



# METROPOLITANE FIETSROUTES

*Op naar een snel, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk  
in de Metropoolregio Amsterdam*



**in opdracht van** Vervoerregio Amsterdam

**Opgesteld door** Goudappel Coffeng  
**In samenwerking met** ThuisraadRO

**Titel** **Metropolitane Fietsroutes**

*Op naar een snel, comfortabel en aantrekkelijk  
fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam*

**Document kenmerk** RGA108/bnl/0627.04

**Datum publicatie** 25 januari 2018

**metropool**  
**regio**amsterdam

adviseurs  
mobiliteit

**Goudappel**  
thuisraadRO **Coffeng**



# Inhoudsopgave

<b>Hoe dit rapport tot stand kwam</b>	<b>5</b>
<b>1. Fietsen in de Metropoolregio Amsterdam</b>	<b>7</b>
1.1 Beter bereikbare en toegankelijke steden en landschappen met een aantrekkelijk metropolitaan fietsnetwerk	7
1.2 Gezamenlijk efficiënt investeren in de fiets	8
1.3 Kosteneffectiviteit van fietsinvesteringen	13
1.4 Leeswijzer	13
<b>2. Status metropolitaan fietsnetwerk</b>	<b>15</b>
2.1 Hoe ligt het netwerk erbij?	15
2.2 Gezamenlijke investering nodig om het metropolitaan netwerk op gewenst kwaliteitsniveau te krijgen	17
<b>3. Focusverbreding: belevingsaspecten</b>	<b>19</b>
3.1 Waarom belevingsaspecten betrekken bij het ontwerpen van regionale fietsinfrastructuur?	19
3.2 De centrale vraag	20
3.3 Fysieke kenmerken die invloed op de beleving van regionale fietsroutes kunnen hebben	21
3.4 De Rijwielradar, een checklist	23
3.5 Conclusie en vervolgstappen	23
<b>4. Gezamenlijke afspraken</b>	<b>27</b>
4.1 Gezamenlijke afspraken	27
4.2 Op naar een snel comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam!	27







# Hoe dit rapport tot stand kwam

Sinds de zomer van 2016 wordt er door de samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) gewerkt aan het project Metropolitane Fietsroutes. Dit is het gevolg van de gemaakte afspraken in de ruimtelijk-economische actie-agenda 2016-2020 van de MRA (actie 5.3). De Vervoerregio Amsterdam treedt als trekker van deze MRA-actie op. Een ambtelijke projectgroep -bestaande uit experts van MRA-gemeenten waaronder Purmerend, Amstelveen, Waterland, Amsterdam, Zaanstad en Haarlemmermeer met Rijkswaterstaat en de twee provincies- heeft met inbreng vanuit de Fietsersbond gewerkt aan het vormen van een overzichtskaart van het metropolitane fietsnetwerk. Ook is er een set van kwaliteitseisen voor dit fietsnetwerk bepaald.

Voor het nu voorliggende rapport heeft bureau Goudappel Coffeng samen met de werkgroep een overzicht gemaakt van alle reeds lopende projecten en programma's die betrekking hebben op fietsroutes die op dit MRA-netwerk liggen. Voor alle roudedelen waarvoor nu nog geen initiatieven lopen is een inventarisatie van de kwaliteit van het netwerk opgesteld met daarbij voorstellen ter verbetering.

De bestuurlijke trekkers van deze actie zijn Ed Rentenaar (wethouder Verkeer & Ruimte gemeente Lelystad), Ronald Vennik (wethouder Verkeer gemeente Velsen) en Derk Reneman (wethouder Verkeer gemeente Haarlemmermeer en portefeuillehouder Verkeer namens de Vervoerregio Amsterdam). Het plan van aanpak voor deze MRA-actie is begin 2017 goedgekeurd in zowel het Bestuurlijke platform Mobiliteit als in het platform Ruimte. Het opstellen van dit rapport komt tot stand met financiële bijdragen vanuit de Vervoerregio Amsterdam en het portefeuillehoudersoverleg Metropolitane Landschap.





1

1



# 1 Fietsen in de Metropoolregio Amsterdam

*De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is internationaal gezien de fietsmetropool bij uitstek. De fiets is een populair vervoermiddel, functioneel en recreatief; het is zelfs het snelst groeiende vervoermiddel in de regio Amsterdam. Bovendien neemt een fiets weinig ruimte in, wat het tot een ideaal vervoermiddel in de drukke regionale stadskernen maakt. De fiets als duurzaam mobiliteitsmiddel draagt daarom bij aan een goed bereikbare en leefbare regio. En nieuwe ontwikkelingen zoals de e-bike maken dat het afleggen van grote afstanden voor een bredere groep aantrekkelijk wordt. Dit heeft tot gevolg dat de fiets binnen de MRA een serieus alternatief gaat vormen voor andere middelen van vervoer.*

## 1.1 Beter bereikbare en toegankelijke steden en landschappen met een aantrekkelijk metropolitaan fietsnetwerk

Met een netwerk van Metropolitane Fietsroutes willen de samenwerkende overheden in de noordelijke Randstad de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de steden en het landschap verbeteren. Hiermee kunnen fietsers uit binnen- en buitenland vlot de stad in en uit en van stad naar stad fietsen. Naar hun werk, naar school, de sportvelden, naar familie en vrienden of zomaar voor een ommetje door het groen.

