

# Voorbeeldenboek fiets

Toewerken naar het structureler meenemen van de fiets in rijksprojecten



Februari 2020

Ministerie van I&W  
en Rijkswaterstaat

# Voorbeeldenboek fiets

Toewerken naar het structureler meenemen van de fiets in rijksprojecten



Februari 2020 | Ministerie van I&W en Rijkswaterstaat





**De fiets.** Ik denk dat veel mensen weten dat ik een groot fan ben. Als het even kan, laat ik de dienstauto staan. Het goede nieuws is: ik ben niet de enige. Steeds meer mensen laten de auto staan en kiezen de fiets. De groeicijfers zijn spectaculair, zeker ook geholpen door de komst en brede acceptatie van de elektrische fiets. Sinds 2005 is het aantal fietskilometers met 12 procent toegenomen.

En we willen méér! De ambitie is 200.000 forenzen uit de file op de fiets te krijgen: 20 procent extra fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. Ambitieuw: jazer. Maar ook noodzakelijk, realistisch en haalbaar. Zeker als je weet dat meer dan de helft van de autoritten korter is dan 7,5 kilometer. Een afstand die prima met de (elektrische) fiets is af te leggen. Dat iedereen er beter van wordt, behoeft geen betoog: fietsen is gezond, het scheelt heel veel broeikasgassen en luchtverontreiniging en vermindert de files. We zijn, kortom, niets zonder de fiets!

Hoe zorg je ervoor dat er meer mensen op de fiets stappen? Eén van de manieren is een betere fietsinfrastructuur: de fiets als volwaardig en gelijkwaardig alternatief bij bereikbaarheidsprojecten. En laat dat een punt zijn waar we als Rijkswaterstaat en ministerie van IenW zélf de hand in hebben! Wij maken immers dagelijks afwegingen over beheer en onderhoud en aanleg van rijksinfrastructuur.

Om die reden ligt dit Voorbeeldenboek voor u. Het laat prachtig zien hoe in de rijksprojecten fietsvoorzieningen kunnen worden meegenomen. Er bestaat veel variatie: van grote maatregelen als het aanleggen van een fietsbrug tot kleinere maatregelen zoals goede communicatie over een tijdelijke omweg. In dit Voorbeeldenboek staan zowel gerealiseerde als lopende projecten waarbij we die kansen hebben gegrepen. Ter leering ende vermaeck!

Ik hoop van harte dat dit Voorbeeldenboek inspireert. Niet alleen voor medewerkers van Rijkswaterstaat, maar ook voor anderen binnen dit ministerie. Een brede blik is een blik met aandacht voor alle modaliteiten!

**Stientje van Veldhoven**  
De Minister voor Milieu en Wonen



**Introductie**

Voor u ligt het voorbeeldenboek fiets. Dit boek brengt inspirerende voorbeelden en kansen van de fiets als vervoersmodaliteit in rijksprojecten onder de aandacht bij medewerkers betrokken bij rijksprojecten. Het doel is inspireren: Rijkswaterstaat werkt er naartoe om de fiets structureel mee te nemen in afwegingen rond de rijksinfrastructuur. Dat is opgenomen in het klimaatakkoord en een uitwerking van de beleidsdoelen van het ministerie van IenW. Dit voorbeeldenboek draagt daar aan bij.

Het doel en de aard van de projecten en de wijze waarop de fiets er een rol in speelde is middels interviews, foto's en illustraties in beeld gebracht. De voorbeelden inspireren door inzicht te geven in de concrete (fiets-)maatregelen én de lessen met betrekking tot samenwerking, totstandkoming en werkwijze. Wat was ervoor nodig om fietsen mee te kunnen nemen in het project? Waarom heeft dat een meerwaarde?

Het boek bestaat uit een aantal delen; eerst een algemeen deel over de rol en het belang van fietsen in Nederland, vervolgens een overzicht en een samenvatting van de voorbeeldprojecten en tenslotte de voorbeeldprojecten zelf. Om de uitgebreide inhoud van dit voorbeeldenboek toegankelijker te maken voor de lezer is een leeswijzer gemaakt waarin de opbouw van de projecthoofdstukken wordt uitgelegd. De leeswijzer staat op pagina 21.

<b>Nederland fietsland</b>	6
Fiets en rijksprojecten	11
Oog voor de gebruiker	12
<b>Voorbeeldprojecten</b>	
Leeswijzer	14
Overzichtskaart voorbeeldprojecten	16
Rode draden	19
Overzicht fietsmaatregelen uit de voorbeeldprojecten	20
<b>Renovatie Velsertunnel</b>	
Bereikbaarheidsaanpak IJmond	22
> Brede omgevingsanalyse leidt tot pakket fietsmaatregelen en extra pont	
<b>Aanpak Botlekbrug</b>	
Fietsmaatregelen Botlekbrug	30
> Hinder verminderen en fietsen stimuleren tijdens werkzaamheden aan oude en nieuwe Botlekbrug	
<b>De Nieuwe Nzoo</b>	
Succesvol fietsstimuleren met een beperkt budget	40
> Een meervoudige Werk met werk-opgave met een fietsstimuleringsprogramma binnen een bescheiden budget	
<b>A27 Houten Hooipolder</b>	
Fietsverbinding Hagesteinsebrug	48
> Toevoegen van een nieuwe fietsverbinding op de toekomstige Hagesteinsebrug	
<b>ViA15 en F15</b>	
Nieuwe snelweg en snelfietsroute	56
> Meekoppelen van fietssnelroute F15 aan de nieuwe snelweg A12/A15	
<b>Koning Willem-Alexandertunnel (Az/Nz)</b>	
De Groene Loper in Maastricht	64
> Van sectoraal snelwegplan naar integraal verkeers- en stedenbouwkundig plan, inclusief fietsmaatregelen	
<b>A9 Holendrecht- Diemen</b>	
Fietsmaatregelen Gaasperdammertunnel	74
> In stand houden en verbeteren van fietsnetwerk Amsterdam Zuidoost bij aanleg Gaasperdammertunnel	
<b>Aanpak Ring Zuid Groningen</b>	
Werken aan fietsambities	84
> Mobiliteitspotentie van de fiets benut om bij te dragen aan bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid	
<b>MIRT bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag</b>	
De fiets als oplossingsrichting	94
> De fiets als modaliteit meenemen in verkeersmodellen. Mobiliteitsopgave en maatschappelijke opgaven koppelen	
Colofon	104

De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer

Het fietsgebruik (afgelegde kilometers) is sinds 2010 met ongeveer 4% toegenomen

Een autorit die fietsend wordt afgelegd verlaagt de NOx uitstoot met 65%

[bron: KIM Mobiliteitsbeeld 2019]



# Nederland fietsland

Niets is zo gewoon als fietsen, tenminste voor de meeste Nederlanders. Veel mensen beseffen niet dat dit best bijzonder is, iets waar we trots op kunnen zijn. Fietsen brengt ons veel voordelen. Fietsen ontlast andere drukbezette wegen en vervoersmodaliteiten, draagt bij aan leefbaarheid en bereikbaarheid van steden, is schoon, stil en gezond. Niet gek dus, dat er steeds meer aandacht is voor de fiets in rijksprojecten.

## Internationale koppositie

Nederland heeft internationaal de koppositie als fietsland, met het hoogste fietsgebruik en veel praktijkervaring. Er is veel interesse vanuit het buitenland in het Nederlandse fietsen, om te leren hoe fietsen bijdraagt aan bijvoorbeeld stedelijke mobiliteit, veilig verkeer, emissiereductie. Ook de positieve effecten op de economie, gezondheid en als voordelig en praktisch vervoermiddel dat door iedereen gebruikt kan worden, is een mooi exportproduct.

[BRON: DUTCH CYCLING VISION, DCE E.A.]

## Ruimte voor groei van fietsgebruik

Ondanks dat Nederland een koppositie heeft als fietsland, is er nog ruimte voor verbetering. Files verminderen als meer mensen op de fiets naar hun werk gaan. Toch kiezen nog te veel mensen voor de auto voor de dagelijkse verplaatsingen. De helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer (=3,6 miljard autoritten) en een derde is korter dan 5 kilometer (=2,5 miljard autoritten), wat als je puur naar de afstand kijkt in een aantal gevallen prima met de fiets afgelegd zou kunnen worden. Goede fietsvoorzieningen en -verbindingen zijn een belangrijke randvoorwaarde voor meer fietsgebruik.

[bron: KIM Fietsfeiten 2018]

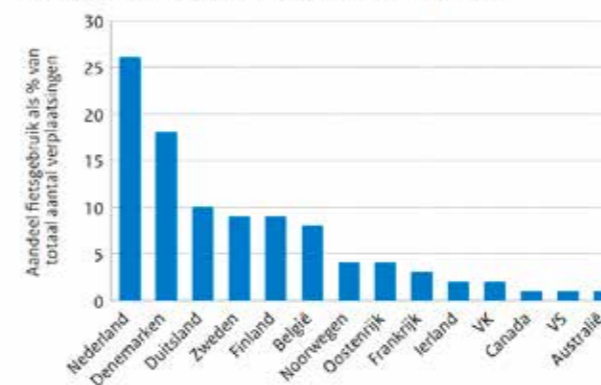
## Mobiliteitstrends en maatschappelijke ontwikkelingen

Vanuit het perspectief van de overheid is fietsgebruik een middel dat breed inzetbaar is. Zowel op mobiliteitsgebied als in maatschappelijke ontwikkelingen is er een aantal trends waarbij de fiets een (hoofd) rol speelt:

## Bereikbaarheid van steden

De groei in de steden en de gebieden daaromheen zet door en het aantal files neemt toe. Zo blijkt uit cijfers van de ANWB Verkeersinformatie dat er 5% filegroei was in het eerste half jaar van 2019 en zelfs 20% in het derde kwartaal van 2019 ten opzichte van 2018. Het bereikbaar houden van deze steeds drukker regio's is van groot belang. De fiets komt hierdoor steeds meer in beeld als volwaardig alternatief. Zo worden steeds meer korte ritten per fiets afgelegd. De jongvolwassen generatie rijdt minder auto, woont meestal stedelijk en kiest vaker voor de fiets. Daarbij komt dat veel steden vinden dat auto's te veel ruimte innemen, en dat de toekomst van stedelijke mobiliteit bij OV en fiets ligt.

Figuur: Aandeel fietsgebruik als % van totaal aantal verplaatsingen in verschillende landen.



[bron figuur: KIM Fietsfeiten 2018]



Snelfietsroute 'Slowlane' in Eindhoven, beeld: Maurits Lopes Cardozo

**Ketenmobiliteit**

De fiets als voor- en natransportsportmiddel is zeer populair en het gebruik groeit. Van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers komt 40% met de fiets naar het station en 15% fietst naar de eindbestemming. Concreet kan multimodaal fietsverkeer verbeterd worden door het nog beter faciliteren van de overstap fiets-OV en fiets-auto. Met andere woorden: faciliteer fietsparkeren bij transportknooppunten en populaire bestemmingen en bied betrouwbare en tijdige informatie aan over stallingsmogelijkheden en deelfietsen.

[bron ProRail/ Ruimte voor de fiets]

“Als je ook de fiets meeneemt in je OV analyses wordt je bereik nog veel groter. Met de fiets als voortransportmiddel wordt het aantal bereikbare banen gemiddeld 50% hoger.”

Igor Heller, Senior adviseur Netwerkontwikkeling en Visie Rijkswaterstaat

**Groei e-bike: meer en diversere gebruikers**

In 2018 werden er meer e-bikes in Nederland verkocht dan gewone fietsen. Er rijden inmiddels meer dan 2 miljoen elektrische fietsen in Nederland. De gebruikersgroep van e-bikes en speed pedelecs breidt zich de laatste jaren uit. Behalve senioren, maken steeds meer forensen, scholieren en bezorgdiensten van de elektrische fietsen gebruik. Speed pedelecs worden in toenemende mate een concurrent van de auto. De groei in het gebruik van elektrische fietsen en de steeds langere afstanden die worden gefietst, zorgen ervoor dat kwalitatief goede regionale fietsnetwerken belangrijk zijn.

[bron: RAI-Bovag, KIM Fietsfeiten 2018]

“Het bestaande fietspadennetwerk is vooral ontstaan in de tijd dat we gewoon fietsten met spierkracht. Als je nu ziet dat we inmiddels E-bikes, Pedelecs enzovoorts hebben,... Dan zie je dat de potentie in de modal split vergroot als je ook goede voorzieningen aanbiedt.”

Peter van 't Hoog, Voormalig omgevingsmanager ViA15

**Verduurzamen mobiliteit en behalen klimaatdoelstellingen**

Het Klimaatakkoord biedt kansen voor de fiets. Het akkoord heeft als doel om in 2030 49% minder CO2 uitstoot ten opzichte van 1990 te realiseren. Het kabinet simuleert hierbij, onder andere, het gebruik van de fiets om het verkeer schoner te maken. Elke autoriteit die fietsend wordt afgelegd verlaagt de NOx uitstoot namelijk met 65%. En een overstap van de auto naar de fiets levert een besparing op van 150 gram CO2 per km. Fietsen draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit en daarmee het behalen van de klimaatdoelstellingen.

[L.Harms en M. Kansen, KIM Fietsfeiten 2018]

“In de toekomst verwachten we dat duurzaamheid en klimaatdoelstellingen steeds meer onderdeel van projectopdrachten worden ... in verkenningen wordt aandacht besteed aan circulair ontwerpen, duurzaamheid en klimaatdoelen.”

Maarten Merks en Frank Fieman, A27 Houten - Hooipolder

**Drukte en diversiteit op het fietspad**

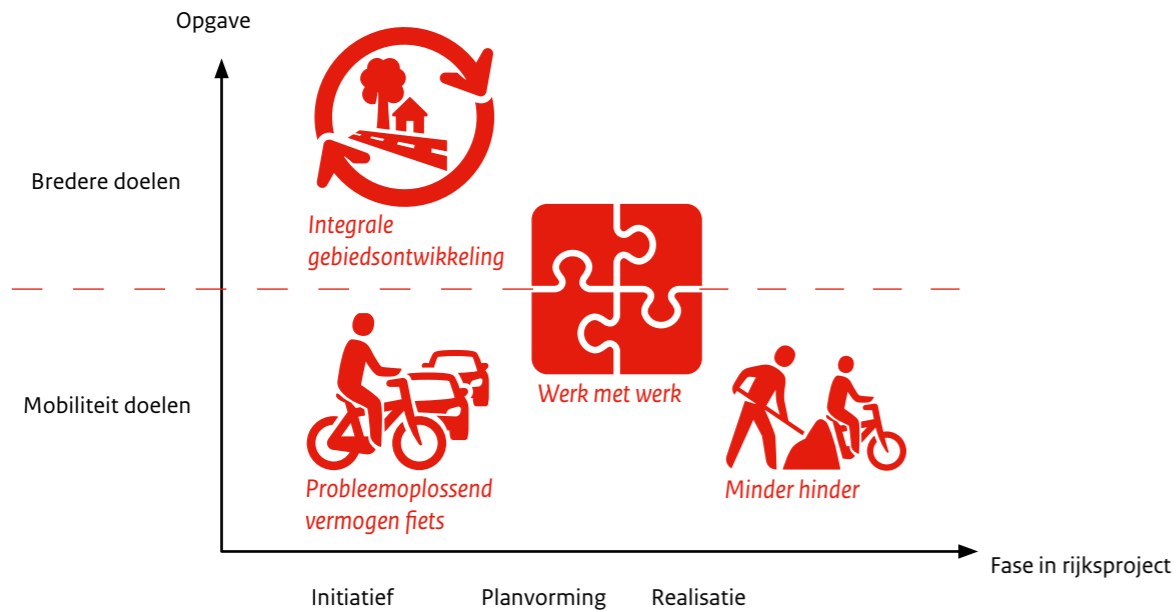
Door de toenemende populariteit van de fiets ontstaan in een aantal steden in Nederland problemen met de doorstroming op fietspaden. De capaciteit van (sommige) fietspaden is onvoldoende om de fietsstroom goed te kunnen verwerken. Dit vraagt om aanpassingen in de huidige infrastructuur, waarbij indien mogelijk, ook rekening dient te worden gehouden met de toenemende diversiteit (in snelheden) van gebruikers op fietspaden (bakfietsen, elektrische fietsen, step, et cetera).

**Verkeersveiligheid**

Met de bovengenoemde opkomst van e-bikes en de toegenomen drukte op fietspaden is verkeersveiligheid, minder fietsongevallen, een belangrijke uitdaging voor de overheid. Ook in onze vergrijzende samenleving is in toenemende mate behoefte aan 'senior proof' of 'vergevingsgezinde' fietsinfrastructuur.



Fietsers op de Nieuwe Binnenweg in Rotterdam, beeld: Maurits Lopes Cardozo



We onderscheiden vier categorieën waarop de fiets meerwaarde biedt in rijksprojecten:

- **Integrale gebiedsontwikkeling:** Projecten die naast mobiliteitsdoelstellingen ook inzetten op verbeteren van leef- en ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en/of comfort.
- **Probleemoplossend vermogen fiets:** Het benutten van het oplossend vermogen en de mobiliteitspotentie van de fiets bij bereikbaarheidsknelpunten of ruimtelijke puzzels.
- **Werk met werk:** Het maken van slimme combinaties, in planstudies, bij planuitwerking en synergie tijdens uitvoering.
- **Minder hinder:** Het inzetten van fietsstimuleringsmaatregelen en zorgdragen voor goede bereikbaarheid van de fiets (beperken van hinder voor fietsers) tijdens uitvoering van werkzaamheden.

De categorieën verschillen van elkaar in de termijn waarop de fietsmaatregel of ingreep impact heeft en ze verschillen in de breedte van de doelstelling en scope van het project.

### Fase in rijksproject (horizontale as)

In de beginfase van een project worden de opgaven, scope en stakeholders in beeld gebracht. Een *Integrale gebiedsontwikkeling* zorgt ervoor dat er een zo compleet mogelijk beeld ontstaat van kansen en uitdagingen (voor de fiets). Ook hebben voor de categorie *Probleem oplossend vermogen fiets* kan bijdragen in het komen tot slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossingen in de probleemanalyse die volgt.

Bij uitwerken van projecten is er aandacht voor meekoppelkansen. Door slimme combinaties te maken kan de problematiek zo efficiënt mogelijk worden aangepakt. De categorie *Werk met werk* kan hieraan bijdragen.

Tijdens de realisatie van een project is het vervolgens belangrijk dat weggebruikers zo min mogelijk hinder ervaren. De fiets kan hieraan bijdragen middels de categorie *Minder Hinder*.

### Focus op mobiliteit of ook op andere opgaven (verticale as)

Ook de aard en diversiteit aan projectdoelstellingen van rijksprojecten kunnen verschillen van elkaar. Rijkswaterstaatsprojecten hebben traditioneel de focus op (auto)mobiliteit in het kader van het rijkswegennet. De fiets kan ingezet worden om de (auto) mobiliteitsdoelstellingen te halen; de categorieën *Probleemoplossend vermogen fiets* en *Minder hinder* en dragen bij aan deze mobiliteitsdoelstellingen.

Daarnaast zijn er projecten die ook andere doelstellingen hebben, veelal van betrokken gemeenten en provincies. In *Integrale gebiedsontwikkeling* is de opgave breder en in de categorie *Werk met werk* kan de opgave breder zijn dan alleen de rijksinfrastructuur. Denk hierbij aan meekoppelen van andere typen infrastructuur (zoals nutsvoorzieningen, waterwerken, ecopassages, langzaamverkeernetwerken, et cetera) en doelstellingen op het gebied van leef- en ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en comfort.

### Nederland nóg fietsvriendelijker maken

Met de groei van mobiliteit in en tussen steden komt de fiets steeds nadrukkelijker in beeld als een volwaardig vervoermiddel. Het kabinet zet zich daarom in voor een sterker fietsbeleid. Zo stelt het kabinet 100 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg en aanpassingen van snelfietsroutes en fietsstallingen. Het fietsbeleid moet leiden tot het behalen van de ambitie om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met het openbaar vervoer.

### Het klimaatakkoord

De Staatssecretaris geeft bij haar fietsambities aan dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kansen voor de fiets structureel wil meenemen in afwegingen rond rijksinfrastructuur en aan regionale partners mogelijke koppelingen met rijksinfrastructuur wil aanbieden. In het ontwerp-klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt over een gezamenlijke inventarisatie van meekoppelkansen voor de fiets in lopende en kansrijke MIRT-trajecten tot 2028.

### Nationale Fietsagenda: Tour de Force

De Tour de Force is een gezamenlijke agenda van alle overheden. In het programma werken overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en andere instellingen samen om het fietsbeleid en de rol van de fiets in het Nederlandse mobiliteitsstelsel te versterken. Om de faciliterende rijksrol goed te kunnen invullen, neemt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook deel aan de Tour de Force. De Rijksoverheid helpt onder andere door onderzoek te laten uitvoeren, experimenten te doen en mee te betalen aan sommige maatregelen in steden. In 2017 heeft Rijkswaterstaat een eigen fietskoers vastgesteld. Hierin staan de interactie met het eigen netwerk, het versterken van regionale samenwerking en het verbeteren van instrumenten centraal. (Zoals modellen en Maatschappelijke Kosten Baten Analyses)

### Voorbeeldenboek fiets

In dit voorbeeldenboek worden negen projecten uitgelicht die zijn voortgevloeid uit de inventarisatie van Rijkswaterstaat naar verzilverde meekoppelkansen voor de fiets. De projectuitwerkingen zijn bedoeld om te inspireren en daarmee de fiets een (grotere) rol te geven in rijksprojecten.



File op de A12 tussen Bunnik en Utrecht, beeld: Rijkswaterstaat

## Oog voor de gebruiker

### Verschillende typen fietsers met verschillende behoeften

Bij het aanleggen van fietsinfrastructuur en het faciliteren van fietsvoorzieningen is het belangrijk om rekening te houden met verschillende typen fietsers: van utilitaire tot recreatieve fietsers. Elke type fietser kenmerkt zich door zijn/haar eigen specifieke behoeften. Zorg daarom dat je weet wie er op jouw fietspaden of -routes rijden en stem je plannen af op de behoeften van jouw weggebruikers. Dezelfde persoon kan verschillende typen fietsers zijn, afhankelijk van moment of locatie.

## UTILITAIRE FIETSERS ←



**Logistieke fietsers;** (E-)cargobikes zijn schoner, vaak sneller en nemen minder verkeersruimte in beslag dan bestelbussen. Dit draagt bij aan de ambitie: emissievrije stadslogistiek in 2025. Behoeftte aan: ruimte op het stedelijk netwerk voor snelle en zware (cargo)bikes. Strategische overslaglocaties.



**Fietsforensen:** op de fiets naar het werk, vaak ook in combinatie met OV of auto. Binnen deze groep is een breed scala aan snelheden en gewoonten. Behoeftte aan: veilige stallingmogelijkheden bij OV, voorzieningen op het werk, informatie over en vergoedingen voor fietsgebruik, hoogwaardige routes op forenstrajecten.

#### Algemene behoefte van utilitaire fietsers

- Efficiënt van A naar B, vaak onder tijdsdruk.
- Comfort en aantrekkelijke routes zorgen er voor dat meer mensen voor de fiets kiezen.



**Dagelijkse fietsers:** de fiets als standaard vervoermiddel voor de dagelijkse verplaatsingen (in de stad). Het is goedkoop, makkelijk en snel. Behoeftte aan: fietsparkeervoorzieningen thuis en bij dagelijkse bestemmingen, een fijnmazig fietsnetwerk.



**Kinderen, scholieren en studenten;** (zelfstandig) fietsen naar school, vrienden en sportclub betekent vrijheid en draagt bij aan gezonde en gelukkige kinderen. Jong geleerd is oud gedaan. Behoeftte aan: een veilige omgeving om op jonge leeftijd zelf te leren fietsen, verkeerseducatie.

- Veiligheid, regels en overzichtelijke verkeerssituaties. Vooral voor ouders met kinderen en mensen met beperkingen.
- Goede aansluiting op vervoersknooppunten
- Voldoende veilige parkeervoorzieningen.

## → RECREATIEVE FIETSERS



**Elektrische fietsers:** dankzij trapondersteuning zijn langere afstanden sneller af te leggen. Toenemende snelheidsverschillen zetten de huidige fietsinfrastructuur onder druk. Behoeftte aan: veilige stallingen en laadpunten, voldoende ruimte op het fietspad.



**Opstappers, overstappers en doortrappers;** mensen in staat stellen te leren of blijven fietsen: ook startende fietsers en mensen die dreigen te stoppen (zoals ouderen). Behoeftte aan: ondersteuning bij het leren fietsen (op een ander type fiets), beeldvorming rondom de fiets.

#### Algemene behoefte van recreatieve fietsers

- Kunnen genieten van het onderweg zijn: alle tijd.
- Buiten zijn en de natuur en omgeving kunnen ervaren.
- (Sportieve) ontspanning, samen met familie of vrienden.



**Sportieve fietsers:** Nederland kent 850.000 wielersporters die gemiddeld maandelijks een sportieve fietstocht op racefiets of mountainbike maken. Behoeftte aan: voldoende ruimte voor snelle fietsers, goede stad-land verbindingen en opstappunten.



**Recreatieve fietsers;** fietsen als vrijetijdsbesteding. Fietstoeristen en -recreanten leveren belangrijke bijdrage aan (vrijetijds-)economie in ons land. Behoeftte aan: goede stad-land verbindingen, landsdekkend routenetwerk, interessante omgeving, voorzieningen en horeca.

- Specifieke fietsroutes voor recreatief gebruik zoals mountain-bike parcours en mooie routes in buitengebieden.
- Minimale interactie met andere modaliteiten.





# Voorbeeldprojecten

In dit voorbeeldenboek staan - de naam zegt het al - concrete voorbeelden van rijksprojecten waarin de fiets is meegenomen. De voorbeeldprojecten verschillen in aard en omvang. En er komen uiteenlopende fiets(stimulerende) maatregelen aan bod. Ook delen we geleerde lessen en advies van de teams: wat was er voor nodig om de fiets daadwerkelijk mee te kunnen nemen in het project?

Op de volgende pagina's staat een overzicht en een samenvatting van de inzichten uit de voorbeeldprojecten:

- Overkoepelende lessen [pagina 17]: Rode draden uit de voorbeeldprojecten
- Inspiratie voor fietsmaatregelen [pagina 18-19]: Overzicht van de fietsmaatregelen uit de voorbeeldprojecten
- Leeswijzer [pagina 21]: Uitleg over opbouw van de voorbeeldprojecthoofdstukken.

In deze eerste versie van Voorbeeldenboek Fiets zijn negen voorbeeldprojecten opgenomen. Het is de intentie om hier gaandeweg steeds meer voorbeelden aan toe te voegen. In het overzicht hieronder staan de opgenomen voorbeeldprojecten op een rij.

Categorieën meerwaarde van de fiets	Voorbeeldproject	Titel	Pagina
Minder hinder	1. Renovatie Velsertunnel	Bereikbaarheidsaanpak IJmond	22-29
	2. Aanpak Botlekbrug	Fietsmaatregelen Botlekbrug	30-39
	3. De Nieuwe N200	Succesvol fietsstimuleren met een beperkt budget	40-47
Werk met werk	4. A27 Houten-Hoopolder	Fietsverbinding Hagesteinsebrug	48-55
	5. ViA15 en F15	Nieuwe snelweg en snelfietsroute	56-63
	6. Koning Willem-Alexandertunnel (A2/N2)	De Groene Loper in Maastricht	64-73
	7. A9 Holendrecht-Diemen	Fietsmaatregelen bij de bouw van de Gaasperdammertunnel	74-83
	8. Aanpak Ring Zuid Groningen	Werken aan fietsambities	84-93
	9. MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag	De fiets als oplossingsrichting	94-102
Mobiliteitspotentie			
Integrale gebiedsontwikkeling			



## Lessen van de voorbeelden uit dit boek

Hieronder staan de rode draden, de lessen, van de negen voorbeeldprojecten uit dit boek. Dit zijn steeds terugkerende kansen, uitdagingen en manieren om de fiets structureler mee te kunnen nemen in rijksprojecten. Zo kan de potentie van de fiets beter benut worden.

### Waarom is de fiets meegenomen in de voorbeeldprojecten?

#### De fiets draagt bij aan grotere opgaves (van steden en provincies)

De toenemende vraag van steden, provincies, bedrijven en burgers naar fietsen was voor de projectteams reden om de fiets mee te nemen in hun plannen. Die toenemende vraag komt mede voort uit de wens om de leefbaarheid te verhogen en draagvlak van projecten te vergroten.

#### Fiets stimuleren werkt ... is het effect blijvend te maken?

De fietsstimuleringsmaatregelen in de voorbeeldprojecten hielpen (mobiliteits-)opgaves op te lossen en knelpunten te ontlasten. De gedragsverandering die ontstond is een kans om de bereikbaarheid en leefbaarheid blijvend te verbeteren. Het rijksproject kan een aanleiding zijn voor mensen om hun mobiliteitsgewoontes te veranderen. De huidige Minder Hinder-maatregelen zijn echter tijdelijk van aard, door de koppeling aan de duur van het infraproject. In de evaluatie van het programma 'Beter Benutten' is het blijvend effect van een aantal Minder Hinder maatregelen vastgesteld. In een aantal voorbeeldprojecten zijn de maatregelen gecontinueerd na oplevering van het rijksproject. Met blijvend resultaat: een modal shift naar de fiets. Hier ligt een kans!

### Uitdagingen en kansen om de fiets structureler mee te kunnen nemen

Het meenemen van de fiets in rijksprojecten gaat nog niet vanzelf door organisatorische uitdagingen. Geïnterviewde medewerkers hebben zich hard moeten maken om de fiets mee te nemen in analyses en fietsmaatregelen voor elkaar te kunnen krijgen. Ze zijn blij dat Rijkswaterstaat steeds meer oog heeft voor de fiets. Maar de teams moeten nog tal van organisatorische hindernissen nemen. De potentie van fietsen kan nog beter benut worden wanneer projecten anders georganiseerd worden. Hieronder staan een aantal kansen die in de voorbeeldprojecten terug komen toegelicht.

#### Ander schaalniveau: niet 1 grote oplossing, maar een kloppend systeem van kleine ingrepen maken

In de voorbeeldprojecten is de fiets als alternatief ingezet om (mobiliteits-)opgaves op te lossen en knelpunten te ontlasten. Daarbij valt vooral op dat er een netwerk aanpak voor nodig is: een systeem van (kleinere) ingrepen om het netwerk te versterken. Dat hoeft niet per se moeilijk of duur te zijn. In de praktijk betekent het voor de teams wel een andere focus. Er is maatwerk nodig naast het werk aan de snelweg, brug of tunnel die het rijksproject nu kenmerkt. Er zijn vaak meerdere partijen betrokken. Netwerkoplossingen gaan buiten het projectgebied. Ook hier is maatwerk en samenwerking nodig om tot financiële en juridische oplossingen te komen.

#### Fietsmaatregelen onderdeel maken van projectscope, -opgave en -budget

Een belangrijke rode draad in alle projecten is: om als uitvoeringsorganisatie fietsen mee te kunnen nemen, moet dit simpelweg onderdeel van de opgave zijn, inclusief budget. Daarmee krijgen teams de legitimiteit om hun geld, tijd en creativiteit in te zetten voor de fiets. Vooral in vervangings- en renovatie-opgaves is weinig ruimte om iets extra's te doen, terwijl het juist belangrijk is dat fietsen meegenomen wordt. Naast de fysieke (tijdelijke) ingrepen moet er ook ruimte zijn voor zaken als communicatie met de omgeving, het waarborgen van veiligheid et cetera.

#### Fietsen in de analyse meenemen maakt integratie in de opgave makkelijker

In de voorbeeldprojecten toonde een bredere gebiedsanalyse aan dat het aandeel lokaal verkeer en daarmee de fietspotentie groter was dan gedacht. Een bredere blik, al vroeg in de analyse loont dus. De mogelijkheden om fietsen mee te nemen in analyse en verkeersmodellen groeien, onder andere door nieuwe technische mogelijkheden voor dataverzameling, -analyse, communicatie en gebruik van social media.

#### Persoonlijkere betrokkenheid en communicatie nodig, met ruimte voor input en aanpassingen

Fietsen komt dichterbij de leefomgeving van bewoners dan snelwegen; fietspaden zijn vlakbij de tuin, school et cetera. Goede communicatie met direct betrokkenen is daarom cruciaal. Indien niet goed gemanaged levert het weerstand op. Er is maatwerk nodig om actuele informatie te kunnen verstrekken, ook voor de fiets. Directe communicatie ter plekke - vaak met koffie en koek - helpt misverstanden te voorkomen en draagvlak te vergroten. De geïnterviewde teams hebben hier sterk op ingezet. Dat vereist wel flexibiliteit van projectteams om in te kunnen spelen op veranderende behoeften.

#### Nieuwe samenwerkingsverbanden zijn complexer en tijdrovend én vruchtbaar en effectief

Samenwerken met veel partijen is nieuw en kan lastig zijn. Toch ervaren projectteams van de voorbeeldprojecten dat de projecten soepeler verlopen, dankzij de overkoepelende doelstellingen en intensievere samenwerking met onder andere gemeentes en provincies. Dit komt door de gecreëerde win-winsituatie voor alle partijen, de integrale aanpak en het verhoogde budget. Hoewel de opgaves dus complexer zijn, is de uiteindelijke effectiviteit groter. Voorzien in de groeiende vraag naar fietsen kan dus als smeermiddel fungeren, draagvlak creëren en verbetert de beeldvorming van grotere projecten.

## Overzicht fietsmaatregelen uit de voorbeeldprojecten

In de voorbeeldprojecten in deel 2 van dit boek staan de genomen fietsmaatregelen per project. Deze maatregelen variëren van fietsstimuleringsmaatregelen, communicatiemiddelen, tijdelijke fietsverbindingen tot versterkingen van het fietsnetwerk. Hieronder staat een samenvatting van de uiteenlopende fietsmaatregelen die in de voorbeeldprojecten zijn toegepast:

### Inzetten op gedragsverandering



Fietsstimuleringsprogramma, voorbeeld Go-Velo app De Nieuwe N200, beeld : govelo.nl

#### Apps

Er is gebruikgemaakt van fietsregistratie-apps zoals Go-Velo waarbij gefietste kilometers financieel werden beloond.

#### Overstap naar fiets faciliteren

Acties en ondersteuning bieden aan mensen die overwegen om te gaan fietsen, bijvoorbeeld een fiets probeer actie waarbij je gedurende twee weken een speed pedelec mag proberen.

#### (Om)fietsvergoeding

Een tijdelijke afsluiting van een fietsroute kan aanleiding zijn om fietsen te stimuleren, bijvoorbeeld door het aanbieden van een vergoeding bij omfietsen. Dit stimuleert fietsers bij een langdurige afsluiting en zorgt er voor dat mensen zich gehoord voelen

#### Fietsstimuleren

##### Bereikbaarheidsprogramma

Met diverse maatregelen en initiatieven hinder verminderen en duurzame gedragsverandering stimuleren (Minder Hinder).

##### Reisinformatie als bereikbaarheidsmiddel

Door automobilisten beter en meer inzicht geven in actuele reistijden, is gestimuleerd om andere vervoersmiddelen te gebruiken (zoals de fiets) en andere routes te laten rijden. Actuele informatie werd direct aan de gebruiker aangeboden via internet en telefoon.



Actuele routeinformatie voor fietsers, beeld: screenshot website De Nieuwe N200, 25-11-2019

##### Werkgeversbenadering

Er is samengewerkt met werkgevers om werknemers te stimuleren naar hun werk te fietsen. Voordeel hiervan is dat werkgevers actief betrokken zijn en dat het draagvlak voor projecten hierdoor wordt vergroot.

#### Communicatie

##### Persoonlijke communicatie

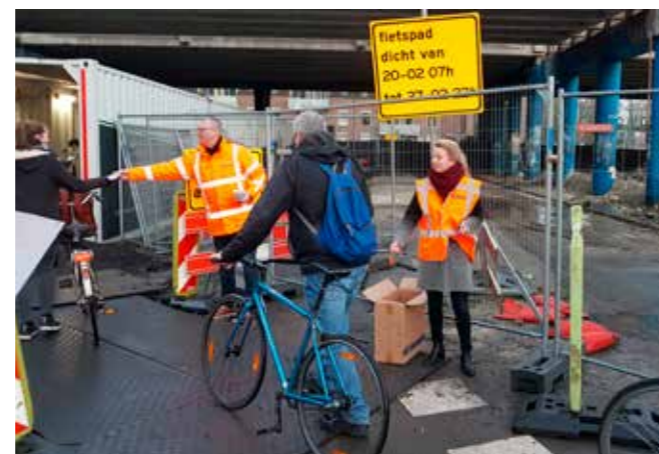
Direct en/of persoonlijk contact helpt om bij weggebruikers draagvlak te creëren bij betrokkenen. Ook actuele wijzigingen kunnen persoonlijk gecommuniceerd worden met bijvoorbeeld een sms-service.

##### Omgeving betrekken

Goede communicatie en acties gericht op buurtbewoners en betrokkenen uit de omgeving help draagvlak vergroten en lokale kennis op te halen.

##### Op Locatie communiceren over gewijzigde situatie

Verkeersregelaars ondersteunen bij het omgaan met onbegrip van fietsers op locatie. Fietsers persoonlijk benaderen bij tijdelijke omleidingen of aanvullende bebording op straat.



