met de Fiets minder File' (later: 'Fiets Filevrij') en 'Beter Benutten': hoogwaardige fietspaden als filealternatieven, liefst zo dicht mogelijk op de filegevoelige corridor en voorzien van een herkenbare kapitaalletter F plus bijbehorend cijfer: *Fietssnelweg F200*. Het regionale fietsbeleid van de Stadsregio Amsterdam stond ook volledig in het teken van de economische bereikbaarheid. Recreatief een rondje fietsen? Prima natuurlijk, maar nooit aanleiding om in een project te investeren.

Als je daar wat langer over nadenkt, en de kaart van de Amsterdamse regio er eens bij pakt, kom je al snel tot een helder inzicht; fietsen vanuit welk motief dan ook kan prima door fraaie groengebieden. Er liggen *groene lopers* tussen vrijwel alle verstedelijkte gebieden. Wie op zonnige namiddagen fietst vanaf het Olympisch Stadion naar het Amsterdamse Bos of vanaf Amsterdam Sloterdijk naar Haarlem ziet de menging tussen recreatieve fietsers en forensen. Ze gebruiken dezelfde infrastructuur, met dezelfde vervoermiddelen. Alleen hun motieven verschillen.

### 3. Fietsen is goedkoop, snel, gezond en schoon. En dat is goed nieuws.

In Nederland is het merendeel van alle gemaakte verplaatsingen relatief kort; 42% is zelfs korter dan 2,5 kilometer. Op die afstanden gebruikt de helft van de Nederlanders de fiets. 70% van alle verplaatsingen in ons land is nog steeds korter dan 7,5 kilometer. Auto en fiets hebben op die afstand beiden een aandeel van circa 35% (KiM 2014). In de Amsterdamse regio steeg het aandeel van de fiets de laatste jaren (Figuur 1), en dat is goed nieuws. Fietsen is goedkoop, snel, gezond en schoon. Bovendien neemt de fiets weinig ruimte in. In een drukke regio als de Amsterdamse, is de fiets een uitkomst. Daarom steken de samenwerkende gemeenten in de regio Amsterdam miljoenen euro's per jaar in fietsprojecten.