De MRA heeft al een uitgebreid fietsnetwerk, zowel in fietspaden als in bewegwijzering (bijvoorbeeld fietsknooppuntenroutes). Toch is vanuit verschillende stadsranden de verbinding naar het buitengebied of de verderop gelegen kern moeilijk of slechts via omwegen te vinden of qua omgeving

weinig aantrekkelijk. Ook zijn de huidige routes niet altijd gebruiksvriendelijk (veel barrières, slechte verharding, onduidelijk profiel, gevoel van onveiligheid en smal). Daarbij komt dat het netwerk een groeiend aantal gebruikers en gebruikersgroepen kent, en op een aantal punten niet meer voldoet aan de vraag.

Om aan de vraag en verwachtingen te kunnen voldoen, en om als MRA fietsmetropool nummer 1 te blijven, is het hoog tijd om het huidige netwerk te verbeteren en te voorzien in een aantrekkelijk netwerk van Metropolitane fietsroutes, die op een vlotte en logische wijze de stad in en uitlopen als poorten naar het groene landschap en verbinding tussen steden. Een netwerk dat gebruikt kan worden voor allerlei motieven en door allerlei doelgroepen, zoals forensen, recreanten, sporters en buitenlandse bezoekers.



De MRA heeft een ruimtelijk-economische actie-agenda opgesteld voor de periode 2016-2020. Daarin spreken de samenwerkende partijen af om te werken aan betere verbindingen, waaronder ook voor de fiets:

- De MRA gaat de regionale netwerken verbeteren door ov- en fietsnetwerken op te waarderen en te koppelen. We wijzen fietscorridors aan op het niveau van de metropool waardoor fietsroutes voor woon/werkverkeer en recreatie met elkaar worden verbonden. De MRA zorgt voor dekking vanuit regionale fondsen voor infrastructuur als kleine gemeenten de eigen bijdrage voor ontbrekende schakels niet kunnen opbrengen.
- De MRA-partners brengen één aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand door onder meer de aanleg van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes.

Dit programma van Metropolitane Fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam geeft invulling aan deze acties. Het doel van dit programma is het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de steden en het landschap door het realiseren van een samenhangend MRA-netwerk met aantrekkelijke fietsroutes waarop fietsers vanuit diverse motieven vlot de stad in en uit en van stad naar stad kunnen fietsen. Dat bereiken we door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes en door uniformiteit aan te brengen in uitstraling en promotie. Denk aan een soort R-net productformule, maar dan voor de fiets. Dit gezamenlijke programma is een eerste stap in de totstandkoming van dit hoogwaardige netwerk. De uitvoering is het vervolg.

## 1.2 Gezamenlijk efficiënt investeren in de fiets

Dit programma met Metropolitane Fietsroutes staat niet op zichzelf. Nu al investeren de gemeenten, vervoerregio, provincies en het Rijk gezamenlijk in fietsprojecten in het kader van rijksprogramma's zoals Fiets Filevrij, Beter Benutten en de lopende MIRT trajecten. Al deze fietsprojecten hebben hetzelfde doel: de regio aantrekkelijker per fiets bereikbaar maken. Alle betrokken partners van de Metropoolregio Amsterdam werken ondertussen aan hun fietsbeleid in het eigen gebied. Denk aan lokaal en regionaal fietsbeleid, meerjarenprogramma's, recreatieve netwerken en verkeersveiligheidsprojecten. Ook op het gebied van hoogwaardige en snelle fietsroutes voor de lange afstanden gebeurt al best veel.

Dit gezamenlijke programma voegt daar geen nieuw beleid of nieuwe netwerken aan toe, en komt ook nergens voor in de plaats. Wel streven we hiermee nu nadrukkelijk naar meer samenhang, meer enthousiasme en meer inzet en middelen om een flinke impuls aan de uitvoering te geven. Veel (deel-) plannen liggen immers al klaar om uitgevoerd en aan elkaar verbonden te worden. Het netwerk van Metropolitane Fietsroutes vormt hiervan een logisch geheel.





