

Expertmeeting Urban Trajectories

Naar een integrale aanpak van het fietsroute-ontwerp

verslaglegging: Anne Luijten, Studio-RO

Met een levendige expertmeeting in de tentoonstellingsruimte van Aorta op 19 november jl werd het meerjarige onderzoekstraject Urban Trajectories afgesloten. Doelstelling van het project is om de beleving van fietsers een meer centrale rol te geven in het (her)ontwerp van fietsroutes. Initiatiefnemers Architectuurcentrum Aorta, de stichting Vrede van Utrecht, de Universiteit van Utrecht en bureau Casco werkten hierin samen met de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht. Onmiskenbaar is dat fietsen kwaliteit brengt in de stad omdat ze bijdraagt aan een vitale, duurzame stedelijke dynamiek, zoals gespreksleider Wouter Veldhuis (MUST Stedenbouw) stelde. Dat geldt in het bijzonder voor een stad als Utrecht, waar de automobilititeit flink omlaag moet worden gebracht wil zij in de toekomst aantrekkelijk en leefbaar blijven. 'Fietsen brengt de toekomst voor deze stad.'

De bevindingen van Urban Trajectories over het belang van een kwalitatief fietsrouteontwerp waarbij belevingswaarden centraal staan en dat middels een integraal ontwerp- en planningsproces is ingestoken, sluiten naadloos aan bij het gemeentelijke ambitiedocument *Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar*. Dit stuk vormt de leidraad voor de toekomstige vormgeving van de stedelijke infrastructuur, en heeft als hoofddoelstelling het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren van fietsverkeer en OV.

Verkeerskundige aspecten moeten daarbij gelijk opgaan met ruimtelijke en programmatische aspecten. Het belang van betere, meer aantrekkelijke fietsroutes staat hoog op de agenda van het college, maar hoe kun je de doelstellingen en verworven inzichten op een concrete manier vertalen in beleid en ontwerp? Hoe implementeer je het belang van beleving en een geïntegreerde aanpak in de alledaagse praktijk, waar het belang van fietsen maar al te vaak nog bevochten moet worden op de busbanen en de auto's. Hoe kun je kortom de praktijk van het stadmaken daadwerkelijk beïnvloeden?

Uit de presentaties en het debat kwam een aantal duidelijke punten naar voren waar alle betrokken partijen mee aan de slag moeten. Zo is er de (potentiële) tegenstelling tussen flow en place, oftewel tussen het doorstromende verkeer versus het verblijfsklimaat. Het aantrekkelijk maken van de omgeving van de route is een belangrijke factor bij de beleving. Dat kan door middel van placemaking en het toevoegen van programma, al dan niet tijdelijk of mobiel. Bottom up-initiatieven zijn hierbij belangrijk, maar het gesprek moet in brede zin worden gevoerd, met alle stakeholders. Aan de gemeente de taak om hierbij de kaders aan te geven en het proces te faciliteren op een zodanige manier, dat iedereen zich kan vinden in de uitkomsten. Extra lastig is in dit geval dat we te maken hebben met een veelheid van gebruikers (fietsers), die echter moeilijk te adresseren zijn en ieder slechts een klein belang hebben. Hoe betrek je deze groep in de planvorming?

De start van Urban Trajectories vormt een onderzoek van stadsgeograaf Jan van Duppen, die op basis van *go-along* interviews een groot aantal belevingsdata bijeen heeft gebracht over de fietsroute tussen Leidsche Rijn en de binnenstad. Ruimtelijke en (programmatische) omgevingsfactoren bleken belangrijke motiveringen voor de keuze en beleving van de route. Op basis van de onderzoeksresultaten zijn vervolgens twee multidisciplinaire route-ateliers gevormd onder leiding van Stefan Bendiks (Artgineering), waarin bij het ontwerpproces de fietsersbeleving centraal stond. Casco ontwikkelde een kunstprogramma waarin de beïnvloeding van de beleving van fietsers het uitgangspunt vormde. Doelstelling van de afsluitende expertmeeting is het onderzoeken hoe de opgedane kennis over

belevingswaarden in het Urban Trajectories-project concreet kan worden vertaald in beleid en ontwerp. Centraal staat de casus Rubenslaan / Venuslaan, nu nog een drukke doorgangsroute met veel auto's en bussen, en een weinig aantrekkelijke openbare ruimte. Met de komst van de tram in 2018 wordt ruimte geschapen voor een nieuwe profilering én mogelijkheden voor toevoegen van programma langs de route. De gemeente zet in op een transformatie in een fietsboulevard.