Persoonlijke communicatie met fietsers, Aanpak Ring Zuid Groningen, beeld: ARZ

### Inzetten op voorzieningen en netwerk



Tijdelijke langzaamverkeerverbinding Botlekbrug, beeld: Rijkswaterstaat

#### Tijdelijke fietsvoorzieningen

##### Tijdelijke omleiding fietsroute

Bestaande fietsroutes omlaggen om ze beschikbaar te houden tijdens werkzaamheden. Interessante aanvulling kan zijn om met 'voorfietsers' nieuwe tijdelijke situaties te testen.

##### Tijdelijke voorzieningen fietsroute

Bijvoorbeeld tijdelijke fietsbruggen tijdens werkzaamheden om bestemmingen bereikbaar te houden.

##### Alternatief vervoer bij afsluiting

Belangrijke bestemmingen bereikbaar houden met alternatief vervoer tijdens afsluiting, bijvoorbeeld een pendeldienst naar een tijdelijk per fiets onbereikbare school of het inzetten van een (extra) veerpont.

#### Verbeteren fietsinfrastructuur

##### Fietsverbinding verbeteren en toekomstbestendig maken

De kwaliteit en beschikbaarheid verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. Bijvoorbeeld veiligheid en comfort verbeteren, een route korter maken, maar ook een (fiets)veer vaker laten varen. Ook plaats bieden aan toenemende diversiteit van fietserpadgebruikers; de huidige infrastructuur hierop aanpassen en hier rekening mee houden in toekomstige infrastructuur.



Snelfietsroute Rijnwaalpad, tunnel A15, beeld: Otto Kokke

#### Nieuwe fietsverbindingen, barrières slechten

Snelwegen en vaarwegen hebben een barrièrewerking op fietsnetwerken. Een fietspad opnemen in het ontwerp van een nieuwe brug of een fietstunnel onder een snelweg zijn hierbij belangrijke schakels in het fietsnetwerk. Hier ligt een meekoppeling om met rijksprojecten fietsnetwerken substantieel te verbeteren door nieuwe fietsverbindingen mogelijk te maken en te realiseren.

#### Omgevingskwaliteit verbeteren

In autoluwe omgevingen is de leefkwaliteit hoger en ontstaat ruimte om veiliger en aantrekkelijker te fietsen.

#### Betere koppelingen met andere modaliteiten



Op de autoluwe parkzone bovenop de Koning Willem-Alexandertunnel is een aantrekkelijke fietsroute ontstaan, foto Maurits Lpes Cardozo

De koppeling van fiets aan andere modaliteiten faciliteren bij stations en vervoers-'hubs'.

#### Nieuwe snelfietsroutes

Nieuwe snelfietsroutes zijn vaak gekoppeld aan de rijkswegstructuur. In sommige gevallen kan realisatie van een snelfietsroute gekoppeld worden aan een rijksinfrastructuurproject.

#### Fiets borgen in project

Voor de fiets specifiek contracteisen opnemen in de aanbesteding, bijvoorbeeld: beperk de omfietsafstand tijdens werkzaamheden.

#### Bereikbaarheid van buitengebieden verbeteren voor fietsers

Verder ontwikkelen van het landelijke recreatieve fietsnetwerk, aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig met goede bewegwijzering en planologisch beschermd.



### Opbouw van de projecthoofdstukken

Elk voorbeeldprojecthoofdstuk is op gelijke wijze opgebouwd. Eerst een korte algemene introductie van het rijksproject, de projectcontext en de belangrijkste momenten. Vervolgens wordt ingezoomd op de fietsmaatregelen en inzichten en lessen voor collega's.



Project in het kort



Projectcontext



Concrete fietsmaatregelen



Projectlessen en advies voor collega's /  
Belangrijkste lessen samengevat



“Als je terugkijkt werd het meest gevreesde project een knuffelproject”

Inzichten en inspiratie, een interview met:

**Ilkel Taner, omgevingsmanager Rijkswaterstaat**  
en

**Jasper de Vries, team omgevingsmanagement, XTNT**

# Renovatie Velsertunnel

Bereikbaarheidsaanpak IJmond

In het kader van grootschalige renovatiewerkzaamheden was de Velsertunnel in 2016 voor een periode van 9 maanden volledig afgesloten voor al het verkeer. Om de regio bereikbaar te houden heeft Rijkswaterstaat een bereikbaarheidsplan opgesteld met de kaders voor de in te zetten maatregelen voor verkeer, mobiliteit en communicatie.

Ilkel Taner en Jasper de Vries van het omgevingsmanagementteam: “De kern van onze rol is het afsluiten van die tunnel op zo’n manier, dat het doel technisch bereikt wordt en dat daarnaast ook de regio tevreden en bereikbaar bleef.”

## Waarom is fietsen meegenomen in het project?

Er reden 65.000 auto’s per dag door de Velsertunnel, die konden er niet meer door. “Als we die allemaal om zouden laten rijden via de Wijkertunnel of een andere weg, dan zou je het hele wegennet van Noord Holland vastzetten. Dat was geen optie.” Er is gekeken hoe het verkeer het beste gespreid kon worden. De opgave was om 3.000 automobilisten uit de spits te krijgen. Fietsen bleek goed te doen voor de afstanden tussen Velsen en Beverwijk, daar is dan ook op ingezet met een pakket van verschillende fietsmaatregelen. “Uiteindelijk hebben we 1.000 reizigers op de fiets gekregen. Reizigers waarvoor de fiets geen optie was, leidden we om via de Coentunnel en een extra rijstrook bij de Wijkertunnel.”

### Naam project

Renovatie Velsertunnel

### Locatie

Velsen, kruising A22-Noordzeekanaal

### Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat, IJmond Bereikbaar (trekkers), gemeente Velsen, provincie Noord Holland

### Opgave

In 9 maanden tijd is de Velsertunnel van binnen helemaal gestript en opnieuw opgebouwd. Bijna alle technische installaties zijn vernieuwd, de doorrijhoogte is verhoogd, nieuwe vluchtwegen zijn aangebracht en een nieuw ventilatiesysteem is gemaakt. Daarnaast stond Rijkswaterstaat voor de opgave om de regio IJmond tijdens de werkzaamheden bereikbaar te houden.

### Contactpersoon

Ilkel Taner, Rijkswaterstaat

### Meer informatie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/2017/11/project-renovatie-velsertunnel-wint-de-beton-prijs.aspx>





### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

“Dit is geen fietsproject, de kern van het project is het renoveren van de oudste snelwegtunnel van Nederland zodat die weer zou gaan voldoen aan de nieuwe tunnelstandaarden. De kern van onze rol is het afsluiten van die tunnel op zo'n manier dat het doel technisch bereikt wordt en dat daarnaast ook de regio tevreden en bereikbaar bleef.”

“Als je terugkijkt werd het meest gevreesde project een knuffelproject. Rijkswaterstaat had in die tijd geen goed trackrecord als het ging om tunnelprojecten ... De Velsertunnel was het eerste renovatieproject. Men had zoiets van: dit mag niet fout gaan ... er was heel veel politieke druk op het project. Externe druk kwam vanuit het bedrijfsleven en de omgeving: iedereen had de vrees helemaal onbereikbaar te worden. Er waren veel zorgen over de aanpak, er was veel weerstand. Het plan, de aanpak en de communicatie, dat was er in 2013 allemaal nog niet. Dit was een uniek project door een combinatie van factoren: een uitdagend project, de juiste mensen op de juiste plek, politieke druk en – gelukkig – een bereikbaarheidsbudget van 13 miljoen euro. Voor de gehele bereikbaarheidsaanpak, dus inclusief alle omleidingswegen, verkeersmanagement maatregelen, mobiliteitsmanagement en communicatie. Zonder het budget hadden we hier geen succesverhaal gehad.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2008: uitstel
- 2012: voorbereidingen opnieuw gestart: omgevingsanalyse en technische analyse uitgevoerd
- Medio 2014: vastleggen van het bereikbaarheidsplan én gunning van het contract
- Begin 2015: start werkgeversbenadering en start fietsstimulering
- Medio 2015: extra pont in gebruik en implementatie overige maatregelen
- 2016: sluiting voor 9 maanden
- Januari 2017: opening op geplande datum
- 2017 - heden: voortzetting fietsmaatregelen en extra pont

### Medio 2014 is het bereikbaarheidsplan opgeleverd, vóór de gunning van het contract.

“Het vastleggen daarvan is een belangrijk ijkmoment, omdat je de onzekerheid gaat keren: je hebt nagedacht over de effecten van je werkzaamheden voordat je schop in de grond gaat, zodat je niet later in het proces op stel en sprong alles moet regelen. In 2016 was de tunnel 9 maanden gesloten. Wat heel spannend was, was de sluiting zelf. Of de bereikbaarheidsaanpak, inclusief fietsstimulering, zou werken. We hebben allerlei nieuwe tijdelijke verbindingsslussen gemaakt in knooppunten Beverwijk en Velsen en in de voorbereiding ook veel uitleg gegeven hoe die slussen werken. Op de dag van de sluiting stond ik naast de snelweg. De pers had zich verzameld langs de snelweg, op zoek naar een verhaal over chaos ... en dat bleef uit. Het ging hartstikke soepel! Gelukkig, maar we hadden ook alles op alles gezet om chaos te voorkomen. Precies 9 maanden later, volgens planning, op de dag nauwkeurig ging de tunnel weer open.”



“Je ziet al in de analysefase dat die pont een belangrijke schakel is. Daarom hebben we deze 1 keer per 10 minuten laten varen in plaats van 1 keer per 20 minuten.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling

Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets

Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. Extra pont laten varen
2. Reisinformatie als bereikbaarheidsmiddel
3. Persoonlijke communicatie
4. Verbeteren van fietsinfrastructuur en routes in de omgeving
5. IJmond Bereikbaar voor werkgeversbenadering en fietsstimulering

### 1. Extra pont laten varen

“Je ziet al in de analysefase dat die pont een belangrijke schakel is. Daarom hebben we deze 1 keer per 10 minuten laten varen in plaats van 1 keer per 20 minuten.” Zo is een goed alternatief geboden voor het lokale verkeer. Die pont ging half 2015 al varen, een half jaar voor de sluiting. Dat is bewust gedaan om mensen eraan te laten wennen en te kunnen laten fietsen. “We hebben ook het hele pontplein samen met de gemeente opnieuw bekeken, ... hoe kunnen we de inrichting zodanig verbeteren dat het veilig is? Wat ook interessant is, is dat nu de tunnel weer open is, die pont nog steeds extra vaart. Zodat de fiets een aantrekkelijk alternatief blijft. Die pont vaart voornamelijk voor de fiets. Scholieren zijn een belangrijke doelgroep.”

### 2. Reisinformatie als bereikbaarheidsmiddel

Het team heeft een grote stap gezet om reisinformatie in te zetten als bereikbaarheidsmiddel door het aanbieden van actuele informatie. Inzicht in actuele reistijden kan mensen stimuleren andere modaliteiten of routes te kiezen. “Dat was best wel spannend. Reisinformatie actueel aanbieden, zowel voor als tijdens de tunnelsluiting, dat was in 2016 echt innovatief. Dat had ook indirect een relatie met de fiets. Want die informatie was weliswaar alleen voor autoverkeer, het had ook als doel om mensen bij grote vertraging te triggeren te gaan fietsen. We hadden tussen alle belangrijke locaties in het gebied (voor de auto) de actuele reistijden erin gezet. Woonde je in Beverwijk en moest je naar Velsen en wilde je omrijden via die Wijkertunnel? Dan zag je: er staat heel veel file nu ... 1 knopje op je telefoon en dan pak je misschien wel de fiets.”

### 3. Persoonlijke en actuele communicatie

Een belangrijke succesfactor van het omgevingsmanagement is de communicatie met bewoners, fietsers en automobilisten. Zo zijn mensen stap voor stap mee genomen in wat de sluiting betekent en hoe ze zich daarop kunnen voorbereiden. De manier van communiceren, via social media, was nieuws.” Zo snel mogelijk, open en transparant en zo persoonlijk mogelijk antwoord geven.” “Wat heel erg leuk was, was dat de lokale pers eerst heel negatief was, maar daarna zie je hier een krantenkop: complimenten aan

de bedenkers van de omleidingslussen.”

### 4. Verbeteren van fietsinfrastructuur en routes in de omgeving

In de voorfase zijn fietsroutes onderzocht en zijn knelpunten aangepakt: zo is een sluisroute veiliger gemaakt en zijn veilige fietsroutes gecreëerd naar en op bedrijventerreinen in Beverwijk. “Fietsen wordt aantrekkelijk als je makkelijk van A naar B kan op de fiets. Dat is heel logisch, dus wij hebben al die fietsroutes onderzocht.”

### 5. IJmond Bereikbaar: werkgeversbenadering en fietsstimulering

De werkgeversbenadering is samen met IJmond Bereikbaar uitgevoerd. Al vanaf eind 2014, begin 2015 is gestart met de werkgeversbenadering en fietsstimulering, o.a. door het geven van een beloning per gefietste kilometer. “Je kunt niet, als de tunnel dicht is, pas de mensen gaan werven. Wat heel goed heeft gewerkt, is dat IJmond Bereikbaar al een bestaande relatie had met heel veel werkgevers. Er was al een latente vraag en dus fietspotentie. De renovatie en met name de sluiting was zo onontkoombaar: dat was net het zetje wat het nodig had. De verdienste van IJmond Bereikbaar is het continue erachteraan blijven jagen dat de bedrijven mee zouden doen.”

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### Bereikbaarheidsplan en contractering parallel uitgevoerd: van onzekerheid naar zekerheid

Vastlegging van het bereikbaarheidsplan vóór de gunning van het contract helpt onzekerheid te keren. Een belangrijke succesfactor van het project is dan ook dat het team parallel heeft gewerkt aan het bereikbaarheidsplan en de contractering. “Uniek aan dit project en de verdienste van het team destijds was om met de vuist op tafel te slaan: je kunt het project pas gunnen als het bereikbaarheidsplan er is en het politiek afgestemd is. Het bereikbaarheidsplan hebben we in een klein jaartje uit de grond gekregen onder extreem hoge druk. Tegelijkertijd was ook de gunning van het contract. Je kan een plan hebben liggen, maar die

maatregelen moeten ook uitgevoerd worden. Door het parallel te doen geef je een gedegen aanpak: je hebt een opdracht en een opgave erom heen. De aannemer is niet verantwoordelijk voor de maatschappelijke opgave, dat kan niet. Een aannemer kan niet verantwoordelijk zijn voor bereikbaarheid van het gebied, omdat er meerdere beheerders verantwoordelijk zijn. Vanuit onze opdrachtgever-opdrachtnemer-relatie kan dat gewoon niet.”

### Al vanaf de analyse breder kijken dan alleen naar het project

Al vanaf de analyse breder kijken dan alleen naar het project. Voorafgaand aan het bereikbaarheidsplan is heel het gebied geanalyseerd. Welke mensen rijden er op de wegen rondom de Velsertunnel? Waar rijden ze naartoe? Uit de gebiedsanalyse bleek dat de helft van de mensen die met de auto door de tunnel reden, zich verplaatsten op fietsbare afstand. “Wij verwachtten vooraf dat de mensen die de Velsertunnel gebruiken vooral uit Alkmaar en Amsterdam zouden komen, maar in die analysefase zijn we erachter gekomen dat heel veel mensen van IJmuiden naar Beverwijk en weer terug gingen. Dan ga je denken van: die twee steden liggen eigenlijk maar een paar kilometer van elkaar.” Dat heeft aanknopingspunten opgeleverd voor de inzet van de fiets als Minder Hinder-maatregel, op basis van de geografische ligging van het gebied. “Blijkbaar is hier veel lokaal autogebruik door een tunnel, liggen Beverwijk, IJmuiden en Velsen dichtbij met routes die verbeterd kunnen (pontje en sluisroute) en is er een bestaande milieupoging in de IJmond regio: dat zijn 5 dingen die allemaal in het voordeel van fietsen kunnen spreken. Daar kom je achter door het te onderzoeken.”

### Bereikbaarheidsplan samen met omgeving opstellen

Het bereikbaarheidsplan is samen met de gemeente, de provincie en omgevingsdienst IJmond Bereikbaar opgesteld. Doordat de omgeving meedacht over maatregelen was er voor hen veel meer zekerheid over wat er gaat gebeuren. “Om het fietsprogramma te laten slagen heb je de omgeving nodig. We zijn iedereen gaan betrekken: bedrijfsleven, gemeenten. Dan komen er ook fietsdoelstellingen naar voren. Belangrijk is dat je er echt op tijd mee begint: vroeg in de voorbereidingsfase en dat het bereikbaarheidsverhaal een overkoepelende doelstelling wordt om urgentie, effect en kracht te kunnen organiseren. Het is eigenlijk gestart als een technische opgave en omgeturnd. We hadden allemaal hetzelfde doel: de regio bereikbaar houden tijdens de renovatie. Ieder kon daar zijn steentje aan bijdragen, het werd voor iedereen concreet. Om samen hetzelfde doel voor ogen te hebben is het belangrijk om dingen met mensen te doen in plaats van voor ze. De bereikbaarheidsaanpak was niet alleen van het omgevings-team. Wij waren de meest zichtbare, maar het gehele team, inclusief de aannemer was er mee bezig. We beseften allemaal we zijn wel met een renovatie bezig, maar we hebben dat ding op slot gezet en heel veel mensen hebben er last van.”

### Draagvlak creëren door te zoeken naar win-win

Door de smaakmakers binnen zo'n gebied te identificeren, worden latente behoeften zichtbaar. Deze zijn behulpzaam voor het formuleren van een gemeenschappelijk, overkoepelend doel. “Wat wij denk ik heel goed hebben gedaan, is dat wij kansen

vanuit de omgeving hebben benut en gezien waar dat ook voor de tunnelrenovatie zou kunnen dienen. Het is ons gelukt om daar een win-win in te vinden.” In het gebied zijn o.a. een ziekenhuis, Tata Steel (de hoogovens) en veel logistieke distributiebedrijven gehuisvest die afhankelijk waren van de Velsertunnel. “Met behulp van de relaties die we aan het opbouwen waren zagen we dat dit gebied ook behoefte had aan schonere lucht vanwege de vele industrie. Die waren al aan het kijken naar hoe kunnen we die uitstoot verminderen? Er was een mogelijkheid, een latente behoefte, en dit project is gebruikt als katalysator. “Het was geen leuke boodschap, maar wel het dingetje wat nodig was om mensen op de fiets te krijgen. Het fietsen was niet het doel, maar wel een middel om de regio bereikbaar te houden.”

### Een totaalpakket aan maatregelen met passende communicatie en budget

De tijd tussen planvorming en de sluiting was hard nodig om mensen stap voor stap mee te nemen in wat de sluiting betekent en hoe ze zich daarop kunnen voorbereiden. “Denk aan stakeholders als weggebruikers, bewoners, bedrijfsleven etc. Dat stappen parallel liepen was nodig voor het opzetten en uitwerken van het gehele maatregelenpakket. We hadden zowel de maatregelen (inhoud) als de wil van de mensen (gedragsverandering) nodig om regio bereikbaar te houden. Beide punten kosten tijd en gaan echt hand in hand.”

### Inzet van (data)techniek en media, daar is durf voor nodig

In dit project zijn veel dingen gedaan die nieuw waren. Het aanbieden van actuele reisinformatie, samenwerking met serviceproviders en het gebruik van social media voor open en transparante communicatie, waren nog niet eerder op deze manier gedaan. Een succesfactor is daarom durf: “Dan ben je in een context van een project bezig met innovatie, dat is heel spannend omdat je niet weet of het gaat lukken. Maar je hebt wel je projectdoelstelling, waar je je aan moet houden.” De mogelijkheden groeien. “Reizigersinformatie was iets wat toentertijd nog niet de bedoeling was. Een volgende keer zou ik ook de fiets erin zetten. Technisch was dit toentertijd al een hele opgave maar nu kan het zeker. Wat met name het probleem is, is dat de fietspaden niet goed in de navigatiesystemen zitten. Dat staat buiten onze macht. Daar zit nog winst.”

### Blijvend effect: succesvoller dan verwacht

Het fietsstimuleringsprogramma loopt nog steeds, het verleidings- en beloningsprincipe is door mensen uit de omgeving heel



Beeld: ijmondbereikbaar.nl



Publieksdag Velsertunnel, beeld: Rijkswaterstaat

goed opgepakt. “Blij om te zien dat het nog steeds werkt. Dat merk je aan de aantallen en het enthousiasme waarmee mensen erover vertellen. Het fietsen was succesvoller dan we hadden gedacht: ruim 2750 actieve fietsers. Wat we hebben bereikt is 1500 nieuwe fietsers. We hebben het doel bereikt - de opgave was om 3.000 automobilisten uit de spits te krijgen - maar belangrijker nog is dat er een blijvende gedragsverandering in gang is gezet.”

#### Resultaten zo concreet mogelijk maken om je te kunnen verantwoorden

Zo'n bereikbaarheidsopgave uitvoeren kan alleen met ook financiële impulsen. Het totale budget van de bereikbaarheidsaanpak was 13 miljoen. Meer dan de helft van het geld is aan infra- en verkeersmaatregelen besteed, ongeveer een kwart is in mobiliteitsmanagement gestoken. “We hebben het voor elkaar gekregen dat er een extra pontje zou varen, de werkgeversbenadering hebben we kunnen financieren. Dat waren net de belangrijkste steuntjes in de rug. Zodra je met geld te maken hebt moet je je kunnen verantwoorden.” Cijfers en het zo concreet mogelijk maken van behaalde resultaten, helpt bij de onderbouwing en legitimiteit dat je er geld aan uit geeft.

#### Het programma Beter Benutten heeft bijbetaald

Beter Benutten was in de periode 2012-2014 op zoek naar projecten voor cofinanciering. “Beter Benutten heeft het eerste jaar betaald, tijdens de sluiting heeft Velsertunnel betaald en na de sluiting heeft beter benutten weer betaald voor de pont en een deel van het fietsstimuleringsprogramma.”

### Projectlessen en advies voor collega's

#### Brede blik

##### Kijk voorbij projectdoelen naar de gebiedsdoelen

“Een tip is om niet alleen naar het project te kijken, maar naar het gebied. Je hebt project- en gebiedsdoelen. In ons geval is de opgave de projectscope geworden. En voor die opgave hadden we de fietsers ook echt nodig. Dat is een belangrijk verschil met andere projecten. De projectmanager heeft vaak maar één doel en dat is niet mensen op de fiets krijgen. Ik kan me goed voorstellen dat voor een willekeurige snelweg in NL de fiets niet direct een logische oplossing lijkt, het project wil files verminderen en doorstroming verhogen... Maar als je het project los laat en vanuit het gebied gaat kijken met gemeentes en regio, dan hebben die andere doelstellingen. Hier had Tatasteel milieudoelstellingen. Als je die aan elkaar koppelt liggen er misschien harstikke grote fietsdoelstellingen, als je maar naar die regio kijkt.”

#### Begin vroeg

Haal vanuit je analyse, in een vroeg stadium, naar boven welke maatregel kansrijk is en waar je in een latente behoefte kunt voorzien. “Vaak als mensen vroeg een groot project optuigen, gaan collega's zeggen: ben je niet veel te vroeg? Terwijl het eigenlijk de kern van het succes is om dat te doen! Het is een denkwijze: een deel van de oplossing zit al vroeg in het proces. Nadeel is, dat het nog vaag is, maar aan de andere kant is het voordeel dat je de jaren erna een veel beter proces hebt gevoerd en mensen veel meer mee hebt.”

#### Maatwerk en systeemaanpak

##### Probeer een win-win situatie te creëren

“In essentie is de vraag: kan je een gemeenschappelijk doel vinden? Kan je het zo formuleren dat er win-win te vinden is? Zoek naar die rode draad. Wat zijn de succesfactoren en zijn die met de verschillende stakeholders met elkaar te combineren? Dan maak je kracht. Ook als je aan het begin met talloze hordes zit en denkt hoe gaan we dit doen? Als ik het nog eens zou doen probeer ik weer de gebiedsanalyse, het in kaart brengen van de mogelijkheden, in combinatie met de technische scope, hoe het gebied in elkaar zit, en dan is het zoeken naar de rode draad.”

#### Maak je er hard voor!

“Als je echt een goed idee hebt en ervan overtuigd bent dat fietsen en fiets stimuleren een bijdrage kan leveren, maak je er hard voor! Probeer argumenten te zoeken die staan, en die te verbinden aan je projectdoelen. Als het goed is hoef je ze niet te zoeken. Want als je gebied er geschikt voor is, zowel geografisch als qua inrichting als doelstellingen, dan zijn die argumenten er gewoon. Je moet ze wel scherp neerzetten en er draagvlak voor zoeken.”

#### Samenwerken en communicatie



##### Werk aan vertrouwen en team

“We hebben ons als projectteam, inclusief de aannemer, altijd gehouden aan de planning. Je wilt liever geen vertraging, want je wilt betrouwbaar zijn in je boodschap. Het was ook een belangrijke keuze om de bereikbaarheidsmaatregelen bij IJmond Bereikbaar neer te leggen die al draagvlak had in gebied en niet ‘het grote Rijkswaterstaat’ dat alleen even langskwam als passant. Je kan als individu heel goed kunnen presteren, maar je moet elkaar ook als team goed kunnen aanvoelen, elkaar helpen. Echt teamspirit. We hadden met zijn allen hetzelfde beeld en doel voor ogen. Dan is het niet meer 9 tot 5. Overdag, 's avonds, in het weekend, je was er altijd mee bezig ... en het was leuk! Je krijgt heel veel positieve reacties. Dat geeft ontzettend veel energie.”

## Belangrijkste lessen





#### Brede Blik

-  Begin vroeg en kijk naar de gebiedsdoelen voorbij projectdoelen. Een vroege, brede analyse laat zien welke maatregelen kansrijk zijn en waar potentie is, ook voor de fiets.
-  Werk parallel aan de gunning en het bereikbaarheidsplan: zo borg je het bredere pakket aan maatregelen, inclusief de fietsmaatregelen.






#### Maatwerk en systeemaanpak

-  Zet de bereikbaarheidsmaatregelen al tijdig in, om mensen te laten wennen aan de nieuwe situatie. Zo kan blijvende verandering plaatsvinden.
-  Communiceer open en direct en durf ook nieuwe techniek, sociale media en data in te zetten.



#### Samenwerken en communicatie

-  Probeer een win-win situatie te creëren, door succesfactoren voor de verschillende betrokkenen te combineren tot één opgave. Dit zorgt voor kracht en draagvlak.
-  Betrek de omgeving vroeg: naast de bereikbaarheidsmaatregelen is ook de wil van de mensen tot gedragsverandering nodig voor een modal shift.
-  Werk aan vertrouwen



“De uitdaging was om de fietsroute over de Botlekbrug zo lang en goed mogelijk in stand te houden tijdens de werkzaamheden.”



Fietsinzichten en inspiratie, een interview met:

**Joris Wiers, omgevingsmanager Rijkswaterstaat**  
en

**Josje Kroon, communicatieadviseur Rijkswaterstaat**

# Aanpak Botlekbrug

## Fietsmaatregelen Botlekbrug

De realisatie van de Botlekbrug is onderdeel van het project A15 MaVa (Maasvlakte-Vaanplein). Een omvangrijk en complex project. Het was een van de grootste aanbestedingen van Rijkswaterstaat ooit. De opdracht omvat naast het verbreden van de snelweg over een lengte van 37 kilometer inclusief parallelwegen (er is 85 kilometer extra asfalt bij gekomen), ook het beheer en onderhoud van 36 viaducten en 2 tunnels (Thomassentunnel en de Botlektunnel). Daarnaast zijn de sloop van de oude Botlekbrug en de bouw van de nieuwe Botlekbrug en onderhoud van dat alles tot 2035 onderdeel van de opdracht. Joris Wiers, omgevingsmanager: “In dat hele project is de Botlekbrug een belangrijk, maar een relatief klein onderdeel.”

### Waarom is fietsen meegenomen in het project?

Om het nautische knelpunt rond de Botlekbrug op te lossen moest de oude Botlekbrug gesloopt worden. De nieuwe Botlekbrug is sinds 2015 in gebruik. Goederentreinen, (brom)fietsers en voetgangers gebruikten de oude Botlekbrug toen nog. Deze spoor- en langzaamverkeerverbindingen moest ook over naar de nieuwe Botlekbrug. De uitdaging daarbij was om de fietsroute over de Botlekbrug zo lang en goed mogelijk in stand te houden tijdens de realisatie van de nieuwe Botlekbrug en vervolgens tijdens de sloop van de oude Botlekbrug. Josje Kroon, communicatieadviseur: “Als je niet over de Botlekbrug kan fietsen ben je een kwartier tot twintig minuten langer onderweg omdat je dan via de Spijkenisserbrug moet. Twintig minuten omfietsen is gewoon ver, daarom hebben we ervoor gekozen tijdelijke op- en afritten voor (brom)fietsers te bouwen waar je veilig gebruik van kan maken.”

#### Naam project

A15 MaVa

#### Locatie

A15: Hoogvliet – Oude Maas, Zuid Holland

#### Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam (trekkers), ProRail, A-lanes A15, gemeente Nissewaard, werkgevers

#### Opgave

Bouw van een nieuwe Botlekbrug

#### Contactpersonen

Joris Wiers, omgevingsmanager Rijkswaterstaat WNZ

Josje Kroon, communicatieadviseur Rijkswaterstaat WNZ

<https://www.rijkswaterstaat.nl/botlekbrug>

#### Meer informatie





Het project

**Belangrijke functies van de Botlekbrug**

- A15 is een belangrijke levensader tussen het Rotterdamse havengebied en het Europese achterland
- Het spoor sluit aan op de Betuwelijn.
- De Oude Maas is een drukke vaarroute van en naar Dordrecht en Moerdijk.
- Route voor transport gevaarlijke stoffen.

Fietsen binnen dit project

**Lange (brom)fiets omleidingsroute**

De omleidingsroute via de Spijkernisserbrug is behoorlijk lang (15-20 minuten).



### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

Met de Botlekbrug is het laatste deel van de verbreding van de A15 gerealiseerd en is tegelijkertijd het nautische knelpunt dat de oude Botlekbrug was opgelost. De verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein is een uitdagend project. De Botlekbrug is daarin ook uniek, in die zin dat we drie grote verkeersstromen bedienen snelweg-, spoor en zeescheepvaartverkeer naast langzaam verkeer. “De A15 is een hele belangrijke snelweg, één van de levensaders tussen het Rotterdamse havengebied en het Europese achterland. Het spoor is onderdeel van de Rotterdamse Havenspoorlijn en de Oude Maas is de vaarroute van en naar de havens van Dordrecht en Moerdijk. Geen lullige verkeersstromen die elkaar kruisen.”

Het project A15 MaVa heeft een Design Build Finance Maintain contract. Na de openstelling in 2015 van de snelweg op de nieuwe Botlekbrug lag de focus op de sloop van de oude Botlekbrug, het voltooiën van de verbinding voor (brom)fietsers en voetgangers en de aanleg van het spoor over de nieuwe Botlekbrug, samen met ProRail. “Dat blijkt een project op zichzelf te zijn ... A15 MaVa, en de Botlekbrug in het bijzonder kenmerken zich door 1001 uitdagingen waarvan ook een heel aantal voor de fiets. Je kunt er boeken over vol schrijven.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- Eind 2010: start A15 MaVa project
- 2015: verbreding snelweg af en oplevering Botlekbrug voor het snelwegverkeer
- 2017: sloop oude Botlekbrug en in gebruik nemen lzaamverkeerverbinding over nieuwe Botlekbrug met tijdelijke op- en afritten (steigerconstructies)
- 24 december 2018 tot 15 april 2019: langdurige sluiting van de langzaamverkeerverbinding gedurende 4 maanden
- 15 april 2019: tijdelijke op- en afrit aan de oostkant bij Hoogvliet uit gebruik en definitieve op- en afrit aan die zijde in gebruik
- 22 augustus 2019: in gebruik nemen van definitieve verbinding voor (brom)fietsers

“Het was geen standaard oplossing. Normaal zou je zeggen, we leggen er tijdelijk een ander fietspad langs of iets dergelijks, maar hier moesten we én ruimte maken voor het werk én een aanzienlijk hoogteverschil overbruggen.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. Tijdelijke op- en afritten voor (brom-)fietsers naar de nieuwe Botlekbrug
2. Op fietsers toegespitste persoonlijke communicatie en aandacht
3. Mobiliteitsplan en vergoeding bij omfietsen

### 1. Tijdelijke op- en afritten voor (brom-)fietsers naar de Botlekbrug

De nieuwe Botlekbrug was gebouwd, maar de aanbruggen voor de (brom)fietsers nog niet. Om de fietsverbinding in stand te houden en omreistijd te voorkomen zijn steigerconstructies gebouwd bij wijze van tijdelijke op- en afritten naar de brug. Zo konden (brom-)fietsers gelijk van de nieuwe Botlekbrug gebruik maken. "De steigerconstructies waren geen standaard oplossing. Normaal zou je zeggen: we leggen er tijdelijk een ander fietspad langs of iets dergelijks, maar de oude Botlekbrug lag zo strak langs de nieuwe Botlekbrug dat de definitieve aanbruggen voor het (brom)fietspad pas gebouwd kon worden nadat de oude Botlekbrug weg was. Hier moesten we én ruimte maken voor het werk én een hoogteverschil van 12 meter overbruggen. Het werd ingewikkeld om in de beperkte ruimte die er is zo'n afstand en hoogte te overbruggen. Het ligt daar bovendien helemaal vol met

kabels en leidingen ... het moest dus een lichte constructie zijn die makkelijk te verwijderen is en die niet in de grond gaat. De randvoorwaarden stapelden zich op, daarom had het heel wat voeten in de aarde. De steigerconstructie heeft er aan de oostkant tot april 2019 gestaan en aan de westkant tot augustus 2019." Het gebruik van de tijdelijke steigerconstructies is constant gemonitord en geëvalueerd. Daar waar nodig zijn maatregelen getroffen om de veiligheid te vergroten. "De steigerconstructie is geen standaardoplossing en dan moet je zoveel mogelijk proberen problemen voor te zijn. Voor de problemen waar je tegen aan loopt moet je een oplossing zien te vinden. Zo hebben we hebben extra adviesborden geplaatst om bij regen af te stappen, ook zijn het strooieregime en de verharding, een soort dakleer, in de bochten aangepast. Ondanks alle borden en verkeersbegeleiders [om eventuele problemen te voorkomen] moet je echt investeren in de gebruiker."



34 Tijdelijke op- en afrit richting nieuwe Botlekbrug, beeld: Rijkswaterstaat



Snelle Jelle-actie ter gelegenheid van de afsluiting van de oude Botlekbrug, beeld: Rijkswaterstaat

### 2. Op fietsers toegespitste persoonlijke communicatie

Om fietsers te informeren over de tijdelijke situatie en het effect daarvan op hun fietsroute, is ter plekke ingezet op persoonlijke communicatie. Deze informatie was specifiek gericht op fietsers. Door informatie persoonlijk te overhandigen, gecombineerd met een koek werd de gelegenheid gecreëerd om vragen te stellen en verwarring te voorkomen. "Je moet erop inzetten dat fietsers niet het gevoel hebben dat ze genegeerd worden en ervoor zorgen dat ze blijven fietsen. We hebben een sms-service waarin we aangeven wanneer de brug afgesloten is voor het verkeer. We kregen de tip: zeg niet 'afgesloten voor het verkeer', maar noem ook specifiek de fietsers. Fietsers voelen zich kennelijk niet aangesproken als je het over verkeer hebt dus stonden sommige voor een afgesloten brug. Nu noemen we ook expliciet de fietsers in de sms." Omdat de nieuwe Botlekbrug aanzienlijk hoger is dan de oude Botlekbrug, moesten mensen op de tijdelijke op- en afritten best wel een klim omhoog maken. Voor de afsluiting en sloop van de oude Botlekbrug zijn toen Snelle Jelles uitgedeeld. "De Snelle Jelles waren krachtvoer voor het omhoog fietsen, zo hebben we meteen informatie kunnen geven over de nieuwe tijdelijke situatie die een paar dagen later in zou gaan. Ook voor de brugafsluiting van vier maanden zijn we bij de brug gaan staan met wandelende billboards om de afsluiting aan te kondigen."

### 3. Mobiliteitsplan en vergoeding bij omfietsen

Toen de aanleg van het spoor en het betrouwbaarder maken van de brug zo'n druk op de ruimte opleverden dat er geen plek meer was om fietsers veilig over de brug, langs het werk te laten gaan, is ervoor gekozen de brug toch vier maanden te sluiten voor fietsverkeer. "Veiligheid gaat voor alles. Toen fietsers langdurig moesten omfietsen hebben we De Verkeersonderneming gevraagd een mobiliteitsoplossing te bedenken om ervoor te zorgen dat mensen niet in de auto zouden stappen." Mensen konden zich aanmelden via een website. Als ze aannemelijk konden maken dat ze normaal gesproken de Botlekbrug gebruiken - via een werkgeversverklaring en woonadres - werden ze

toegelaten tot het programma. Er werd een WIFI-punt bij de Spijkenisserbrug opgehangen: iedere keer dat ze daar met hun mobiele telefoon passeerden werd dat geregistreerd en betaalde Rijkswaterstaat €2,50 per dag. Tot een maximum van €150,- voor de hele periode. "Dat heeft goed gewerkt. In totaal hebben 289 mensen zich aangemeld en zijn er ruim 9.000 ritten geregistreerd. We hebben in een tijdsbestek van 3 weken het hele plan uit de grond gestampt en opgezet met alle techniek die daarbij komt kijken. En dat ook nog tijdens de kerstperiode. Het mobiliteitsplan heeft ervoor gezorgd, ondanks dat mensen moeten omfietsen, dat je er toch iets tegenover stelt. Je laat zien dat je het serieus neemt, dat het geen eenvoudige beslissing is en dat je niet het probleem rücksichtslos afwentelt op de fietsgebruikers. Het is ons probleem."