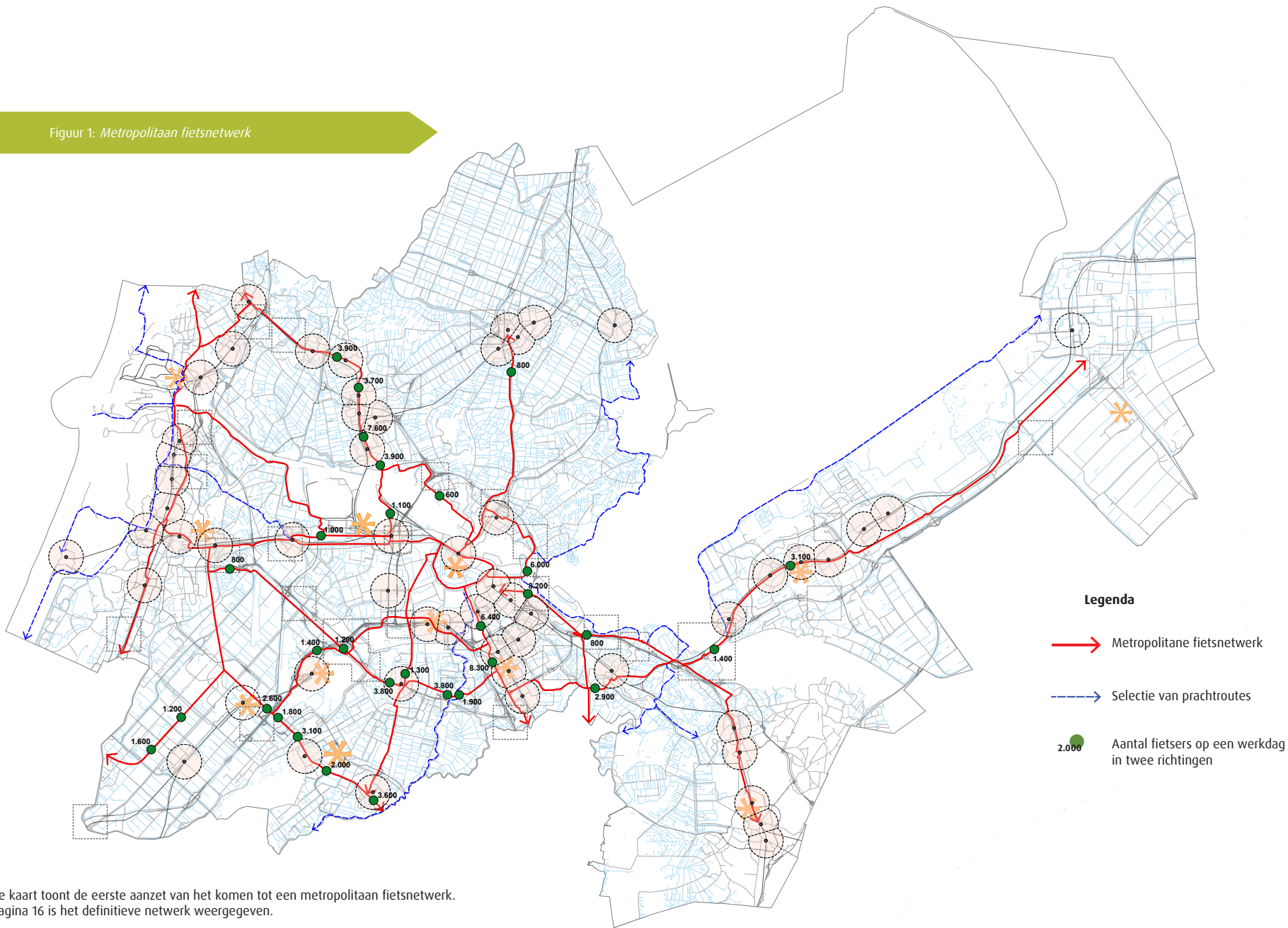
De Metropolitane Fietsroutes beslaan een basisnetwerk op de meest belangrijke corridors tussen de grootste kernen en woon- en werkgebieden. De routes moeten zorgen voor een uitstekende verbinding tussen stad en land, door het slechten van barrières aan stadsranden en het creëren van aantrekkelijke 'toegangspoorten' tussen de onderliggende groene en recreatieve routes en de binnenstedelijke netwerken. Bij de keuze voor opname van de routes in het netwerk hanteerden we de volgende uitgangspunten:

- Verbindingen liggen tussen en langs de belangrijkste herkomsten/bestemmingen in de Metropoolregio. Dit zijn kerngebieden werkgelegenheid (>2.500 arbeidsplaatsen) en grotere woonkernen (>50.000 inwoners) en samen passend als logische routes in een herkenbaar metropolitaan netwerk;
- Verbindingen zijn aantoonbaar kansrijk als alternatief op drukke auto/OV corridors, dat wil zeggen op befietsbare afstand tussen herkomst en bestemming (maximaal circa 15 km);

- Routes bevatten nu ten minste 1000 fietsbewegingen per etmaal (2-richtingen) of kunnen daar realistisch gezien naartoe groeien;
- Routes vallen binnen de begrenzing van de Metropoolregio Amsterdam;
- Routes zijn op dit moment (grotendeels) befietsbaar en verdere verbetering is realistisch en uitvoerbaar tussen nu en 2025;
- Extra aandacht gaat uit naar routes die momenteel (deels) in verkenning/planvorming/uitvoering zijn en routes met een duidelijke extra waarde als toeristisch/recreatief/groene route. Het Programma Metropolitane Fietsroutes sluit zoveel mogelijk aan bij bestaande (beleid)plannen, netwerken en programma's van de deelnemende partijen, zoals het provinciale beleid, de Investeringsagenda Fiets van de Vervoerregio Amsterdam, het Groennet uit het Meerjarenplan Fiets (MJP) van de gemeente Amsterdam en een aantal gemeentelijke en subregionale initiatieven.



Figuur 1: Metropolitane fietsnetwerk



\*Deze kaart toont de eerste aanzet van het komen tot een metropolitane fietsnetwerk. Op pagina 16 is het definitieve netwerk weergegeven.



### Koppeling met de stedelijke en recreatieve netwerken

Bij het opstellen van het netwerk van Metropolitane Fietsroutes is bewust rekening gehouden met de aansluitende en onderliggende stedelijke en recreatieve netwerken. Juist de Metropolitane routes dienen als toegangspoorten tussen de stedelijke netwerken en de omliggende recreatieve routes. Op plekken waar de stad overgaat in het buitengebied (de 'poorten' naar het landschap) zien we dat stromen fietsers vanuit verschillende motieven (woon/werk, scholieren, sport, recreatie, toerisme) zich bundelen, en vervolgens weer uitwaaiëren naar onderliggende routes in de stad als in het buitengebied. Denk hierbij aan plekken als de Muiderfietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal, de diverse passages met de ring A10, de Hollandse Brug en de routes naar de pontverbindingen over het Noordzeekanaal. Bij dit soort barrières komt alles samen, en juist op deze plekken loont gerichte investering in hoogwaardige infrastructuur met bijzondere aandacht voor de prettige beleving ervan.

Voor de recreatieve routes die samenhangen met de Metropolitane Fietsroutes worden in dit programma geen aparte oplossingsrichtingen met kostenramingen gepresenteerd, hiervoor gelden aparte programma's. Wel zorgen we voor goede en eenduidige bewegwijzering en een afgestemde productformule gericht op buitenlandse bezoekers. En doordat we de fietsinfrastructuur juist op de geselecteerde routes aanpakken worden ook de

condities voor het recreatieve fietsverkeer verbeterd. Het netwerk kan hiermee een bijdrage leveren aan de beoogde spreiding van de drukte door de MRA als gevolg van het groeiend aantal (internationale) bezoekers.