**Figuur 1: modal share fiets in drie gebiedstypen van de Stadsregio Amsterdam. Bron: MON 2004-2009; OViN 2010-2014.**

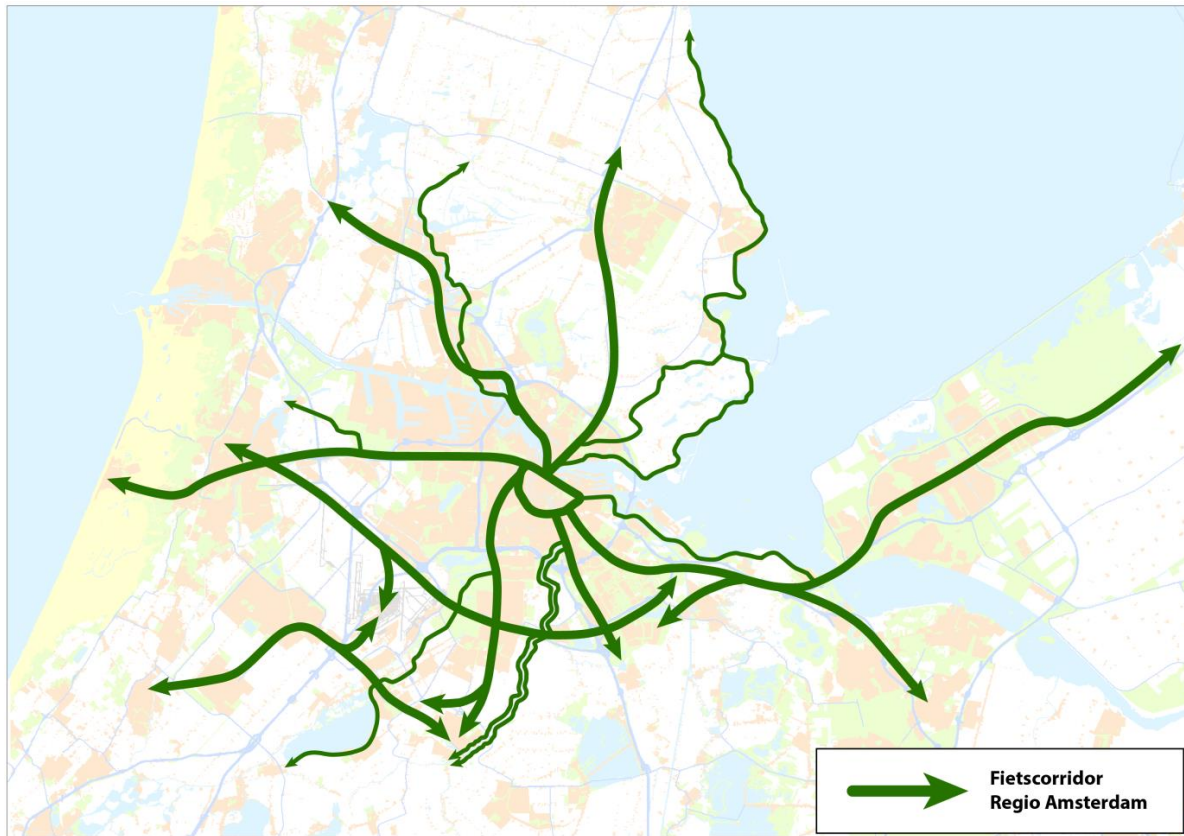
De reisafstanden per fietsverplaatsing zijn de laatste jaren toegenomen, vooral woon-werkverplaatsingen en verplaatsingen van en naar onderwijsinstellingen. Dit heeft te maken met de schaalvergroting van voorzieningen, het uitdijen van het stedelijk gebied en de opkomst van de elektrische fiets (KiM, 2014). *E-bikes* en *speed pedelecs* duiken steeds vaker op in het straatbeeld, en zorgen er ook voor dat het een stuk minder inspannend is om langer te fietsen. De cijfers wijzen dat ook uit: naar schatting 5% van de bevolking heeft een elektrische fiets, onder 65-plussers bedraagt dit zelfs 25% (KiM, 2014). Kennis over de positie van de *e-bike* in het woon-werkverkeer is nog beperkt, maar wijst erop dat de *e-bike* de trend van langer wordende fietsafstanden versterkt. De gemiddelde afstand die met een elektrische fiets wordt overbrugd, is bijna twee keer groter dan met een gewone fiets: 6,3 versus 3,6 kilometer (KiM 2014). Verheugend zijn ook de aanwijzingen vanuit het (beperkt) beschikbare onderzoek<sup>2</sup> dat automobilisten geneigd zijn om over te stappen op een *e-bike*. Daarbij blijkt niet zozeer de snelheid of flexibiliteit de voornaamste drijfveer, maar eerder het gezondheidsargument. Het laat zien dat de fiets steeds meer een positie heeft binnen de langere, regionale verplaatsingen. Opnieuw goed nieuws, want vanuit Zaanstad, Haarlem en Amstelveen neemt de pendel naar Amsterdam behoorlijk toe, en ook de pendel vanuit Almere blijft groot.

#### **4. 'Gebruik fietsroutes voor meerdere motieven, en uw dubbeltje is een daalder waard'**

De Regioraad stelde op 16 juni 2015 met de *Investeringsagenda Fiets 2015-2025* een nieuw fietsprogramma vast, waarmee de Stadsregio inzet op meer en betere fietsroutes en -stallingen, verbeteren van de verkeersveiligheid en meer kennis van en inzicht in de fietser. De totale opgave voor de komende tien jaar is becijferd op twintig miljoen euro per jaar. Een van de in het oog springende ambities: het aanleggen van hoogwaardige langeafstandsroutes door de hele regio, geschikt voor zowel woon-werk- als voor recreatief verkeer (Figuur 2).