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

ProRail

#### Realisatie nieuwe (brom)fietsverbinding

De oude Botlekbrug wordt gesloopt.  
U moet binnenkort over de nieuwe Botlekbrug.  
Direct op de hoogte van stremmingen?  
Meld u aan voor de gratis sms-service!  
sms BBRUG AAN naar 3669 of bel met 0800-8002.

Deze krachtboek wordt u aangeboden door  
Rijkswaterstaat en ProRail.  
Meer informatie: [www.rws.nl/botlekbrug](http://www.rws.nl/botlekbrug)  
en [www.prorail.nl/botlekbrug](http://www.prorail.nl/botlekbrug).

### Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

#### De fietsverbinding is onderdeel van de overeenkomst, dat dwingt tot creativiteit en flexibiliteit om oplossingen te vinden

In het A15 MaVa-project is vooraf een overeenkomst gesloten met het Havenbedrijf Rotterdam en de Gemeente Rotterdam over de samenwerking en over hoe om te gaan met de verschillende verkeersstromen. Eén van de afspraken is om de fietsverbinding tijdens de (af)bouw van de nieuwe Botlekbrug in stand te houden, die fietsverbinding is dus onderdeel van de afspraak tussen de directie van Rijkswaterstaat WNZ en de directie van het Havenbedrijf Rotterdam. “Dat er altijd een fietsverbinding moet zijn, staat in het contract met de aannemer. Als je dan met onorthodoxe oplossingen komt kan je zeggen: “we hebben die afspraak gemaakt, we moeten.” Je moet [wanneer omstandigheden daar om vragen] ook durven zeggen tegen het Havenbedrijf Rotterdam en de Gemeente Rotterdam: “wij hebben de afspraak dat de fietsverbinding altijd in stand blijft, dat weten we, maar de komende vier maanden gaat het echt niet anders.” Dan hoop je dat je ook van hun kant de flexibiliteit krijgt om de brug af te sluiten voor fietsers. Weliswaar tegen de afspraak in, maar wel met een mobiliteitsplan en een vergoeding. Het is een gezamenlijk proces geweest waarbij de creativiteit van iedereen nodig was. Net als het doen van concessies ... voor elke organisatie zijn er rode lijnen en daar kan je niet overheen. Tussen het kader en de rode lijn, daar zit dan de ruimte. Het doen van concessies zat vooral bij de organisaties en bij de aannemer, er zijn zo min mogelijk concessies gevraagd van fietsers.”

#### Financiering voor de fietsmaatregelen? Toon het belang aan en maak er vooraf afspraken over

Het belang van de fietsverbinding is in dit project onderkend. De nieuwe Botlekbrug had bij de opening last van storingen, waardoor een negatief beeld in de omgeving ontstond. Fietsmaatregelen zijn onderdeel van het totaalpakket om hinder te beperken en dragen daarom bij aan het beeld van de brug. De omleiding via de Spijkenisserbrug is voor fietsers bijzonder impactvol, dat zou de situatie kunnen verergeren. In gesprekken met regionale stakeholders bleek de (brom)fietsverbinding bovendien heel belangrijk voor hen en hun medewerkers te zijn. “Financiering begint erbij dat je binnen je organisatie het belang van fietsen weet duidelijk te maken, dan is het ook duidelijk dat maatregelen daaromtrent gewoon geld kosten.”

#### Vooraf de functionaliteit vastleggen, niet het ontwerp

Wat een DBFM-contract kenmerkt, is dat je niet zozeer over het ontwerp praat in de voorbereiding, maar over de vereiste functionaliteit. In het contract staat: er moet, ook tijdens de bouw, een fietsverbinding ZIJN, vind een oplossing. “De wijze waarop dat omschreven staat, is heel belangrijk en past goed bij deze manier van aanbesteden. Na de sloop van de oude Botlekbrug, bleef de verbinding in stand, zij het niet over asfalt maar over iets tijdelijks. Het was óf omfietsen via de Spijkenisserbrug óf deze oplossing met steigerconstructies die dienstdeden als tijdelijke op- en afrit.

Dit was geen standaardoplossing, of iets wat je gewend bent in Nederland als fietser, maar dit was wel het hoogst haalbare. Uiteindelijk heb je er als fietser profijt van dat die er ligt.”

### Projectlessen en advies voor collega's

“De belangrijkste lessen van ons project? Er is heel veel mogelijk, er kan heel veel, maar er zijn ook wel risico's. Voor die risico's hoeft je niet bang te zijn. Denk out of the box bij het zoeken naar oplossingen en doe dat samen. Dit werkt echt alleen als je de belangrijke partijen hierbij betreft.”

#### Denk out of the box

##### Zoek naar oplossingen en bewaak daarbij flexibiliteit om in te spelen op onvoorziene omstandigheden

Een belangrijk advies voor collega's is om de uitgangspunten vast te leggen én flexibiliteit te bewaken. Het team heeft out of the box moeten denken om de fietsverbinding in stand te kunnen houden. “Het heeft best wel wat hoofdpijn opgeleverd, maar het alternatief, mensen laten omrijden via de Spijkenisserbrug, wil je alleen als het echt niet anders kan. Daarom zou ik het zeker nog een keer doen, maar dit zou niet mijn eerste oplossing zijn. Een volgende keer zou ik de steigerconstructie wel meer binnen de kaders laten passen en laten aansluiten bij wat bekender is bij mensen. Want die steigerconstructie, daar zitten een aantal haakse bochten in, hij is relatief smal en hij is wat gladder dan je gewend bent. We zijn hem bij een storm ook een keer helemaal verloren ... Toch is het wel een oplossing die bij deze situatie past. En dit soort situaties komen veel vaker voor: dat je eigenlijk geen ruimte hebt om een standaard fietspad te maken.” Door onvoorziene omstandigheden moesten bovendien ook tijdelijke maatregelen getroffen op de tijdelijke maatregelen om de fietsverbinding zo goed en lang mogelijk in stand te houden. “Probeer een balans te vinden in wat je vastlegt. Dat is heel moeilijk. Aan de ene kant wil je uitgangspunten vastleggen, zodat je een bepaalde garantie hebt, die garantie biedt comfort. De rode lijn moet gewoon duidelijk zijn, tegelijkertijd moet je heel voorzichtig zijn met wat je vastlegt, want als je teveel vastlegt worden bepaalde oplossingen later onmogelijk gemaakt. Die flexibiliteit heb je juist heel hard nodig als het ingewikkeld wordt. Het is een balans. Het precieze antwoord zal per project of situatie verschillen en is heel lastig te voorspellen. Je wilt meer je doel en minder de weg daarnaar toe vastleggen.”

#### Werk samen aan (niet standaard) oplossingen, dat zorgt voor draagvlak

##### Samen zoeken naar oplossingen

Vanuit omgevingsmanagement en communicatie is het cruciaal om de verschillende partijen te betrekken in het zoeken naar oplossingen. Dat zorgt voor draagvlak. “Als je dingen als de tijdelijke op- en afritten wilt laten lukken, moet je het hele proces doorlopen samen met je stakeholders. De essentie van omgevingsmanagement is dat je weet wie de belangrijkste stakeholders zijn en samen met die partijen het proces doorloopt. Als je tijd

neemt voor het samenwerkingsproces, dan creëer je daar ook draagvlak mee voor die onorthodoxe oplossing. Met andere woorden, samen met de aannemer een plan bedenken en in de buitenwereld droppen met: “dit WAS het probleem en dit IS de oplossing” dat werkt niet. Dan zeggen ze “je voldoet niet aan de standaard, ga maar terug en kom terug met iets dat wel voldoet aan de standaard.”” Daarbij moet je ook oog houden voor ieders belangen, het is immers een onzeker proces. “Iedereen moet toch het gevoel hebben dat hun belangen gekend worden... Voor de aannemer betekent dat: een constructie bouwen die veilig te gebruiken is en die ervoor zorgt dat zij hun werk kunnen uitvoeren. Voor de gemeente en het havenbedrijf, de eigenlijke beheerder van het fietspad, betekent dat, dat zij niet aansprakelijk zijn voor eventuele ongelukken die daar kunnen gebeuren. Voor ons betekent het dat mensen er gewoon veilig gebruik van kunnen maken mits ze voorzichtig zijn. Als je niet weet hoe dingen gaan lopen wordt iedereen daar wel zenuwachtig van. Ook wil je partijen niet onnodig belasten met de gekozen oplossing.”

#### Gedrag van fietsers is lastig te beïnvloeden

Als omgevingsmanager moet je het gedrag van mensen sturen. Dat blijft lastig, mensen willen niet in hun gedrag gestuurd worden. “Hoe vaak fietsen fietsers niet door rood? Of, het is afgesloten, maar ze fietsen door het zand... Bij fietsers is dat negeren van afsluitingen nog erger dan bij automobilisten. En ondanks alle waarschuwborden is het dan onze schuld als er iets - een ongeluk - gebeurt. Hoe pas je dat gedrag aan? Heel veel mensen doen het wel gewoon goed. ... en mensen zullen hun gedrag eerder aanpassen als de tijdelijke situatie langer duurt.

Tegelijkertijd bleek dat wat wij vanuit Rijkswaterstaat als tijdelijk bestempelen, door fietsers niet per sé als tijdelijk ervaren wordt. De steigerconstructie stond er langer dan voorzien. Daardoor lijken fietsers hun gedrag niet blijvend aan te passen, zo fietsten ze toch door ondanks waarschuwborden.”

#### Moelijk te voorspellen en beïnvloeden gedrag van fietsers maakt het proces lastiger

Door de hoge mate van onzekerheid en onvoorspelbaarheid van het effect en daadwerkelijke gebruik van de maatregelen voelt het proces risicovoller voor de betrokken partijen. Bovendien was er weinig ervaring met dit soort constructies waar het team op voort kon bouwen. Joris: “Ik merk dat als je het kader los moet laten, het heel lastig is tot een oplossing te komen waarvan iedereen denkt ‘dit kan’. Aan de ene kant heb je de gebruiker die zijn gedrag in principe niet wil aanpassen en dus het risico opzoekt, aan de andere kant heb je de professional die dat risico steeds verder gaat mijden, omdat die weet dat de gebruiker dat doet ... Het is een bekend probleem, zeker bij mensen die in projecten zitten, dat gebruikers - niet alleen fietsers - niet altijd aanwijzingen opvolgen. Wat je ziet is dat iedereen voor de veilige oplossing gaat, zodat het nog steeds goed gaat als de gebruiker niet zijn gedrag aanpast, niet luistert. Daardoor wordt het steeds moeilijker om tot een oplossing te komen [wanneer door onvoorspelbaar gedrag van de gebruiker de veiligheid niet ‘gegarandeerd’ is]. Toch vind ik dat we het moeten blijven doen, want uiteindelijk bouwen we geen bruggen en mooie infrastructuur zodat ze er mooi bij liggen, maar we bouwen ze zodat ze gebruikt worden.”



**Zoek de balans tussen verantwoordelijkheden naar je toe trekken en precedentwerking**

De oplossing van tijdelijke steigerconstructies als op- en afrit paste niet binnen de standaarden van de wegbeheerders, ook al voldeed de constructie aan de veiligheidseisen en was de aannemer alert op gladheid en oneffenheden. “Het was geen omleiding over een bestaande weg, dit was nieuw. Daar hebben we dus ook de consequenties van ondervonden. Dat wil zeggen, we hebben partijen moeten overtuigen van deze oplossing en de veiligheid, en dus de onzekerheden naar ons toe moeten trekken. Zo’n onorthodoxe oplossing kan alleen als je als opdrachtgever de verantwoordelijkheid naar je toe trekt. In dit geval hebben we dat gedaan omdat het anders niet rond kwam. Het risico voor de andere partijen (de aannemer, het Havenbedrijf en de gemeente) was te groot. Je moet dan je nek uitsteken en de risico’s naar je toe trekken. Daar moet je wel een dikke huid voor hebben. Verwacht geen beloning. Dit soort overeenkomsten ligt binnen de organisatie gevoelig.” Voor dit project waren de duur van de afsluiting en het niet-beschikbaar zijn van een andere brug de belangrijkste redenen om een uitzondering te maken. De verbinding voor fietsers zou in ieder geval 1 jaar (uiteindelijk is dat 2 jaar geworden) niet beschikbaar zijn en fietsers zouden dan gemiddeld 15 minuten per keer moeten omfietsen. “Maar alles wat je anders doet dan normaal – iets creëren dat buiten de kaders en ontwerprichtlijnen valt - kan tot een precedent lijden. Daar moet je voorzichtig mee zijn. Voordat je het weet ben je als opdrachtgever steeds bezig met zoeken naar onorthodoxe oplossingen, terwijl dat niet je verantwoordelijkheid is.”

**Fietsers betrekken om hen te laten wennen aan anders-dan-andere-maatregelen**

Het zijn ook voor fietsers onorthodoxe, tijdelijke maatregelen. Dat betekent dat ook zij eraan moeten wennen. “Achteraf gezien hadden we mensen veel meer mee moeten nemen in het hoe en

waarom van de steigerconstructies.” “We hebben in dit project niet samengewerkt met fietsers omdat het altijd een lastige balans is tussen de behoefte van het individu en de behoefte van de groep. Als ik met één fietser praat, praat ik altijd met een individu. De wegbeheerder weet hoe fietsers zich als groep gedragen. Die weet ook niet alles, dus spreken we ook bedrijven. Dan hoor je: het is niet handig als je om 22 uur het fietspad sluit, om 22 uur is een shiftwissel dus van 21:45 tot 22:15 is het druk. Als je er 22:30 van maakt heb je niemand meer voor je afsluiting staan. Dat is relevante informatie voorbij het individuele niveau.” “Vanuit de communicatie gezien, vanuit draagvlak, zou je fietser willen betrekken bij de oplossing.”

**Omgaan met beeldvorming en media**

De juiste toon vinden over de gekozen oplossing was voor het team uitdagend. Door de relatief slechte start (met storingen) werd het team wat terughoudender in de communicatie. Hoewel de fietsverbinding, dankzij de steigerconstructies, in stand bleef, was toch het beeld dat de oplossing suboptimaal was, of zelfs gevaarlijk. En doordat de beeldvorming zo hardnekkig is, is de reflex in een projectteam om niet te veel moeite meer te willen doen. “Toen er, heel vervelend voor de mensen die het hebben meegemaakt, glij- en valpartijen waren die op een gegeven moment ook aandacht in de media hebben gekregen, moesten we partijen weer overtuigen van het feit dat dit de beste oplossing was. De neiging was om de constructies af te breken, maar dat zou betekenen dat fietsers langdurig moesten omfietsen en dat was voor ons geen optie. Het was vervelend dat de aandacht in de media afstraalde op het hele project, maar uiteraard was dit van ondergeschikt belang. Een verbinding voor fietsers en een veilige verbinding was prioriteit nummer 1 en daar hebben we alles voor gedaan om dat mogelijk te maken en te houden.”





Waarschuwborden bij toegang van de tijdelijke op- en afritten, beeld: Rijkswaterstaat

# Belangrijkste lessen






**Brede Blik**

-  Wanneer een bestaande fietsverbinding, zoals over de Botlekbrug, in stand moet blijven tijdens de werkzaamheden: voorkom ver omfietsen en fietsers die gaan autorijden.
-  Neem, net als op en rond de Botlekbrug, alle modaliteiten op in de opgave. Dus ook de (brom)fiets.






**Maatwerk en systeemaanpak**

-  Zorg dat het doel ‘fietsverbinding in stand houden’ in de opgave staat, zonder vooraf precies vast te stellen hoe. Dat geeft de ruimte en legitimiteit om oplossingen te zoeken en er geld aan te besteden. Je behoudt flexibiliteit.
-  Durf out of the box te denken: het is gelukt de fietsverbinding in stand te houden dankzij onorthodoxe maatregelen en persoonlijke communicatie en uitleg.
-  Bij onvoorziene omstandigheden: ben bereid oplossingen te evalueren en aan te passen. Soms moet je tijdelijke maatregelen op tijdelijke maatregelen treffen.



**Samenwerken en communicatie**

-  Het samenwerkingsproces zorgt voor draagvlak. Zoek daarom samen met de belangrijke partijen naar oplossingen.
-  Laat je boodschap goed aansluiten bij de perceptie van mensen: ook eindgebruikers moeten wennen aan onorthodoxe oplossingen. Verwacht er geen beloning en applaus voor. Wees voorbereid op omgaan met beeldvorming en media.
-  Neem risico’s op je om partijen te overtuigen om voor onorthodoxe oplossingen te gaan. Houdt echter de balans in de gaten en voorkom precedentwerking.

# HET IS DRUK OP DE N200 STAP OP DE FIETS!



“Met een relatief klein budget is een fietsprogramma neergezet,... het was met weinig inzet van het projectteam mogelijk”

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Alexander de Baar, omgevingsmanager Rijkswaterstaat**

en

**Jasper de Vries, projectleider verkeer en mobiliteit**

## De Nieuwe N200

Succesvol fietsstimuleren met een beperkt budget

De N200 krijgt tussen Amsterdam en Halfweg een flinke opknapbeurt met groot onderhoud aan de weg en de dijk. Daarnaast wordt gewerkt aan nieuwe drinkwatertransportleidingen, een groene entree van Amsterdam, een nieuwe brug bij Halfweg en de aanleg van een ecopassage. Jasper de Vries, projectleider verkeer en mobiliteit: “Het project De Nieuwe N200 wordt getrokken door vier overheden, de scope-onderdelen komen voort uit deze vier overheden: Waternet voor de drinkwaterleiding, Waterschap Amstel, Gooi, Vecht voor de dijk, Rijkswaterstaat voor de renovatie van de N200 en de brug in Halfweg en gemeente Amsterdam voor de stedelijke weg.”

Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

Voordat het project begon, is een brede analyse gedaan van het gebied, het verkeer en mogelijke oplossingen en maatregelen. Daarvoor is een proces ingericht om samen met stakeholders tot gedragen maatregelen te komen. Eén van de maatregelen is fietsstimulering geworden.

Naam project

N200: Groot onderhoud

Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat, de gemeente Amsterdam, waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet (samenwerking, trekkers), gemeente Haarlemmermeer.

Opgave

Groot onderhoud aan de N200 tussen Amsterdam en Halfweg, gekoppeld aan groot onderhoud aan de dijk, aanleg van nieuwe drinkwatertransportleidingen, een groene entree van Amsterdam, een nieuwe brug bij Halfweg en de aanleg van een ecopassage

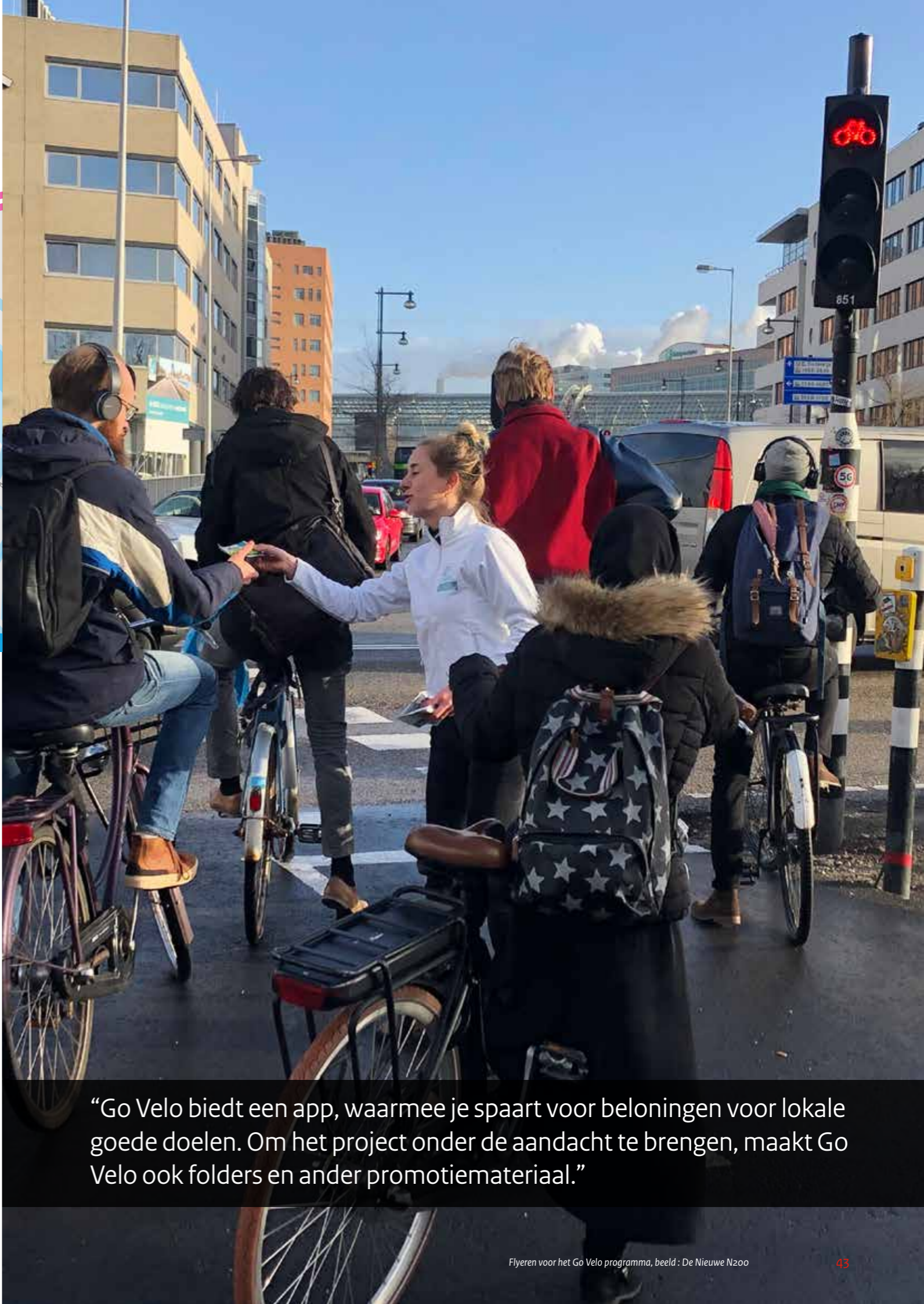
Contactpersoon

Alexander de Baar, omgevingsmanager Rijkswaterstaat

Meer informatie

<https://www.denieuwen200.nl>  
<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/n200-groot-onderhoud/index.aspx>





### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

Jasper: “De belangrijkste projectdoelen zijn: ophogen van de dijk waar de N200 op ligt, voor droge voeten voor Amsterdam, en werken aan een robuuster wegennet, door reconstructie van de weg met een nieuwe onderlaag en asfalt. Dankzij de nieuwe drinkwaterleiding kunnen mensen de komende 100 jaar goed en veilig water gebruiken. We hebben ook mobiliteitsdoelen: de N200 loopt langs Nieuw West, Westpoort en Sloterdijk, hoewel deze binnen de grenzen van Amsterdam liggen blijft het een Rijksweg. Tot voor kort was het een soort snelweg waarmee je de stad inreed. Deze weg wordt hier opnieuw ingericht met de bedoeling dat die weg stedelijker wordt. Ook de mobiliteit in Halfweg wordt aangepakt: de huidige situatie is vervelend, het is een dorp waar de weg dwars doorheen gaat.” Alexander de Baar, omgevingsmanager: “De brug wordt vervangen en de weg opnieuw ingericht, onder meer met een wat scherpere bocht om de snelheid van auto’s automatisch te remmen. Het gaat er netter en dorpsier uitzien, zodat mensen zien dat ze in een dorp rijden en daarom langzamer gaan rijden. We zetten in op omgevingskwaliteit.”

Jasper: “Met de komst van de A5 heeft de N200 niet meer de functie als belangrijkste doorgaande weg die de westkant van Amsterdam ontsluit, omdat de A5 een belangrijk deel van die functie heeft overgenomen.” Alexander: “De N200 vormt nu meer een regionale verbinding tussen Haarlem en Amsterdam, met veel lokaal en bestemmingsverkeer. De A5 heeft geholpen om hier minder verkeer te krijgen.”

Jasper: “Hier in Amsterdam en omgeving staat nog meer te gebeuren, de verkeers hinder moet daarop worden afgestemd. We zitten ingeklemd tussen projecten als Zuidasdok en andere projecten in aangrenzende wijken als Nieuw West en Westpoort. We zitten midden in de uitvoering. We zijn begonnen in oktober 2018 en zijn klaar medio 2020. De planning van het project is wat verschoven, dat maakt het project, zeker in relatie tot die andere projecten, extra uitdagend.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2011-2012: eerste start van het project met andere scope: Waternet en Rijkswaterstaat werkten aan de dijk, ecopassage, weg en drinkwaterleiding
- 2013: project stil gevallen door onvoldoende geld en prioriteit
- ...geld geregeld
- 2016 juni: herstart project, scope-uitbreiding met herinrichting van de weg als stedelijke weg. (Als onderdeel van gebiedsontwikkeling Sloterdijk Centrum)
- 2017: scope uitbreiding: Boezembrug Halfweg
- 2017 mei: selectie voor aanbesteding
- 2018 oktober: start bouw (heel snel na gunning in juli 2018)

“Go Velo biedt een app, waarmee je spaart voor beloningen voor lokale goede doelen. Om het project onder de aandacht te brengen, maakt Go Velo ook folders en ander promotiemateriaal.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling

Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets

Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. Go Velo app en promotiemateriaal voor fietsstimulering
2. Fietswebsite met 'actuele' fietsinformatie
3. Persoonlijke benadering en communicatie vanuit één portal
4. Herinrichting (stedelijke) weg

### 1. Go Velo app en promotiemateriaal voor fietsstimulering

Go Velo is een fietsstimuleringsprogramma. Ze bieden een app, waarmee je spaart voor beloningen voor lokale goede doelen. Het fietspad langs de N200 moest dicht om de waterleiding eronder aan te kunnen leggen. Jasper benadrukt dat het team mede daarom drie belangrijke doelen had met de fietsstimulering: "1.) Mensen op de fiets houden ondanks hinder door werkzaamheden. 2.) Mensen stimuleren te gaan fietsen om verkeershinder te beperken en 3.) uitstralen dat het project inzet op de fiets en daar een programma voor optuigt."

Om het project onder de aandacht te brengen maakt Go Velo folders, promotie op bushokjes, staat er een barristakarretje bij scholen et cetera. Alexander: "Er wordt redelijk gebruik gemaakt van het programma, er zijn 280 deelnemers waarvan bijna de helft nieuwe fietsers. We hadden geen hele hoge verwachtingen vooraf, we hadden als doelstelling 500 deelnemers. Daarnaast is het zo dat veel mensen het programma zien, maar misschien niet de app downloaden. Het programma levert meer op dan [wat te meten is in] alleen harde getallen: in dit project is het beperken van hinder van groter belang."

### 2. Fietswebsite met 'actuele' fietsinformatie

Het project De Nieuwe N200 heeft echt stappen gezet om zo actueel mogelijke informatie over afsluitingen van de wegen te kunnen verstrekken op de website [www.denieuwen200.nl](http://www.denieuwen200.nl). Het team heeft dit gedaan door Google Maps te integreren. Jasper: "Dat is gelukt voor alle wegen. Actuele informatie vertrekken over fietspaden bleek via Google nog niet mogelijk. We vonden het toch belangrijk, juist omdat voor de fietser de situatie zo vaak wijzigt. Daarom wordt de kaart met actuele fietssituatie nu handmatig bijgehouden op de site: [www.denieuwen200.nl/fiets](http://www.denieuwen200.nl/fiets). Na de homepage is deze fietspagina de best bezochte pagina van de site. We verwachten dat in de komende jaren ook het verstrekken van actuele informatie voor fietspaden via Google realistisch wordt bij dit soort projecten."

### 3. Persoonlijke benadering en communicatie vanuit één portal

Om mensen goed te betrekken en informeren maakt het team gebruik van integrale projectcommunicatie vanuit één portal. Deze informatie wordt gecombineerd met persoonlijke communicatie 'ter plekke'. Jasper geeft aan: "Een belangrijk middel om

mensen naar de site te krijgen is, als we een fietspad afsluiten, daar 's ochtends te flyeren met visitekaartjes waarop, naast de omleidingsroute, vermeld staat: uw fietspad wordt de komende maanden afgesloten, ga naar [www.denieuwen200.nl/fiets](http://www.denieuwen200.nl/fiets) voor meer info. Het succes zit hem in de persoonlijke benadering, omdat je dan tevredenheid houdt. Die mensen kunnen drie maanden niet fietsen. Of ze die app downloaden maakt niet uit, het gaat erom dat ze persoonlijk benaderd zijn, een visitekaartje gekregen hebben en dat ze het snappen." Ook bij de georganiseerde bewonersavonden was het promoteteam van Go Velo aanwezig. Alexander vertelt hierover: "Mensen vonden dat we groen bezig waren, er gingen nog meer mensen fietsen."

### 4. Herinrichting (stedelijke) weg

De N200 wordt opnieuw ingericht als stedelijke weg met een meer stedelijke en groene uitstraling, die past bij de woningbouwopgave van Sloterdijk. Er ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers en de omgevingskwaliteit verbetert. Er worden drie nieuwe langzaamverkeeroversteken aangelegd op de N200. Eén voetgangersoversteek en twee fiets- en voetgangersoversteken, allemaal met verkeerslichten. Die gaan van Amsterdam Nieuw West naar Sloterdijkgebied en zorgen voor integratie van die twee stadsdelen. Zo is er minder barrièrewerking van de N200. Er komt een grote groene middenberm, veel nieuwe bomen. De snelheid gaat van 70 naar 50 kilometer per uur. Er ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en er rijden straks minder auto's. De fietsinfrastructuur wordt er ook beter door.

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

**De fiets als maatregel serieus oppakken, ook als dit niet de grootste maatregel is die uit de brede analyse naar voren komt**  
Voordat het project begon, is een brede analyse gedaan, bestaande uit onder andere een gebiedsanalyse en verkeerskundige analyse. Daarop volgend zijn mogelijke oplossingen en maatregelen verkend die aansluiten bij die analyse: waar zit de grootste potentie bij mobiliteitsmanagement? Wat zijn kansrijke maatregelen? Wat zijn de doelgroepen? Wat zijn de stromen op de weg? Wat voor omgeving hebben we? Zo kom je samen met stakeholders tot gedragen maatregelen. Jasper: "Eén van de oplossingsrichtingen die uit de analyse is gekomen was de fiets. De fiets is daarom, gelijk vanaf het begin, onderdeel geweest van het maatregelenpakket. We verwachtten daarbij niet dat de fiets een wondermiddel zou zijn, maar we hebben de fiets wel serieus meegenomen. De belangrijkste reden was ten behoeve van imago, marketing en draagvlak. De tweede reden was files verminderen." Alexander voegt toe: "We hebben echt een gedegen analyse gedaan en energie gestoken in het onderdeel fiets."

### Communicatieteam al vroeg betrekken voor goede afstemming van communicatie op doelgroepen

Het communicatieteam is al vanaf het begin betrokken, ook bij het nadenken over het maatregelenpakket. Daardoor sluiten de maatregelen beter aan bij de verschillende doelgroepen. Jasper licht toe: "In dit geval hebben we het over Amsterdam Nieuw West versus Halfweg. Totaal verschillend!" Daarnaast is lokale kennis zo vroeg mogelijk benut. "In juni 2016 zijn we al bij de Fietsersbond geweest en hebben we van hen veel informatie gekregen over wat de routes zijn van de langeafstandfietsers. Haarlem-Halfweg-Amsterdam is ca 15-17 km."

### Aanhaken bij bestaande programma's is effectiever, maar in dit project mislukt

Het team wilde graag aanhaken bij een bestaand programma. Jasper zegt daarover: "Als klein project hadden wij een klein budget, daarnaast is het altijd beter om een bredere fietsstimuleringscampagne te hebben dan per (hinder)project. We hebben vooraf breed ingezet op het aanhaken bij een bestaand programma, maar dat is niet gelukt." Alexander geeft aan dat er gedurende twee jaar, tussen 2016 en 2018, geprobeerd is om aansluiting te vinden. Daar is veel tijd in gestoken: er is gepraat met verschillende projecten en fietsinitiatieven. Waarom is aansluiten mislukt? "Moeilijke vraag." Jasper vertelt dat er eind 2018 geen tijd meer was: "Toen zijn we het toch zelf gaan doen. Dat is nog best aardig gelukt! Zeker als je bedenkt dat we een relatief klein project zijn, waar fietsstimulering één van de maatregelen voor hinderbeperking was. Er is dus ruimte voor optimalisatie: als je fietsstimulering voor heel Amsterdam West doet, wordt het nog relevanter en effectiever. Nu krijgen alleen mensen een beloning als ze toevallig iets met de N200 te maken hebben."

### Uitgangspunten voor fietsen staan, net als voor de andere scope-onderdelen, in het contract

Er is een aantal uitgangspunten in het contract opgenomen op het gebied van verkeer. Er mochten niet teveel noord- zuidkruisingen over de N200 voor langzaam verkeer tegelijk afgesloten worden, zodat er altijd een alternatief beschikbaar was.





## Projectlessen en advies voor collega's

### Maatwerk en systeemaanpak

**Ook met een relatief klein budget en weinig begeleiding is een effectief fietsprogramma mogelijk**

Jasper en Alexander benadrukken dat ze een volgende keer hetzelfde zouden doen. Ook met een relatief klein bedrag is een succesvol fietsprogramma neergezet. Jasper vertelt daarover: "Met het fietsprogramma generen we toch heel veel communicatie en zichtbaarheid voor de fiets, het effect is, ondanks alle misstanden en maren, toch best fors! De werkwijze die wij, iteratief en niet heel bewust, hebben gekozen is makkelijk te kopiëren. We hebben een aanbesteding in de markt gezet om voor een maximum bedrag (€100.000,-) zoveel mogelijk te doen aan fietsstimulering. Het ging om een campagne met de doelstellingen: 1.) Maak fietsstimulering goed zichtbaar, promoot het. Daarmee draag je bij aan het imago van het project en worden mensen aan het fietsdenken gezet. 2.) Probeer mensen te verleiden om te gaan fietsen. 3.) Houd mensen op de fiets ondanks hinder voor de fietsers. Daar hebben we drie partijen op geselecteerd, die zijn er mee aan de slag gegaan en we hebben drie inschrijvingen gehad." Alexander vult aan: "Dit is eenvoudig naar ander projecten te kopiëren en het fietsprogramma was bovendien met weinig inzet van het projectteam mogelijk. Voor het fietsprogramma zijn in dit project vooral Go Velo en de Nieuwe N200 projectorganisatie van belang, we hebben er eigenlijk heel weinig begeleiding aan. Het team werkt heel zelfstandig. Met weinig inzet kan je toch een fietsprogramma hebben. De aannemer en de gemeente Amsterdam spelen geen specifieke rol."

**Maak je hard voor je plan! Zoek een passende oplossing op basis van projectschaal en mate van fietspotentie**

Alexander: "Voor goeie ideeën is altijd geld, maar je moet er wel voor gaan staan. Je moet er wel hard voor werken om het voor elkaar te krijgen." Jasper: "We hebben intern wel over geld gesproken en moeten uitleggen waar die ton voor fietsen nou aan uitgegeven wordt. Als wij er niet voor waren gaan staan, dan was het fietsplan gesneuveld. Als je er zelf niet in gelooft, lukt het niet, je moet wel je rol pakken en voor de oplossing gaan staan. Die ton kan ergens anders ook goed gebruikt worden." De les daarbij is wel om te kijken of de schaal vergroot kan worden. Alexander geeft aan dat je ook de mate van fietspotentie van invloed is: "Kijk goed naar de doelstellingen van je project en zoek dan een passende oplossing. Ik zou volgende keer weer zoeken naar een grote schaal voor kleine projecten [bijvoorbeeld door aanhaking bij andere projecten en initiatieven]. Bij een klein project en/of weinig fietspotentie: zoek het hoog over. Hoe kleiner je project, hoe belangrijker om de schaal naar boven te trekken. Het heeft ook te maken met de mate van potentie voor de fiets. Bij een project met hoge fietspotentie, of een groot project, is er minder noodzaak om samenwerking hoog over te zoeken." Jasper voegt toe: "Nu is er Amsterdam Bereikbaar en zouden we dit bij hen kunnen neerleggen. Het is zoeken boven het projectniveau naar raakvlakken. Wij als project hebben ook niet de mankracht om alleen aan een fietsstimuleringsprogramma te werken."