Door nu bewust te kiezen voor een programma willen we de komende jaren met alle MRA-partijen gezamenlijk aan de slag gaan om zo tot een fietsnetwerk van hoge kwaliteit te komen. Gezien het regionale en deels bovenregionale karakter (onder meer vanwege de aansluitingen op andere regio's en via overstapmogelijkheden op andere modaliteiten zoals de trein) zijn er kansen voor bijdragen aan dit programma door andere partijen zoals de Rijksoverheid. Ook de recente aandacht voor stedelijke bereikbaarheid, de groeiende kansen van de fiets in de verplaatsingen op middellange afstanden en toenemende bewustwording in en aandacht voor aspecten van reisbeleving zorgen ervoor dat de fiets een steeds prominentere plek krijgt in de gezamenlijke bereikbaarheidsprogramma's van Rijk en regio.





12



### 1.3 Kosteneffectiviteit van fietsinvesteringen

In het kader van de Tour de Force 2020 (de gezamenlijke Agenda Fiets van de overheden in Nederland) is door bureau Decisio becijferd wat de kosten en baten zijn van investeringen in de fiets <sup>1</sup>. Uit die rapportage blijkt dat de investeringen in fietsinfrastructuur in de stad renderen door positieve maatschappelijke effecten bij het gebruik van de fiets. Denk aan de positieve effecten op bijvoorbeeld congestie, emissies, gezondheid, geluid, ruimte en veiligheid. Deze effecten zijn per saldo juist negatief bij gebruik van auto of de bus.

Zowel als je de uitgaven aan de benodigde infrastructuur per reizigerskilometer als per Nederlander bekijkt komt de fiets als modaliteit het goedkoopst uit de bus. Uit de analyse van Decisio blijkt dat de uitgaven aan fietsinfrastructuur per reizigerskilometer 3 eurocent bedragen, tegen 10 eurocent voor de auto, 18 eurocent voor de trein en 14 eurocent voor de bus.

Het Metropolitane Fietsnetwerk van de MRA draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid en toegankelijkheid van de steden en het landschap voor fietsers met diverse reismotieven: zowel voor de forens als de recreatieve fietser. Beleidsdoelen vanuit de wens een bereikbare, leefbare en (toeristisch) aantrekkelijke regio te zijn gaan daarbij hand in hand. Snelheid en gestrektheid gaat niet boven de aantrekkelijkheid van een fietsroute. Juist de combinatie is waar de kracht ligt. We vinden die op routes door de groene longen van de metropool en langs landschappelijke en historische plaatsen.

<sup>1</sup> Maatschappelijke Waarde en Investeringsagenda Fietsen, Decisio, 2017

**Als voorbeeld kan de nieuwe fietsbrug bij Den Haag over de A12 en het spoor worden beschouwd. Deze brug kostte 12 miljoen euro, maar levert zoveel voordeel op voor fietsers dat deze 28 miljoen euro oplevert. Dit komt omdat de brug leidt tot een veel kortere reistijd voor fietsers en voetgangers, waardoor een verandering in vervoerwijzekeuze optreedt: mensen nemen sneller de fiets in plaats van de auto. Dat leidt tot minder auto's op de weg en daarmee voor een betere doorstroming op de weg. Daarnaast is fietsen gezonder en heeft deze verschuiving een positief effect op lucht en geluid. Deze brug is een van de vele voorbeelden waaruit blijkt dat investeringen in fietsinfrastructuur door de relatief lage kosten en hoge baten een hoog rendement hebben.**

### 1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is beschreven hoe het metropolitane fietsnetwerk er op dit moment bij ligt en welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om dit netwerk overal op het gewenste kwaliteitsniveau te krijgen. Maar met een goede infrastructuur alleen worden de regionale doelstellingen niet vanzelfsprekend bereikt. De laatste jaren is er steeds meer aandacht voor het effect van de beleving van het fietsnetwerk op het gebruik van de fiets als vervoerswijze en de keuze van routes. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op deze belevingsaspecten. Tot slot staan in hoofdstuk 4 de gezamenlijke afspraken van de MRA-partners om dit Metropolitane Fietsnetwerk te voltooien en tot een succes te brengen.





# 2 Status metropolitaan fietsnetwerk

## 2.1 Hoe ligt het netwerk erbij?

Voor een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk is een goede fietsinfrastructuur randvoorwaardelijk. De werkgroep voor het programma Metropolitane Fietsroutes heeft een set kwaliteitseisen voor deze fietsinfrastructuur opgesteld voor het type inrichting (fietsstraat of fietspaden), de breedte van de routes, het verhardingstype, de kleur van de verharding, de verlichting van de route en vormgeving van de kruispunten.

Voor het gehele netwerk is in de zomer van 2017 in kaart gebracht in hoeverre de routes aan deze kwaliteitseisen voldoen. Voor een aantal delen was dit reeds gebeurd in het kader van andere verkenningen, onderzoeken of lopende projecten. Voor alle andere delen van het netwerk zijn de trajecten getoetst aan de kwaliteitseisen op basis van actueel beeldmateriaal en locatiebezoeken.