Presentaties van de experts

Stefan Bendiks – Artgineering

Ruimte voor voorzieningen en olifantenokseis

Met de deelnemers aan de route-ateliers fietste Bendiks de route tussen Utrecht en Nieuwegein, met als inzet een analyse van wat er onderweg op verschillende plekken in ruimtelijke zin 'gebeurt'. De opgave is vervolgens om de individuele beleving van gebruikers om te zetten in een ontwerpstrategie. Hoe kan het ontwerpproces zodanig worden vormgegeven dat het belevingsonderzoek daadwerkelijk kan worden ingezet? Daarnaast is het belangrijk om de opgave in brede zin te analyseren: ook de omgeving en de programmering moeten daarin worden betrokken. Opvallend aan de onderzochte route is bijvoorbeeld de afwezigheid van voorzieningen langs het kanaal. Zou een mobiele koffietent hier uitkomst kunnen bieden? Voor de tunnels zijn in het atelier nieuwe verlichtingsconcepten bedacht, die moeten bijdragen aan een groter socialeveiligheidsgevoel. Ook is in de ateliers aandacht besteed aan ruimte voor zogenoemde olifantenokseis, afgeleid van olifantenpaden, voor de 'ontembare' fietser die op kruispunten de kortste route pakt. Met het formaliseren van olifantenokseis worden obstakels zoals kruispunten aantrekkelijker. Het route-atelier wil vooral beleidsmakers verleiden om integraler naar fietsroutes te kijken. Is er bijvoorbeeld mogelijkheid voor voorzieningen zoals kinderopvang langs de route, of een AH 'to flow'?

Een videopimpressie van het routeatelier Utrecht-Nieuwegein is te zien op:

<http://urbantrajectories.nl/project/routeateliers/utrecht-centrum-nieuwegein/>

Mark Degenkamp – adviseur Mobiliteit Gemeente Utrecht en projectleider ambitiedocument

Mobiliteit en openbare ruimte verzoenen

Als Utrecht inderdaad aantrekkelijk én bereikbaar wil blijven zijn fietsroutes cruciaal. Er kunnen niet meer auto's en bussen bij, maar ook de grote aantallen fietsen zijn een probleem, met het stallen en de bekende fietsfiles. Bovendien zijn er de beruchte, puur verkeerskundig ingerichte plekken die zo erbarmelijk zijn dat niemand er wil zijn. Om fietsroutes en specifieke plekken aantrekkelijk te maken is de kunst om de mobiliteit samen te brengen met de openbare ruimte. Ook voert de gemeente een spreidingsbeleid waarbij ook naast CS aantrekkelijke knooppunten worden gecreëerd waardoor de binnenstad en het CS worden ontzien. Onderdeel hiervan zijn langeafstands-'doorfiets-routes'. De fietser moet worden verleid met keuzemogelijkheden, waarbij wordt gedacht vanuit de behoefte en beleving van de gebruiker.

Een van de nieuwe knooppunten wordt vanaf 2015 het NS-station Vaartsche Rijn, die een kortere route naar de Uithof oplevert dan CS. Vanaf 2018 komt de tram vanaf Vaartsche Rijn op de route Rubenslaan / Venuslaan en zijn de busfiles verleden tijd. Dat biedt kansen om de

route te transformeren naar een fietsboulevard. Deze moet een sterk alternatief vormen voor de binnenstadsas richting Uithof, overigens zonder dat de auto en het OV helemaal verdwijnen. Door de omgeving aantrekkelijker te maken hoopt de gemeente dat de route ook daadwerkelijk meer gebruikt gaat worden door fietsers. De vraag is dan hoe activeer je de omgeving? De opgave voor nu is om te zoeken naar mogelijkheden en financiering, vanaf 2018 kan dan daadwerkelijk de schop in de grond.

Bas Spiering – sociaal geograaf Universiteit van Utrecht

Go-along methode legt beleving bloot

Spiering doet onderzoek naar beweging in steden en is mede-auteur van het artikel *Retracing Trajectories*, dat in het kader van Urban Trajectories is uitgevoerd en gepubliceerd. Belangrijk bij het route-onderzoek is de beleving van de openbare ruimten die een route aaneenrijgen. Dit soort onderzoek vanuit het 'micro-perspectief' is relatief nieuw, meestal gaat mobiliteitsonderzoek over het macro-perspectief dat ontstaat door verkeerstellingen en enquêtes. Daarin ontbreekt het aspect van de beleving. Uitgaan van de gebruikersblik vraagt om een geheel nieuwe onderzoeksmethode, de go-along methode, waarbij met de gebruikers van een route wordt meegefietst en de gebruiker direct, ter plekke, wordt bevraagd naar wat hij ervaart. Over hoe fietsers deelgebieden en de stad ervaren is nog weinig kennis beschikbaar. Belangrijk daarbij zijn beweging en de beleving daarvan, het scheiden en verbinden van deelgebieden en de 'sense-scapes', waarbij de ervaring vanuit de zintuigen centraal staat.