**Ook voor kleine projecten zijn meer middelen beschikbaar om sneller en goedkoper verkeersanalyses te doen.**

Jasper: "De voorbereiding van dit project van 2012-2016, was vrij traditioneel. We gebruikten hier nog een traditioneel verkeersmodel, om te kunnen controleren of het verkeer nog past op de geplande aantal rijstroken." Alexander: "We hebben een heel traditionele HB-analyse laten doen, heel log, duur, weinig flexibel." Jasper vervolgt: "Nu kan je met meer middelen, goedkoper en vooral sneller verkeersanalyses doen. Je hebt modernere toepassingen zoals floating car data. Een paar jaar geleden was dat er niet. Het makkelijkste voorbeeld is social media, iedereen heeft een telefoon met Facebook erop, het is een marketing tactiek. Als je bijvoorbeeld schoenen hebt gekocht, krijg je de week daarna alleen maar schoenenadvertenties in je timeline: je wordt gevolgd. Van die mechanismes kan je gebruik maken. Een voorbeeld: een project in Groningen waar veel Duitse toeristen langs Groningen reizen. Er is hinder op de ringweg. Op een aantal cruciale punten in Friesland en op Texel zijn alle Duitse weggebruikers geselecteerd om hen te informeren met een berichtje op Facebook: "Pas op wanneer u dit weekend naar huis gaat, neem niet de route langs Groningen, maar neem deze omweg." Dat is dan de informatievoorzieningskant, maar je kunt ook naar de analysekant kijken. Als je bijvoorbeeld veel Duitse weggebruikers ergens langs ziet komen, kan je bijvoorbeeld je mobiliteitsmanagement ook in de Duitse taal uitrollen. Met de moderne technieken kunnen partijen binnen tien minuten uitzoeken of er ook Franse weggebruikers ergens langsrijden."

### Samenwerken en communicatie

**Imago en beperken van hinder van grootste belang**

Alexander: "Bij ons project is het beperken van hinder in zijn algemeenheid van groter belang dan het halen van harde bereikbaarheidsdoelstellingen." Jasper vult aan: "Het verschild heel erg per project of harde getallen nodig zijn. Hier gaat het er puur om: je gaat een lange tijd rommelen in een gebied, bent allemaal 'vervelende' dingen aan het doen en wilt mensen tevreden houden. Als iedereen van A naar B komt, is het geslaagd. Het gaat om imago. We hebben weliswaar [een aantal deelnemers als] doelstelling gesteld met Go Velo, maar voor dit project was dat geen absolute prioriteit: we houden de fiets tussen de oren [aandacht hebben voor de fiets was wel een prioriteit]. Bij andere projecten, met bereikbaarheidsdoelstellingen zijn harde getallen wel belangrijk. Als we hier de Boezembrug hadden afgesloten, dan was het anders geweest, dan waren er andere doelen gesteld."



**Veranker de governance in een samenwerkingsovereenkomst**

Om fietsmaatregelen goed mee te kunnen nemen - zeker in een project met zo veel soorten doelstellingen en betrokken partijen - is een goede governance cruciaal. Alexander: "De governance is vooraf goed in de samenwerkingsovereenkomst verankerd, het is een sterk punt in dit project. Goede afspraken maken is belangrijk."

# Belangrijkste lessen





### Brede Blik

-  Doe voorafgaand aan het project, samen met betrokkenen, een brede analyse van het gebied, het verkeer en mogelijke oplossingen om tot gedragen maatregelen te komen. Eén van de maatregelen is fietsstimulering geworden.
-  Zet de fiets serieus en succesvol in als maatregel, ook wanneer de fiets niet de kernmaatregel in het project is. Bij De Nieuwe N200 heeft het inzetten van de fiets bijgedragen aan de doelstellingen en aan het imago van het project.





### Maatwerk en systeemaanpak

-  Ook met beperkt budget en weinig begeleiding is een effectief fietsprogramma mogelijk.
-  Verstrek actuele informatie over beschikbare routes, ook voor fietsers. Nieuwe analysemiddelen maken, ook in kleine projecten, meer mogelijk op het gebied van verkeersanalyse en het verstrekken van actuele informatie. Ook voor de fiets.



### Samenwerken en communicatie

-  Pas een persoonlijke benadering in communicatie toe om tevredenheid te behouden. Om hinder te beperken en imago te versterken is in dit project integrale informatie (vanuit één portal) gecombineerd met persoonlijk, op de doelgroep afgestemd, direct contact.
-  Veranker de governance in een samenwerkingsovereenkomst, zeker wanneer de fietsmaatregelen niet de kernmaatregel zijn, of wanneer er met veel partijen wordt samengewerkt.

“Wij praten veel met de regio en met de provincie, daar horen we steeds de wens voor een nieuwe fietsverbinding terugkomen. Dat moeten wij goed laten landen bij het ministerie.”

# A27 Houten Hoopolder

## Fietsverbinding Hagesteinsebrug

Op de A27 tussen het knooppunt Houten en Hoopolder staan automobilisten vaak in de file. Rijkswaterstaat verbreedt de A27 om de doorstroming te verbeteren en zo files en het sluisverkeer in de regio te verminderen. Frank Fieman, planstudiemanager van het project: “Al met al passen we bijna 50 km snelweg aan. Alle verbindingen die daarbij geraakt worden, herstellen we. We gaan geen nieuwe verbindingen aanleggen, behoudens een nieuwe fietsverbinding.”

### Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

Het verzoek van de Bestuur Regio Utrecht, inclusief Provincie in 2015 was de concrete aanleiding om de fietsverbinding toe te voegen. Frank legt uit waarom: “Het doel van de Provincie Utrecht is om hiermee de bereikbaarheid van de regio voor fietsers te verbeteren. In 2017 is het besluit genomen om 3 nieuwe bruggen te maken en is tegelijkertijd de fietsverbinding Hagesteinsebrug toegevoegd aan onze opdracht.”

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Maarten Merks** omgevingsmanager Rijkswaterstaat

en

**Frank Fieman**, planstudiemanager Rijkswaterstaat

#### Naam project

A27: verbreding traject Houten - Hoopolder

#### Betrokken partij(en) Opgave

Rijkswaterstaat  
De A27 verbreden om zo doorstroming te verbeteren en files en sluisverkeer in de regio te verminderen.

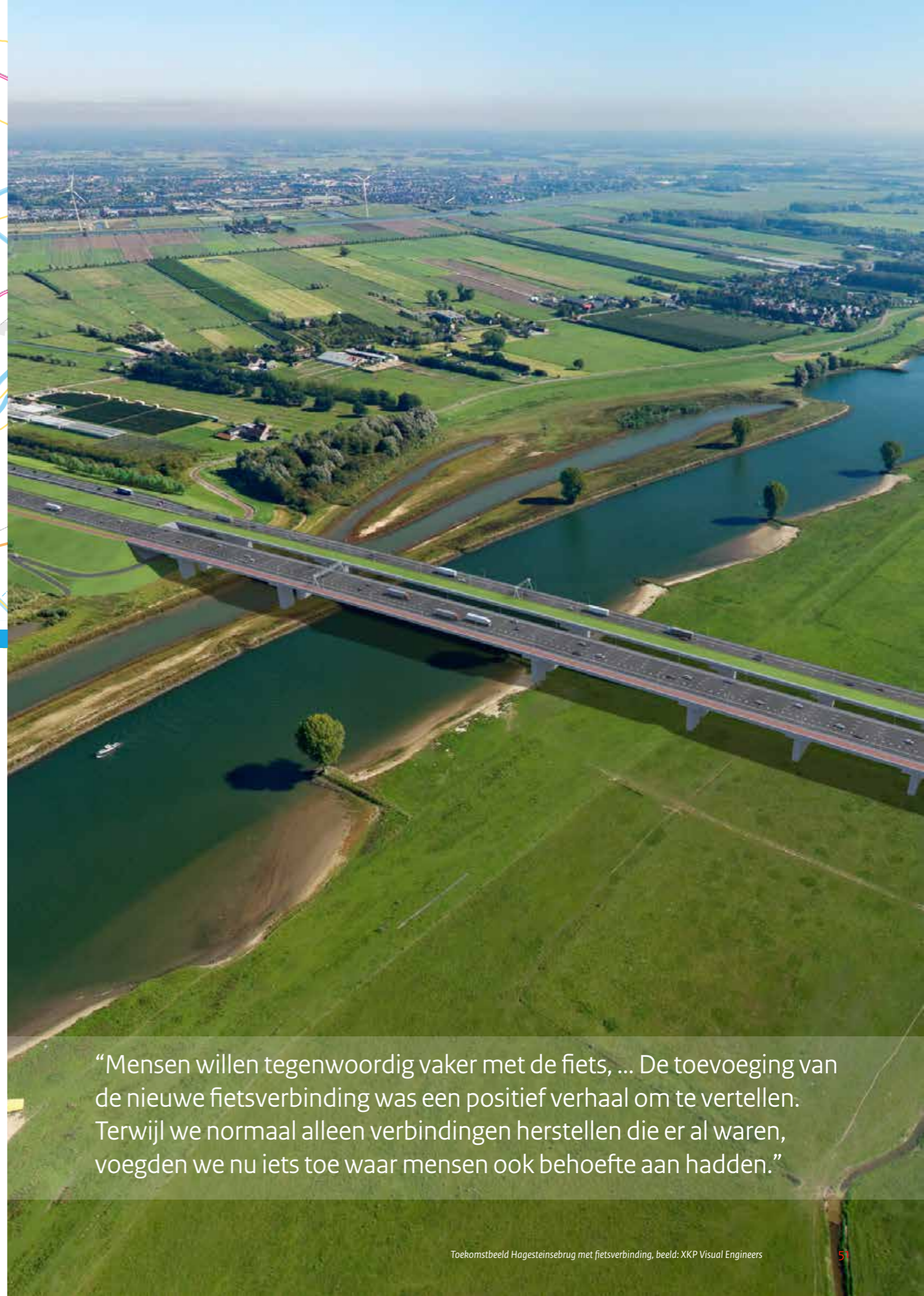
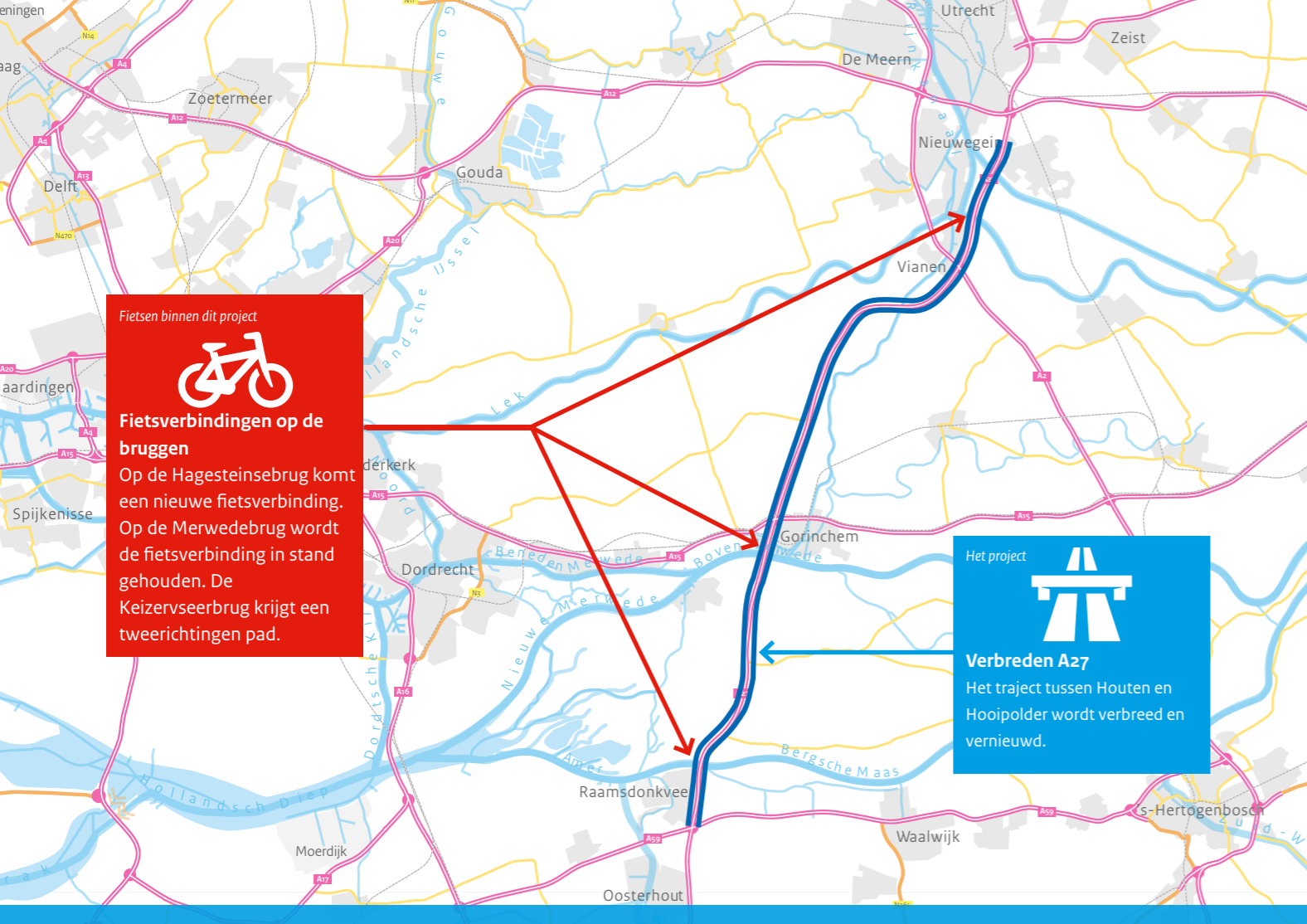
#### Contactpersoon

Maarten Merks omgevingsmanager Rijkswaterstaat  
Frank Fieman, planstudiemanager bij Rijkswaterstaat

#### Meer informatie

<https://a27houtenhooipolder.nl/default.aspx>





### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

Frank Fieman: “De projectdoelen zijn de doorstroming op het traject A27 Houten-Hooipolder verbeteren en het verminderen van files en sluisverkeer in de regio.” Maarten Merks, omgevingsmanager, vult aan: “Bijzonder aan ons project is dat het traject Houten-Hooipolder door drie Rijkswaterstaatsregio’s loopt. Naast die drie regio’s hebben we ook te maken met Rijkswaterstaat Oost Nederland vanwege de bruggen over de Lek. Vier regio’s in totaal.”

De scope en de gewenste aanpak moesten gaandeweg, om uiteenlopende redenen, worden gewijzigd. Dat heeft het team voor de nodige uitdagingen gesteld. Frank geeft aan: “Tijdens de economische crisis in 2011 bleek maar grofweg de helft van het budget beschikbaar te zijn dat voor gehele verbreding noodzakelijk leek, daardoor was versobering noodzakelijk en werd het motto: sober en doelmatig. Maarten vult aan: “Dat betekent dat we met de investeringen maximaal rendement wilden behalen. Gevolg daarvan was de keuze voor spitsstroken. En zoveel mogelijk hergebruik van kunstwerken als viaducten en onderdoorgangen. Dat gold ook voor de vier grote bruggen bij de rivierovergangen.” Frank: “Na een calamiteit met de Merwedebrug in 2016 is de insteek van zoveel mogelijk hergebruiken van de bestaande vier rivierbruggen heroverwogen. Het leek toch verstandiger om bij drie van de vier rivierovergangen nieuwe bruggen te bouwen. Dat geldt ook voor de Hagesteinsebrug. Het oorspronkelijke idee was dat naast de bestaande brug een nieuwe brug zou komen. Maar nu worden het twee nieuwe bruggen.” Om de door de regio gewenste fietsverbinding mee te kunnen nemen moet de opdracht nogmaals aangepast. Frank: “In 2015

kregen we het officiële verzoek van de Bestuur Regio Utrecht om een fietsverbinding te maken op de Hagesteinsebrug, maar in het ontwerptrajectbesluit waren we nog niet zo ver met de onderhandelingen dat we de nieuwe fietsverbinding konden toevoegen. We hadden een totaalbudget van 1,4 miljard. Het budget voor de fietsverbinding Hagesteinsebrug was 12 miljoen.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2006: start, probleem doorstroming verkeer
- 2007: startbeslissing door minister (aanvangsbeslissing), problemen in kaart brengen
- 2010: MER met vier hoofdalternatieven (verbreding) met als variant op bruggen ook tunnels
- 2011: helft van budget beschikbaar door economische crisis. Nieuwe insteek: sober en doelmatig
- 2015: verzoek BRU: wens fietsverbinding Hagesteinsebrug.
- 2015: motie Hoogland in het kader van de fietsverbinding in november
- 2016: motie 2e kamer voor fietsverbinding Hagesteinsebrug vastgesteld in het voorjaar
- 2016: ontwerptrajectbesluit
- 2016: calamiteit Merwedebrug; heroverweging Bruggen
- 2017: besluit 3 nieuwe bruggen en fietsverbinding Hagesteinsebrug
- 2018: getekend tracébesluit in december
- 2019: bestuurovereenkomst voor de fietsverbinding getekend op 5 december
- 2027-2029: project deel zuid klaar
- 2028-2030: project deel noord klaar

“Mensen willen tegenwoordig vaker met de fiets, ... De toevoeging van de nieuwe fietsverbinding was een positief verhaal om te vertellen. Terwijl we normaal alleen verbindingen herstellen die er al waren, voegden we nu iets toe waar mensen ook behoefte aan hadden.”

# Fietsmaatregelen



## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. **Tweerichtingenfietspad aan westzijde Hagesteinsebrug**
2. **Verbetering Keizersveerbrug en handhaving fietsverbinding Merwedeburg**
3. **Alternatieve fietsverbindingen tijdens uitvoering**

### 1. Tweerichtingenfietspad aan westzijde Hagesteinsebrug

Om de bereikbaarheid voor fietsers te verbeteren wordt een nieuwe, niet bestaande, fietsverbinding toegevoegd aan de Hagesteinsebrug.

### 2. Verbetering Keizersveerbrug en handhaving fietsverbinding Merwedeburg

Een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Keizersveerbrug verhoogt de verkeersveiligheid. Aangezien de kernen Hank en Werkendam beide aan de westzijde van de A27 liggen, sluit een tweerichtingenfietspad beter aan bij de wijze waarop fietsers gebruikmaken van de brug. Frank legt uit: “De brug had aan weerskanten een eenrichtingen fietspad. Aan beide kanten van de brug ligt de bebouwde kom, vooral aan de westkant, met als gevolg dat het westelijke fietspad in twee richtingen gebruikt werd, terwijl het daar niet voor bedoeld was. We hebben na inspraak en zienswijze-reacties besloten om aan de westkant een tweerichtingen fietspad te maken. Het fietspad wordt in de toekomst breder dan het nu is en daarmee veiliger. Aan de oostkant lag een fietspad en daar komt een parallelweg terug voor landbouwverkeer, waar je ook over kan fietsen.”

### 3. Alternatieve fietsverbindingen tijdens uitvoering

Om te waarborgen dat de huidige fietsverbindingen in stand blijven, worden er alternatieve fietsverbindingen gemaakt tijdens de uitvoering. Maarten: “De fiets moet gewoon doorgang kunnen vinden tijdens de bouw, het wordt meegenomen in de referentiefasering. Het kan natuurlijk altijd dat iets kortstondig afgesloten wordt ... Het kan zijn dat er een tijdelijk pontje ingezet gaat worden, maar verder verwachten we niets spannends.”

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### Fietsverbindingen opnemen in de opdracht en geld vrijmaken

De provincie Utrecht voelt het grootste belang voor de fietsverbindingen, de Bestuur Regio Utrecht uitte dan ook de wens voor een fietsverbinding op de Hagesteinsebrug. Rijkswaterstaat was welwillend, maar deze fietsverbinding maakte geen onderdeel uit van de opdracht. Dat was voor het team wel nodig om er aan te kunnen werken aldus Frank: “Onze insteek was dat we die fietsverbinding mee wilden nemen, op voorwaarde dat het

toegevoegd werd aan de opdracht, inclusief de benodigde financiën. Maarten vult aan: “De provincie had de vraag en moest zorgen voor budget. Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW zetten zich ook in voor het fietsbeleid, maar ons project is in eerste instantie bedoeld om een probleem op het Hoofdwegennet aan te pakken.” Maarten geeft aan hoe de verbinding in het realisatiecontract is opgenomen: “in het contract staat: verbindingen in stand houden. Het woord fiets wordt niet specifiek genoemd. Er wordt een nieuwe brug gebouwd, daarbij blijven de huidige brug en functies in stand. Op de nieuwe brug worden daarna alle functies gezet, inclusief de fietsverbinding.”

### DGMO overtuigen

Het Directoraat Generaal Mobiliteit (DGMO) van het ministerie IenW is opdrachtgever en budgeteigenaar van het project. Deze moesten we daarom overtuigd van het toevoegen van de fietsverbinding. Maarten: “Wij praten veel met de regio en met de provincie. Daar hoorden we steeds de wens voor een nieuwe fietsverbinding terugkomen. Dat soort zaken moeten wij goed laten landen bij het ministerie.” Frank geeft aan dat het meenemen van de fietsverbinding het projectteam door deze manier van werken extra tijd en afstemming kost. “Het fietsen zou idealiter ergens aan de voorkant van beleid in de opdracht moeten belanden. In ons project is de nieuwe fietsverbinding op de Hagesteinsebrug via een andere route, namelijk via een wens vanuit de omgeving, in het project gekomen. Vanuit het ministerie zelf was het er niet in gekomen.”

Waarom is het voor jullie zo belangrijk dat de fiets in de opdracht staat? “Als het direct in de opdracht zit, dan kan je sneller schakelen en neem je het gelijk mee. Je hoeft dan bijvoorbeeld niet extra overeenkomsten te sluiten.” Aldus Frank.

### Politieke motie leidde tot overeenkomst

Het is niet ongebruikelijk dat toevoegingen aan de projectscope worden ingegeven door de politiek. Voor dit project was de Motie Hoogland van grote invloed: een initiatief vanuit de politiek om de fietsverbinding Hagesteinsebrug vanuit Rijk te ondersteunen. De voorgestelde verdeelsleutel was 50% voor het Rijk en 50% voor de regio. Maarten benadrukt: “Zonder deze Motie Hoogland in de tweede kamer was de nieuwe fietsverbinding over de Hagesteinsebrug niet meegenomen, dan was het niet gelukt, althans niet met medefinanciering van het Rijk. Voor de regio is de fietsverbinding een essentiële verbetering, vandaar dat zij ook substantieel bijdragen. Dit is natuurlijk een kans die je nu moet verzilveren, anders betaal je straks het driedubbele.”

### Verdeelsleutel en afspraken vertalen naar concreet ontwerp en raming

“Grappig hoe zo’n motie werkt”, zegt Frank, “politiek wordt gekozen voor een verdeelsleutel van 50-50. Vervolgens is de vraag: waar hebben we het eigenlijk over?” Die verdeelsleutel en het bijbehorende bedrag moesten geconcretiseerd om echte afspraken te kunnen maken. Daar moet het team voor aan de slag. Maarten: “Na de motie moest er nog onderhandeld worden, er moest een ontwerp en een raming komen, dit kost veel tijd.”

Frank: “Je moet een ontwerp van de fietsverbinding hebben, waar iedereen mee kan leven; dus niet alleen naar het fietspad op de brug kijken maar ook de toeritten van en naar de brug toe. We hebben samen met gemeenten en provincie veel varianten bekeken en uiteindelijk zijn we daar goed uitgekomen. Maarten geeft aan dat die afgesproken verdeelsleutel ook helpt om extra budget te regelen: “Eerst hadden we 11 miljoen beschikbaar, daar moesten we het voor doen. We hebben veel zitten rekenen en varianten en uitgangspunten overwogen: iets smaller, wel of geen verlichting, wel of geen tweerichtingenfietspad et cetera. Dat hebben we goed moeten afstemmen met iedereen.” Frank geeft een voorbeeld: “eerst was er te weinig budget om een tweerichtingenfietspad op de gewenste breedte aan te kunnen leggen.” Maarten: “Toen moesten we extra budget regelen. Dat hebben we kunnen doen met diezelfde 50-50 verdeelsleutel. En nu zijn er nog meer wensen, maar daarvan zeggen wij dat kan, maar dat moet je zelf betalen. Voor ons is nu het hoofddoel om een hele goede fietsverbinding te maken, van de ene kant naar de andere.”

### Afspraken opnemen in het tracébesluit

Er zijn projecten waar, gaandeweg, plannen en ambities sneuvelen. Op de vraag of ze zich zorgen hebben gemaakt of de fietsverbinding tijdens de uitvoering alsnog zou afvallen geeft Frank aan dat het meenemen van de fietsverbinding, ondanks de afspraken en toegezegd budget, inderdaad nog niet in kunnen en kruiken was: “Het vaststellen van die motie viel samen met ons ontwerp-tracébesluit. Daardoor kon die motie niet meer meegenomen worden.” Maarten benadrukt: “Daarom was het meest kritieke punt de bestuurlijke overeenkomst om de fietsverbinding alsnog te laten landen in het tracébesluit. Frank: “In het tracébesluit leg je het vast en daarna kan je niet ineens de brug een stuk verbreden voor een fietspad, nog los van constructieve mogelijkheden. Hoewel de overeenkomst formeel nog niet gesloten was ten tijde van het gesprek voor dit boek, stond het voor Frank vast dat de fietsverbinding er komt “We hebben vanuit het ministerie de opdracht gekregen de fietsverbinding op te nemen ondanks dat de overeenkomst nog niet formeel gesloten was. De nieuwe fietsverbinding zit nu in het tracébesluit, dus die komt er.” Op 5 december 2019 is de overeenkomst getekend.

### Anticiperen op een scope-uitbreiding

Het toevoegen van de fietsverbinding aan de opdracht heeft weliswaar veel tijd gekost, maar Maarten geeft aan dat het team goed heeft kunnen anticiperen op deze scope-uitbreiding. “Het duurde wat langer voordat de opdracht definitief was, dat was voor ons lastig. En de raming van de fietsverbinding veranderde gaandeweg. Deze uitbreiding van de projectopdracht zagen we al eerder aankomen, door de motie en uitgesproken wensen, dus we konden er vast rekening mee houden.” Frank benadrukt: “Als een uitbreiding van de opdracht plotseling komt dan kan die het proces verstoren, maar dat was hier niet het geval.”



Fietsers gebruiken de Keizersveerbrug, foto: Studio Retouched

## Projectlessen en advies voor collega's

### Samenwerken en communicatie

In dit project is veel aandacht besteed aan stakeholdercommunicatie. Tijdens bewonersavonden blijkt als snel dat de fietsverbinding voorziet in een behoefte, het is een positief verhaal. Er was weinig weerstand tegen de nieuwe fietsverbinding. Volgens Maarten was de toevoeging van de nieuwe fietsverbinding communicatief interessant: "Mensen willen tegenwoordig vaker met de fiets, daarvoor moest je per fiets een heel stuk omrijden. Met de nieuwe verbinding creëer je een verkorte fietsroute, het is een positieve boodschap." Frank bevestigt: "Terwijl we normaal alleen verbindingen herstellen die er al waren, voegen we nu iets toe waar mensen behoefte aan hebben, dat bleek ook op bewonersavonden."

### Investeer in relaties en persoonlijk contact voor draagvlak en slagvaardigheid

Als omgevingsmanager adviseer ik collega's om in de communicatie met de omgeving vooral ruimte te geven en een brede blik te behouden: "De zaken worden gedaan bij het koffieautomaat. Je kan beter zorgen dat je een goede relatie hebt en niet alleen elkaar spreken als er wat moet. Met een goede relatie weet je veel sneller waar je aan toe bent. Ken je omgeving, snap waar iemand zijn drijfveren heeft."

### Afstemming met regio en Rijk onderling verdeeld

In dit project zijn heel veel partijen betrokken. De communicatie met de omgeving bleef werkbaar dankzij deze werkafspraken tussen de twee betalende partijen: "laat afstemming met de regio via de provincie Utrecht lopen en Rijkswaterstaat stemt af met het Rijk en provincie." Maarten benadrukt dat met alle partijen contact is, maar "afspraken gaan via ons of de provincie. We hebben wel continue de gemeentes op de hoogte gehouden. Zo heeft gemeente Houten geen direct belang, ligt niet direct aan de route, maar is wel betrokken geweest."

### Brede Blik

#### Eerder in het proces is meer ruimte voor koppelkansen

Er wordt steeds vaker gesproken over meekoppelkansen, om deze te pakken is een open houding nodig. Projectmatig werken maakt het meenemen van wensen uit de omgeving echter soms lastig: het team moet de opdracht uitvoeren binnen het beschikbare budget en de afgesproken tijd, wanneer er zaken bij komen die extra tijd of geld kosten, moeten daarover met de opdrachtgever afspraken worden gemaakt. Vroeger in het MIRTproces is nog meer ruimte om de boodschap uit de omgeving te laten landen bij het ministerie. Frank: "In principe is het in een verkenning makkelijker meekoppelkansen in te brengen en aan de opdracht toe te voegen dan in de fase waarin het tracébesluit wordt opgesteld. Je hoort behoeftes en wensen van mensen en stemt deze af met het ministerie. We hebben de wens voor het fietspad zodanig doorgeleid dat deze via de politiek en via beleid aan onze opdracht is toegevoegd, waarbij op dat niveau ook meteen een kostenverdeling afgesproken is."

Maarten geeft aan hoe hij daar zelf als omgevingsmanager mee omgaat: "Wees eerlijk naar je omgeving, je kan er wel open voor staan, maar belooft nog niets. Omgevingsmanagers hebben een open houding, maar er is een spanningsveld met contractmanagers die een afgebakende opdracht willen en zo min mogelijk invloeden van buitenaf. Dat snap ik ook goed, want anders is het niet te beheersen. Dat is het spel wat gespeeld wordt en hoort bij projectmatig werken. In de projectopdracht zit wel rek in, maar niet oneindig." Frank: "Die houding om bij de opdracht te willen blijven kan inflexibel overkomen, maar de insteek is juist om - bijvoorbeeld in geval van de fietsverbinding - heel flexibel met omgevingswensen om te gaan. Daarbij moet de zakelijke kant van projectmatig werken natuurlijk wel goed geregeld zijn."

### Probeer sneller de overeenkomst te sluiten

Terugkijkend op het projectverloop tot nu toe is Maartens advies om overeenkomsten zoals over zo'n extra fietsverbinding sneller te sluiten. "Deze overeenkomst duurt heel lang, het besluit is al genomen om de fietsverbinding toe te voegen, maar de formele overeenkomst is nog steeds niet rond." Frank vult aan waarom dit voor een projectteam zo belangrijk is: "Het is makkelijk om op hoofdlijnen te zeggen we maken een fietsverbinding en we verdelen de kosten, maar als het vervolgens gaat over het verdelen van de financiën, ... om hoeveel geld gaat het dan? Daar gaat best veel tijd in zitten. Zeker omdat gaandeweg bleek dat we meer budget nodig hadden om, terecht, aan allerlei richtlijnen en wensen te kunnen voldoen. Dat is de reden dat het allemaal wat langer duurt. Dan moet de provincie ook terug om wat meer budget te regelen."




### Maatwerk en systeemaanpak

Maatwerk is nodig om het project goed uit te kunnen voeren, zegt Frank: "om maatwerk te kunnen leveren moet je qua inhoud locatie-specifiek blijven kijken. Tegelijkertijd moet het proces efficiënter, beter, en moet je anders afstemmen. Je hebt kennis van de omgeving nodig, een open houding en omgevingsmanagers die weten wat er speelt." Dat maakt grote projecten als deze uitdagend: de kunst is om de balans te vinden tussen enerzijds focussen op de inhoud en anderzijds sturen op het proces. "Het is een heel lang traject, bijna 50 km snelweg, het is bijna ondoenlijk om van elke situatie precies te weten waar het om gaat. Terwijl je toch wel moet kunnen inzoomen op een klein stukje weg. Dat vraagt wel de bereidheid om even te kunnen focussen op dat stukje inhoud. Je ziet dat er vaak wordt gestuurd op proces, maar je moet soms ook de inhoud in kunnen duiken."

## Belangrijkste lessen




### Brede Blik

-  Heb een open houding om meekoppelkansen te kunnen verzilveren. Dankzij goed overleg tussen regio, Ministerie en Rijkswaterstaat is de extra fietsverbinding op de Hagesteinsebrug voor elkaar gekregen.
-  Verzilver koppelkansen zo vroeg mogelijk in het proces: dan is er meer ruimte om wensen mee te nemen. Voor 'extra's' zijn ook extra afspraken nodig.
-  Concretiseer overeenkomsten over extra (fiets)verbindingen in een breed gedragen ontwerp, raming en budget. Een kamermotie leidde in dit project tot een overeenkomst over de kosten: 50% voor het Rijk en 50% voor de provincie.





### Maatwerk en systeemaanpak

-  Zorg voor voldoende lokale kennis: maatwerk is nodig om tot goede oplossingen te komen. Behoud de balans tussen focussen op de inhoud en sturen op het proces voor de efficiency.



### Samenwerken en communicatie

-  De extra fietsverbinding is een positieve boodschap: het toevoegen van de verbinding aan de opdracht voorziet in een behoefte. Dat vergroot draagvlak voor het proces.
-  Investeer in relaties en persoonlijk contact voor lokale kennis, draagvlak en slagvaardigheid.



“...de potentie in de modal split vergroot als je ook goede voorzieningen aanbiedt. Dus dat is de insteek van de provincie geweest...”

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

Peter van 't Hoog, voormalig omgevingsmanager Rijkswaterstaat

# ViA15 en F15

## Nieuwe snelweg en snelfietsroute

Het Project ViA15 gaat over het doortrekken van de A15 in oostelijke richting, tussen knooppunt Ressen en de A12 bij Zevenaar. De A12 is vanaf Den Haag steeds succesievelijk uitgebreid, het laatste stukje dat is open gegaan is Ede-Arnhem. Nu moet het stukje Arnhem tot aan de grens nog uitgebreid worden. Voormalig omgevingsmanager van dit project, Peter van 't Hoog benadrukt: “De kern van het project is een verbeterde bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen.”

## Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

De provincie Gelderland vindt fietsen heel belangrijk en ziet een opgave in het creëren van hoogwaardige fietsvoorzieningen. Rond 2013 ontwikkelde de provincie een visie op snelfietsroutes. Peter legt uit waarom het koppelen van de F15 aan de aanleg van de A15 voor de provincie zo belangrijk is: “Het bestaande fietspadennetwerk is vooral ontstaan in de tijd dat we gewoon fietsten met spierkracht. Als je nu ziet dat we inmiddels e-bikes, pedelecs enzovoorts hebben,... Dan zie je dat de potentie in de modal split vergroot als je ook goede voorzieningen aanbiedt. Dus dat is de insteek van de provincie geweest en daar heeft de provincie ook geld voor over gehad.”

### Naam project

A12/A15: doortrekken knooppunt Ressen-Oudbroeken (ViA15)

### Locatie

Ressen to Oudbroeken, Gelderland

### Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat, provincie Gelderland (trekkers)

### Opgave

Rijk en provincie Gelderland gaan de A15 12 km doortrekken en aansluiten op de A12. Zo ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland. Deze uitbreiding van het wegennet en de verbreding van de A12 en de A15 verbetert ook de regionale doorstroming. Hierdoor reizen weggebruikers sneller tussen Nijmegen/Arnhem, de Liemers en de Achterhoek.

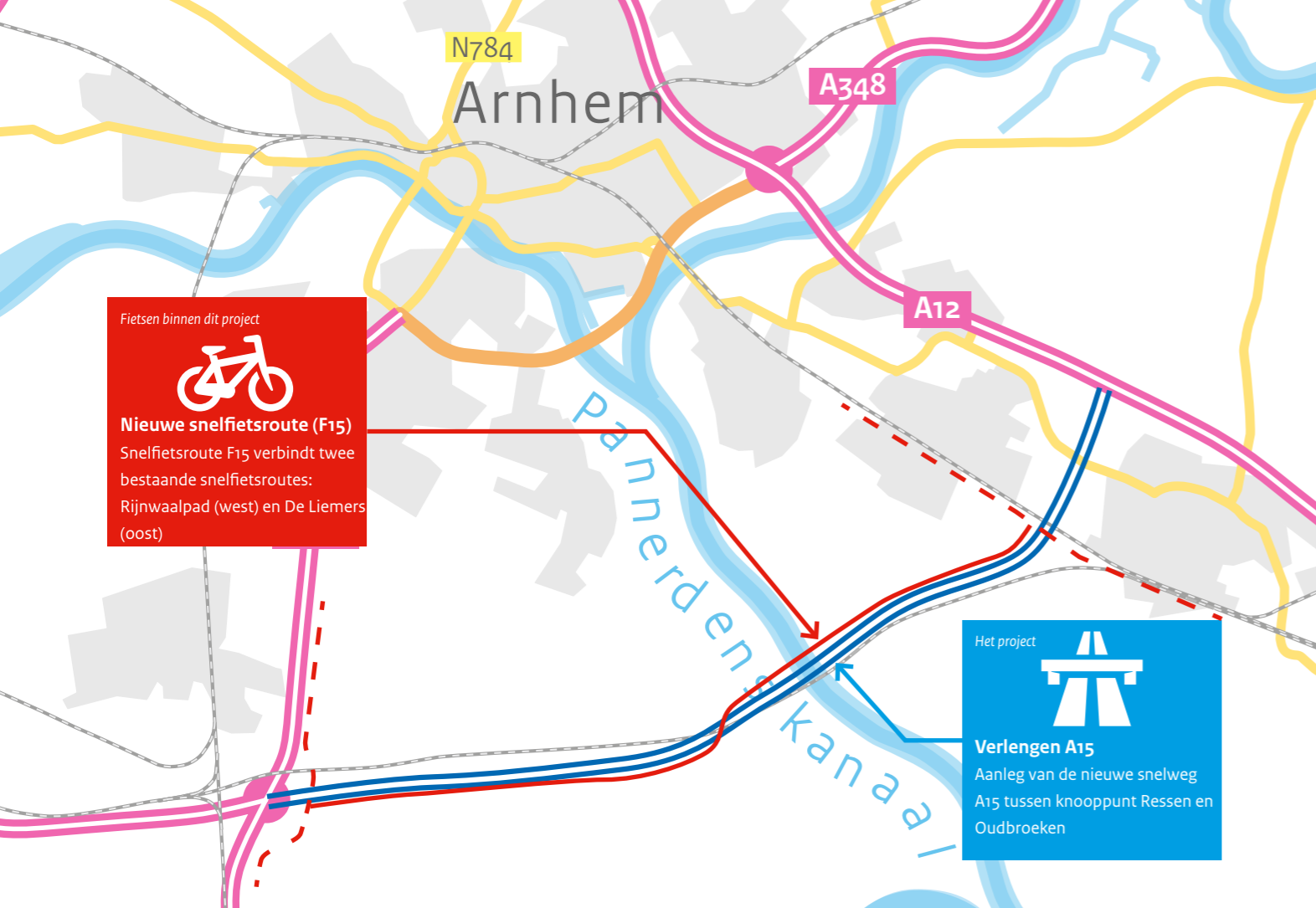
### Contactpersoon

Wilma van der Bruggen, Rijkswaterstaat

### Meer informatie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projecten-overzicht/a12-a15-doortrekken-knooppunt-ressen-oudbroeken/index.aspx>





### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

“Er mist al heel lang een stuk snelweg. De A15 is in de jaren '60 en '70 aangelegd tot aan Arnhem, Nijmegen. Het stukje over de Rijn tot aan Zevenaar zat wel in de initiële plannen in de jaren '60 maar is in de jaren '70 niet voltooid. Sinds die tijd is er discussie geweest: is het nou nodig of niet? Willen we dit of niet? Toen de Betuweroute aangelegd werd is die discussie nog eens gevoerd: als we toch een spoorlijn aanleggen, leg dan de weg meteen erbij. De toenmalige minister Netelenbos besloot in 1994: de spoorlijn wel, de weg niet.”