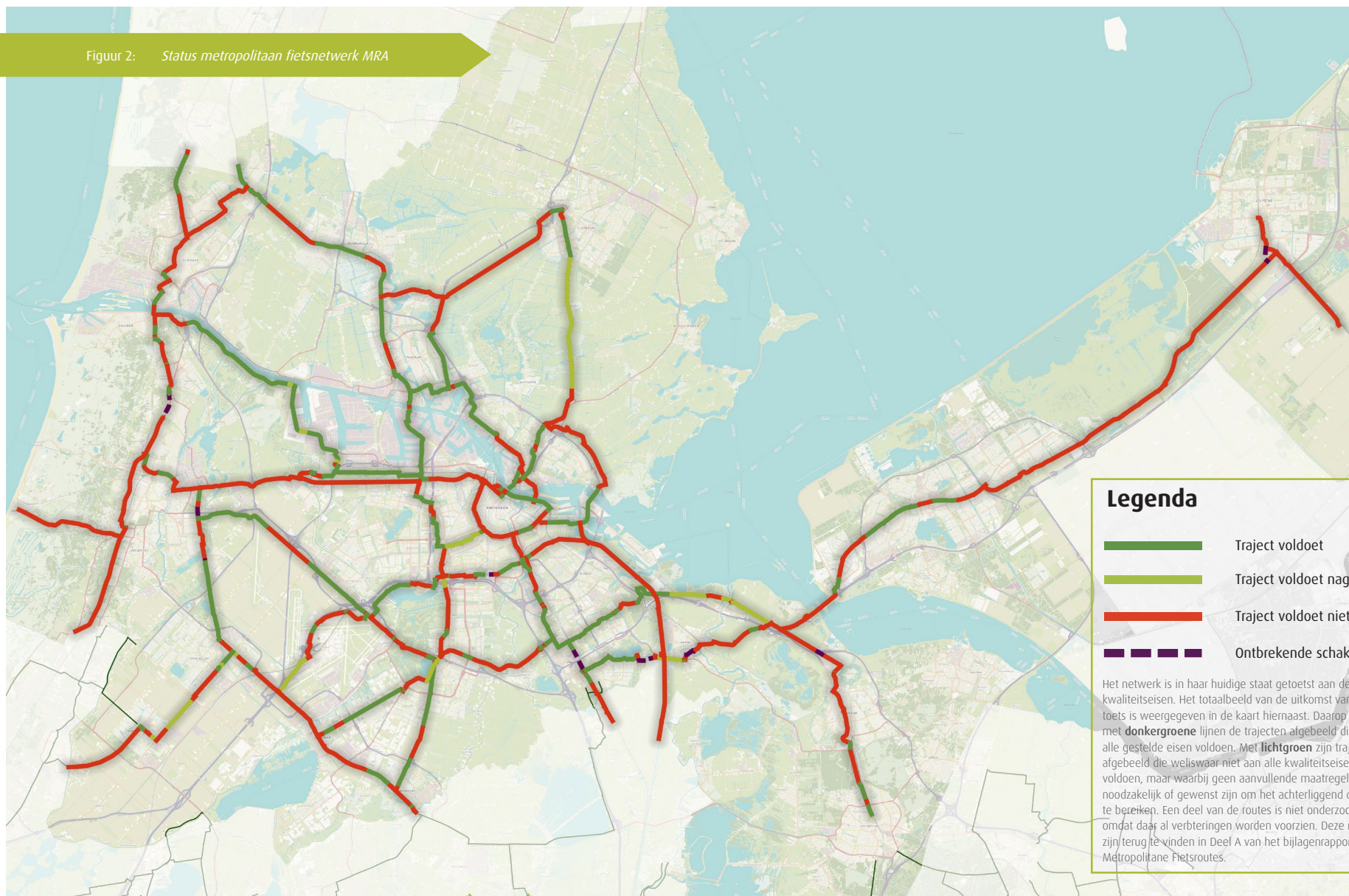
In het bijlagenrapport is een uitgebreide analyse opgenomen van de status van het netwerk op grond van de door de projectgroep geformuleerde kwaliteitseisen voor de vorm, breedte, verharding, verlichting en dergelijke.

In figuur 2 is het eindresultaat van deze analyse opgenomen. De groene lijnen geven de trajecten aan die voldoen aan alle gestelde kwaliteitseisen. Wanneer geldt dat een routedeel aan meerdere eisen niet voldoet, dan kleurt de route rood. De lichtgroene lijnen zijn trajecten die weliswaar niet aan alle kwaliteitseisen voldoen, maar waarvoor het advies geldt om deze niet als eerste aan te passen: de grootste opgaven liggen immers op de rode delen. Denk bij de lichtgroene stukken bijvoorbeeld aan een traject door het historisch centrum van Muiden. Hier verloopt de route over klinkerwegen, welke niet aansluiten bij het verhardingstype. Deze inrichting sluit echter veel beter aan op de historische omgeving dan een geasfalteerd rood fietspad. Vandaar dat op dit type trajecten een uitzondering wordt gemaakt en wordt geadviseerd om de inrichting niet aan te passen.

Figuur 2 geeft een indicatief overzicht van de totale kwaliteit. Voor een detailoverzicht wordt in het bijlagenboek per route een toelichting op de kwaliteit gegeven, waarbij de routes die al eerder onderdeel waren van studie of planuitwerking niet nogmaals apart zijn opgenomen. Voor de specifieke informatie over die routes wordt doorverwezen naar de inventarisatierapporten die per route beschikbaar zijn.



Figuur 2: Status metropolitane fietsnetwerk MRA





## 2.2 Gezamenlijke investering nodig om het metropolitaan netwerk op gewenst kwaliteitsniveau te krijgen

Op de kaart in figuur 2 is te zien dat een groot deel van het netwerk niet aan alle kwaliteitseisen voldoet. Er ligt een opgave voor de MRA-partijen om de infrastructurele kwaliteit van deze routes te verbeteren om zo de gezamenlijke ambitie te halen.