---

<sup>2</sup> CROW – Fietsberaad: De potentie van de elektrische fiets, 2014



**Figuur 2: Fietscorridors Stadsregio Amsterdam. Bron: Stadsregio Amsterdam, 2015.**

Vanwaar deze toegenomen aandacht voor fietsende recreanten en toeristen? Een belangrijk argument is natuurlijk dat zij geld in het laatje brengen. De fiets is populair onder de (buitenlandse) bezoekers van Amsterdam en de omliggende regio. In 2012 kwamen 6,5 miljoen unieke internationale verblijfsbezoekers naar de regio Amsterdam, 30% daarvan gaf aan tijdens het verblijf te hebben gefietst. Vertaald naar ritten kan een voorzichtige schatting worden gegeven van ten minste vier miljoen fietsritten per jaar door internationale verblijfsbezoekers, uitgaande van ten minste twee ritten (heen en weer) per fietsende bezoeker.

Het toerisme in Amsterdam en de regio groeide in de afgelopen jaren bovendien steeds met minimaal 3%. De verwachting is dat deze trend het komende decennium doorzet. In 2025 is de omvang van het toerisme dan met 30% gegroeid. Daarmee is het aannemelijk dat ook het aantal verplaatsingen per fiets door (buitenlandse) bezoekers aan de Amsterdamse regio sterk zal toenemen (Amsterdam Marketing, 2014; CBS, 2014 & UNWTO, 2013). Vurige wens van de gezamenlijke EZ-wethouders in de regio: buitenlandse bezoekers spreiden over de regio, bijvoorbeeld door ze via aantrekkelijke fietsroutes naar het Muiderslot, de bollenvelden of de molens in de Zaanstreek te brengen. Zo wordt de overvolle Amsterdamse binnenstad ontlast, en profiteren omliggende gemeenten mee van de groeiende groep buitenlandse bezoekers. En natuurlijk geldt dat de bewoners van de regio zelf ook graag de fiets pakken voor een ritje door de polders, het Amsterdamse Bos of richting de sportvelden. Je zou het zomaar een win-win situatie kunnen noemen.

##### **5. 'Goed beschouwd is er vooralsnog geen échte 'Snelfietsroute' in de regio te vinden...'**

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt, stimuleert en financiert een deel van de kosten, en helpt bij het vinden van externe financieringsbronnen zoals Rijksprogramma's. Gemeenten en andere wegbeheerders voeren de projecten uit, en zorgen voor het eigen deel van de financiering. Zo werken we al ruim vijftien jaar aan een netwerk van routes

dat steeds beter, langer en aantrekkelijker wordt. Maar zijn het daarmee écht hoogwaardige en snelle langeafstandsroutes? En zijn ze aantrekkelijk voor meerdere motieven?

Dat hangt er natuurlijk maar vanaf welke uitgangspunten je hanteert. Laten we het 'Inspiratieboek Snelle Fietsroutes' (CROW, 2014) er eens bij pakken. Dit boek legt de lat hoger dan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW (2006), waarin de verkeerskundige richtlijnen voor goede fietsroutes zijn opgesomd. Het gaat bij de snelle fietsroutes om ontwerpisen voor bredere paden, met voorrang voor fietsers op kruispunten, en een herkenbare uitstraling.

Een snelle blik op de langeafstandsfietsroutes in de Amsterdamse regio leert dat de overgrote meerderheid daar niet aan voldoet. Paden zijn niet breed genoeg, lang niet overall uitgevoerd in rood asfalt en op te veel plekken treden vertragingen op in verband met drukke kruispunten, obstakels en ontbrekende routedelen. Goed beschouwd is er vooralsnog geen echte 'snelfietsroute' in de Amsterdamse regio te vinden...

En toch, wanneer we er iets minder kritisch naar kijken, en we er een aantal recente voorbeeldprojecten bij pakken, dan is er een even gestage als onmiskenbare verbetering aan de regionale langeafstandsroutes waarneembaar.

### **5.1 Van fietsdemonstratieprojecten tot Electric Freeway**

De eerste voorbeelden van aantrekkelijke langeafstandsroutes voor fietsers zijn meer dan dertig jaar oud en in onze regio te vinden. De routes langs de Museumtram in Amstelveen en langs de Flevolijn in Almere werden begin jaren '80 als 'fietsdemonstratieproject' aangelegd met geld vanuit het Rijk. Ze zijn vandaag de dag uitgegroeid tot de onmisbare *backbones* van de netwerken. In Zaanstad ligt langs de spoorlijn ook zo'n route, waar in de loop der jaren allerlei verbeteringen aan werden gepleegd: een verlenging naar de Hempont, nieuwe routedelen onder een viaduct om een gelijkvloerse kruising te vermijden, een schuine tunnelopgang om een route te verknopen en allerlei kleine ingrepen waaronder het asfalteren en verbreden van routedelen. Zo ging en gaat het met veel belangrijke fietsroutes.