“In 2006 is een principe afspraak gemaakt, tussen de provincie Gelderland, de toenmalige stadsregio Arnhem-Nijmegen en het Rijk, om het proces weer op te starten voor het ontbrekende stuk weg. Daarbij had de minister een financiële inzet beschikbaar die lang niet genoeg was. De regio heeft de rest bijgelegd. Dat was ongeveer de helft van een hele kale uitvoering. Daarnaast heeft de provincie geld voor inpassing op tafel gelegd. Uiteindelijk was er een financieringsplaatje met totaalkosten van €869 miljoen waarvan zo'n 372,5 miljoen van de provincie, ongeveer 203,5 miljoen van de minister en de rest moet met tol opgehoest worden. Deze tologpave is nog eens zo'n 293 miljoen.”

Er is bewust gekozen voor een bandbreedte in de opleverdatum. Peter daarover: “We beseffen dat er enerzijds haast is en we het zo snel mogelijk willen, maar tegelijkertijd weten dat er bepaalde risico's zijn, dat we aan het aanbesteden zijn en ook nog niet weten wat voor uitvoeringsplanning er komt. Je wilt ook niet teveel verwachtingen wekken. Dan is het reëel dat daar een bandbreedte op zit en we hebben ervoor gekozen dat ook zichtbaar te maken.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2006: principe akkoord tussen betrokken overheden
- 2008: startnotitie
- 2010: trajectnota/ MER
- 2012: standpunt minister
- 2013: bestuursovereenkomst, inclusief pakket van inpassingsmaatregelen (waaronder fietsbrug over Pannerdensch Kanaal)
- Visie van provincie op fietsroutes
- 2015: ontwerptracébesluit en aanvullende bestuursovereenkomst
- 2016: aanvullende bestuurlijke afspraak om snelfietsroute F15 mee te koppelen aan de werkzaamheden aan de A15
- 2017: 8 maart, ondertekening TB + bestuursovereenkomst F15
- Medio 2018: start aanbesteding
- 2019: Wijzigingstracébesluit i.v.m. stikstofmaatregelen
- Voorzien: eind 2019 gunning
- Voorzien: 2022-2024 openstelling

“In feite startten we een aanbesteding die geografisch gezien breder is dan alleen het tracébesluit. Dat is planologisch best wel spannend.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. Aanleg snelfietsroute F15 als onderdeel van snelfietsroutenetwerk
2. Fietsbrug over het Pannerdensch Kanaal
3. Onderdoorgang A15 voor snelfietsroute RijnWaalPad

### 1. Aanleg F15 als onderdeel van snelfietsroutenetwerk

De F15 verbindt het Rijnwaalpad bij Ressen met de SFR12 bij Zevenaar. “In de visie op snelfietsroutes zei de provincie eigenlijk: langs de autoverbindingen willen we ook hoogwaardige fietsverbindingen hebben. Soms is dat heel dicht langs de snelwegen, soms wat verder af. Bijvoorbeeld bij de A12 kwam de snelfietsroute F12, die ligt wat verder van de snelweg af, die gaat door een aantal dorpen. Maar de A15 is een nieuwe doorsnijding, nieuwe infrastructuur. Het was de wens van de provincie om de snelfietsroute te koppelen aan de aanleg van de A15.”

### 2. Fietsbrug over het Pannerdensch Kanaal

De fietsbrug over het Pannerdensch Kanaal is een hoogwaardige fietsvoorziening. De provincie heeft 150 miljoen op tafel gelegd voor een pakket aan inpassingsmaatregelen; onderdeel daarvan was een fietsbrug naast de te realiseren autobrug. Die is dus opgenomen in het ontwerptractébesluit.

### 3. Onderdoorgang A15 voor snelfietsroute RijnWaalPad

De provincie past ook de op de A15 aansluitende wegen aan. En soms moet ook de fietsinfrastructuur aangepast worden. Zo ook de onderdoorgang voor de snelfietsroute het Rijnwaalpad onder de A15 door. En dat geldt ook voor een aantal andere plaatsen waar fietsinfrastructuur aan te passen weginfrastructuur kruist.

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### De fietsroute opnemen in een bestuurlijke afspraak en tractébesluit

Die F15 zat nog niet in het ontwerptractébesluit van 2015. “We hebben er in 2016 een bestuurlijke afspraak over gemaakt om die alsnog op te nemen. In het tractébesluit uit 2017 is de snelfietsroute opgenomen, voor zover die paste binnen de grenzen van het tractébesluit. Buiten de grenzen van het tractébesluit was het aan de regio om de planologische titel te creëren.”

### Afspraken voorbij de tractébesluitgrenzen

Ongeveer de helft van de 12 km lange route van de F15 viel buiten de tractébesluitgrenzen. “Het stuk van ongeveer 6 kilometer en de brug [over de Waal] waren geregeld. Op één oever kon je [als fietser] gebruik maken van neveninfrastructuur die al in het tractébesluit zat. Voor een ander stuk moest de afspraak gemaakt worden dat de gemeente een planologische titel zou maken, want het was buiten het tractébesluit. Wij wilden en konden het ook niet in het tractébesluit trekken.” Het Rijk wilde en kon de fietsroute niet opnemen in het tractébesluit vanwege;

1. Het procesrisico: als het tractébesluit teveel afwijkt van het ontwerptractébesluit is dat een juridisch risico. Alleen wijzigingen van ondergeschikte aard mag je opnemen, anders moet je een stap terug doen. “Dat wilden we niet. Het moest binnen het karakter van een wijziging van ondergeschikte aard blijven. En dat betekende dat we niet de grenzen wilden verleggen.”
2. Het tweede juridisch risico dat in het verleggen van grenzen zou zitten, is dat je dan ook grond zou moeten gaan onteigenen. “En dan zou de onteigening dus niet zijn voor de eigenlijke rijkstaak van de minister om een weg aan te leggen, maar voor de nevenwens om daar een fietspad neer te leggen. Juridisch was daar niet het instrument voor de onteigening bij, dus we wilden niet in die situatie komen.”
3. Het derde was de beleidskeuze die ooit was gemaakt: het ministerie had verantwoordelijk op zich genomen voor de weg en niet voor het fietspad. “Dus meekoppelen? Oké, als de regio betaalt en de risico's neemt. De houding van het ministerie was niet: als we een weg aanleggen hoort daar ook een fietspad bij, dus dat wordt vanzelfsprekend onderdeel

van het project.”

### Planologische medewerking van en beheer door gemeenten

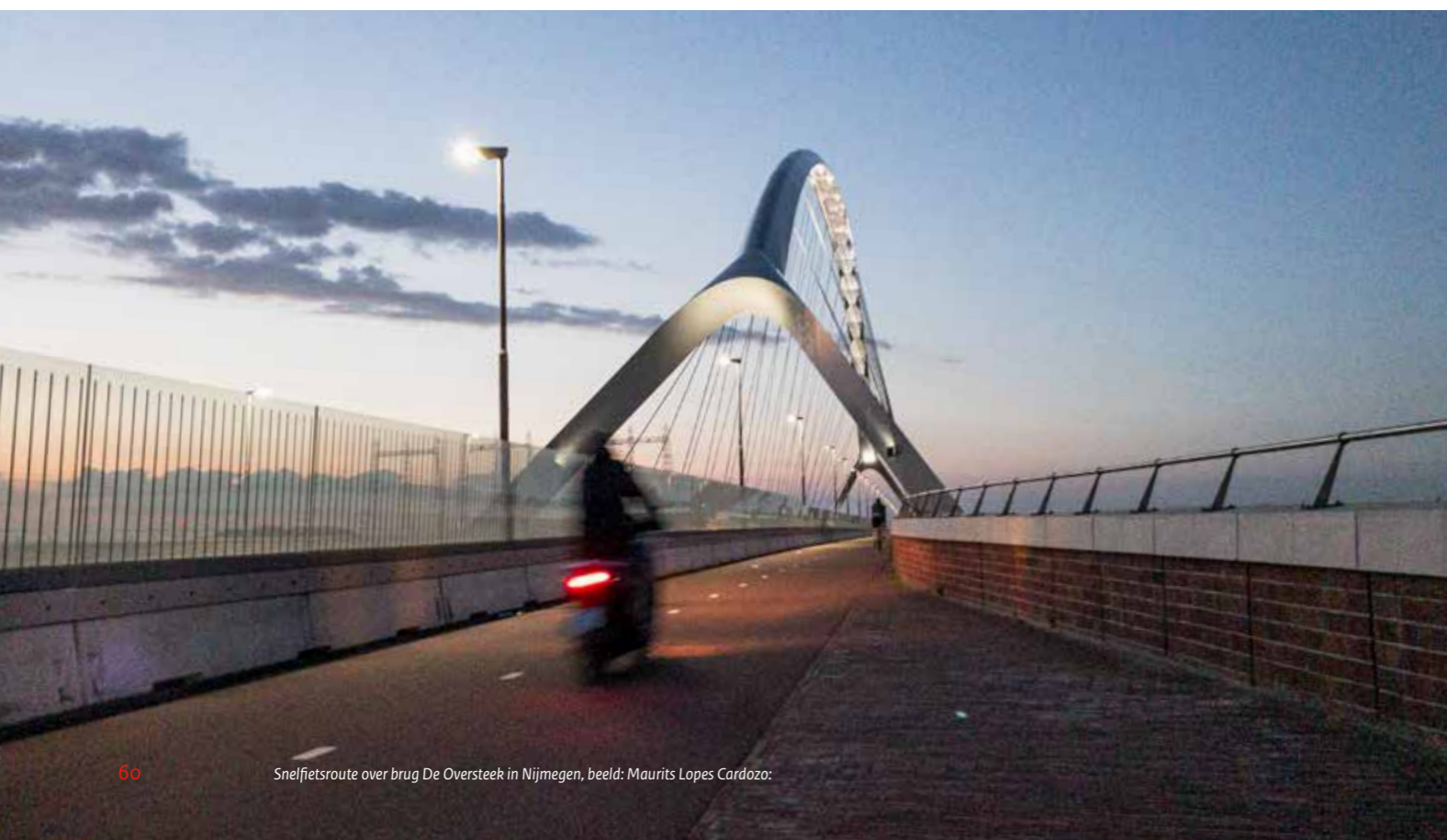
De koppelkans kon toch verzilverd worden dankzij instemming van de gemeenten met de afspraak: “Gemeenten als jullie de planologische titel creëren, dan zullen wij het in de aanbesteding meenemen. Daarvoor heeft de provincie betaald, dus de provincie heeft nog eens 5 miljoen op tafel gelegd, buiten al die andere bedragen.”

De gemeenten moesten planologische medewerking verlenen en straks ook beheerder worden. “We hebben gezegd: we willen wel de fietsroute meenemen in de aanbesteding en door de aannemer laten aanleggen, maar zodra die aangelegd is moet een andere partij het fietspad beheren. Het was echt een driehoek waarin we dat moesten regelen. De provincie heeft met de gemeenten de deal gemaakt: jullie gaan hem beheren, wij zullen betalen. Het ging om twee gemeenten, eentje ten westen en eentje ten oosten van de brug over de Waal. Uiteindelijk hebben we ook over het beheer van het fietspad op de brug afspraken gemaakt, dat beheer wilden wij ook liever niet ... en één geheel voor beheer is ook logisch. Dus het was best even de puzzel leggen.”

### Aanbesteding starten met Programma van Eisen voorbij het tractébesluit

In de aanbesteding die Rijkswaterstaat gestart is, is de definitie van ViA15 inclusief die fietsroute opgenomen. “Het meest cruciale was: wij startten de aanbesteding in 2018 en moesten wel de zekerheid hebben dat de aannemer de route kan maken, dus dat we de gronden tijdig beschikbaar hadden. Dat Go-NoGo moment zat voor het afronden van het Programma van Eisen, want we moesten planologische zekerheid hebben. In feite startten we een aanbesteding die geografisch gezien breder is dan alleen het tractébesluit. Dat is planologisch best wel spannend. Voor het tractébesluit heb je het allemaal geregeld, maar voor dat strookje daarnaast ben je afhankelijk van een andere partner. Dat was het meest spannende.”

“Op het moment dat de minister kwam om het tractébesluit te tekenen, hebben we ook de bestuursovereenkomst getekend met de regionale besturen over die snelfietsroute. Daarbij zat ook een tijdpad waarbij zij zekerheid moesten bieden voor hun planologische procedure. Die zekerheid konden zij bieden tot een bepaalde hoogte, zij hadden bijvoorbeeld geen invloed op beroepen. Dus wij hebben op een bepaald moment de afweging moeten maken, hebben wij er nu voldoende vertrouwen in, ook al is het nog niet onherroepelijk, dat het planologisch geregeld zal worden? Uiteindelijk is het goed gekomen, wij hebben dat risico genomen en dat heeft goed uitgepakt. Er zijn geen beroepen ingediend. Was dat wel gebeurd dan was een onzekerheid ontstaan, wat in de werkwijze van Rijkswaterstaat gezien wordt als een risico.”





## Projectlessen en advies voor collega's

### Samenwerken en communicatie

#### Onze werkwijze en timing heeft uitleg aan externe partijen

“Een belangrijke les van dit project is om aan je partners heel goed uit te leggen hoe onze werkwijze is, en waarom wij zo vroeg -in hun beleving- dingen nodig hebben”, zegt Peter: “Dat is vanuit onze optiek heel logisch, maar vanuit de optiek van partners ongewoon en onbegrijpelijk vroeg. Er moesten allerlei details worden afgestemd, terwijl er vanuit de regionale processen zoiets was van: “Oké, je bent in 2022-2024 ergens klaar, tegen die tijd regelen we dat toch wel?” Het is gewoon wederzijds comfort bieden. Uitleggen, uitleggen, daar ben je omgevingsmanager voor.”

#### Uitleg aan eigen team

Dat meekoppelen en vooral de bijbehorende afhankelijkheden en risico's vergen de nodige uitleg aan het betrokken team. “Het verhaal was voor mij als omgevingsmanager heel erg helder, maar op het ogenblik dat de voorbereiding van het contract komt, komt er een team dat die achtergronden allemaal niet heeft meegeemaakt. Een DBFM voorbereiden is echt een intensieve klus waarvoor een nieuw team ingevlogen wordt. Ik heb vaak moeten uitleggen hoe het nou allemaal zat. Een leerpunt: het gaat niet vanzelf om mensen - die gepokt en gemazeld zijn in onze eigen processen - te laten dealen met de logica van het meekoppelen van kansen met afhankelijkheden van derden. Dat vinden ze ongemakkelijk. Je moet praten, laten zien, de logica uitleggen en uiteindelijk gewoon een besluit nemen als projectteam.”

### Maatwerk en systeemaanpak

#### Samen, in goede harmonie, puzzelen om de fietsroute mee te nemen in de aanbesteding

“Wij vonden dat we als project een hele goede meekoppelkans hadden. Dus we hebben echt voluit meegedacht en meegewerkt om, binnen de kaders die we hadden, deze kans te verzilveren. De provincie was de animator, de gemeenten werkten mee. De omgevingsmanager, de projectmanager en de Hoofd Ingenieur Directeur, de baas die de bestuurlijke overleggen doet, moeten in de kern samen met de regiobestuurders en ambtelijke medewerkers in de regio een puzzel leggen. Het is in goede harmonie opgelost. Ging dat nou moeizaam? Nee.”

#### Cruciaal om de plannen om te zetten in werkbare afspraken

“Experts en fietsexperts, die brengen ideetjes in, en maken er plannen van. Maar het gaat erom dat er dan ook werkbare afspraken gemaakt worden. Maatschappelijke organisaties of een lokale belangengroep zijn wel bij de afspraken betrokken, maar hebben op dat moment niet zo'n doorslaggevende stem, dan moeten de bestuurders het doen.”

### Brede blik

#### Verzilveren van koppelkansen vergt een brede blik, maar

#### Rijkswaterstaat stelt er voorwaarden aan, op basis van risico's

“De beleidsdirectie van lenW bepaalt vooral hoeveel beleidsruimte je als projectteam of als HID krijgt om dit soort afspraken te maken. Als Rijkswaterstaat heb je best een grote invloed op die aanvullende afspraken, of die brug daar nog komt of niet, maar uiteindelijk moet DGMO wel ja of nee zeggen. En DGMO kijkt dan vooral, is mijn ervaring, naar hoeveel risico heeft het voor ons?”

#### Een gezamenlijk belang

Het hebben van een gezamenlijk belang helpt om koppelkansen te pakken. “In zijn algemeenheid heb ik ervaren: we willen met iedereen samenwerken en staan overal open voor, maar wel onder onze voorwaarden. Het is hier gelukt, omdat onze partners dat accepteerden en het vermogen hadden om zich te voegen naar onze werkwijze. En dat deden ze omdat ze -als grote financier- een groot belang hadden bij het project zelf. Eigenlijk is dat gewoon een gezamenlijk belang hebben. Ons belang was in dit geval niet zozeer dat wij fietsen zo belangrijk vonden, maar ons belang was vooral tevreden partners.”

“Ik zou willen, maar dat is mijn persoonlijk opvatting, dat de Rijkswaterstaat-werkwijze wendbaarder en flexibeler wordt, want dan kun je veel meer bereiken met het meekoppelen van kansen. Ik denk dat als gemeenten en provincie niet het belang van het project hadden gezien, dat het véél lastiger geweest was om hun werkwijze en hun tempo aan te passen aan dat van ons.”


### Brede Blik – Maatwerk – Samenwerken?

Peter ziet een ontwikkeling bij Rijkswaterstaat in de richting van meer samenwerking, op basis van maatwerk en met een brede blik. Maar, geeft hij aan: “Ik weet eigenlijk niet of dit project nou wel zo'n goed voorbeeld is? Uiteindelijk lukt het wel, maar is het nou **dankzij** de brede blik en bereidheid tot maatwerk van Rijkswaterstaat of doordat **ondanks** de smalle insteek van het project anderen maatwerk hebben geleverd en we bereid waren om samen te werken. Uiteindelijk hebben de partners gewoon betaald. Ik zou willen, nogmaals mijn persoonlijk mening, dat het veel meer in de RWS-genen komt dat we een maatschappelijk doel dienen, waarbij hoort dat als je een weg aanlegt, er ook een fietspad bij hoort. Zodat er überhaupt nooit een plan geweest was zonder fietspad. Het is een voorbeeld van een ontwikkelingsfase die al beter is dan: joh ik doe mijn eigen ding en zeur niet aan mijn hoofd over andere zaken,... die fase zijn we gepasseerd gelukkig. We waren al zover dat, als jij betaald en zorgt dat ik er geen last van heb, dan oké. Maar we zouden toe moeten naar een fase verder: laten we nou eens even samen kijken wat we hier willen en wie nou welke rol daarin neemt.”

# Belangrijkste lessen




### Brede Blik

-  Werk aan goede fietsvoorzieningen. De provincie Gelderland gelooft dat de potentie in de modal split vergroot kan worden door de aanleg van goede fietsvoorzieningen, daarom is de F15 gekoppeld aan de aanleg van de A15.





### Maatwerk en systeemaanpak

-  Kijk voor fietsvoorzieningen ook voorbij de grenzen van het tracébesluit. De fietsroute F15 valt deels buiten de tracébesluitgrenzen. De gemeenten moesten planologische medewerking verlenen en straks ook beheerder worden om de koppelkans te kunnen verzilveren.



### Samenwerken en communicatie

-  Vind een gezamenlijk belang en investeer in de samenwerking om koppelkansen te kunnen verzilveren. Rijkswaterstaat stelt veel eisen aan het meekoppelen om risico's te voorkomen. Het meekoppelen is bij de A15/F15 gelukt dankzij de flexibiliteit van de andere partijen en de bereidheid samen te werken.
-  Communiceer duidelijk naar je team: meekoppelen, en vooral de bijbehorende afhankelijkheden en risico's, vergen uitleg aan het betrokken team.

“Wat we bij de A2 Maastricht bij uitstek hebben gedaan, is een brede integrale aanpak om het te financieren, dus niet alleen een snelweg, maar ook park en woningen, alles, dus ook de fiets.”

# Koning Willem-Alexandertunnel (A2/N2)

De Groene Loper in Maastricht

De Koning Willem-Alexandertunnel bestaat uit twee dubbele tunnelbuizen boven elkaar en is hiermee de eerste dubbellaagse tunnel in Nederland. Dankzij de tunnel rijdt 80% van al het verkeer ondergronds en niet meer dwars door Maastricht. Op de plek van de oude A2/N2 is een parkachtige omgeving gecreëerd. Deze Groene Loper op de tunnel vormt een nieuw recreatief gebied dwars door de stad.

Jeroen Maas, omgevingsmanager van het project: “Het is niet alleen een verkeerskundig probleem dat je gaat oplossen, maar ook een leefbaarheidsprobleem. Die zijn beiden onderdeel van een brede integrale oplossing.”

## Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

In de planvorming is het project overgegaan van een sectoraal ‘snelwegplan’ naar een integraal plan. Door de samenwerking met de stad zat er ook veel stedenbouwkundige ontwikkeling in het plan, waaronder een park bovenop de tunnel. “Fietsen en wandelen is van groot belang voor de gemeente Maastricht; zij hebben fietsdoelen ingebracht in het Programma van Eisen en het bestek om de leefbaarheid te helpen verhogen.”

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Jeroen Maas, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat**

<b>Naam project</b>	Koning Willem-Alexandertunnel (A2/N2)
<b>Locatie</b>	Maastricht oostzijde
<b>Betrokken partij(en)</b>	Het rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht (trekkers), gemeente Meerssen, Maastricht Bereikbaar, A2 Buurtplatform, Fietsersbond, e.a.
<b>Opgave</b>	De doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van Maastricht verbeteren.
<b>Contactpersoon</b>	Jeroen Maas, Rijkswaterstaat
<b>Meer informatie</b>	<a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegenoverzicht/a2/koning-willem-alexandertunnel-a2-n2/index.aspx">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegenoverzicht/a2/koning-willem-alexandertunnel-a2-n2/index.aspx</a>





Het project



**Koning Willem-Alexandertunnel**  
Dubbellaagse tunnel met lokaal verkeer in de bovenste buizen (N2) en doorgaand snelwegverkeer rijdt door de onderste twee tunnelbuizen (A2).

Fietsen binnen dit project



**Groene Loper**  
Parkachtige omgeving bovenop de tunnel is in feite een nieuw stuk autoluwe stad.



### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

De belangrijkste projectdoelen waren om de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van Maastricht te verbeteren. Het project A2 Maastricht wordt vaak gekenmerkt als een infrastructureel project. Of zelfs alleen als een tunnelproject. Dat is te kort door de bocht: A2 Maastricht is eerder een maatschappelijk project dan een infrastructureel project. Alles draait om mobiliteit én leefbaarheid. De samenwerkende publiekspartijen zagen de tunnel niet als doel, maar als middel om meerdere problemen in en om de stad aan te pakken. Niet voor niets koos ontwerper en bouwer Avenue2 voor de naam de Groene Loper. [A2maastricht.nl]

“Die stad mooier maken, dat vind ik echt het mooist. Als Rijkswaterstaat hebben we dit project vooral gedaan vanwege de doorstroming, bereikbaarheid en de leefbaarheid, met name geluid ... dat je op de koop toe daarbij een fantastisch nieuw park krijgt, een nieuw gecreëerde omgeving? Ja dat is gewoon mooi. Als je een park hebt, moet je er wat mee, dus fietsen kwam natuurlijk aan bod. Dat voegt ook kwaliteit toe.”

“De belangrijkste mijlpaal vond ik de opening van de tunnel in 2016. Bovenop die tunnel lag nog de oude snelweg. Die zie je gewoon liggen, maar wordt vanaf dat moment niet meer gebruikt. Het is dan zo stil!”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- Jaren '70-'90: verkenningfase
- 1999: besluit van minister om de verkeersader A2 in Maastricht niet aan te pakken
- 2001: start met bestuursovereenkomst voor integraal plan
- 2006: planstudie
- 2006: marktaanbesteding
- 2007: ambitiedocument 'de vraag aan de markt'
- 2009: gunning
- 2010 en 2011: ontwerp-tracébesluit en tracébesluit, voorbereidingen
- 2012-2016: bouw tunnel
- 2016: tunnel open
- 2016: aanleg park / groene loper
- 2016-2026: vastgoedontwikkeling

### Samen een integrale opgave aangaan

Rond de eeuwwisseling heeft Maastricht zich gemobiliseerd en de stakeholders betrokken om het project te verbreden. Het is naast een verkeerskundig probleem ook een leefbaarheidsprobleem en een ruimtelijke opgave. Door deze opgaven samen aan te pakken is er ruimte gevonden om, samen met het Rijk en andere partijen, voor een brede integrale oplossing te gaan.

Met de opening van de tunnel en ingebruikname van de Groene Loper was het project nog niet afgerond. Vanaf 2016 tot en met 2026 mag Avenue2 vastgoed bouwen, daar zijn ze nu mee bezig, daarvoor hebben ze tot 2026 de tijd.

“Het verbeteren van het leefklimaat is voor de A2 Maastricht een belangrijk thema geweest ... die verblijfskwaliteit, daar kan fietsen bij helpen. Op het moment dat de auto's door de tunnel rijden besef je je pas hoe stil het is geworden.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. **Fietsbarrière wordt verkeersveilig, autoluw verblijfsgebied**
2. **Aanleg recreatieve fietsroute, voorbij de projectgrenzen**
3. **Aanleg fietstunnel voor betere aansluiting snelfietsroute**
4. **Inzet Maastricht Bereikbaar voor minder hinder en gedragsverandering**
5. **Waarborgen bereikbaarheid (per fiets) en inzet van tijdelijke bruggen tijdens werkzaamheden**

### 1. Fietsbarrière wordt verkeersveilig, autoluw verblijfsgebied

Verkeersveiligheid was een probleem, mede vanwege de fietsoversteken over de A2. Doordat de grote scholen aan de ene kant van de stad lagen en het woongebied zich aan de andere kant van de stad bevond, was er sprake van veel conflicterend verkeer en staken veel scholieren de A2 over. Met de Groene Loper is een autoluw verblijfsgebied gecreëerd. De verkeersveiligheid is verbeterd dankzij de ondertunneling van de A2/N2 en de creatie van fietsoversteekplekken op de Groene Loper. deze vormen nieuwe verbindingen tussen oost en west Maastricht. Jeroen geeft aan dat het meenemen van de fiets in het project van meerwaarde was voor de verbeterde verkeersveiligheid. "We hebben in plaats van drie, met verkeerslichten geregelde oversteken met een

drukke autoweg, nu 11 of 12 verbindingen in een autoluwe omgeving. Hier kunnen fietsers overheen rijden zonder dat er sprake is van een conflict. Dat is heel bijzonder." Dat de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit zo sterk verbeterd zijn, is mede te danken aan de aannemer. Die heeft de Groene Loper 'scheef' op de tunnel gelegd, zodat er geen directe aansluiting is tussen de knooppunten de Geusselt en Europaplein. Jeroen vertelt enthousiast: "Wat was nou het idee van die aannemer? Als er straks toch nog auto's over de boulevard rijden, dan moet je dat ontmoedigen. Maak die verbinding nou zo 'scheef', dat die alleen aantrekkelijk wordt voor mensen die hier wonen. En niet voor de mensen die dit als sluiproute gebruiken. Dat is fantastisch! Ook voor fietsen. Dat was totaal anders dan ik van te voren verwacht had."



Nieuwe fietstunnel, beeld: Maunts Lopes Cardozo

### 2. Aanleg recreatieve fietsroute, voorbij de projectgrenzen

Het fietsnetwerk is vergroot, ook met bestemmingen buiten de projectgrenzen. De Groene Loper loopt voorbij knooppunt de Geusselt door naar de Landgoederenzone en vormt een heel lint door het totale plan. "We hebben er een recreatieve route van gemaakt. Dus niet alleen maar boven de tunnel, maar ook aan de noordkant van de stad is de Groene Loper doorgetrokken. Wanneer je meer met de fiets wilt doen, moet je daar mooie routes voor aanleggen."

### 3. Aanleg fietstunnel voor betere aansluiting snelfietsroute

Op advies van de fietsersbond is een betere aansluiting op de snelfietsroute van Maastricht naar Aken gemaakt. Anders moesten fietsers omrijden. "Met een bijdrage van alle partijen is een extra tunneltje aangelegd ter hoogte van het Europaplein. Hierdoor tak je makkelijker op die snelfietsroute aan."

### 4. Inzet van Maastricht Bereikbaar voor minder hinder en gedragsverandering

Om de stad bereikbaar te houden en minder hinder te veroorzaken is Rijkswaterstaat medeoprichter van Maastricht Bereikbaar, dat sterk heeft ingezet op gedragsverandering. Eén van die veranderingen zou moeten zijn dat mensen niet met de auto gaan, maar bijvoorbeeld met de fiets of e-bike. Maastricht Bereikbaar heeft daartoe allerlei promotietrajecten ingezet. Zoals een pilot e-bikes en convenanten met zo'n 100 bedrijven, waaronder Rijkswaterstaat, dat een bepaald percentage van alle werknemers niet meer met de auto komt. Naast korte termijn kennismaking met alternatieven is het verkeersgedrag van een aantal mensen duurzaam veranderd. Sommigen kiezen ervoor om die 15 kilometer op die e-bike te gaan en niet met de auto. Jeroen geeft aan hoe hij gaandeweg de impact heeft gezien: "Een project betekent vaak hinder. Dat wil je beperken en dan is het handig om mensen uit de auto te krijgen en een alternatief te bieden. Ik was daar in het begin best wel sceptisch over - heeft dat nu echt wel zin? - maar aan het einde bleek dat er in het Maastrichtse wel degelijk een modal shift had plaats gevonden, en dat is de verdienste van Maastricht Bereikbaar."

### 5. Waarborgen bereikbaarheid (per fiets) en inzet van tijdelijke bruggen tijdens werkzaamheden

Tijdens de werkzaamheden zijn allerlei maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te waarborgen, waaronder de inzet van tijdelijke fietsbruggen. Met het omgevingsmanagement, met communicatie en met de buurt is ruim van tevoren goed over de gevolgen van wegafsluitingen gesproken. Er zijn maatregelen genomen om de effecten te beperken. "Je gaat stukje voor stukje van Zuid naar Noord. Dat betekent dat de wegen die er liggen op een gegeven moment op de schop gaan. We maakten bijvoorbeeld afspraken met een ondernemer die zegt: dan ben ik de helft van mijn klanten kwijt. Dan maakten we een tijdelijke fietsbrug, die kan je huren."



De parkzone bovenop de tunnel dient mede als fietsroute, beeld: Maurits Lopes Cardozo

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### Integraal plan de Groene Loper is meer dan een tunnel

Doordat de Groene Loper voor A2 Maastricht één totaalplan is voor de stad en snelweg, had men in dit plan oog voor automobilisten, fietsers én voetgangers. Voor bezoekers en bewoners. Er is integraal gewerkt aan de infrastructuur en stadsontwikkeling. Jeroen Maas vertelt: “Het project is benaderd als stedenbouwkundige opgave, niet sec als verkeersopgave. In 2006 is een bestuurs-overeenkomst, een soort packagedeal, gesloten dat er één integraal plan zou komen, die niet één probleem zou oplossen maar vijf. En niet van één partij was, maar van vier partijen, te weten Rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht, gemeente Meerssen. We hadden afgesproken: we gaan dat samen doen, niet alleen de bereikbaarheid en doorstroming verbeteren, maar ook de verschillende andere problemen aanpakken. Dat wordt dan wel wat duurder, maar omdat je uit verschillende bronnen geld tapt, kan je ook meer geld krijgen en heb je een totaaldeal.”

### Samenwerking met stad en provincie

Het project combineerde het werken aan infrastructuur met het verbeteren van de leefomgeving door meer verkeersveiligheid, betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en ruimte voor ontmoeting. De stad en provincie hebben een groter belang bij het verbeteren van die leefomgeving, daar kan de fiets een bijdrage aan leveren. Jeroen ligt toe: “Projectbureau A2 Maastricht was de uitvoeringsorganisatie van de verschillende overheden samen. Voor Rijkswaterstaat lag de focus met name op het bereikbaarheids- en doorstromingsprobleem van de auto. Door met de stad Maastricht samen te werken, werd de fiets ook meegenomen.”

### Vroeg gebruikmaken van expertise van de markt

Jeroen benadrukt hoe belangrijk het is om in een vroeg stadium experts uit de markt te vragen om ideeën. “Wij hadden die Groene Loper als Rijkswaterstaat nooit kunnen bedenken. De gemeente Maastricht had het nooit zelf kunnen realiseren. Het is de aannemer gelukt een consortium van partijen bij elkaar te halen, bestaande uit stedenbouwers, architecten, bouwers, et cetera om deze mooie en slimme plannen te bedenken en te realiseren.” Om consortia uit te dagen is, naast het Programma van Eisen, ook het Ambitiedocument ‘De vraag aan de markt’ opgesteld. De belangrijkste wens was realisatie van synergie en integraliteit. Deelnemende consortia hadden alle ruimte om met verbeteringen te komen. Jeroen geeft aan dat de deelnemende drie consortia veel hebben toegevoegd aan het oorspronkelijke plan van Rijkswaterstaat. “Toen wij begonnen hadden wij een plan: domweg een tunnel met nog veel verkeer er bovenop, een heel zwart-wit plan. Het plan dat de Avenue2 heeft bedacht is zoveel mooier geworden: een smallere tunnel - ons idee was vrij breed - door de tunnel tweelaags te maken. Dit is smaller en duurder, maar zo worden woningen gespaard en ruimte over gehouden voor een tijdelijke autoweg. Dat scheelt geld en - belangrijker - heeft de stad ook in de tijdelijke situatie bereikbaar gehouden. Avenue2 heeft naast ingenieurskennis van Arcadis en aannemers-kennis van Strukton ook stedenbouwkundige kennis van West8 bijeengebracht (en nu vergeet ik ongetwijfeld nog een groot aantal andere partijen). Dat heeft kwaliteit toegevoegd. Als wij aan de aanbesteding hadden meegedaan met ons plan, waren we allerlaatste geworden.”

### Neem fietsen op in het Programma van Eisen

Een les van dit project is dat de fiets onderdeel moet zijn van de opdracht om de fiets ook daadwerkelijk mee te nemen in de plannen. Op die manier krijgt het team er geld voor. “In het Programma van Eisen is iets opgenomen over langzaamverkeers-verbindingen en de kwaliteit daarvan die terug moesten komen in het plan. De fiets is als eis opgenomen in het Programma van Eisen en de aannemer heeft dat meegenomen en een mooie plek gegeven in het plan.”