In het bijlagenrapport is per zwakke schakel een oplossingsrichting met kostenindicatie opgenomen. Daarbij is vermeld wie de wegbeheerder is van het betreffende traject en waar nog mogelijke cofinancieringskansen voor een verbetering van het traject liggen.

Naast de rode lijnen zijn er in figuur 2 ook veel groene lijnen te zien: trajecten waar de fietsroutes aan alle kwaliteitseisen voldoen. Het is dus mogelijk om – ook in binnenstedelijke omgevingen waar ruimte schaars is – kwalitatief hoogwaardige fietsroutes vorm te geven. In sommige gevallen zal dat om keuzes vragen om ruimte voor de fiets te creëren ten koste van andere functies. Dit relatief grofmazige metropolitane fietsnetwerk helpt om de keuzes juist op dit netwerk ten gunste van de fiets te kunnen maken. Een gezamenlijke investering in dit netwerk is van belang om dit programma tot een succes te brengen.





3



# 3 Focusverbreding: belevingsaspecten

## 3.1 Waarom belevingsaspecten betrekken bij het ontwerpen van regionale fietsinfrastructuur?

Een bekend experiment van Goudappel Coffeng in Utrecht (2012) laat zien dat fietsers vaak geen idee van tijd en afstand hebben. Werknemers van de gemeente die regelmatig tussen het centraal station en de Ravellaan fietsten werden gevraagd naar de door hen gekozen route.

De ondervraagden kozen meestal voor de mooie, aantrekkelijke maar langere route over de Leidseweg. Zij waren echter van mening dat deze korter en sneller was dan de alternatieve, kortere route langs de drukke Weg der

Verenigde Naties. Het lijkt er op dat de ruimtelijke kwaliteit op en om de fietsroute niet alleen een esthetische waarde heeft maar ook de beleving van reistijd en directheid beïnvloedt.

Mensen handelen veelal onbewust en irrationeel. Ook verkeerskundigen profiteren van het onbewuste. We kunnen beter grip krijgen op gedrag dat voorheen slecht begrepen werd als vervoerswijze- of routekeuzes. Door zicht te krijgen in aspecten die bepalen hoe mensen tot keuzes komen zijn we beter in staat hen te verleiden tot veilige, schonere of anderszins betere keuzes.

Figuur 3: via Leidseweg 1,8 km



Figuur 4: via Weg der Verenigde Naties 1,6 km

Spitsen we onze aandacht toe op de fiets dan zien we dat we ons lange tijd hebben gebaseerd op 5 criteria om de kwaliteit van het fietsnetwerk te beoordelen. Veiligheid, directheid, comfort, samenhang en aantrekkelijkheid bepalen tezamen de kwaliteit, is de gedachte. Impliciet werd daarbij aangenomen dat deze criteria ook door fietsers werden gewogen alvorens keuzes te maken en op de fiets te stappen. Een rationeel keuzeprocess waarbij bijvoorbeeld een kortere of snellere route eerder gekozen wordt dan een langere. In bovenstaand voorbeeld in Utrecht (en vele andere vergelijkbare situaties) blijkt dat mensen een dergelijke afweging tussen kosten en baten meestal niet maken. Omdat ze denken dat een andere route directer is of veiliger. Omdat ze de rit naar huis willen combineren met boodschappen doen. Of omdat ze behoefte hebben aan groen, rust en vogelgeluiden.

We kunnen dus concluderen dat de 5 genoemde kwaliteitscriteria, die aan de basis liggen van het onderzoek in hoofdstuk 2, een stap in de goede richting zijn, maar dat we ze moeten aanvullen met belevingsaspecten om het daadwerkelijke gedrag van (potentiële) fietsers te kunnen verklaren en beïnvloeden. Bij het opstellen van het programma voor Metropolitane Fietsroutes hebben we juist deze belevingsaspecten nader onderzocht.

### 3.2 De centrale vraag

De vraag die in het onderzoek centraal staat is tweeledig;

1. Biedt aanvullend onderzoek op basis van belevingsaspecten meer inzicht in vervoerswijze- en routekeuze van fietsers?
2. Welke ruimtelijke factoren op en om snelle, regionale fietsroutes zijn van invloed op de beleving van sociale veiligheid, aantrekkelijkheid, directheid, comfort, reistijd, verkeersveiligheid en oriëntatie?

De belevingsaspecten zijn daarbij als volgt gedefinieerd;

#### 1. Gevoel van sociale veiligheid

De (potentiële) fietser heeft op alle momenten van de dag en de nacht het gevoel dat hij van de fietsroute gebruik kan maken zonder daarbij in aanraking te komen met grensoverschrijdend of dreigend gedrag van anderen.

#### 2. Aantrekkelijkheid

De (potentiële) fietser rijdt over een route en door een omgeving die de zintuigen op een aangename manier prikkelen

#### 3. Gevoel van directheid

De (potentiële) fietser heeft de indruk zonder ongewenste omwegen naar zijn bestemming te rijden



#### 4. Comfort

De (potentiële) fietser heeft de indruk dat het voortbewegen weinig moeite kost

#### 5. Beleving van reistijd

De (potentiële) fietser heeft de indruk dat het afleggen van de route weinig tijd kost

#### 6. Gevoel van verkeersveiligheid

De (potentiële) fietser ervaart de route als voldoende verkeersveilig

#### 7. Oriëntatie

Tweeledig;

- a. De (potentiële) fietser kan goed en snel bepalen waar hij zich bevindt,
- b. De (potentiële) fietser kan aan de situatie aflezen welk gedrag van hem verwacht wordt en welke prikkels hij uit de omgeving kan verwachten.