Bij een aantal routes is echt sprake van een corridoraanpak, al is de mate van succes tot nu toe ronduit wisselvallig te noemen. Zo verschenen er plannen voor snelfietsroutes tussen Haarlem-Amsterdam ('F200'), van Almere naar Amsterdam Zuidoost ('Electric Freeway') en, inmiddels al lang geleden, tussen Amsterdam en Utrecht ('van Dam tot Dom'). Eerstgenoemde initiatief wacht nog steeds op de verbetering van de belangrijkste routedelen. Het tweede bestond slechts uit bebording en campagne en van de laatste is zelfs, voor wat betreft het deel in onze regio, nooit meer iets vernomen. Oorzaken? Vooral het feit dat kleine gemeenten niet de middelen hebben voor ambtelijke inzet en verbeteringen aan infrastructuur. Bovenliggende overheden moeten dan een handje toesteken. Blijft die hulp uit, dan sneuvelen de voornemens.

Een echt intensieve aanpak werd gevolgd voor het traject tussen Zaandam en Amsterdam, langs de busbaan bij de Noorder IJplas en de tweede Coentunnel. Zeven jaar duurde het voordat eindelijk een opdracht aan de aannemer werd verstrekt. In 2016 is deze route klaar. Duurt even, maar dan heb je ook wat.

### **5.2 Een fietsroute geschikt voor alle motieven: Purmerend - Amsterdam**

Dat het ook anders kan, bewijst het voorbeeld van de route tussen Purmerend en Amsterdam-Noord. Ook deze langeafstandsroute werd ooit aangemeld voor het 'Fiets Filevrij' programma. Er kwam geen project, en dus kwam er geen geld. Althans, niet vanuit de tijdelijke rijksregeling. Wel uit andere middelen.

Wie vanuit Purmerend naar het centrum van Amsterdam wil fietsen, kiest voor deze route naar de pont over het IJ. Die route bestaat grofweg uit vier delen: een stuk binnen de bebouwde kom van Purmerend, een lang en kaarsrecht stuk langs het Noordhollands Kanaal en twee delen in Amsterdam-Noord: één door het Noorderpark van prima

kwaliteit, en een stuk bij de onderdoorgang van de A10 dat tot de slechtste fietspaden van de stad behoort. Hier zitten diepe putten in het wegdek, en brokkelt het asfalt van de randen van het toch al veel te smalle paadje (Figuur 3).



**Figuur 3 - Route Purmerend - Amsterdam, nabij onderdoorgang A10 in Amsterdam-Noord. Bron: Cyclomedia, 2015.**

Toen het Hoogheemraadschap een jaar of zes geleden besloot om de lange kanaaldijk opnieuw te asfalteren, was de ambitie van een prettige en snelle fietsroute opeens een flinke stap dichterbij. Purmerend bracht het deel binnen haar gemeente vervolgens volledig op snelfietsrouteniveau (Figuur 4), en sloot de route aan op de iconische Melkwegbrug, waardoor een directe verbinding met het centrum van Purmerend ontstond.



**Figuur 4 - Snelfietsroute Purmerend. Foto: Edward van Schooten.**



Na jarenlange verzoeken vanuit de Stadsregio, ging het stadsdeel Amsterdam-Noord uiteindelijk akkoord met de afspraak om eind 2015 het slechtste routedeel bij de onderdoorgang van de A10 aan te pakken. De fietser krijgt zo een prima verbinding. Vijftien kilometer over asfalt, en zonder een enkel verkeerslicht. Beslist geen fietssnelweg uit het boekje, wel een fijne route. Eén die bovendien volledig ingeklemd is tussen de weilanden van het Waterland en de oevers van het kanaal, en waar weidevogels de grootste bron van geluidsoverlast zijn. Langeafstandsroutes creëren voor zowel utilitaire als recreatieve doeleinden? We doen het al.