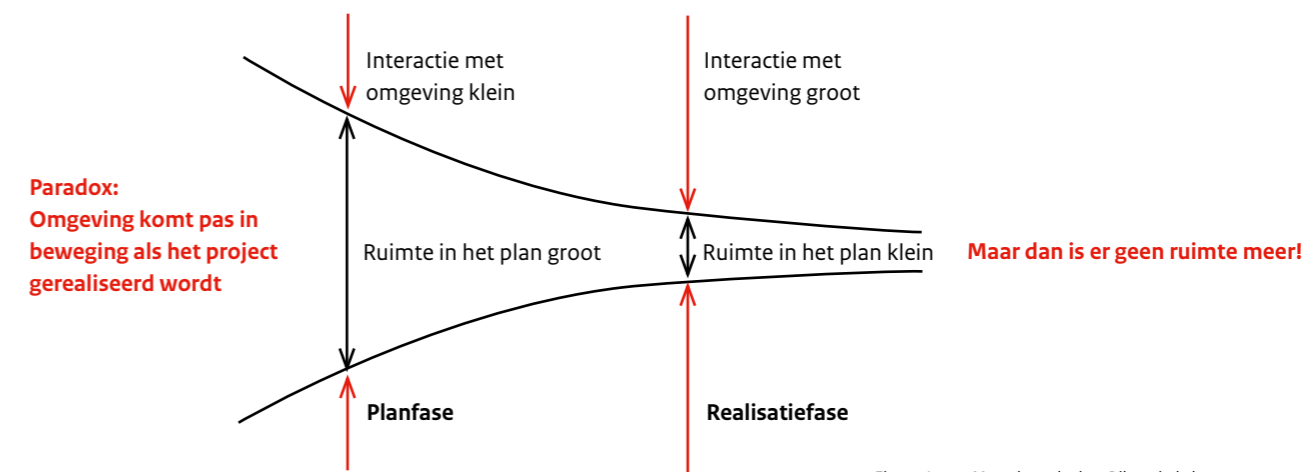
### Eén gezamenlijk budget: dat maakt iedereen integraal verantwoordelijk

In een samenwerking moeten ook compromissen gemaakt en werken teamleden ook aan dingen die misschien niet direct hoog op de eigen prioriteitenlijst staan. Wat heeft geholpen om de fiets mee te nemen in dit project is het werken vanuit één gedeeld budget. Jeroen: “Of dat nou betaald werd aan een tunnel, een fietspad of een boom, dat maakte niet uit. Het moest van dat budget gebeuren en daarmee maak je partijen integraal verantwoordelijk voor zo’n project. Dat heeft fantastisch gewerkt. Er zijn projecten waar de overheden elkaar de tent uitvechten, dat is hier niet gebeurd. Wat ik bijvoorbeeld zelf heb geleerd is dat ik als omgevingsmanager mijn oordeel moet uitspreken.”



Impressie van de dubbellaags tunnel, beeld: West8

## Projectlessen en advies voor collega's



Figuur: Jeroen Maas, bewerkt door Bike-minded

### Creëer ruimte. Zo vergroot draagvlak bij bestuur en omgeving: en gaat het proces sneller

Het belangrijkste advies dat Jeroen als omgevingsmanager geven kan, is: creëer ruimte. Ruimte in de scope, in het tracébesluit, de planning, het budget,... Jeroen pakt een papiertje en tekent daar een trechter op. Om ruimte te maken moet je werken aan draagvlak en mensen meenemen in het proces. Hoe verder in het proces, hoe beperkter de ruimte. “De essentie is dat je mensen in een vroeg stadium bij de uitwerking van het plan moet betrekken, omdat er dan nog ruimte is. Dat is best lastig omdat de plannen dan nog redelijk vaag zijn. Doe jij dat in een te laat stadium, dan is er geen ruimte meer, omdat alles in contracten is vastgelegd.” Om die ruimte te creëren is het dus essentieel om eerder samenwerken aan te gaan met bestuur en omgeving. “Partijen vroeger betrekken, dat is de crux, dan is er nog ruimte, krijg je gebiedskennis en draagvlak ... en dan gaat het proces sneller.”

### Samenwerken en communicatie

#### Een gezamenlijk projectbureau maakt slagvaardiger

Samenwerken aan een integraal plan is complex, maar de intensieve samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten maakte het team ook slagvaardig. Jeroen ligt toe: “We hebben één projectbureau opgericht, projectbureau A2. We maakten alle producten samen, met mensen van Rijkswaterstaat, de provincie, gemeente Maastricht en gemeente Meerssen. Allemaal dwars door elkaar, aangevuld met adviseurs. We konden niet zoveel mensen vrijmaken en hadden niet zoveel deskundigen in deze omgeving voor zo’n tunnel. Dat is once in a lifetime. Ik was verantwoordelijk voor het ontwerp-tracébesluit, het tracébesluit, en maakte ook het bestemmingsplan voor de gemeente en liet de vergunningen aanvragen. We werkten integraal, daar zat de kracht in. Die intensieve samenwerking met gemeenten, daarvan denk ik: waarom doen we dat niet altijd zo? Soms gaat het niet, staan partijen te ver van elkaar af. Hier kon het wel. En met succes.”

### Werk samen met bewoners en direct betrokkenen, bijvoorbeeld in daarvoor opgerichte buurtenplatforms

Vrij uniek aan dit project is dat al in een vroeg stadium concepten gedeeld zijn met bewoners. Om de acht buurten rondom het A2-plangebied vroegtijdig bij de planvorming te kunnen betrekken is in 2004 het A2-Buurtenplatform opgericht. Op deze manier was de informatieverstrekking en overleg met de afzonderlijke buurtenplatforms op één centrale plek georganiseerd. Tijdens de planvoorbereiding waren vooral de eisen en wensen voor de A2-plannen belangrijk naast de effecten op de verschillende buurten. Jeroen Maas: “Wat wij deden, is burgers in een vroeg stadium bij de plannen betrekken. Zo is het gelukt om de plannen te verbeteren en een aantal bezwaren af te vangen. Als we een plan hadden, gingen we samen met de aannemer naar de buurtplatforms toe. Het heeft ertoe geleid dat veel dingen soepeler liepen. Die manier van samenwerking was ik niet gewend. Ik was er in het begin ook heel erg kritisch over, omdat ik bang was dat deze informatie tegen ons gebruikt zou worden in de rechtszaal. Maar ik pas deze samenwerking nu bij mijn andere projecten ook toe: het was een hele belangrijke succesfactor.”

### Heb oog voor elkaars belangen en breng de juiste mensen bij elkaar

“Wij hadden een goede samenwerking met de aannemer, Avenue2. Het succes in dit project zat hem in de betrokken mensen: die hadden oog voor elkaars belangen. Daar zat een goede balans in. Daar moet je aan beide kanten echt op selecteren. Het contract was zoals contracten zijn: heel duidelijk en specifiek. Maar daarin stond ook op de laatste pagina: 10 principes van samenwerking. We hebben oprecht geprobeerd dit project samen tot een goed einde te brengen, met voor ieder een goed financieel resultaat, binnen de tijd en met de kwaliteit die we afgesproken hadden.”

**Brede Blik****De integrale benadering vergemakkelijkt het proces**

Jeroen geeft aan dat de innovatieve, integrale aanpak het makkelijker heeft gemaakt het plan uit te voeren. De integrale aanpak maakt het verhaal als het ware makkelijker te verkopen: “Het meest interessantste aan dit proces is dat het plan zoveel beter is geworden dan wij oorspronkelijk hadden verwacht: het werd gewoon een mooier plan, een integraler plan met bredere steun en dat is fantastisch. Bredere steun maakt het project realiseren een stuk eenvoudiger. Een voorbeeld: we hebben 1100 vergunningen aangevraagd, dat heeft de aannemer gedaan. De samenwerking met de gemeente ging vloeiend. Die onderlinge samenwerking, goed afstemmen en goed naar elkaar luisteren, heeft enorm geholpen.”

**Andere financieringsmodellen - met stadontwikkeling en ruimte voor vastgoedontwikkeling - maken meer mogelijk**

De integrale aanpak maakt ook meer ruimte voor financiering, Jeroen benadrukt: “Wat we bij de A2 Maastricht bij uitstek hebben gedaan, is een brede integrale aanpak om het te financieren: dus niet alleen een snelweg, maar ook een park en woningen. Alles, dus ook de fiets. Mijn directeur zei: “dit is een eigenlijk een voorbeeld van het heel duur bouwrijp maken van het terrein.” Je stopt de snelweg onder de grond en hebt een fantastisch terrein voor een stukje stadsontwikkeling. Wij zitten als Rijkswaterstaat eigenlijk voor het eerst in een contract waar ook vastgoed bij zit. Dat is een soort verdienmodel waarmee je dus opbrengsten kan genereren. Dat dit project kansen bood voor stadsontwikkeling, had ik dat aan de voorkant niet zo gezien. Voor mij was het in eerste instantie gewoon een tunnelproject. Tijdens de tenderfase zagen we voor het eerst in de ontwerpen van de aannemers hoe zij het probleem gingen tackelen. Ik vond dat zo mooi.”

**Bestuurlijke lef en onderling vertrouwen zijn nodig**

Een andere succesfactor was bestuurlijke lef en onderling vertrouwen. Gedurende lange tijd mag er inhoudelijk weinig gedeeld worden: “We hebben concurrentiegerichte dialoog toegepast. Het belangrijkste daarbij is bestuurlijke lef om het proces vrij te geven. Eén ding wisten we zeker; het basisplan dat we hadden meegegeven, dat werd het niet. Concurrentiegerichte dialoog is onderhandelen, dat betekende dat je een jaar (of twee) niks mocht vertellen aan de politiek. Kwamen er vragen uit de Raad “hoe ziet het plan eruit?” Mogen we niks over vertellen. Vanuit Rijkswaterstaat is dat hetzelfde: “waar zijn jullie nou mee bezig?” Ja uh,... en als je het onderling vertrouwen niet hebt is dat best lastig.”

**Maatwerk en systeemaanpak****Meekoppelkansen vergroten het draagvlak**

Een project breder maken, bijvoorbeeld door meekoppelkansen te pakken, helpt om het draagvlak te vergroten en het imago van een project te verbeteren. “Je merkt dat als een project door meerdere partijen gedragen wordt, er veel meer draagvlak is voor het plan. Dat werkt. Het loont om te proberen of je met projecten in de buurt samen iets kan doen. Het wordt weliswaar complexer, maar daarmee stijgt het project in een soort rangorde. Je hebt simpele wegverbredingsprojecten, de A2 Maastricht was wel Champions League denk ik.”

**Wissel kennis uit tussen projecten: over successen en fouten**




Jeroen geeft aan dat zijn team veel geleerd heeft van het proces en ziet kansen in betere uitwisseling van projectkennis en ervaring: “Een echte verbetermaatregel binnen Rijkswaterstaat, is het actief kennisdelen over successen, maar óók over mislukkingen. Dat is best eng. Ik werd laatst geïnterviewd voor een onderzoek van de nationale ombudsman en die vroeg, als dit nou zo goed is, waarom delen jullie dat dan niet? Dat hebben we juist heel veel gedaan: we hadden een informatiecentrum en mensen konden zich daar dan uitnodigen, en ik denk dat ik misschien wel 200 lezingen heb gegeven. Ik vind dat leuk en je leert er heel veel van. Maar het is niet verplicht dat je bij elkaar gaat buurten en wij proberen er alle kennis en kunde die er is in richtlijnen te verwerken en in kaders, we hebben geloof ik wel 200 kaders. Ieder project is toch weer een soort eigen organisatie die ook vindt dat er een zekere artistieke vrijheid nodig is, die willen het gewoon zelf doen. En ik denk dat daar nog winst te behalen valt: leer van elkaars successen én leer van elkaars mislukkingen.”

**Blijf langer betrokken**


Reflecterend op het proces ziet Jeroen nog een kans: hij is in dit project, voor Rijkswaterstaat, uitzonderlijk lang betrokken geweest: eigenlijk gedurende alle fases tot de gebiedsontwikkeling. Die continuïteit heeft het proces vergemakkelijkt. Nog langer betrokken zijn zou nog steeds van meerwaarde kunnen zijn: “Rijkswaterstaat zou ook mee moeten doen met de gebiedsontwikkeling van de A2 Maastricht. Door langer betrokken te zijn kan je toekomstige problemen voorkomen, dat lijkt me alleen maar goed. We hebben nu een investering gedaan van honderden miljoenen in die tunnel, dan moet het niet zo zijn dat vanwege bepaalde stedelijke ontwikkelingen, die oplossing niet meer functioneert: je moet ook op lange termijn de bereikbaarheid borgen en ik denk dat we dat nu niet doen. Maar ik begrijp ook wel dat we niet al het werk kunnen doen, ergens houdt het op.”

# Belangrijkste lessen


**Brede Blik**

-  Combineer het werken aan infrastructuur met het verbeteren van de leefomgeving, dat helpt meer oog te hebben voor fietsers en voetgangers. De Groene Loper is één totaalplan voor de stad en snelweg.
-  Werk samen met steden en provincies: zij hebben meer belang bij het verbeteren van de leefomgeving. In dit project waren de gemeenten en provincie de drijvende kracht bij het opnemen van de fiets in de plannen.
-  Maak vroeg in het proces gebruik van de expertise van de markt. In dit project werd het plan er beter en mooier van. Er is meer synergie en integraliteit behaald.

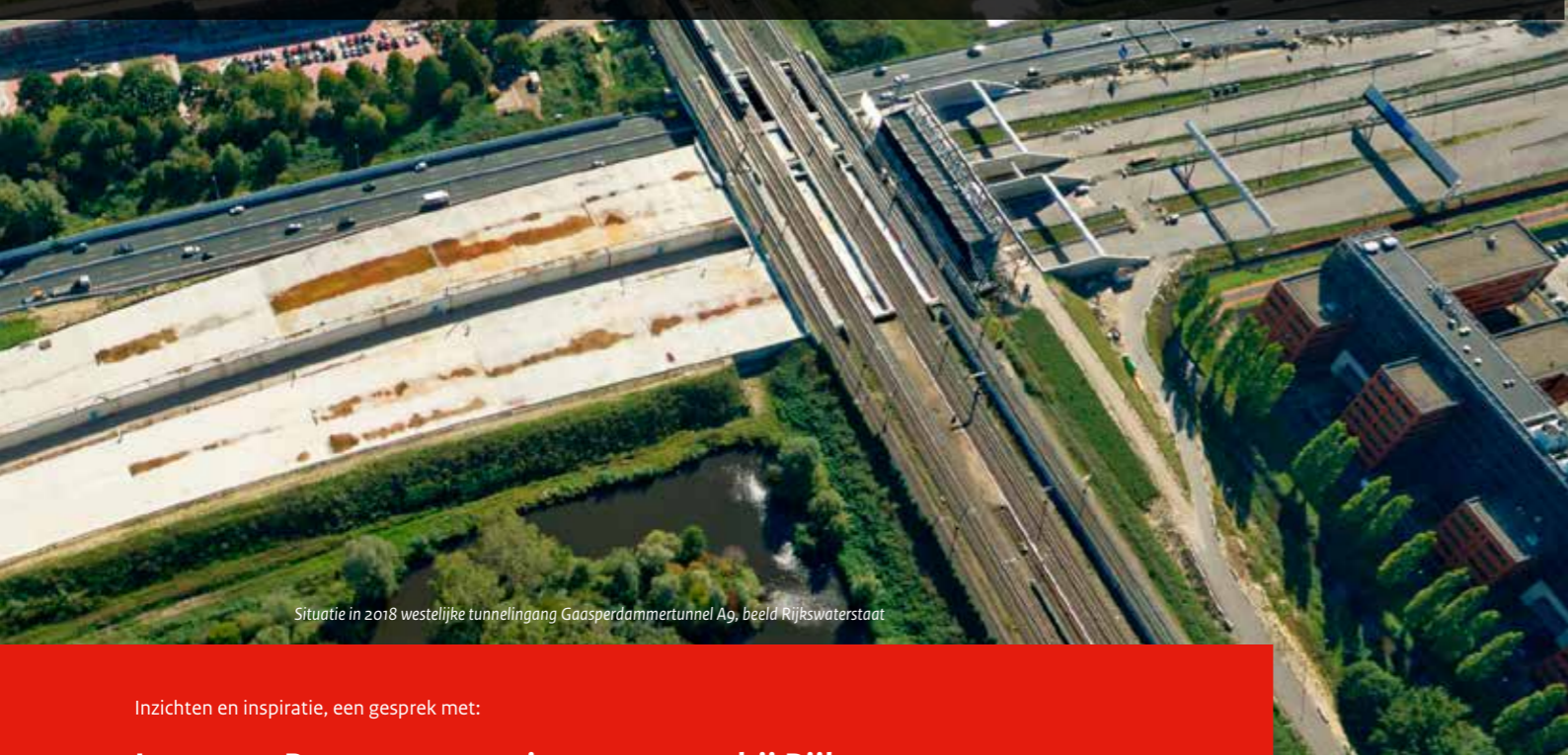
**Maatwerk en systeemaanpak**

-  Pas een integrale aanpak toe, dat maakt meer ruimte voor financiering. Ook voor de fiets. Zo ontstond in dit project ruimte voor een park en woningen.
-  Maak een project breder, bijvoorbeeld door meekoppelkansen te verzilveren. Dat helpt het draagvlak te vergroten en het imago van een project te verbeteren.

**Samenwerken**

-  Betrek mensen in een vroeg stadium bij de uitwerking van het plan: dan is er nog ruimte. In latere stadia is minder ruimte, omdat alles in contracten is vastgelegd. Dankzij het vergrootte draagvlak bij bestuur en bewoners gaat het proces sneller.
-  Werk samen in een gezamenlijk projectbureau: dat maakt je slagvaardiger en vergemakkelijkt het proces.
-  Organiseer de informatieverstrekking en overleg met betrokkenen op één centrale plek. In dit project zijn in een vroeg stadium concepten gedeeld met bewoners, in daarvoor opgerichte Buurtenplatforms.

“Door de fietsverbindingen eerst zelf voldoende uit te werken, kun je haalbare eisen opnemen in de opdrachtomschrijving. Zo voorkom je, dat je pas na gunning, bij de uitwerking van het ontwerp, erachter komt dat bepaalde dingen niet meer kunnen.”



Situatie in 2018 westelijke tunnelingang Gaasperdammertunnel Ag, beeld Rijkswaterstaat

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Lammert Postma, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat**



Beeldmontage toekomstige situatie westelijke tunnelingang Gaasperdammertunnel Ag, beeld Rijkswaterstaat, XXP Visual Engineers

# Ag Holendrecht-Diemen

## Fietsenmaatregelen bij de bouw van de Gaasperdammertunnel

Het project Ag Gaasperdammerweg is onderdeel van de wegbreiding tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. De wegbreiding is nodig om deze economisch belangrijke regio bereikbaar te houden. En minstens zo belangrijk: we verbeteren de leefbaarheid in de buurt met een tunnel van 3 kilometer lang. Zo beperken we geluidsoverlast en verbeteren we de luchtkwaliteit in de woonwijken langs de tunnel. Bovendien verbinden we de stadsdelen in Zuidoost met een park op de tunnel. Lammert Postma, omgevingsmanager van het project: “We hebben een dubbele doelstelling: vlottere doorstroming van verkeer faciliteren én fors investeren in de leefbaarheid rondom deze snelweg.”

### Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

Stadsdeel Zuidoost heeft van oorsprong een hele goede fietsstructuur, deze moest tijdens de bouw in stand gehouden en opnieuw kloppend gemaakt in de nieuwe situatie. Het autoverkeer zat grotendeels op +1, dus hoog, en fiets- en voetpaden zitten op maaiveld. Er kruisen bij de Ag elf fietspaden in de oorspronkelijke situatie. De meeste zijn belangrijke verbindingen voor woon-werk en woon-schoolverkeer, en een aantal zijn van belang voor recreatief verkeer. Zo wordt er veel gebruik van door mensen die in het Amsterdam UMC werken, mensen die naar de markt gaan, scholieren, et cetera. “Het was een uitdaging om zoveel mogelijk routes tijdens de bouw in stand te houden. De verbindingen in de nieuwe situatie opleveren en kloppend krijgen was ook een uitdaging.”

#### Naam project

Ag: Holendrecht - Diemen (Gaasperdammerweg)

#### Locatie

Gaasperdammerweg, Amsterdam Zuidoost

#### Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat (trekker)

#### Opgave

Op de Ag tussen de knooppunten Holendrecht en Diemen (de Gaasperdammerweg) ontstaan veel files. Daarom verbreden we de weg de komende jaren met extra rijstroken. De noordelijke Randstad is hierdoor beter bereikbaar. Tegelijkertijd zorgt de aanleg van een tunnel voor schonere lucht en minder geluidsoverlast in de woonwijken langs de tunnel.

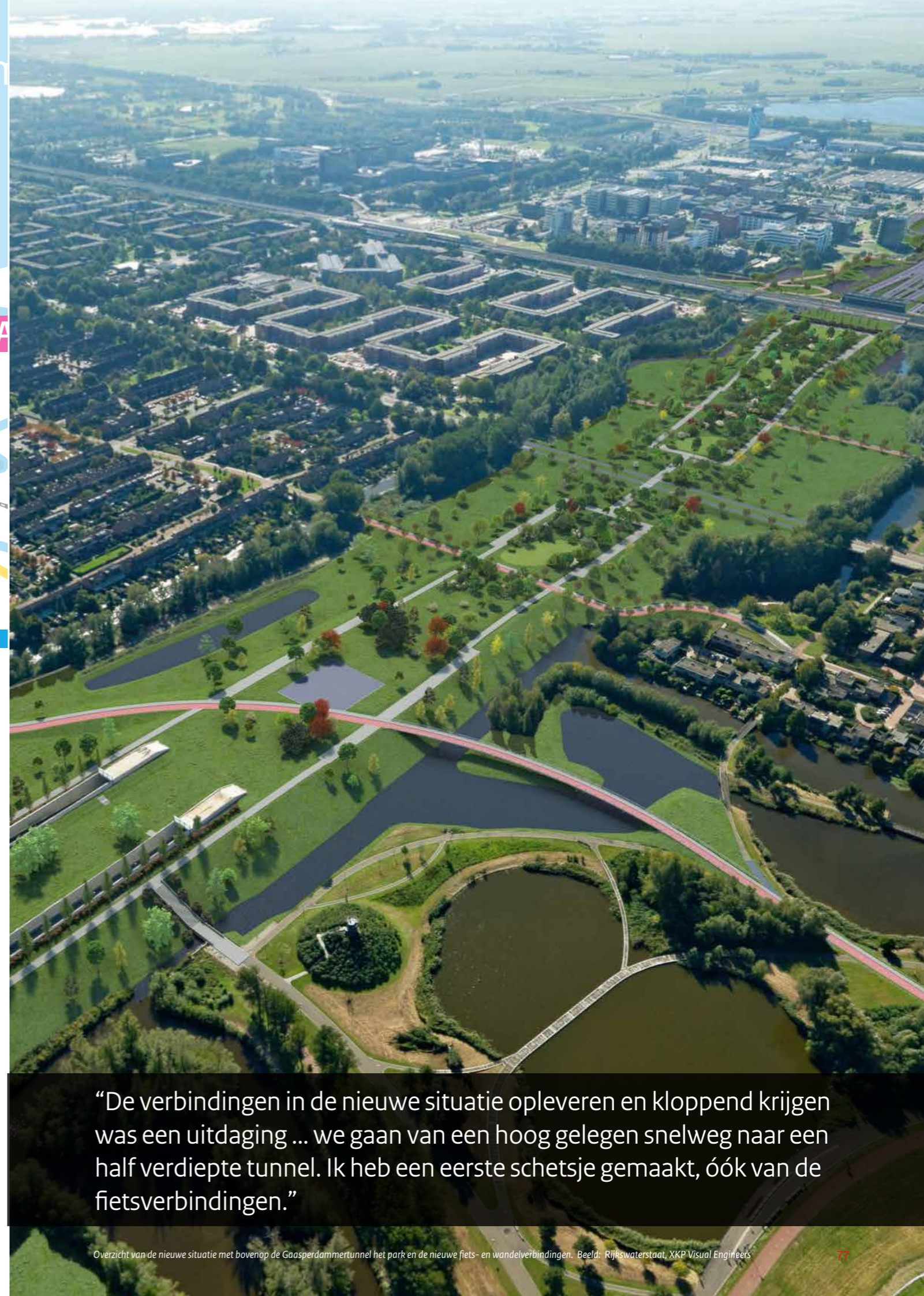
#### Contactpersoon

Marcel Hoogsteder, Rijkswaterstaat

#### Meer informatie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projecten-overzicht/ag-holendrecht-diemen/index.aspx>





### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

“Wat belangrijk is: in de noordelijke Randstad is veel groei en ontwikkeling, het aantal inwoners van Almere is de afgelopen 10 jaar bijvoorbeeld van 185.000 naar 210.000 gegroeid en zal nog verder groeien tot 300.000 inwoners, Amsterdam had 10 jaar geleden 750.000 inwoners en zit nu bijna op 900.000 inwoners. Dit deel van Nederland is booming. Schiphol groeit en werkgelegenheid groeit en dat genereert heel veel meer verkeer.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2005: publicatie startnotitie met Stroomlijnalternatief (verbreden bestaande wegen) en Verbindingsalternatief (aanleg rechtstreekse A6-A9 verbinding o.m. langs het Naardermeer)
- 2006: motie Hofstra (meer geld voor inpassing) en afvallen Verbindingsalternatief
- 2007: ondertekening overeenkomst Stroomlijn-alternatief door Rijk en Regio, waarin o.a. de aanleg van de Gaasperdammertunnel werd overeengekomen
- 2011: Minister stelt op 21 maart 2011 het Tracébesluit wegbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere vast
- 2013: Minister tekent 21 maart 2013 het gewijzigde Tracébesluit wegbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere Gaasperdammertunnel wordt iets smaller. Er komt een aparte tunnelbuis voor de wisselbaan
- 2015: aannemerscombinatie IXAS krijgt in augustus het areaal overgedragen: de bouw kan starten
- 2017: Amsterdam komt met verzoek om afspraak m.b.t. fietshellingen te wijzigen en flauwere hellingen dan 4% toe te passen
- 2020: Gaasperdammertunnel gaat medio 2020 gefaseerd open voor verkeer
- 2021: project wordt helemaal afgerond inclusief de kruisende verbindingen en het park op het tunneldak

“De verbindingen in de nieuwe situatie opleveren en kloppend krijgen was een uitdaging ... we gaan van een hoog gelegen snelweg naar een half verdiepte tunnel. Ik heb een eerste schetsje gemaakt, óók van de fietsverbindingen.”



# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. Een nieuw, kloppend geheel aan fietsverbindingen
2. Betere aansluiting van fietsverbindingen op openbaar vervoer
3. Tijdelijke fietsmaatregelen: fietshinder tijdens de bouw beperken
4. Optimalisatie fietscomfort hellingbanen
5. Nieuw stuk stad goed inpassen middels goede fietspaden en wandelpaden

### 1. Een nieuw, kloppend geheel aan fietsverbindingen

In de basis was hier een netwerk dat behouden moest worden, de fiets is daarom vanaf het begin meegenomen als ontwerpuitdaging. Daarbij is niet specifiek naar nieuw-voor-oud gekeken, maar naar hoe het hele gebied weer kloppend gemaakt kon worden. De meeste fietsverbindingen gaan straks de Ag kruisen via het tunneldak. Lammert: “De verbindingen in de nieuwe situatie opleveren en kloppend krijgen was een uitdaging ... we gaan van een hoog gelegen snelweg naar een half verdiepte tunnel. Ik heb een eerste schetsje gemaakt, óók van de fietsverbindingen. Dan zie je meteen: hoe krijg ik daar een tunnel op de plek van de snelweg mét al die kruisende verbindingen die eerst gewoon recht door op het maaiveld gingen? Omdat de tunnel half verdiept ligt, ontstaat er een soort groene dijk in het landschap, dat brengt uitdagingen met zich mee. Eén, hoe krijg je mensen nog comfortabel van de ene naar de andere kant? En twee, past het allemaal wel?” Op een aantal plekken zijn verbindingen toegevoegd, waaronder een fietsverbinding voor recreatief fietsverkeer van en

naar het Diemberbos uit Zuidoost. Naast de Gaasp zat een fietspad onder de Ag door, maar doordat de tunnelvloer lager kwam te liggen kon die verbinding niet gehandhaafd blijven.

### 2. Betere aansluiting van fietsverbindingen op openbaar vervoer

Er is een nieuw recht fietspad van station Amsterdam Bijlmer-ArenA over de westelijke tunnelmond aangelegd. “Daarmee kom je in 5 minuten van Bijlmer-ArenA bij het AMC, één van de grootste ziekenhuizen van Nederland, met 7.000 medewerkers, 2.500 studenten en meer dan 100.000 patiënten per jaar. Vanaf Bijlmer-ArenA ben je in een kwartier op Schiphol en Utrecht CS.”

### 3. Tijdelijke fietsmaatregelen: fietshinder tijdens de bouw beperken

Er zijn verschillende maatregelen getroffen om de hinder tijdens de bouw voor fietsers zo veel mogelijk te beperken. Zo is er een ‘toeristentreintje’ ingezet voor schoolkinderen, als alternatief



Nellestein Express, tijdelijk vervoer van kinderen van en naar school, beeld: Rijkswaterstaat

vervoer tijdens afsluiting.

“Het fietspad bij de Nellesteinschool is belangrijk voor schoolkinderen. Veel kinderen wonen in de buurten aan de noordkant van de Ag terwijl er aan de zuidkant een aantal druk bezochte scholen liggen. We hebben het pad bij voorkeur tijdens schoolvakanties afgesloten. Eén keer kon dat niet. Toen hebben we zo’n toeristentreintje, wat je wel in het buitenland ziet, ingezet. De Nellestein Express. De Nellestein Express pendelde ‘s-morgens en ‘s-middags heen en weer. Daar zaten dan tientallen of honderden gillende Bijlmerkinderen in! Dat was echt hilarisch.” Een ander voorbeeld: toen het Bijlmerpleinfietspad wat langer moest worden afgesloten is een prijsvraag uitgeschreven: wie maakt de leukste foto van de moeite die je moet doen om naar de overkant te fietsen? Er lag een steile, tijdelijke fietsverbinding van 6%. “We kregen echt prachtige foto’s. Eén was van een moeder zwoegend op de fiets met haar dochtertje die met een groot touw die moeder omhoog trekt, je ziet de tunnel op de achtergrond. Die heeft de eerste prijs gekregen: een elektrische fiets, uiteraard van de lokale fietsdealer. Anderen kregen een plaksetje en dat soort dingen.”

### 4. Optimalisatie fietscomfort hellingbanen

“In de Uitvoeringsovereenkomst die Rijkswaterstaat en Amsterdam in 2013 hebben ondertekend staat de eis van maximaal 4% voor de hellingbanen. In 2017 kwam er een motie uit het stadsdeel om Rijkswaterstaat te bewegen naar 2,5% te gaan. Dat heeft bijvoorbeeld geleid tot een optimalisatie van het nieuwe fietspad vanaf station Bijlmer-ArenA. Het ontwerp van de hellingbaan van dit nieuwe fietspad langs de spoorlijn Amsterdam-Utrecht is in opdracht van RWS verflauwd van 4% naar 2,5%, de gemeente Amsterdam zoekt nog naar mogelijkheden om het ontwerp van een drietal andere kruisende fietspaden aan te passen. “Na gesprekken met gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam hebben we extra geld uit het projectbudget gehaald om er een 2,5% helling in te leggen. Er is toen besloten dat Rijkswaterstaat de meerkosten van het fietspad langs de spoorlijn zelf betaalt en Amsterdam de meerkosten betaalt van de andere aan te passen hellingen. Daarvoor moet Amsterdam

ook zelf een ontwerp maken. Wij dragen dit dan op aan onze aannemerscombinatie. Amsterdam heeft dit nog in onderzoek.”

### 5. Nieuw stuk stad goed inpassen middels goede fietspaden en wandelpaden

Met de ondertunneling van de weg ontstaat een groot nieuw gebied in de stad. Om dit goed in te passen in de stad besteedde het team extra aandacht aan de nieuwe fiets- en wandelnetwerken. “Een grote meerwaarde van dit plan is dat je heel veel nieuwe openbare ruimte geeft aan Amsterdam Zuidoost. Maar als je een hele grote lege plek toevoegt, waar nog niet veel gebeurt, kan dat een unheimische plek worden. Dus wij moeten wel zorgen dat hier wat gebeurt, dat het park wordt gebruikt. Dat is eigenlijk een taak van de gemeente, maar daar ondersteunen wij ook in door te zorgen voor goede infrastructuur (fietspaden en wandelpaden) in het plan.” Ook is er aandacht voor de sociale veiligheid door het park alvast te ‘activeren’. “Het 68 meter brede tunneldak blijft park, alleen Amsterdam Zuidoost is al heel groen. Wil je zorgen dat mensen er met plezier naar toe gaan? Dan moet je dat park ook activiteiten geven. Bijvoorbeeld bij het dienstgebouw nabij de Gooiseweg. Elders staan er hoge hekwerken met prikkeldraad om zo’n gebouw. Wij hebben gezegd: dit is een unieke plek, hoog gelegen tussen het Nelson Mandelapark en het Gaasperpark met de drukbezochte Gaasperplas, wij maken het dak publiek toegankelijk met een flauwe trap naar het park en een padenstructuur zodat het een prachtige verblijfsruimte wordt. Straks wordt dat natuurlijk een leuke plek, goed bereikbaar door een goede ontsluitingsstructuur.”



### Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

#### Nieuw fietsbeleid van gemeente Amsterdam, waardoor plannen nog fietsvriendelijker worden

De ambitie van de gemeente is om Amsterdam 'weer' fietsstad nummer 1 te maken. "Ons project zelf heeft geen specifieke fietsdoelstellingen, maar we liften mee bij de doelstelling van de vervoersregio Amsterdam, die hebben net als de gemeente, een hoofdniet-fiets. De vervoerregio subsidieert ontbrekende schakels. We hebben overleg om in lijn met hun te zijn."

#### Fietsverbindingen opnemen in de opdrachtomschrijving en contracteisen stellen

Om te voorkomen dat er keuzes gemaakt worden waardoor, bijvoorbeeld, oplossingen voor de fiets niet meer kunnen, is een brede analyse aan het begin belangrijk. Zo borg je dat de fietsinfrastructuur goed inpasbaar is en dat je zelfs wat extra's kunt doen. Door de fietsverbindingen eerst zelf voldoende uit te werken, kun je haalbare eisen opnemen in de opdrachtomschrijving. "Zo voorkom je, dat je pas na gunning, bij de uitwerking van het ontwerp, erachter komt dat bepaalde dingen niet meer kunnen." Om ook tijdens de bouw te kunnen waarborgen dat fietsverbindingen goed in stand blijven, is een contracteis opgenomen die de omfietsafstand beperkt. "De bouw van de tunnel vindt plaats in een bestaand gebied met een veelheid aan kruisende verbindingen. Om die zoveel mogelijk open te houden hebben we eerst zelf een plan gemaakt en daar de eisen uit gededistilleerd. Bijvoorbeeld dat de omfietsafstand niet meer mag zijn dan 600 meter ... daarmee eis je eigenlijk dat je nooit twee naast elkaar gelegen fietspaden afsluit. Dat heeft goed gewerkt. Onze aannemer heeft dat plan vrij snel uitgewerkt. We hebben op heel veel plekken van die hulpbruggen gehad, Baileybruggen."

#### Elkaar scherp houden voor een bredere blik: niet alleen oog hebben voor autoverkeer

"Marcel Hoogsteder, die per 1 september 2019 mij heeft opgevolgd als omgevingsmanager van het project, en ik hebben er aan getrokken om een nieuwe fietsverbinding over de Gaasp mee te nemen. We konden voor relatief weinig geld de brug wat breder aanleggen en zo een fietspad faciliteren." De nieuwe brug wordt daarmee aangesloten op een nieuw fietstunneltje in het Diemerbos en het bestaande fietspad aan de zuidkant van de Ag. Zo kunnen fietsers makkelijk alle kanten op en hoeven ze niet meer de kruising over te steken. "Je kan natuurlijk zeggen: Rijkswaterstaat is voor de rijkswegen, maar dan gebeurt dit allemaal niet. Met de collega's van de afdeling houden we elkaar scherp, dat we niet alleen maar oog hebben voor autoverkeer en het asfalt. Zorg dat fietsen part of the job is. Die houding past ook prima bij de omgevingswet die er aan komt."

#### Aanvullende financiering van Rijk en Provincie voor koppelkansen en dus netwerkverbeteringen

Met Groengebied Amstelland is een overeenkomst gesloten voor

de financiering van een nieuwe fietsverbinding over de Gaasp. "Je moet oog hebben voor de mogelijkheden die er zijn en potjes van anderen weten te vinden. Daar moet je dus ook moeite voor doen, met elkaar gaan praten, kunnen we hier de koek (de meerwaarde van het project) groter maken? Als je het over leefbaarheid hebt, dan heb je ook oog voor andere zaken zoals de fiets."

#### Klachten tijdens bouw serieus nemen, bijvoorbeeld over te steile hellingen

"De bouwperiode begon in 2015, we probeerden zoveel mogelijk fietspaden te handhaven, maar door de beperkte ruimte heeft dat wel tot gevolg dat we soms wel 6% steile hellingen hebben moeten toepassen. Dat werd één van de punten waar veel klachten over kwamen, bijvoorbeeld van oudere mensen die aan de ene kant wonen en niet naar de markt aan de andere kant

fietsen omdat ze het te steil vinden. "Het is wel een thema. Ik heb lang gedacht, wat een gezeur,... Ik kan me herinneren, we zaten hier met bewoners van Kantershof waaronder twee dames van in de 80. Toen ik naar huis reed zag ik die dames de helling hier bij kantoor opfietsen naar de Burgemeester Stramanweg ... en dat lukte dus niet. Halverwege viel één bijna van de fiets en die strompelde verder. Toen dacht ik: OH! Dat is ook 6%!"

#### Routes zelf uittesten

"Ga ook zelf fietsen in je projectgebied. Ik ben vanmorgen nog van daar naar hier op de fiets gekomen. We hebben een collega die gaat altijd met nieuwe mensen een fietsrondje doen, niet veel mensen doen dat, maar dat is juist heel goed, ga het zelf ook ervaren."