Het optimaliseren van deze belevingsaspecten vergroot de mogelijkheid mensen meer, vaker en op de gewenste route te laten fietsen. De aspecten kunnen daarom gezien worden als de doelstellingen van het beleid- en ontwerpproces. Ze zijn overigens geen vervanging van de verkeerskundige doelstellingen maar vormen daarop een aanvulling. Een nieuwe stap bij modern fietsbeleid en -uitvoering.

### 3.3 Fysieke kenmerken die invloed op de beleving van regionale fietsroutes kunnen hebben

De fysieke kenmerken die van invloed zijn op de beleving van (potentiële) fietsers zijn ondergebracht in 10 kopjes die elk een bepaalde kant van de inrichting belichten. Onderstaande aspecten geven de 10 kopjes weer.

#### Attractiviteit

Een route waarop wat te beleven valt wordt minder ervaren als 'verloren tijd'. Attractiviteit is echter niet voor iedereen gelijk. Alternatieven zijn dus erg prettig evenals inrichtingen die aan meerdere verlangens tegemoet komen.

#### Esthetiek

Fietsers houden van omgevingen die er mooi en verzorgd uit zien. Gebieden en routes met een eigen uitstraling

#### Inpassing in de omgeving

Deel uitmaken van de omgeving is kenmerkend voor de actieve modaliteiten. De inpassing van routes is daarvoor sterk bepalend. En om verwarring te voorkomen moet de (impliciete) boodschap die de omgeving geeft overeenkomen met die van het fietspad.



### Groen en landschap

Fietsers houden van groen in de breedste zin van het woord. Water, bomen en struiken, parken en landschappen.

### Opbouw van de route

Een opbouw richting de bestemming van de route versterkt het gevoel dat je opschiet. Opeenvolging van ruimtes met eigen ruimtelijke karakteristieken

geeft tevens het gevoel van snelheid en korte reistijd. Daarnaast verbetert het de oriëntatie en is het fietsen door ruimtes met verschillende uitstralingen gewoon leuk.

### Herkenbaarheid

Om te voorkomen dat mensen moeten zoeken voor de juiste afslag of het verdere verloop van de route is het belangrijk dat routes herkenbaar zijn.

## Voorbeelden van belevingsaspecten



Het uiterlijk van deze route en de landelijke omgeving passen bij elkaar. Door de bocht in het pad verandert het perspectief op de omgeving voortdurend. Dat maakt de route interessant.



Niet alleen het verhardingsmateriaal en de breedte van de fietsroute geven hier een eenduidig beeld. Ook de doorlopende bomenrij met gazon en de ligging aan het water maken deze route herkenbaar.



Concentraties van fietsers bieden draagvlak voor voorzieningen langs de route als winkels en cafés. Bovendien verhoogt het de gezelligheid en sociale controle



### Aan- en afwezigheid van andere fietsers.

Fietsers hebben een ambivalent gevoel bij medefietsers. Enerzijds bieden medefietsers gezelligheid, versterken ze het gevoel van sociale veiligheid en kunnen activiteiten/funcies om de route alleen tot stand komen door voldoende fietsaanbod op de route. Anderzijds zijn medefietsers maar lastig. Ze fietsen langzamer, komen de route op of willen afslaan, of leiden tot congestie.

### Aan- en afwezigheid van andere weggebruikers

De aanwezigheid van andere weggebruikers kan een stimulerende werking hebben op omliggende activiteiten, draagvlak voor (aanvullend) openbaar vervoer en het gevoel van sociale veiligheid. Maar voetgangers houden zich lang niet altijd aan de voor hen bestemde ruimte. En een omgeving met (veel) auto's voelt onveilig en produceert stank en geluid.

### Kruispunten, spoorwegovergangen en bruggen die open kunnen gaan

Fietsers zoeken routes zonder kruispunten zodat ze zo min mogelijk hoeven wachten, afstappen en weer vaart maken.

### Tunnels en bruggen

De meeste fietsers houden van routes zonder reliëf. Het overwinnen van hoogteverschillen kost immers energie. Daarnaast versterken tunnels (en soms ook bruggen) het gevoel van sociale onveiligheid.

## 3.4 De Rijwielradar, een checklist

Om het werken met bovenstaande kenmerken te vergemakkelijken en de relatie met de 7 doelstellingen beter in beeld te krijgen is een handzaam model ontwikkeld. Met de 'Rijwielradar' kan de gebruiker onderzoeken hoe de huidige situatie scoort op de 7 doelstellingen en welke fysieke belevingsmaatregelen getroffen kunnen worden om de gewenste situatie te realiseren.

## 3.5 Conclusie en vervolgstappen

In dit hoofdstuk is de vraag onderzocht of we nieuwe, cruciale inzichten opdoen wanneer we de verkeerskundige benadering uit hoofdstuk twee aanvullen met een onderzoek naar belevingsaspecten. We kunnen concluderen dat een verbreding van de focus meer aangrijpingspunten biedt om het gewenste (fiets)gedrag te stimuleren.