## **6. 'spring er maar in, en kijk maar waar je uitkomt'**

Wanneer we kijken naar de gehanteerde aanpak bij het realiseren van aantrekkelijke langeafstandsroutes, dan valt er behalve de pragmatische werkwijze nog iets op: er is naar hartenlust gewinkeld bij diverse partijen en financieringsbronnen. In een eerder verschenen paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk stelden we al dat bij de aanleg van de Muiderfietsbrug in 2010 creatief gestapeld is met budgetten, van bereikbaarheidsimpulsen tot het fonds Groene Uitweg. *'Het proces dat leidde tot de uiteindelijke aanleg van de brug ging niet helemaal volgens het boekje. Het was meer een kwestie van "spring er maar in, en kijk maar waar je uitkomt" (Slebos, Sargentini, van Offenbeek, 2011).* Het kleuren buiten de lijntjes was in dit geval bittere noodzaak. Anders was de brug er nooit gekomen. Juist de bijzondere combinatie van gebruikte budgetten toont aan dat er al lang sprake is van een mengvorm tussen utilitair en recreatief.

Het mooie van een aanpak die eigenlijk geen aanpak is, is dat je hem overal kunt toepassen. Natuurlijk, dit is een karikatuur. Wij zouden maar wat graag overal superroutes creëren; *fietssnelwegen* die over kilometerslange afstanden een profiel kennen van vijf meter breed rood asfalt en overal met voorrang over, onder en langs spoorlijnen, busbanen, snelwegen en kanalen gaan. Het verleden leert dat dit ons niet gaat lukken. Toch willen we dat netwerk van hoogwaardige, snelle routes. Routes die bovendien aantrekkelijk gelegen zijn en daardoor geschikt voor recreatie en toerisme. Want niet alleen onze inzichten in werkprocessen en financiering zijn verschoven in de loop der jaren. De inzichten in de motieven van fietsers deden dat evenzeer.

## **7. Fietsroutes als autosnelwegen of als attractie?**

De verkeerskundige eisen voor fietsinfrastructuur en termen als 'Fietssnelweg' leiden tot het beeld van een fietsroute als autosnelweg: gestrekt, comfortabel, zonder oponthoud voor de fietser en voorzien van herkenbare benaming en bebording.

Maar in hoeverre moet een autosnelweg inspiratie zijn voor een snelle fietsroute? Is dit *frame* toepasbaar op de meest flexibele vorm van vervoer, en wat kopen we daar eigenlijk voor? Gelukkig wordt over die vraag meer en meer nagedacht. Met verrassende uitkomsten.

Architect Stefan Bendiks (2013) stelt voor om aan de vijf verkeerskundige eisen van het CROW drie criteria toe te voegen die specifiek gelden voor snelfietsroutes: ruimtelijke integratie, sociaaleconomische waarde en beleving. Door snelfietsroutes te ontwerpen vanuit deze criteria, -en deze dus te benaderen vanuit de sociaal-ruimtelijke context-, creëren we volgens Bendiks fietsroutes die beter passen in hun omgeving. Dat draagt bij aan de belevingswaarde van gebruikers, en zorgt ervoor dat de infrastructuur beter wordt ingepast in haar omgeving. Een fietspad kan behalve een functionele route ook een attractie zijn. *"Niet alleen om A en B te verbinden, maar ook om van de reis een ervaring te maken."*

Maar wat vindt de dagelijkse forens daar eigenlijk van? Wil die een attractie, of toch liever snel van A naar B? Wat zou u zelf willen? En weet u eigenlijk wel hoe lang de verschillende routes zijn waaruit u kiezen kunt?

Een fascinerend onderzoek verscheen in 2012 en betrof niet alleen fietsers. Mark van Hagen van de Nederlandse Spoorwegen deed in 2012 promotieonderzoek naar

wachttijdbeleving. Zijn hoofdconclusie? Veraangenaming kan plaatsvinden door het verkorten van de wachttijdbeleving, in plaats van een letterlijke verkorting van de wachttijd zelf. Het aangenamer maken van een fietsroute beïnvloedt dus de reistijdbeleving. Deze voelt bij een route door een prettige omgeving korter aan dan bijvoorbeeld een lange, rechte route zonder beleving. Van Hagen toonde dit aan met een studie naar routekeuzes van fietsers tussen het Utrechtse Centraal Station en de Ravellaan. 85% bleek te kiezen voor een aantrekkelijkere, maar 200 meter langere route. Een meerderheid van fietsers meende zelfs dat zij daarmee ook de snelste route fietsten.