### Projectlessen en advies voor collega's

#### Maak eerder een gedetailleerde uitwerking van fietsinfrastructuur

In de eerste schets in 2006 was al wel oog voor de fietsproblemen, maar daarna heeft het heel lang geduurd voordat daar verder naar gekeken is. De focus van het projectteam was op de tunnel en het park. "Die fietspaden, daarvan dachten we: dat loopt wel los. Wij hebben eisen op hoofdlijnen en in een tracébesluitkaart meegegeven. Het was aan de aannemer om het verder uit te werken. Daarbij bleek toch dat we op veel plekken dingen over het hoofd hadden gezien. Er is heel veel goed gedaan, maar in detail bleken er nog veel uitdagingen te zijn. Een volgende keer zou ik dat anders aanpakken."

Een voorbeeld: in de wijk Kelbergen kruist het fietspad vlak voor de tunnel de weg naar een centrale parkeervoorziening die een soort parkeerkuil is. Omdat die kruising niet te verplaatsen is, kan de fietshelling naar het vier meter hoger gelegen tunneldak niet eerder beginnen. Doordat het dak daar wat hoger ligt dan op andere plekken, en doordat de tunnel op deze plek iets dichterbij de wijk ligt dan oorspronkelijk ontworpen, zijn daar drie oorzaken die ertoe leiden dat de fietshelling helemaal schuin, overdwars moet worden inpast om 4% hellingbaan te halen. De fietsbrug over de sloot langs de tunnel wordt nu twee keer zo lang, wat de nodige meerkosten met zich mee brengt. "Hadden we eerder in het proces op het x,y,z detailniveau naar de inpassing gekeken, dan hadden we meteen een goede verbinding kunnen maken. Maar goed, dat weet niemand die er straks overheen fietst."

#### Samenwerken en communicatie

#### Ga samenwerken aan, met oog voor elkaars belangen, zo kan je meer mogelijk maken

Zoek naar partners. "Wie wil er nog meer wat in dit gebied en heeft daar budget voor? In jouw gebied gebeurt meer dan alleen de verbreding van je eigen snelweg. Zorg dat je goed weet welke ambities iedereen heeft in het gebied. Kun je zaken meenemen voor een ander? En ook misschien wel eens: kun je zaken door een ander laten doen? In de planfase gaat het om elkaars ideeën en verzinnen van oplossingen die beide doelen dienen. Open staan, elkaars belang respecteren en mogelijk proberen te maken, dat is belangrijk. Zo was hier goede samenwerking met Amsterdam. We hebben dit gezien als een gezamenlijk project, ook al is het een Rijksproject en draagt Amsterdam alleen bij. In de periode tussen de overeenkomst en het tracébesluit hebben we veel overleggen gehad over de wegen en het groen waarin we samen alle issues met de kaart en een schetsblok op tafel hebben proberen op te lossen. Dingen konden in goede harmonie ontstaan. Er is geen sprake geweest van wij-zij cultuur. Ook de directie en aannemer gaan er netjes mee om."



Tijdelijke fietsbrug over bouwterrein Gaasperdammertunnel, beeld: Rijkswaterstaat

**Omgeving vroeg betrekken, fietspaden komen heel dicht bij de tuinen en huizen van mensen**

“Ga op tijd na of hetgeen je, met de beste bedoelingen, gaat realiseren wel gewenst is door bewoners en gebruikers. Bij Schiphol, Amsterdam, Almere hebben we ANNA geïntroduceerd: Alles Nagaan, Niets Aannemen. Niet voor de ander denken: we leggen daar een paadje aan, dan kunnen ze daar mooi gebruik van maken, check dat eerst. We hebben eindeloos met wijkbewoners-comités gezeten, want met fiets- en voetpaden heb je het gelijk over tuinen. Je kan de snelweg verbreden, dan krijg je een hoop commotie, maar als je bij mensen in de voortuin komt, dan heb je poppen aan het dansen! Je moet bewoners betrekken op het moment dat je zelf keuzes gaat maken. Zo snel mogelijk langskomen, koffie drinken en kijken wat er mogelijk is. Voordat je keuzes maakt, eerst met de kaart op tafel: dit is het plan, wat vind je er van? Als men unaniem iets niet wil en ze zelf de belangrijkste gebruikers zijn? Uitgummen.”

**Zorg voor goed beeldmateriaal en betrek een brede groep**

Zorg dat je een bredere groep mensen betrekt. “Lastig bij participatie is dat je vaak dezelfde betrokken mensen krijgt. Is de mening van mevrouw Jansen wel representatief voor de buurt? Daarom vragen we aan mevrouw Jansen: ga even een briefje in de brievenbussen doen in de wijk, wij willen het ook wel doen, en check of iedereen er zo over denkt. Meestal willen ze dat wel en zijn ze blij dat je ze op die manier betreft. Het is ook heel belangrijk om goed beeldmateriaal te hebben, goede visualisaties van hoe het gaat worden. Met traditioneel kaartmateriaal bij een informatieavond denken we dat iedereen het snapt, maar dat blijkt vaak niet zo te zijn. Heel veel mensen kunnen een kaart niet lezen. Als je het plan vanaf het maaiveld ziet valt het kwartje, dan krijg je de feedback waar je naar op zoek bent, of dan vinden ze het ineens wel goed.”

**Bredere blik en maatwerk leveren? Dat moet ook geborgd in de organisatie(s)**

**De eigen organisaties moeten niet remmend werken, bredere opgaves zijn (vaak nog geen) onderdeel van de succescriteria van contractmanagers of beheerders**

“Ons eigen beleid moet er wel op gericht zijn dat we niet alleen geld kunnen steken in de Rijksweg bijvoorbeeld. Op dit moment is het credo: nieuw voor oud. Daar is natuurlijk best een beetje ruimte in, zoals we hier bij de Gaasperdammerweg hebben gedaan, maar voor echte extra dingen, zoals de fietsbrug over de Gaasp, daar heb ik extern geld voor nodig. In principe is het zo dat je het gebied dat je overhoop haalt, weer herstelt met alle functies die er waren, maar niet meer dan dat. Wil je meer, dan moet je dus andere overheden betrekken.”

“Omgevingsmanagers vinden dit soort dingen leuk, maar contractmanagers worden hier een beetje zenuwachtig van. Die worden afgerekend op de mate waarin ze binnen scope, tijd, geld blijven. Het vervelendst is het als het contract net getekend is en je komt dan met allemaal wijzigingen. Dus ga schetsen met bewoners en maak het helder vóórdat het contract getekend wordt. We komen nu, aan het einde van het project, vaker met de toekomstige beheerders aan tafel te zitten. Ook die komen met bedenkingen. Dat is lastig. Bijvoorbeeld: bij de nieuwe fietsbrug vanuit het Nelson Mandelapark zit een lichtlijn in de railing die stedenbouwkundig mooi past bij het park. Dat is destijds uitgebreid besproken met de stedenbouwkundige en met Welstand, maar nu zegt de toekomstig beheerder wat een onzin, doe gewoon lichtmasten. De Uitvoeringsovereenkomst is met de wethouder getekend, dus op zich hoef ik daar niet naar te luisteren, maar het leidt wel tot veel discussie. Beter was het geweest om meteen met een bredere vertegenwoordiging van de gemeente aan tafel te zitten, ook al hadden we het dan gehad over scope die ze pas 10 jaar later in beheer zouden krijgen.”

**Leer van ervaringen en fouten van andere projecten**

Het hele Schiphol, Amsterdam, Almere project is geschakeld in de tijd, daarom kunnen de teams leren van elkaars ervaringen en de fouten van vorige projecten. Omgevingsmanagers van de verschillende projecten zitten elke 14 dagen bij elkaar en delen do’s and don’ts. “Veel mensen uit ons team stappen over naar het volgende SAA-project. Bij Badhoevedorp-Holendrecht hebben we bijvoorbeeld alle fietselementen al tot in x,y,z uitgewerkt. Daar zien we weliswaar een probleem, maar kunnen we in de uitvraag naar de markt vragen om met oplossingen te komen en daar meerwaarde mee te scoren in de aanbesteding.”

# Belangrijkste lessen



**Brede Blik**

- Besteed extra aandacht aan nieuwe fiets- en wandelnetwerken wanneer, zoals met de ondertunneling van de A9 Gaasperdammerweg in Amsterdam Zuidoost, nieuwe stadsgebieden ontstaan. Zo verbetert de inpassing.



**Maatwerk en systeemaanpak**

- Neem de fiets vanaf het begin mee als ontwerpuitdaging. Moet een fietsnetwerk behouden worden, zoals in Stadsdeel Zuidoost? Kijk dan niet specifiek naar nieuw-voor-oud, maar naar hoe het hele gebied weer kloppend gemaakt kan worden.
- Maak al vroeg een gedetailleerde uitwerking van fietsinfrastructuur: daarmee kan je uitdagingen onderdeel maken van de uitvraag aan de markt.



**Samenwerken en communicatie**

- Ga samenwerkingen aan met allerlei soorten partijen binnen en rondom het projectgebied. Heb daarbij oog voor elkaars belangen, zo kan je meer mogelijk maken en zijn er meer financiële middelen.
- Betrek de omgeving vroeg: fietspaden komen heel dicht bij de tuinen en huizen van mensen, ga daarom op tijd na of hetgeen je, met de beste bedoelingen, gaat realiseren wel gewenst is door bewoners en gebruikers.



# Aanpak Ring Zuid Groningen

Werken aan fietsambities

De Aanpak Ring Zuid is een gezamenlijk plan van de gemeente Groningen, de provincie en het Rijk voor de ombouw van de zuidelijke ringweg van Groningen. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer vlotter doorstroomt en dat alle bestemmingen in de stad beter bereikbaar worden. De weg wordt beter ingepast in de omgeving. Dat verbetert de leefbaarheid. De weg wordt ook veiliger ingericht.

## Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

De rol van de fiets in dit project is gaandeweg gegroeid. De gemeente Groningen en de regio Groningen zetten steeds meer in op de fiets. Het mobiliteitsbeleid van de stad en regio is erop gericht meer mensen op de fiets te krijgen. Dit project draagt bij aan de fietsambities. Daarnaast is de fiets een belangrijk alternatief bij hinder. Johan Postma, projectleider bereikbaarheid, geeft aan: "Tijdens de bouw accepteer je een zekere mate van hinder - ik kan niet bouwen zonder - maar dat is niet zo erg, want er is een goed alternatief, te weten de fiets. We zorgen dat die goed gebruikt kan worden."

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Johan Postma, projectmanager bereikbaarheid Rijkswaterstaat**

en

**Mark Feldmann, projectleider infrastructuur Rijkswaterstaat**

"Er is een aanbesteding gedaan met daarin een basisscope met 3 optimalisaties. Deze aanbestedingswijze en de alliantie heeft ook een extra set maatregelen voor de fiets opgeleverd."

Naam project

A7/N7: Aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen

Betrokken partij(en)

Rijkswaterstaat (trekker)

Opgave

De stad Groningen trekt steeds meer mensen aan. Door de aanpak van de zuidelijke ringweg wordt de stad en de regio beter bereikbaar. Ook zorgen we voor een beter leefbare omgeving en meer verkeersveiligheid.

Contactpersoon

Mark Feldmann, Rijkswaterstaat  
Johan Postma, Rijkswaterstaat

Meer informatie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a7-n7-aanpak-zuidelijke-ringweg-groningen/index.aspx>  
[www.groningenbereikbaar.nl/reistips/3-pak-de-fiets](http://www.groningenbereikbaar.nl/reistips/3-pak-de-fiets)  
[www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl)





Fietsen binnen dit project



Fietsverbindingen en leefbaarheid van omgeving verbeteren

Het project



Ring Zuid Groningen  
Capaciteit vergroten, meer verkeersveiligheid en zorgen voor een beter leefbare omgeving.

### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

Voor dit project zijn drie belangrijke doelen gesteld:

- 1.) Stad en regio beter bereikbaar maken, nu en voor toekomstige generaties. Dat betekent dat de weg meer verkeer moet kunnen verwerken. Daarom krijgt de weg extra rijstroken en andere op- en afritten.
- 2.) Werken aan een leefbare omgeving: de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt ook gebruikt om de weg beter in te passen in de omgeving. Het plan zorgt voor een compacte weg met een groene uitstraling. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep wordt de ringweg verdiept aangelegd met daar bovenop een nieuw park: het Zuiderplantsoen. Dit park verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie en de Herewegbuurt weer met elkaar. Dat werken aan de leefbaarheid is voor Mark Feldmann, projectleider infrastructuur, een belangrijk doel: “De weg loopt nu dwars door de stad. Als je kijkt bij de Herewegbuurt, dan ligt de weg op dit moment verhoogd op een grondlichaam. De mensen die daar wonen kijken daar tegenaan. Dat is zo aangelegd in eind jaren '60 begin jaren '70, dwars door het Sterrenbos heen.”
- 3.) Meer verkeersveiligheid: het plan moet de weg ook veiliger maken. Op de zuidelijke ringweg komen nu veel ongevallen voor, onder andere doordat auto's elkaar kruisen bij het Julianaplein. Ook ontstaan er gevaarlijke situaties omdat er op korte afstand veel op- en afritten zijn. Johan schetst het belang: “Omdat het steeds drukker wordt op de zuidelijke ringweg, wordt het hier ook gevaarlijker. Het plan maakt de zuidelijke ringweg veiliger door het ontwerp van de weg, de inrichting en alle verkeersveiligheidsmaatregelen. Op het Julianaplein en het Vrijheidsplein hoef je

straks geen ander verkeer meer te kruisen. Waar geen vluchtstroken zijn, komen vluchthavens. Boven de weg komen matrixborden die je bij druk verkeer advies geven over je snelheid. De weg ziet er zo uit, dat je minder snel de neiging krijgt om harder te rijden dan de maximale snelheid van 80 km/uur.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 1962 - 1971: aanleg Zuidelijke Ringweg Groningen
- 1992 - 2002: tracé MER-studie, verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1 en Langman-maatregelen
- 2002 - 2007: verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
- 2006: kabinetsbesluit om plannen voor Zuiderzeelijn niet door te laten gaan
- 2007: start uitvoering Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1 met kortetermijnoplossingen
- 2008 - 2009: verlengde verkenning
- 2009: fase Bestuurlijk Voorkeursalternatief en Besluit Bestuurlijk Voorkeursalternatief
- 2010: afronding werkzaamheden fase 1
- 2012: oprichting Groningen Bereikbaar
- 2014: publicatie ontwerptracébesluit, vaststellen tracébesluit en inrichtingsplannen, beroepsprocedures
- 2015 - 2016: start werkzaamheden fase 2
- 2016-nu: aanscherping fietsbeleid door Gemeente Groningen
- 2024: openstelling vernieuwde Zuidelijke Ringweg



“Het is nu al een gevaarlijke kruising omdat daar veel treinen en veel fietsers rijden, met de komst van extra spoor moest de fietsoversteek er uit. De wens was om de fietsverbinding te behouden.”

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

1. **Directe communicatie met omgeving en fietser, onder andere met stewards en een paviljoen**
2. **Inzet van voorfietzers en ondersteuning van verkeersregelaars**
3. **Optimalisatie van fietsverbindingen en knooppunten**
4. **Fietsstimulering door Groningen Bereikbaar**

### 1. Directe communicatie met omgeving en fietser, onder andere met stewards en een paviljoen

Projectinformatie staat op de website, facebook et cetera, maar direct contact met mensen ter plekke werkt het allerbeste. Het vergroot draagvlak. Mark geeft aan dat het relatief eenvoudig is om te doen en veel effect heeft: "Persoonlijk contact is heel belangrijk, je voorkomt gemorrel. We hebben bijvoorbeeld een deel van een viaduct gesloopt, fietsers moesten daar door containers heen en daar stroopte het verkeer op. Daar zijn we gaan staan met het communicatieteam om ontbijtkoek en informatie uit te delen. Dat hielp echt." Voor direct contact en aanwezigheid in de wijk is een steward aangesteld en een

paviljoen ingericht met informatie en maquettes. Mark benadrukt dat 'er zijn' eigenlijk het allerbelangrijkste is. "We zijn aanwezig en makkelijk benaderbaar. Je kunt je ei kwijt als bewoner. Dat gebeurt heel veel, Kees, onze steward, heeft er een dagtaak aan." Johan: "Er komt straks een tweede steward bij ... en een heel extra team tijdens het trillen van de damwanden."

### 2. Inzet van voorfietzers en ondersteunen van verkeersregelaars

Nieuwe verkeerssituaties worden uitgetest door voorfietzers. Johan legt uit hoe dat in zijn werk gaat: "Een aantal fietsers uit de stad fietsen een omleiding de eerste dag om te controleren of alles duidelijk is. Groningen Bereikbaar organiseert dat."

Nieuwe verkeerssituaties behoeven vaak extra uitleg, ondanks dat veranderingen duidelijk aangeven staan kunnen lastige situaties ontstaan. Het team helpt de verkeersregelaars met de omgang met onbegrip. "Helaas is het vaak zo dat de verkeersregelaars het voor de kiezen krijgen. Een deel van de fietsers fietst ergens toch langs en dan moet de politie er weer bij. Als jij daar ook staat kan je een deel van die agressie afvangen, zeker als maatregelen niet begrijpelijk zijn. Zo staat de verkeersregelaar er niet alleen voor. Bijvoorbeeld bij een opening voor hulpdiensten en bussen in een afsluiting waar de fietser niet langs mag. Dat is héél lastig uit leggen." "Waarom mag de bus er wel langs? We zijn toch fietsstad?"

### 3. Optimalisatie van fietsverbindingen en knooppunten

De gemeente Groningen heeft hoge fietsambities, om die waar te kunnen maken worden fietsverbindingen geoptimaliseerd. Zo vormt de fiets een volwaardig alternatief. "We zorgen dat fietsverbindingen goed zijn, de P&R's goed zijn en meer verknoot. We regelen fietskluisen en OV-fietsen op P&R's. Daarmee geven we aan: er is wel hinder, maar u heeft een keuze om dat anders te doen." Op heel veel plekken kruisen fietsers de ringweg, met de ondertunneling van de weg verbeteren dwarsverbindingen en de omgevingskwaliteit. Mark: "Het verbeteren van verkeersveiligheid is natuurlijk logisch, maar de stad is het meest gebaad bij, zoals de architect zegt: "De weg is te gast in de stad" in plaats van andersom." Johan vult aan: "De tegenstanders noemden het verbeteren van de leefbaarheid nooit, de voorstanders hoor je wat minder, maar straks verwacht ik een wereld van verschil, met name in het stuk met de tunnels." Mark: "Het is eigenlijk een soort mini-Maastricht qua ondertunneling. Het maaiveld is nu zoveel beter. Omdat je in de stad zit, zijn de vele dwarsverbindingen heel belangrijk." Ook bij de Esperantokruising is een extra fietsverbinding gerealiseerd. Johan: "Het is nu al een gevaarlijke kruising omdat daar veel treinen en veel fietsers rijden, met de komst van extra spoor moest de fietsoversteek er uit. De wens was om de fietsverbinding te behouden."

### 4. Fietsstimulering door Groningen Bereikbaar

Voor het uitvoeren van een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen, inclusief fietsmaatregelen is in 2012 Groningen Bereikbaar opgericht met als doel om tijdens de bouw spitsmijdingen te realiseren. Daarbij is altijd gezocht naar de link met een intrinsieke motivatie. Johan: "Er zit alles in: extra bussen, 'anders roosteren, meer thuiswerken', een slimme kaart. Ook fietsmaatregelen. Een voorbeeld is de nieuwbouw bij CS zonder parkeerplaatsen maar met e-bike. Ze werken ook aan een werkgeversbenadering en organiseren fiets-probeer-acties voor speed pedelecs." Groningen Bereikbaar is een samenwerking tussen Rijk, provincie en stad. Een echte netwerk brede samenwerking: "Je slecht toch wat muurtjes. Ook het bedrijfsleven is één van de partners en denkt mee over bereikbaarheid van en feedback aan eigen mensen. Dit zorgt voor meer draagvlak in de omgeving en geeft feedback op onze plannen."

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### Het fietsbeleid en de fietsambities van de gemeente Groningen betekenen: prioriteiten stellen

De gemeente Groningen is de belangrijkste initiator geweest en heeft aan de wieg gestaan van de fietsontwikkelingen in Aanpak Ring Zuid. Zij zijn begonnen met duwen en trekken, daarna zijn er allerlei regionale en landelijke ontwikkelingen geweest waardoor het makkelijk ging. Eigenaarschap hangt sterk af van waar de fietser zich geografisch bevindt. Johan: "De grootste raakvlakken wat fietsen betreft zijn bij de gemeente Groningen. De provincie heeft dat in mindere mate, er zijn heel weinig provinciale fietspaden die we kruisen." Mark: "De grootste rol van Rijkswaterstaat, voor het fietsen in dit project, is oog hebben voor en in elk geval niet tegenhouden van fietsinitiatieven die vooral vanuit gemeente en provincie komen. Dus in het begin van het project er ook voor open staan. De samenwerking met de gemeente is echt cruciaal. Groningen is een echte fietsstad. Dat werkt voor ons heel anders dan in een gemeente waar fietsen minder aandacht heeft." De inpassing en daarmee aandacht voor fietsverbindingen was er vanaf het tracébesluit. Die focus begint bij Aanpak Ring Zuid bij de gemeente, in 2016 scherpt Groningen haar fietsambitie aan. Johan: "Als ik kijk naar 15 jaar geleden en nu, dan ligt er nu veel meer focus op het belang van inpassing. Dit helpt heel erg om dingen voor de fiets voor elkaar te krijgen. Het gaat van klein tot groot. Een voorbeeld: werd een kruising hier onder de ringweg door in het verleden gestremd vanwege kabels en leidingen? Dan moest de fietser naar de overkant en weer terug ... Met de nieuwe fietsambitie word gezegd: de fiets vinden wij het belangrijkste. Dus word de busaan afgezet voor de fiets en moet de bus tussen het autoverkeer door. Het is gewoon een kwestie van prioriteiten stellen."

### Een aanbesteding met optimalisaties maakt extra maatregelen en een goede inpassing mogelijk.

Voor het meenemen van de fiets in dit project was een zo goed mogelijke balans tussen inpassing en budget van belang. Er is een aanbesteding gedaan met daarin een basisscope met 3 optimalisaties. Deze aanbestedingswijze en de alliantie heeft ook een extra set maatregelen voor de fiets opgeleverd. Alle drie de optimalisaties zitten in het project:

- 1.) Een groene inpassing van het Julianaplein, dat kost extra geld.
- 2.) Realisatie van een fietstunnel bij het spoor. Daar zat budgettaire spanning. Valt de aanbesteding mee? Dan neemt de stuurgroep integraal het besluit over het meenemen van de fietstunnel.
- 3.) De volledige autoaansluiting bij het Europaplein. Deze zou oorspronkelijk een halve aansluiting worden. De optimalisatie was een extra toe- en afrit aan de oostzijde.

Johan licht toe: "Een opdrachtnemer komt met dingen waar je zelf nog niet aan gedacht hebt. Bovendien heeft hij andere competenties, weet hij welke fasering hij wil doen en past dit slim in."



**Voor doorvoering van optimalisaties moet het team stappen parallel zetten en soms opnieuw. De aannemer start terwijl procedures nog niet afgerond zijn**

Het doorvoeren van de optimalisaties betekende voor het projectteam dat dingen parallel moesten worden gedaan, of opnieuw. Zo worden normaalgesproken de planologische procedures op een gegeven moment afgerond, is er een contract, start de aanbesteding en starten de werkzaamheden. Mark geeft aan dat het in dit project anders is gedaan: “Het tracébesluit was al genomen, ... toen die optimalisaties door zouden gaan moesten we dus een stukje van onze procedures overnieuw doen. We moesten de effecten zichtbaar maken voor lucht, geluid, natuur, enzovoorts. Er moest weer inspraak komen vanuit alle belanghebbenden. Procedures zijn parallel aan het ontwerpen door de opdrachtnemer opnieuw gestart.”

In de aanbesteding moet dus ook aan de opdrachtnemer worden meegegeven dat het proces nogmaals wordt gedaan: de aannemer moet er rekening mee houden in de tijd. Voor Aanpak Ring Zuid is dit aan de voorkant ingebouwd en omschreven in het contract. Mark legt uit dat dit extra werk betekende: “Je maakt het ingewikkeld, je doet een aantal sporen parallel, terwijl je dat het liefst volgordelijk zou willen doen. Maar nu zitten de optimalisaties er wel in!” Johan licht toe: “Op basis van de raming was hier het beeld: de optimalisaties passen niet in het budget. De ervaring in die tijd was echter dat aanbestedingen gunstig uitvallen. De één zegt we kunnen hierop anticiperen en de ander niet, dan krijg je discussie. De partij die het risico draagt, in dit geval de provincie Groningen, denkt dan: dat wil ik niet, straks heb ik een scope die ik niet kan betalen. Dit was daar de oplossing voor. Maar wel een oplossing met veel extra werk in de planologische procedure en in de communicatie. Je moet wel zorgen dat je de procedure op een bepaald moment afgerond hebt, het is wel spannend. Het is voor een fietstunnel minder ingrijpend om te doen dan voor het veranderen van een halve aansluiting in een hele aansluiting.”

**Iemand die hele keten borgt voor de fiets**

Het is belangrijk om iemand aan te wijzen die ook affiniteit heeft met fietsen. Johan: “In ons bereikbaarheidsteam zijn we met zijn vieren. Als een automatisme wordt je meegenomen in het auto-denken, de ringweg is 6 weken dicht. Het gevaar is dat fiets daardoor te weinig aandacht krijgt.” De fiets heeft een ander detailniveau dan de auto. En daarom is juist voor het meenemen van de fiets in het project maatwerk nodig. De laatste details zijn van belang. Mark benadrukt dat er iemand nodig is die ook buiten de scope van het project kijkt en alles goed regelt op alle terreinen voor de fietser. Bij je opdrachtnemer heb je ook een of twee mensen nodig die er echt oog en aandacht voor hebben. Dat moet je inrichten met de juiste communicatie. Johan: “Iemand die daar heel dedicated op zit, helpt enorm. Ook omdat fiets nog geen gemeengoed is. Je kan een hele mooie omleidingsroute verzinnen, maar als de bordjes op straat niet worden afgedraaid, dan raken fietsers verward en heb je de klachten al binnen. Je moet de complete keten borgen. Van afstemming met andere routes, inrichten, ontwerpen, maar ook buiten de mensen die het moeten doen. We hebben een voorbeeld waar het niet goed ging: een

afgesloten fietsroute waarbij de eerste beschikbare route ver omfietsen was. Bij de afzetting kon je over een bedrijventerrein gewoon fietsen, maar dit was afgezet met een hek vanwege veiligheid. Fietsers werden woest. Dat is dus het verkeerde signaal. De les? Beter uitleggen en soms eerder aankondigen!”

**Eén projectbureau Aanpak Ring Zuid: samenwerken aan één opgave**

Gezamenlijk projectbureau Aanpak Ring Zuid handelt namens het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Er werken medewerkers van Rijkswaterstaat, provincie, gemeente en externe bureaus. Aanpak Ring Zuid verbindt alle actoren van het project en is verantwoordelijk voor de realisatie. Teamleden krijgen makkelijker dingen voor elkaar, dankzij de afspraak dat de betrokken organisaties de opgave samen aanpakken. Mark legt uit dat voor dit samenwerkingsverband in alle lagen van de moederorganisaties commitment is. “Je hebt een mandaat, er is een stuurgroep naar waarnaar je kan escaleren.” Johan vult aan: “Voor het oprichten projectbureau ARZ was ik ook betrokken, maar dan zat ik met een provincie-pet op aan tafel. Tegenover mij zat iemand van de gemeente en van Rijkswaterstaat. We hadden elk de belangen van onze moederorganisatie, er was veel meer discussie. Ik merkte een breed verschil na het opstarten van de projectorganisatie: ik zat opeens aan de andere kant van de tafel tegenover mijn collega van de provincie, die verdedigde het provinciale belang. Het voordeel van een gezamenlijk projectbureau is dat je denkt vanuit je gezamenlijke opgave. Iedereen is onderdeel van het team.”

**Financiering voor fietsmaatregelen: een scharrelpotje en financiering vanuit Beter Benutten**

Soms is er tijd nodig om financiering te regelen voor maatregelen die snel uitgevoerd moeten worden, maar waarvan niet duidelijk is wie er verantwoordelijk is. Johan legt uit dat er een zogenoemd scharrelpotje is gecreëerd om snel te kunnen anticiperen. “De fietser moet niet de dupe worden van het feit dat wij daar tijd voor nodig hebben. Daarom is er een scharrelpotje gemaakt. Dit helpt tot nu toe vooral discussie te beslechten. Het is ontstaan uit de ervaring dat dit soort dingen soms lang kunnen duren bij Rijkswaterstaat. Het scheelt gewoon draagvlak als je snel anticiperen kunt.”



Tijdelijke omfietsroute bij zuidelijke randweg Groningen, beeld: Maurits Lopes Cardozo

**Projectlessen en advies voor collega's**

**Brede blik**

**Kijk voor de fietsmaatregelen, voorbij de projectscope, om draagvlak te behouden**

Er is een integraal omgevingsplan nodig om van de fiets een volwaardig alternatief te maken tijdens de bouw. Binnen het project kan je omleidingen goed regelen, maar ook buiten het projectgebied moet je dit doen. Kijk ook naar kansen voor de fiets buiten projectgebied. Dat is ook van belang voor het behoud van draagvlak. “Op basis van ervaringen van de provincie Friesland, die gaven ons mee: je kan het goed geregeld hebben voor de auto, maar je krijgt een heleboel gedoe over de fiets. Dat heeft met een aantal dingen te maken: fietsers zijn net als water, heel moeilijk te sturen. Fietsers zijn ook heel kritisch, bij fietsers doe je het heel snel fout. Je moet samenwerken met andere weg- en fietspadbeheerders buiten jouw projectgebied. Die fietsverbindingen kruisen heel vaak. Je kan het in je project goed oplossen, maar als 300 meter verder een tijdelijke fietsroute in slechte staat van onderhoud is, dan krijg je toch klachten.” Aldus Johan.

**Leer van andere projecten**

Mark vertelt dat het team veel heeft gekeken bij andere projecten: “Hoe hebben zij dat gedaan? Het is heel waardevol om voorbeelden uit de praktijk te kunnen projecteren op je eigen project. Ik ben een praktisch iemand, ik hou van concrete voorbeelden. Desnoods met naam en contactgegevens van contactpersoon om te kunnen informeren en sparren.”

**Samenwerking en communicatie**

Betrek elkaar om fietsknelpunten eerder te kunnen signaleren. Het is een zoektocht, samen met opdrachtnemer, om tijdig een beeld te hebben hoe de plannen uit te voeren. Met name voor de fietsmaatregelen: aan het begin van de vijf jaar weet je alleen op hoofdlijnen wat er met de fiets gaat gebeuren. Johan vertelt: “Wat er nu een aantal keer is gebeurd, is dat er pas twee weken van tevoren duidelijk wordt dat er een knelpunt is met de fiets. En dan is het heel lastig om nog iets op te lossen. Wat we met elkaar proberen in de samenwerking, is dat we eerder betrokken worden. Bijvoorbeeld bij de start werkvoorbereiding van de opdrachtnemer, waar de uitvoering wordt doorgesproken met het team dat het moet gaan doen. Doordat wij erbij zijn, kunnen wij gelijk signaleren of er aandachtspunten voor de fiets zijn en is het voor hun veel makkelijker er nog wat mee te doen.”

**Optimalisaties in de aanbesteding helpen om te gaan met uiteenlopende belangen. Er is wel lef voor nodig**

Dit soort aanbesteden met EMVI's (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) doet Rijkswaterstaat vaker, de optimalisaties waren echter nieuw. Daar is dan ook heel veel over gesproken in de voorfase. Mark geeft aan dat voor de optimalisaties lef nodig is. “De een wil meer of wat anders dan de ander en daar moet je goede afspraken over maken. Een soort gok is het wel geweest, je moet dat wel durven. Alle drie de optimalisaties zitten in het project. Dat is een mooi voorbeeld van samenwerking tussen partijen met ieders eigen belangen. Dat je, om bij elkaar te komen zegt dit is echt belangrijk en dit kunnen we als optimalisaties



benutten. Je zit altijd met: risicoreservering of niet? Dit was een heel mooie oplossing waardoor je deze optimalisaties niet direct kwijt was. Na de inschrijvingen op de aanbesteding kan je kijken waarop is ingeschreven. Is er dan voldoende budget over om deze mee te nemen? Dat is een discussie over de grootte van de risicopot die aangehouden moet worden.”

#### Zorg voor continuïteit

Heel belangrijk is het dat er een goede klik is tussen de mensen in het team. Continuïteit is belangrijk. Mark benadrukt: “Je kunt een contract aan alle kanten dichttimmeren, een miljoen tools en afspraken hebben, maar als je niet goed kan samenwerken dan komt het er niet. Wij als opdrachtgever hebben niet helemaal dezelfde belangen als de opdrachtnemer; zij willen het werk realiseren binnen de contracteisen en een beetje geld verdienen. Wij willen misschien iets meer dan in het contract staat. Je moet oog voor elkaars belangen hebben. Hoe regel je dat in? Je hebt project start-ups, follow-ups, e.d. maar er moet een bepaalde chemie tussen mensen zijn wil het werken. Mijn ervaring met dit project is - het loopt natuurlijk al een tijd - dat samenwerking toch organisch ontstaat, zowel aan opdrachtgevers- als opdrachtnemerskant. Mensen die zich er niet prettig bij voelen gaan weg. Op een gegeven moment ontstaat er een team dat samen als doel heeft om die weg te maken.”

#### Alliantie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor gezamenlijk risicobeheer

Tussen opdrachtgever Aanpak Randweg Zuid en opdrachtnemer Combinatie Herepoort is een alliantie gesloten voor risicobeheer. Opdrachtgever en opdrachtnemer hebben beiden risico's ingebracht, die zijn bij elkaar gebracht en er is geld tegenover gezet. Het alliantiebestuur kijkt gezamenlijk hoe die risico's het best beheerst kunnen worden vanuit die gezamenlijke pot. Johan: “Soms kan een risico van de opdrachtgever het beste beheerst worden door de opdrachtnemer, maar als hij daar kosten voor

maakt, maar geen baat dan gaat hij dat niet doen. Het idee is om dat te ondervangen door het in de alliantie onder te brengen. De alliantie is alleen op een wat abstract niveau en daarom nog geen groot succes. Ze geven het nog een kans. Het beeld is dat er te weinig van de Alliantie gebruik wordt gemaakt.”

#### Maatwerk en systeemaanpak

##### Kans: aanvullende fietsmaatregelen realiseren via een EMVI

De creativiteit uit de markt is voor aanpak Ring Zuid benut voor aanvullende fietsmaatregelen. Er was ook een EMVI ,Economisch Meest Voordelige Inschrijving, waarvoor risico's zijn benoemd waar gegadigden oplossingen voor konden aandragen. Beginnend met minimumeisen in het contract. Johan ziet hier een kans: “In dit project is nu algemeen gekeken naar EMVI-criteria: verlies draagvlak of bereikbaarheid. Een kans voor Rijkswaterstaat voor toekomstige projecten is om meer op fietsen in te zetten is: specifieke fiets-EMVI-criteria in het contract opnemen. Zo kan je het richten.”




##### Kans: data als interessante zoekrichting om de fiets beter mee te kunnen nemen

Johan en Mark geven aan dat in de praktijk fietsers nu niet meegenomen worden in de verkeersmodellen. “Wel op verkeerslichtniveau, op basis van aannames, maar verkeer omleiden is nu nog heel autogericht. De fietser omleiden? Daar is data voor nodig, hoe ga je dat doen? Als je kijkt naar de auto, hebben we een nationaal datawarehouse. Bij de fiets is dat een stuk lastiger, het is lastig om te meten waar die is en om de data bij de fietser te krijgen. Je wilt ook niet dat de fietser onderweg met een smartphone bezig moet. Daar ligt potentie; het informeren van fietsers gebeurt met bordjes, dat is statisch. Zeker als je bang bent voor teveel bordjes zou het heel mooi zijn als de fietser al wat weet over zijn route: dit is de stremming en dit mijn advies. En omgekeerd, als ik fietsers meet, dat ik een goed beeld heb van waar gefietst wordt en waarheen.”

## Belangrijkste lessen





### Brede Blik

-  Benut de fietsambities van provincies en gemeentes: dit helpt fietsontwikkelingen te realiseren. De gemeente en regio Groningen hebben een duidelijk en ambitieus fietsbeleid. De gemeente was de belangrijkste initiator van de fietsontwikkelingen in Aanpak Ring Zuid.
-  Stel een integraal omgevingsplan op. Aanpak Ring Zuid omvatte verbetering van de bereikbaarheid van de regio, verbetering van de leefbaarheid van omliggende wijken en verhoging van verkeersveiligheid. Gemeente Groningen stelde een goede inpassing in de stad als harde voorwaarde.
-  Kijk ook naar kansen voor de fiets buiten het projectgebied - dus ook buiten je scope - om van de fiets een volwaardig alternatief te maken tijdens de bouw. Ook behoud je zo draagvlak.




### Maatwerk en systeemaanpak

-  Besteed slimmer aan: in dit project is een aanbesteding gedaan met daarin een basisscope met drie optimalisaties. Deze aanbestedingswijze heeft ook een extra set maatregelen voor de fiets opgeleverd. Het doorvoeren van de optimalisaties betekende voor het projectteam wel dat dingen parallel moesten worden gedaan, of opnieuw.
-  Werk op een ander detailniveau: voor het meenemen van de fiets in projecten is maatwerk nodig op het schaalniveau van de fiets. Laat iemand buiten de scope van het project kijken en alles goed regelen op alle terreinen voor de fietser.