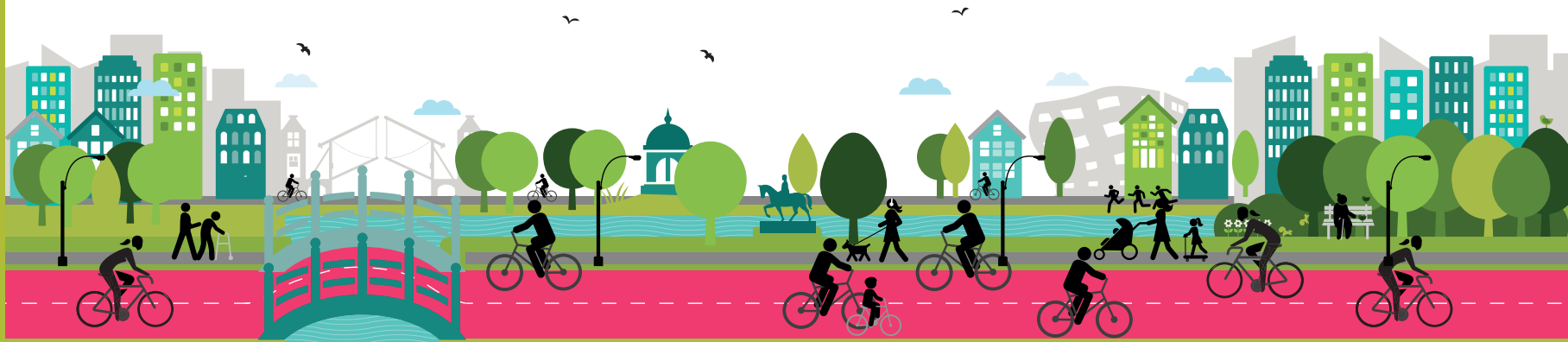
Door in een praktijksituatie de onderzoeksresultaten toe te passen zal de impact van belevingsaspecten meer tastbaar worden



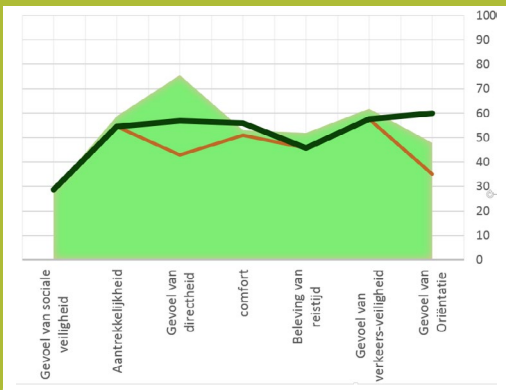
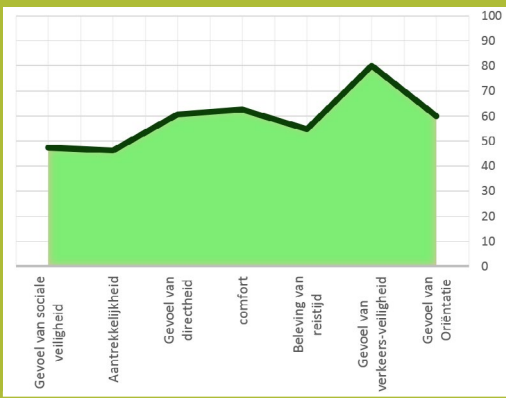
## Resultaten uit de workshop, een uitstapje

Om met het werken met de Rijwielradar en de daarin opgenomen kenmerken en doelstellingen kennis te maken is op 22 juni een workshop georganiseerd voor de leden van de Metropoolregio. Na een uitleg over de inhoud en inzetbaarheid van het model hebben de deelnemers twee alternatieve routes in de regio getoetst. Het betrof de officiële route langs de N200 tussen Haarlem en Amsterdam en de alternatieve Brettenroute langs parken, water en door het landschap. Na het invullen van de karakteristieken van beide routes werd al snel duidelijk aan welke doelstellingen de routes goed voldoen en aan welke nog gewerkt zou kunnen worden.

Omdat de Rijwielradar ook een goed hulpmiddel kan zijn bij het ontwikkelen van verbeteringen is daarna voor de Brettenroute gekeken welke fysieke kenmerken zouden kunnen helpen om de doelen te bereiken en daarmee het gebruik van de Brettenroute te vergroten. De workshop was tevens een test om te kijken of het model nog verdere verfijningen of aanpassingen nodig had. De ervaringen tijdens de bijeenkomst zijn vervolgens verwerkt in de eindversie.









15



# 4 Gezamenlijke afspraken

## 4.1 Gezamenlijke afspraken

Nu de gezamenlijke partijen in de Metropoolregio Amsterdam hun ambitie en opgaven met dit programma in beeld hebben, is de volgende vraag hoe we de uitvoering organiseren. Het gaat dan om vragen over zaken als financiering, het in beeld brengen van de voortgang en verantwoording. Een aantal uitgangspunten bepaalt daarbij de structuur van de uitvoeringsaanpak:

- We werken vanuit een gezamenlijk ambitie maar vanuit eigen uitvoeringsverantwoordelijkheid; de maatregelen zijn zo opgesteld dat ze door de bestaande organisaties en coalities kunnen worden uitgevoerd.
- Partijen helpen elkaar zo goed mogelijk bij de uitvoering: met expertise, cofinanciering, en bij het opstarten van projecten in de studiefase
- Voor de overheden in de Metropoolregio Amsterdam is er veel ervaring met gezamenlijke programma's. Voortgang en afspraken bespreken we met de ambtelijke en bestuurlijke platformen.
- Om de gezamenlijke ambitie in uitvoeringsafspraken vast te leggen, werken de MRA-partners deze in een convenant of intentieverklaring uit.
- Uitvoering is gebaseerd op de inzet van budget en personeel door betrokken partijen. Cofinanciering door het Rijk is hierbij erg wenselijk.

In een aparte samenwerkingsovereenkomst van de MRA-partijen worden de uitvoeringsafspraken nader uitgewerkt en bestuurlijk vastgelegd.

## 4.2 Op naar een snel comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam!

Door gezamenlijk in dit netwerk te investeren werkt de regio op efficiënte wijze aan haar ambitieuze doelstellingen om de steden en het landschap in de regio bereikbaar te maken via aantrekkelijke fietsroutes. Op naar een snel, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam!





## Goudappel Coffeng

De Ruyterkade 143 | 1011 AC Amsterdam

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

[Goudappel@goudappel.nl](mailto:Goudappel@goudappel.nl)