## 8. Vijf tips bij een opportunistische aanpak bij langeafstandsroutes

De overheden in de regio Amsterdam hebben, samen met de afdelingen van de Fietsersbond, in 2014 een aantal routes aangewezen die met elkaar een netwerk van hoogwaardige langeafstandsroutes moeten gaan vormen (Figuur 2). Per route wordt uitgewerkt hoe hoog de lat kan worden gelegd; is er ruimte, draagvlak en geld voor een hoogwaardige inrichting? Waar moeten we met een onsje minder tevreden zijn? We kunnen daarbij leren van eerdere ervaringen. Vijf tips bij een opportunistische aanpak bij langeafstandsroutes:

1. Een eerste les is dat een coalitie tussen meerdere partijen met verschillende beleidsdoelen even onvermijdelijk als noodzakelijk is. In het verleden stuitten we nogal eens bij toeval op andere overheden en organisaties die, om welke reden dan ook, 'iets met een fietsroute wilden'. Nu gaan we daar direct naar op zoek. **Opportunisme loont:** het is niet lastig of bemoeizuchtig als een andere partij vanuit een ander belang zich roert, zolang het doel maar min of meer hetzelfde is. Routes verbreden door coalities te smeden.
2. Een tweede les schuilt in dat een-na-laatste zinnetje: 'zolang het doel maar min of meer hetzelfde is.' Min of meer, dat betekent water bij de wijn. En het betekent een **flexibele houding** ten aanzien van de routekeuze, de ontwerpisen en de vormgeving. Een fietsroute kan zich aanpassen aan zijn omgeving en als stromend water langs obstakels manoeuvreren, in plaats van erover of eronderdoor als een marcherende mier. Deze gedachte kan ook worden toegepast bij de *framing* van nieuwe routes. Een op autosnelwegen geïnspireerde aankleding, inclusief eigen productformule en bebording, past volgens ons niet bij de beleving van fietsers. We sluiten juist aan bij bestaande bewegwijzering: rood en groen met de bekende fietsknooppunten. Want geloof het of niet, de aankondiging van een snelfietsroute heeft al bij heel wat bewoners gezorgd voor een sterke NIMBY-houding. En dan klinkt *groene loper* toch heel wat vriendelijker dan *fietssnelweg*.
3. Bedenk: fietsers zijn geen wannabe-automobilisten. Juist de flexibiliteit van duizend-en-één op- en afritten maakt een fietsroute aantrekkelijk. Tel daar nog de snelle pitstop bij de bakker, crèche of pinautomaat bij op en het is duidelijk waarom futuristische impressies van superhighways boven de Londense City niet aansluiten bij de behoeften van de fietser. We sluiten opnieuw aan bij architect Bendiks: **denk en ontwerp voor fietsers**. Hun tijdsbeleving is subjectief: een route kan korter lijken terwijl die in werkelijkheid langer is. De boodschap is niet ingewikkeld en misschien ook niet erg spannend of modern, maar **fietsers willen graag rustige routes in een prettige omgeving**. Als we dat voor elkaar krijgen, zijn we al een heel eind. Autosnelwegen werden per slot van rekening in eerste instantie ook ontworpen vanuit landschappelijke beleving in plaats van de snelste en kortste weg te kiezen.
4. **Wees geduldig en toon kleine successen**, want goed voorbeeld doet volgen. Toen we de Muiderfietsbrug opleverden, werd snel daarna ook het fietspad naar Muider van tegels in asfalt omgezet. Het stuk richting Diemen is inmiddels van de

hoogste kwaliteit, en er volgen meer verbeteringen. Kijk vooruit, maar kijk vooral ook af en toe terug. Pas dan wordt goed duidelijk hoe veel er al verbeterd is. Applicaties als Cyclomedia of Google StreetView tonen historische opnames tot ver terug in de tijd. We zoeken weleens naar oude plaatjes van wegen, bijvoorbeeld wanneer we onze nieuwe zegeningen tellen. Het is dan alsof we bladeren in een vergeeld fotoalbum vol smalle klinkerpaden.