### Samenwerken en communicatie

-  Werk samen vanuit één gezamenlijk projectbureau, dan krijgen teamleden makkelijker dingen voor elkaar. Aanpak Ring Zuid handelt namens het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Aanpak Ring Zuid verbindt alle actoren van het project en is verantwoordelijk voor de realisatie.
-  Voorkom dat je op het laatste moment knelpunten krijgt voor de fiets. Krijg samen met opdrachtnemer tijdig een gedetailleerd beeld van de uitvoering van de plannen.



“Binnen de oplossingsrichtingen van het onderzoek is de fiets als ‘no regret’ gedefinieerd ... in de voorstellen is ook een apart pakket fiets beschreven. Binnen het MIRT-onderzoek is de fiets dus als belangrijke oplossingsrichting meegenomen.”

# MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag

## De fiets als oplossingsrichting

Verkeerskundige problemen zijn in deze MIRT-studie benaderd vanuit bredere doelstellingen voor het versterken van de agglomeratiekracht van de regio. Er zijn vier projectdoelen geïdentificeerd: het versterken van het ruimtelijk economisch vestigingsklimaat, het vergroten van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu, het verkleinen van sociale ongelijkheid en het vergroten van de aantrekkelijkheid van het vervoersysteem voor de reiziger. Gert Jan Polhuijs, senior adviseur Mobiliteit gemeente Rotterdam: “De bredere benadering van de opgave was ook vanuit het Rijk ingegeven, als regio sprak ons dat enorm aan. Ook de verkenning die uit dit MIRT-onderzoek volgt heeft die brede insteek. Dat zie je terug in ontwikkelde beleidskaders in de Metropoolregio, onze OV-visie, de Rotterdamse mobiliteitsaanpak.”

## Met welke reden is de fiets meegenomen in het project?

In dit project is, in het verkeersrekenwerk, voor het eerst gekeken naar de rol die de fiets speelt in de hele mobiliteit. Igor Heller senior adviseur Netwerkontwikkeling en Visie benadrukt: “Dat was vrij nieuw, en ondanks allerlei modeltechnische gebreken, is er ook inderdaad aan gerekend.” Daarnaast interfereerde de MIRT-studie met Snelweg en Stad, een project gestart vanuit de Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus. In Nederland ligt 30% van alle snelwegen in stedelijk gebied, in de Randstad zelfs 60%. Voor een aantal steden, waaronder Rotterdam is bekeken: hoe pas je dat nou behoorlijk in? “Eén van de constatering was, dat daar het een en ander met fiets gedaan kan worden, en je met relatief simpele ingrepen het fietsnetwerk kunt verbeteren.”

Inzichten en inspiratie, een gesprek met:

**Igor Heller senior adviseur Netwerkontwikkeling en Visie Rijkswaterstaat**

en

**Gert Jan Polhuijs, senior adviseur Mobiliteit gemeente Rotterdam**

**Naam project**  
**Betrokken partij(en)**

MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag  
Gemeente Rotterdam, Gemeente Den Haag, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (met 23 gemeenten daarbinnen), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat (trekkers), DeZwarteHond, Goudappel Coffeng, Tauw, Rebel, e.a.

**Opgave**

Dit onderzoek is één van de MIRT-onderzoeken die voortkomen uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA, update uit 2013). In deze analyse zijn de A16 Rotterdam en de A4 in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als bereikbaarheidsknelpunt in de periode tot 2028 aangemerkt en zijn knelpunten geconstateerd in het stedelijk OV van Rotterdam en Den Haag.

**Contactpersoon**

Igor Heller, Rijkswaterstaat  
Gert Jan Polhuijs, gemeente Rotterdam

**Meer informatie**

<https://mrdh.nl/nieuws/eindrapport-mirt-onderzoek-bereikbaarheid-rotterdam-den-haag-gereed>





“Ongeveer een derde van het verkeer op dat stuk A20 zijn verplaatsingen van minder dan 15 km. Die verplaatsingen blijken op de fiets vaak nog korter te zijn, mits je op de goede plaatsen ‘door de A20 kunt prikken’.”



### Belangrijkste projectdoelen en uitdagingen

Het project had twee invalshoeken. Igor schetst dat er enerzijds een traditioneel, sectoraal verkeerskundig knelpunt uit de Nationale Markt en Capaciteits Analyse naar voren kwam. “We zagen dat er structurele verkeersknelpunten zullen optreden in deze regio: fileknelpunten in het Hoofdwegennet en knelpunten in het stedelijk openbaar vervoer. Dat er knelpunten werden verwacht op de A4 Delft-Schiedam en de A16 Rotterdam was pijnlijk, want die twee wegen bestonden nog niet. Hoe ga je dat uitleggen?! Dat doe je door het een niveau hoger te trekken: er zijn kennelijk in en tussen die twee grootstedelijke agglomeraties veel verplaatsingen en een vervoerssysteem dat dat niet aan kan. Dat uit zich in prognoses voor files op wegen die er nog niet zijn. Als we dat nou eens niet oplossen met die wegen, maar kijken naar de oorzaak? Zo kom je op die veel bredere analyse terecht.” Gert Jan vult aan dat er ook een tweede, bredere aanleiding was: “We waren volop bezig met de vorming van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, met een vervoerautoriteit die vanuit het Rijk, gedecentraliseerd, middelen voor mobiliteit en openbaar vervoer kreeg. Die regio was bezig met de vraag wat is ons bestaansrecht? Uit het OESOrapport Metropolitan Review Rotterdam The Hague bleek dat er in deze regio kansen blijven liggen, doordat verschillende delen onvoldoende met elkaar in verbinding staan. We laten ruim twee miljard bruto regionaal product per jaar liggen, omdat we te weinig met onze agglomeratiekracht doen. Willen we echt iets betekenen in de concurrentiestrijd om internationale arbeid, kenniswerkers etc., dan moeten we zorgen voor meer relaties in de regio, meer bereikbaarheid en meer nabijheid.”

“In 2015 zijn we de kwartiermaakfase begonnen met een klein clubje, belangrijk om daar bij te vermelden is dat we een duo-projectleiderschap hadden van het Rijk en de regio.” Aldus Gert Jan. “We hebben de onderzoeksopzet beschreven: wat zijn de hoofddoelen? Wat wordt de scope? Wat zijn de vragen die we willen beantwoorden? De metropoolregio was er nog niet zo lang. We hebben het project samen met het Rijk gedaan, het ministerie, Rijkswaterstaat, de provincie, de MRDH zelf en de 23 gemeenten daarbinnen. Dit MIRT-onderzoek was een soort eerste proeve om met elkaar tot één toekomstbeeld te komen. Dat vergde een behoorlijk proces, waarvoor we samenwerkten met een consortium van adviesbureaus.”

### Belangrijkste momenten en waarom?

- 2013: Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) als aanleiding MIRT-onderzoek en probleemdefinitie Rijk
- 2015: kwartiermaakfase
- 2016: analyse fase MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag
- November 2016: tussenproduct analyse fase met vier 4 perspectieven op de toekomst van deze regio
- 2017: volgende NMCA
- Juli 2017: rapport MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag opgeleverd
- Daarna besluitvorming over vervolg, start deelprojecten

# Fietsmaatregelen



Integrale gebiedsontwikkeling



Werk met werk maken



Probleemoplossend vermogen fiets



Minder hinder

## Welke concrete fiets(stimulerende) maatregelen zijn er genomen?

Dit MIRT-onderzoek is een onderzoek op hoofdlijnen, waarin een aantal oplossingsrichtingen even geraakt zijn, er is wel een pakket met fietsmaatregelen voorgesteld:

1. **Vervolgproject Snelweg en Stad: fietsroutes creëren 'door' de Azo**
2. **Metropolitaan fietsnetwerk: snelfietsroutes én doorkoppelingen in de stad**
3. **Koppeling fiets met openbaar vervoer**
4. **Kiezen voor fietsen in de stad**
5. **Verbindingen tussen stad en landschap**

### 1. Vervolgproject Snelweg en Stad: fietsroutes 'door' de Azo

Het stuk Rotterdam rond de Azo heeft een karakteristiek verplaatsingspatroon. Ongeveer een derde van het verkeer op dat stuk Azo zijn verplaatsingen van minder dan 15 km. Die verplaatsingen blijken op de fiets vaak nog korter te zijn, mits je op de goede plaatsen 'door de Azo kunt prikken'. Met elektrische fietsen is de actieradius van de fiets tot wel 15 kilometer opgelopen waarmee heel Rotterdam ten noorden van de Azo op fietsafstand van de rest van Rotterdam is gekomen. Met mensen van het Snelweg en Stad project (2016) is voor de hele Azo en een stukje A13, in concreet ontwerp, bekeken: wat kun je doen? Gekoppeld met projecten vanuit de leefomgeving. Igor: "Je zou een heel goed fietsnetwerk in Rotterdam kunnen maken als je, plat gezegd, wat gaatjes door die Azo heen boort. Rijkswaterstaat is betrokken omdat wij de Azo beheren. Dat kunnen we niet alleen: langs een heel stuk Azo loopt een spoorlijn, en daarachter ligt nog een kanaal. Je hebt dus ook met ProRail, NS en Rotterdam te maken."

### 2. Metropolitaan fietsnetwerk: snelfietsroutes én doorkoppelingen in de stad

Binnen het MIRT-onderzoek waren snelfietsroutes belangrijk. De metropoolregio is aan de slag gegaan met metropolitane fietsroutes en daar zitten subsidiemogelijkheden op. Igor: "We proberen slim werk met werk te maken. Dus, als een as in onderhoud komt, wat kunnen we dan aan de fietsinfrastructuur doen?" Gert Jan: "Het is ook belangrijk om na te denken hoe de fietsroute binnen die stad verder landt."

### 3. Koppeling fiets met openbaar vervoer

Werken aan een goede aansluiting op de ketenvoorzieningen is belangrijk om de potentie van de fiets en de potentie van de andere modaliteiten beter te kunnen benutten. Igor: "Er zijn analyses gedaan waarin we laten zien dat, als je ook fiets meeneemt in je OV analyses, je bereik nog veel groter wordt. Met de fiets als voortransportmiddel wordt het aantal bereikbare banen gemiddeld 50% hoger."

### 4. Kiezen voor fietsen in de stad

Er is gekeken naar de rol die de fiets speelt binnen de gehele mobiliteit in de regio, om die rol te vergroten moeten ook binnen de stad zelf keuzes gemaakt worden. Gert Jan: "Daar zijn we in Rotterdam heel hard mee bezig. Er is hier in Rotterdam, in verhouding tot Amsterdam en Utrecht, nog veel meer te winnen. In onze huidige Rotterdamse MobiliteitsAanpak, waar dit college stappen mee wil zetten, willen we op een aantal routes in een aantal gebieden heel duidelijk voor fiets, lopen, slimme deelsystemen en openbaar vervoer kiezen, ten koste van doorgaand autoverkeer. Dat zegt iets over de plek op de weg, instellingen bij verkeerslichten, regensensors, druksensors, etc."

### 5. Verbindingen tussen stad en landschap

In het pakket van voorgestelde fietsmaatregelen wordt gekeken naar de behoeften en kansen voor de fiets, zowel voor voor utilitair als voor recreatief gebruik. Igor: "Er liggen kansen door deze te verbinden met elkaar. Dat kun je op sommige punten ook met elkaar combineren in de plannen, die doorsteekjes door de Azo bijvoorbeeld ook."

## Wat was ervoor nodig om de fiets mee te kunnen nemen in het project?

### De fiets is als vervoersmodaliteit meegenomen in rekenmodellen, ondanks gebreken,... want gebruik van de fiets groeit snel

De fiets als vervoersmodaliteit is in de rekenmodellen meegenomen. Igor: "Ons werk is voor de lange termijn: je moet nu een heleboel doen om in 2040 iets fysieks in de wereld te zetten en eigenlijk ben je nu voor 2030 al behoorlijk laat. Daarom is fietsen, ondanks alle technische gebreken, in de rekenmodellen meegenomen. Zo ontdek je die gebreken ook. En we weten nu beter wat we met fietsen in het model kunnen." Gert Jan geeft aan dat de modellen zonder de fiets eigenlijk incompleet zijn: "Op het gebied van fiets word je gewoon ingehaald door de werkelijkheid. Dan kan je allerlei prognoses doen, maar je ziet op straat dat er iets anders aan de hand is: er wordt nu al veel meer gefietst. De laatste 15 jaar is het fietsgebruik verdubbeld, terwijl onze modellen een procent groei per jaar lieten zien. We zien dat er iets aan de hand is in het stedelijk verplaatsingspatroon. Dat is nu nog prominenter aan de orde dan bij het MIRT-onderzoek. Er is een nog grotere groei en trek naar de stad. We moeten minimaal 50.000 woningen ontwikkelen tot 2040. Als je die allemaal ontwikkelt met parkeerplaatsen er standaard bij, kun je ze niet kwijt in de stad. Veel mensen die nu in de stad komen wonen zitten helemaal niet op een eigen auto te wachten! Ze hebben helemaal geen auto voor de deur nodig vanwege de nabijheid van functies, deelmobiliteit en nieuwe vervoermiddelen. Die mensen kiezen voor andere mobiliteitsoplossingen en daar is de fiets een hele belangrijke in."

### De fiets is als 'no regret' gedefinieerd binnen de oplossingsrichtingen

Uit de integrale analyse blijkt dat de fiets kan bijdragen aan meerdere doelstellingen. Daarom is, binnen de oplossingsrichtingen van het onderzoek, de fiets als 'no regret' gedefinieerd. Igor legt uit wat dat inhoudt: "Het was een informele tussenstap, voordat we naar alle pakketten voor de verre toekomst gingen kijken. Een soort rode draad met basisoplossingen die altijd goed zijn om op in te zetten. Uiteindelijk is in de voorstellen ook een apart pakket fiets beschreven, met de aanbeveling om daar verder mee te gaan. Binnen het MIRT-onderzoek is de fiets dus als belangrijke oplossingsrichting meegenomen."

### Aandacht voor andere financiering, opgave-omschrijving en betrokkenheid uitvoerders richting planvorming

Richting planvorming zie je dat je met heel veel partijen heel veel dingen aan elkaar moet knopen,... ook dingen die niet vaak in het standaardwerk zijn opgenomen. Binnen Rijkswaterstaat is het bijvoorbeeld normaal om kunstwerken te vervangen of te renoveren, maar veel minder normaal om daar dingen bij te doen zoals fietsen of ecopassages. Dat gaat tot hele triviale dingen door, je moet een paar dingen anders doen: 1.) Uitvoerders breder laten kijken. 2.) De opgave anders omschrijven en 3.) Budget voor fietsen alloceren. Bijvoorbeeld op programmaniveau.

1. Uitvoerders breder laten kijken, uitdagen en in staat stellen fietsen in de plannen mee te kunnen nemen.

"Als je de fiets serieus mee wilt nemen moet je dat al in de verkenningsfase van projecten doen. Als er al een keuze is gemaakt voor een bepaalde aanpassing van infrastructuur en het project in de uitvoeringsfase komt is er weinig ruimte meer voor aanpassing. De mensen die het project uitvoeren willen dan, heel voorstelbaar, geen afwijkingen meer van de opdracht. Toch hoeft het meenemen van fietsmaatregelen een project helemaal niet ingewikkelder, moeilijker of duurder te maken, maar alleen een beetje anders. Het geluk met Nederlanders is, dat je ze makkelijk ook als fietser kan aanspreken: "Fiets maar eens langs de plek en ondervind hoe het is." Op het moment dat je er een ontwerpogave van maakt, vinden ze het heel leuk. Ze moeten er wel de tijd en mogelijkheden toe hebben. Het is het onderdeel van Rijkswaterstaat waar de grootste personele tekorten zitten." Aldus Igor.

2. Opgave anders formuleren. Igor vervolgt: "Wat je eigenlijk moet doen, is een opgave anders formuleren, met de financiering die het toelaat. Ik denk dat dat bij gemeenten makkelijker gaat dan bij het Rijk, want bij het Rijk is alles veel strakker in vakjes opgedeeld. Steden zijn vaak beter in staat helder te maken dat je een heleboel dingen moet combineren en van verschillende bronnen geld bij elkaar moet brengen, omdat het op die ene plek samenkomt. Maak in het begin een ontwerp dat voor het inpassen van iets extra's als fietsen geschikt is. Anders dan in een regulier civiel technisch vervangingsproject waar een brug ligt en we er dezelfde brug voor terug leggen. Stel als vraag dat ook andere functies bediend moeten kunnen worden. Je maakt een programma van eisen waar het aan moet voldoen, je geeft mee welke functies erin zitten, dan worden die ontwerpen heel anders. Zodat je niet in een vervanging nog even iets erin moet frommelen, wat het heel ingewikkeld en duur maakt."

3. Budget voor fietsen alloceren. Bijvoorbeeld op programmaniveau. Igor geeft aan: "Het geld wat ervoor nodig is, uit welk begrotingsartikel halen we dat? Dan blijkt dat die er eigenlijk niet zijn." Gert Jan: "Het analyseren, de verkenning, dat gaat goed, maar als het over besluitvorming en het toekennen van middelen gaat, dan is het nog heel sectoraal en dreigt het een discussie over alleen een kunstwerk te worden..." Gert Jan geeft dat er een stap gemaakt zou moeten worden om niet sectoraal te financieren. Bijvoorbeeld met de vorming van een programma boven de projecten. Door vooraf programmadoelstellingen af te spreken waarop gestuurd kan worden, is het mogelijk om voor projecten ruimte te maken die bijdragen aan de hoofddoelstelling. Zo'n programma moet dan inclusief financiering zijn. "Toch het mobiliteitsfonds?" Dat is er nu nog niet, maar Igor ziet parallellen met een platform voor verkeermanagement: "Maar daar zit fiets niet apart in. Het is gedacht vanuit files en hoe krijg je dat geregeld terwijl er geen fysieke ruimte is? Daar zie je dat partijen rekening met elkaar beginnen te houden. Dat zie je in routines en afspraken. Dat moet je kweken en zorgen dat iedereen er een belang bij heeft. En met een budget op programmaniveau, net als de metropoolregio op haar niveau heeft voor metropolitane fietsroutes. Wellicht is er ook tussen en rijk en regio zoiets af te spreken?"

## Projectlessen en advies voor collega's

### Veel weggebruikers leggen korte afstanden af, daarom is er veel potentie voor andere modaliteiten zoals de fiets

Een advies aan collega's is: ben je bewust van beeldvorming. Igor noemt het een hardnekkig beeld dat weggebruikers vooral lange afstanden afleggen. "In werkelijkheid wordt het hoofdwegenet ook veel gebruikt voor lokale ritjes, ik noem dat dakpannenverkeer. Van Amsterdam naar Schiphol, van Schiphol naar Leiden, van Leiden naar Den Haag, van Den Haag naar Delft en van Delft naar Rotterdam. Maar weinig auto's rijden het hele stuk van Amsterdam naar Rotterdam. En dat geldt zelfs voor vrachtverkeer. Daarom is er veel potentie voor andere vervoersmodaliteiten zoals de fiets. Ook bij snelfietsroutes zie je het idee dat het gaat over fietsers die hele lange afstanden afleggen, van stad naar stad, maar dat is helemaal niet het soort fietsverplaatsingen dat je zoekt. Je hebt die snelfietsroutes wel nodig, maar die worden net zo gebruikt als bv. de A4."

Igor geeft ter illustratie een voorbeeld: "Er gaan 25.000 vrachtauto's per dag door de Botlekunnel, op dit moment de enige ingang van de haven. En dan denkt bijna iedereen, die gaan allemaal naar Duitsland. En weet je hoeveel er in Duitsland aankomen? 1250. Dat is een flinke stroom vrachtauto's, 1250 per dag. Maar het is maar 6% van wat er door die Botlekunnel rijdt. De helft van die vrachtwagens komt Rotterdam niet uit."

### Maatwerk en systeemaanpak

#### Denk in routes, daarvoor is een veelheid aan kleine ingrepen nodig

Voor Rotterdam is er ook de constatering dat het bereikbaar houden van de stad niet anders kan, dan met een heleboel kleine maatregelen. Igor geeft aan dat daarvoor veel meer in netwerken gedacht moet worden: "De architect die bij de Azo betrokken was, de vorige Rijksbouwmeester, schrok er zelf van. Hij zei: "ik ben van de grote gebaren, maar hier kom ik logisch denkend tot een heleboel kleine maatregelen". Bij de Azo bijvoorbeeld, gaat het niet zozeer om de kruisingen ... eigenlijk wil je routes creëren." Voor de fiets geldt eigenlijk iets vergelijkbaars. Snelfietsroutes zijn heel handige routes, waarvan steeds stukjes gebruikt worden. Daarbij heb je een fijnmazig netwerk nodig.

#### Werken aan een fijnmazig fietsnetwerk is niet moeilijk of duur, maar vergt een systeemaanpak

De creatie van zo'n fijnmazig fietsnetwerk is niet moeilijk of duur, maar vergt wel een systeemaanpak. Dat maakt het anders voor projectteams, aldus Igor: "Je moet een heleboel kleine dingetjes doen, die niet zo vanzelfsprekend samengaan. Bij Rotterdam, Schiedam en ook bij Rijkswaterstaat beseffen we dat we allemaal iets moeten doen. Dat is enorm ingewikkeld. Niet zozeer het werk, maar wel het opletten wat, waar en wanneer gebeurt. Er zitten een heleboel dingen in die je in tijd aan elkaar moet zien te knopen. Het aardige bij de fiets is: het maken van fijnmazige fietsnetwerken is helemaal niet zo moeilijk en helemaal niet zo duur. Het kost veel meer zweetdruppels dan geld." Waarom? "Je hebt met allemaal kleine stukjes te maken en soms kan zo'n klein stukje zo'n heel netwerk in de weg zitten." Missing links? "Nee, het

zijn links die je bruikbaar moet maken, ze zijn er, maar het is niet zo goed bruikbaar. Bijvoorbeeld van die tunneltjes, waar ook ik (lange man en behoorlijk geroutineerd fietser) toch even liever niet doorheen rijd. En waarvan ik me kan voorstellen dat een vrouw alleen dat helemaal niet zou doen. Die moeten dus aantrekkelijker gemaakt worden. Of soms zijn er locaties waar je omheen moet, of je hebt verkeerslichten."

"Een voorbeeld bij de Spaanse Polder: daar loopt een route even dood, omdat we een ongebruikt stuk terrein van een bedrijf niet kunnen gebruiken. Maar misschien kunnen we dat stukje aankopen. De Spaanse Polder is een groot terrein waar op sommige plaatsen verloedering dreigt. De Stadsmarinier [Rotterdamse 'superambtenaren' om veiligheidsproblemen op te lossen] die daar werkt vindt een goed ingerichte fietsroute vaak aantrekkelijk. Er komen dan steeds mensen langs waardoor (half) criminele activiteiten juist onaantrekkelijk worden. En het trekt activiteiten aan, die je daar juist wel wilt hebben."

Juist voor de kleine projecten, waar kleine obstakels zijn, is onteigening een lastiger aspect. "Voor grote wegen hebben we altijd wel de middelen om daar uit te komen. Maar voor fietsen zit je met veel kleinere projecten en heb je geen geld om grond aan te kopen. Koop maar eens zo'n stukje langs het kanaal in de Spaanse Polder van 200 tot 300 m<sup>2</sup>. In projectjes van een paar ton heb je dat geld niet."

### Brede blik

#### Maak ook duidelijke fietsafspraken na een MIRT-verkenning. Bouw voort op de lokale politieke aantrekkelijkheid

Uit zo'n BO-MIRT-circuit, waar dit als basis is ingediend, komen een aantal grote projecten met afspraken voor 2030-2040. De fietsmaatregelen worden nog wel eens als vanzelfsprekende extra's gezien. Gert Jan geeft aan dat het belangrijk is om ook over maatregelen voor fietsers en wandelaars afspraken te maken. "Wat ik merk, is hoe zo'n MIRT-verkenning heel erg gedomineerd wordt door infrastructuur, auto en OV in hoe de scope wordt geformuleerd. Van de fiets wordt vaak automatisch geroepen: "die hoort er bij" ... voor de voetganger geldt dat ook steeds meer. Maar men maakt er niet op hetzelfde niveau afspraken over. Het is misschien niet sexy genoeg, politiek gezien. Daar wordt toch uiteindelijk graag gedacht aan grootschalige nieuwe dingen waarvoor je een lintje door kan knippen. Het lastige is dat er zo'n grote hoeveelheid geld in zit, ... dat zet de toon en heeft zijn mechanismen die lastig te doorbreken zijn." Igor vult aan: "De fiets is wel goed geland in de Korte Termijn Aanpak, wat vroeger Beter Benutten heette. Het is een mooie oplossing, waar je relatief snel en makkelijk mee aan de slag kan. Er zit een verschil in schaal en tijdschaal denk ik." Gert Jan: "Lokaal staat de fiets juist hoog op de agenda en is het juist een onderwerp waar wethouders mee kunnen scoren. Innovatieve gebruiksvriendelijke dingen zoals regensensors kan je hier snel testen. In Rotterdam is heel breed draagvlak voor de fiets als vervoermiddel. En de contramal, minder autoverkeer in de stad, wordt ook breed gedragen. Dat zie je in alle grote steden trouwens. In Rotterdam zie je dat het college resultaten wil boeken. Fiets vormt de top van de agenda."



Met onze Rotterdamse Mobiliteitsaanpak proberen we die positie van de fiets op straat echt te versterken. Bij tijdelijke afsluitingen of experimenteren met straten waar je minder autoverkeer zou willen, wordt die ruimte die vrij komt aan de fiets en voetganger toebedeeld."

#### Sterke stedelijke verdichting en veranderende werkrealiteit zijn een kans om bestaande mobiliteitspatronen te veranderen

Waarom er in deze MIRT-verkenning wel draagvlak was voor de fiets? Igor: "Dat komt vooral door de constatering dat je steeds vaker in een hoog stedelijke omgeving werkt. Willen we de stedelijke groei opvangen, dan moeten we verdichten. Daar kan eigenlijk geen extra asfalt bij. En geen extra blik meer op straat. En dan blijkt het tweewielig vervoermiddel waar wij Nederlanders zo graag op rijden, voor deze opgave een oplossing te zijn. Weer is de Azo een voorbeeld: dat is de best benutte autosnelweg ter wereld. Nergens ter wereld gaan zo veel auto's per uur over een rijstrook. Zo veel dat de verkeerskunde zegt dat het onmogelijk is. Maar we meten het! ... In Snelweg en Stad werd aanvankelijk gezegd: als we de A16 Rotterdam hebben, dan kunnen we de Azo flink gaan afwaarderen. Onze eerste reactie daarop was, dan heeft u meteen het Westland van de wereld afgesloten, dat is niet zo handig, laten we kijken of dat ook anders kan. We kunnen wel ruimte creëren door een deel van die korte afstand verplaatsingen op de fiets te krijgen."

Gert Jan vult aan: "Verdichtingen van de stad, nieuwe woningen

en dus verhuisbewegingen zijn een kans. Iemand zijn bestaande mobiliteitspatroon krijg je niet zo makkelijk veranderd. Maar op moment dat iemand van baan, gezinssituatie of van woonplek verandert, dan heb je kans. En die moet je pakken." Bovendien vormt de veranderende werkrealiteit van mensen een kans: mensen werken meer in de stad. Igor illustreert: "Tussen De Boompjes en Centraal Station (centrum Rotterdam) werken meer mensen 'in de haven', dan in de haven zelf. Veel logistieke administratie zit helemaal niet in die haven, zeker niet in het westelijke deel. Op de tweede Maasvlakte lopen tegenwoordig vooral monteurs."

#### Aankomende herstel- en renovatieprojecten zijn een kans om (fiets-)maatregelen uit te voeren

Igor ziet ook de aankomende herstel en renovatieprojecten als goede kans om fietsmaatregelen door te voeren: "Kijk breder! Wij gaan de komende halve eeuw aanmerkelijk meer vervangen dan nieuw maken. Wij hebben vanaf pakweg 1935, maar vooral van 1955 tot 1985 een autosnelwegennet gemaakt. Tot nu toe hoefde er nog bijna niets vervangen te worden, daar was het nog te nieuw voor. Dat komt nu aan de orde. In combinatie met dat vervangen ligt een kans om fietsen mee te nemen. Als je kunstwerken vervangt, dan hoeft dat helemaal niet zo te zijn zoals het was. Soms kun je daar voor bijna dezelfde prijs het net even anders doen: dan blijkt dat heel geschikt te zijn om bijvoorbeeld dat enge griezelige tunneltje aantrekkelijk te maken, ... of door het even iets

breder te maken kan je aan weerskanten van een sloot ineens twee tweezijdige fietspaden maken. Als je er maar bijtijds bij bent en het vanaf het begin meeneemt. In de klassieke Rijkswaterstaat werkwijze wordt er gekeken: er moet iets civieltechnisch vervangen worden, dat doen we één op één. Als je breder kijkt, dan kost dat vaak niks extra en heb je gelijk veel meer nuttigs geregeld.”

#### Focus Minder Hinder niet op tijdelijk effect, omdat we de komende jaren veel Renoveren en Vervangen

Daaraan gekoppeld zouden Minder Hinder projecten volgens Igor niet tijdelijk moeten zijn, maar permanent: “Als je na het project ophoudt is het weggegooid geld. Leuk tijdens het project, maar met de gedragsverandering moet je weer van voren af aan beginnen. Wegwerkzaamheden zijn events, net als verhuizen, kinderen krijgen, of een nieuwe baan. Die helpen om gedrag te veranderen. Je dagelijkse route die er een paar weken of een paar jaar uit ligt, daarmee kan je je laten verleiden om ook andere oplossingen te kiezen. En daar is de fiets heel interessant in. De kunst is om er structurele gedragsverandering aan te koppelen en dan moet je daar mee doorgaan. Je moet eigenlijk iets gaan doen wat in zo'n project niet kan, want als het project afgelopen is dan is het geld ook weg. Zeker als je het hebt over de enorme onderhoudsopgave die de komende jaren op ons af komt, dan liggen er veel kansen om de fiets ook veel meer als alternatief in de markt te zetten, te promoten. We hebben in deze regio alleen al 32 hele grote vervangingsprojecten waar dat kan. We hebben vanaf nu tot 2030 geen dag meer dat het hele hoofdwegenet beschikbaar is. Ik kan je verzekeren: dat blijft gewoon zo. Die maatregelen moet je permanent voorstellen: dat levert zo verschrikkelijk veel kansen op!”

#### Samenwerking en communicatie

**Betrek zowel spelers die het netwerk kunnen bouwen als partijen die fietsmogelijkheden concreet kunnen maken**  
Bij fietsprojecten zijn veel partijen betrokken. Gert Jan en Igor maken daarbij een onderscheid in twee soorten partijen. Enerzijds zijn er partijen nodig voor het versterken van het fietsnetwerk als geheel. Te denken valt aan Rijkswaterstaat voor de wegen en ProRail voor stallingen of doorgangen in het spoor. Daarnaast zijn er partijen nodig voor het in praktijk brengen van de uiteindelijke oplossingen: clubs die dingen concreet kunnen maken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan De Verkeersonderneming die fietsen stimuleert en deelfietsaanbieders die een boost geven aan de rol van de fiets in de ketenmobiliteit. Igor: “Met NS als meest succesvolle. Grote bedrijven spelen een rol als ze zien dat fietsen goed is voor hun medewerkers, die werken met deze partijen mee om fietsen te stimuleren. Fietsen neemt ook gewoon minder ruimte in, zodat je vierkante meters kunt besparen. Dat tikt heel hard aan.”

#### Maak het meenemen van de fietsbelangen voor iemand een ‘core’ doelstelling, het is nu nog sterk persoonsafhankelijk

Igor en Gert Jan constateren ook dat de fiets vaak nog ‘ergens bij komt’ in projecten. Het zou mooi zijn als het meenemen van de fiets als vervoersmodaliteit voor alle partijen van belang is. Dat is in projecten nu nog te sterk afhankelijk van de enkelingen die dat door hebben. Igor geeft aan dat het belang nu bij de gemeente nog het sterkst gevoeld wordt: “Bij rijkspartijen is het heel lastig, hoe handig het ook is, je moet flink praten om duidelijk te maken: hier heeft ons netwerk (bijvoorbeeld hoofdwegen) ook wat aan. Je wilt graag buiten traditionele invalshoeken kijken en zien dat je met relatief weinig geld ook heel veel kunt bereiken.” Het denken in netwerken is voor heel veel mensen bovendien nog lastig. “Het is ook ingewikkeld: je hebt met veel mensen te maken, het kost in het begin tijd,... later win je het wel weer terug. Veel mensen vinden het ingewikkeld veel dingen tegelijk te moeten doen. Je moet moeite doen om elkaar te vinden, het is een niet op elkaar ingespeeld netwerk.”





#### Werk aan gezamenlijk belang en gebruik meekoppelkansen ook om sociale doelstellingen te halen

Voor samenwerking moet er ook een gedeelde motivatie zijn: om fietsen mee te kunnen nemen moet je goed kijken naar wat je wilt bereiken. Zijn er nog meer doelstellingen dan alleen die in jouw eigen vakje? Gert Jan geeft aan dat ook hier nog veel te winnen is: “Wij -Rotterdam- kunnen projecten waarin wij samen met Rijkswaterstaat werken wel gebruiken om meekoppelkansen te vinden en zo ook sociaal economisch doelstellingen te halen. Bijvoorbeeld op Rotterdam Zuid zie je dat veel minder mensen kunnen en willen fietsen dan in andere delen van de stad, daar is nog veel winst te halen. Daar zijn allerlei programma's in gang, fietslessen, makkelijker fietsparkeren.” Igor: “Voor Rijkswaterstaat is dit bijvangst, je bent dan zo ver van je taak als infrabeheerder en ontwikkelaar bezig, maar voor een stad is dat een heel ander verhaal. We zullen het niet tegenhouden, maar er initiatief voor nemen is te ver van onze taak.” Er is nog een te beperkte vanzelfsprekendheid om samen op te trekken. Het lukt wel, maar je moet er iets meer voor doen om het bij elkaar te krijgen en iets meer voor doen om het vol te houden. Eigenlijk moet je over de sectoren heen verantwoordelijkheden delen en nemen. Igor: “Bij het Rijk is er de neiging om te zeggen: fietsen is de verantwoordelijkheid van gemeenten, dus dan hoeven wij er niets meer voor te doen. Dat is er in de jaren 'go ingesleten. Je bent er verantwoordelijk voor iets en zo niet bemoei je je er niet mee. Zo werkt het niet! Iemand die zich verplaatst trekt zich daar ook niets van aan, die is volstrekt niet geïnteresseerd in van wie de infra is en wie er over gaat. Die wil gewoon dat de voorzieningen goed zijn.”

## Belangrijkste lessen






### Brede Blik

-  Koppel mobiliteitsopgaven aan grotere maatschappelijke opgaven. In het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag was dat: koppelen aan het versterken van de agglomeratiekracht.
-  Neem de fiets in rekenmodellen mee als vervoersmodaliteit, ondanks gebreken, want het gebruik van de fiets groeit snel en veel weggebruikers leggen maar korte afstanden af.
-  Neem de fiets op in de oplossingsrichtingen van het onderzoek, wanneer uit integrale analyse blijkt dat de fiets kan bijdragen aan meerdere doelstellingen. In dit project is de fiets als ‘no regret’ gedefinieerd.
-  Neem de fiets op in de opdrachtomschrijving, de financiering en de werkwijze om een brede blik te behouden en de potentie van modaliteiten zoals de fiets beter te benutten.





### Maatwerk en systeemaanpak

-  Denk in routes en fietsnetwerken: kleine ingrepen vormen samen een systeem van (kleine) oplossingen. Trek routes door in de stad en omgeving: opgaves stoppen niet bij de projectgrens.
-  Werken aan een fijnmazig fietsnetwerk is niet moeilijk of duur! Een systeemaanpak kan tijdrovender en complexer zijn aan de start van een project, maar die tijd win je later terug. Het organiseren van een programma boven de projecten kan helpen de systeemaanpak te borgen.
-  Er komen veel vervangings- en renovatieprojecten aan; zet ze in voor blijvende gedragsverandering door Minder Hinder projecten ook na het project voort te zetten.



### Samenwerken en communicatie

-  Maak iemand verantwoordelijk voor de fiets, nu is de fiets voor iedereen nog ‘extra’.
-  Zorg voor een gemeenschappelijk beeld van de opgave: voor samenwerking is een gedeeld belang nodig. In dit project is daarvoor gebruik gemaakt van ontwerpend onderzoek.

# Colofon

Dit is een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat.

## **Concept, tekst en vormgeving**

Bike-minded Design Consulting B.V, Rotterdam

Maurits Lopes Cardozo

Marlies Bielderman

In samenwerking met:

Rick Lindeman

Alan Hoekstra

Marianne Oosterbroek

Kim Ruijs

Lysanne de Gijt

Klaartje Arntzen

Mariska van der Steen

Met dank aan iedereen die we hebben mogen interviewen en die anderszins hebben bijgedragen aan deze publicatie.

Beeld op omslag: fietser bij de kruising Woudweg met de A4 bij Vlaardingen, foto: Maurits Lopes Cardozo.





Dit is een uitgave van:  
Ministerie van I&W en Rijkswaterstaat.