5. En stel, er zit nog ergens een slingerende omweg, steile helling of een korte strook kasseien in een prettige langeafstandsroute. Is dat erg?

Misschien niet.

Als een bruggetje steiler wordt uitgevoerd dan de norm toelaat omdat het niet anders kan worden ingepast, dan moet het maar. Misschien kunnen we er een spannend (en uiteraard verkeersveilig!) element voor fietsers van maken, met een suizende afdaling. En we kunnen de fietser in elk geval altijd vooraf vragen wat hij of zij ervan vindt wanneer we ergens **buiten de lijntjes kleuren**. Nee heb je, ja kan je krijgen. Goed mogelijk dat de route in de toekomst verder wordt verbeterd. We werken toch stapje voor stapje.

## 9. Proeftuin Sportas

De vijf adviezen worden straks weer ingezet bij de volgende ambitieuze opgave: de fiets- en wandelverbinding langs de Amsterdamse Sportas, tussen het Olympisch stadion en het Amsterdamse Bos. Er zitten nu al acht partijen aan tafel om over een route van pakweg vier kilometer te praten. Hun belangen variëren net zo sterk als hun bevoegdheden en beschikbare middelen. Het streven naar één uniforme inrichting, -over de volle lengte en conform de hoogste kwaliteitseisen-, lijkt gezien de eerdere ervaringen volstrekt onrealistisch. Het motto kan dus zijn: goed is goed genoeg. Fietsers hebben meer aan een realistische verbetering op straat, dan aan de topkwaliteit die niet verder komt dan glanzende pagina's van de *artist impression*.

## 10. 'Als recreant op weg naar je werk'

In dit artikel pleiten we voor de aanleg en verbetering van fraaie, aantrekkelijke en groene fietsroutes. En dat door middel van slimme coalities en een opportunistische aanpak. De kansen liggen er, want we hebben genoeg prachtige landschappen tussen onze steden. Volgens ons is het beste beloningssysteem er eentje waarbij forensen die iedere dag de fiets pakken worden getraakteerd op ontspanning, schoonheid en de verrassing van het alledaagse. Werk daarom liever aan recreatieve routes die geschikt zijn voor forensen, dan andersom. 'Zo snel mogelijk van A naar B' lijkt immers een adagium voor automobilisten en OV-gebruikers. Fietsers rijden over een fraaie route graag wat extra meters. Ze hebben vaak niet eens door dat ze langer onderweg zijn. En misschien zijn ze op zulke momenten ook niet onderweg. Wie het geluk heeft iedere ochtend te mogen fietsen over een *groene loper*, is een recreant op weg naar het werk.

## Literatuur

Amsterdam Marketing. (2014) Openbaar Vervoer Metropool Amsterdam, Ervaringen van de internationale bezoekers.

Bendiks, S., Degros, A. (2013) Fietsinfrastructuur. Rotterdam: na010 uitgevers.

CBS (2013) Onderzoek verplaatsingen in Nederland 2013. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CROW (2006) Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

CROW (2014) Inspiratieboek Snelle Fietsroutes.

Fietsersbond (2013) Een Toekomstagenda voor Snelfietsroutes. Utrecht: Fietsersbond.

Jones, T., Harms. L., Heinen, E. (2014) Experiences of electric bicycle users in the Netherlands and the UK.

Gemeente Almere (2013) Almere Bike City, de duurzame stad is een fietsstad.

Hagen, M. van, Govers, B. (2012) Robuust sturen op keuzegedrag van mobilisten. CVS Paper.

KiM. (2014) Mobiliteitsbeeld 2014. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

RTV Utrecht (2015) Fietsers moeten wachten voor Bunnikse boer die koeien uitlaat. (<http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/1377362>)

Stadsregio Amsterdam. (2015) Investeringsagenda Fiets 2015-2025. Vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 16 juni 2015.

Slebos, C., Sargentini, M., Offenbeek, B. van. (2011) Als iedereen over de brug komt, dan komt de brug er ook. CVS Paper.

United Nations World Tourism Organization. (2013) World Tourism Annual Report 2013.