Dynamiek, interactie en relaties zijn kernbegrippen. Zo kunnen onderzoekers strategieën van fietsers analyseren in het gebruik en de keuze van fietsroutes, zoals het claimen van de ruimte en het kiezen van de kortste en meest efficiënte route. Ook aspecten als levendigheid langs de route, rust of drukte, bekendheid (routine) en sociale veiligheid spelen daarbij een belangrijke rol.

Belangrijk voor beleidsmakers is een volledige analyse van een route, dus inclusief alle door de fietsers ervaren deelgebieden. Lastig puntje voor het beleid is dat beleving – uiteraard – heel persoonlijk is. Dé fietser bestaat niet, maar het verwerken van een veelheid aan persoonlijke ervaringen in beleid is erg complex. De aanbeveling is om in ieder geval met een 'brede club' van mensen aan tafel te gaan bij het plannen en ontwerpen van fietsroutes, inclusief de gebruiker zelf. 'De kennis ligt op het fietspad.'

Het artikel *Retracing Trajectories* is te downloaden via: <http://urbantrajectories.nl/pdf/Van-Duppen-Spierings-Retracing-Trajectories-Utrecht-NL-Journal-of-Transport-Geography.pdf>

Dirk van Peijpe - stedenbouwkundige De Urbanisten

Ontwerpen aan flow en space

De Urbanisten ontwikkelden in het onderzoeksprogramma *Functional Ambiance* (i.s.m. de Hogeschool van Rotterdam) een integrale ontwerpstrategie van stadsstraten, gebaseerd op onder meer een analyse van tien best-practice cases in Europa. Bij deze goede voorbeelden is een balans gerealiseerd tussen flow en space, oftewel tussen stromen en verblijven. Ook hier stonden observaties van gedragingen van fietsers centraal in het onderzoek. De stadsstraat is de levensader van de stad. Ze is zowel een route als een bestemming. In dat spanningsveld van bewegen en verblijven moet de ontwerper zijn weg vinden. De mens moet daarbij altijd gelden als maat der dingen. Helaas is de harde wereld van de ingenieurs

meestal nog steeds dominant op de inrichting van de openbare ruimte, stelt Van Peijpe. Die disciplines moeten meer met elkaar worden verbonden, om recht te doen aan zowel de flow als de space. 'If you plan for people and places, you get people and places.'

In het onderzoek staat een achttal begrippen centraal, namelijk beweging, verweving (van modaliteiten), kriskras, zonering, clustering (van activiteiten), *frontyard* (verbinding activiteiten en straat), symboliek (identiteit van de straat) en het net, oftewel de positie in de structuren van de stad. Door middel van zogenoemde spidergraphs, een grafiek waarin al deze punten zijn verwerkt, zijn stadsstraten geanalyseerd en gewaardeerd. De beste voorbeelden van balans tussen verblijfsruimte en verkeersruimte in Europa zijn onder meer Kensington High Street in Londen en de Haarlemmerstraat in Amsterdam. Deze worden gekenmerkt door een shared spaces-concept, waarin alle modaliteiten 'het met elkaar uit moeten zoeken'. Dit tegenover de benadering waarin alle soorten weggebruikers een eigen plek krijgen in de profilering van een straat. Het vinden van de juiste balans blijft echter in alle gevallen maatwerk.

Erik Tetteroo – procesmanager bij APPM

Maak de route zo interessant mogelijk

In de stad moet je er met elkaar uit zien te komen, maar juist bij projecten zoals de (her)inrichting van een fietsroute is het lastig om de mensen erbij te betrekken. Het gaat hier immers om een grote groep mensen, die ieder een relatief klein belang hebben bij het project. Dit in tegenstelling tot bewoners, die een groot belang hebben en een afgebakende en te adresseren groep vormen. Het betrekken van gebruikers is belangrijk in het proces om draagvlak te verwerven en om ontwerp oplossingen te testen. Maar ook het delen van kennis en benutten van lokale informatie zijn belangrijke doelstellingen. Uiteindelijk moet het betrekken van gebruikers leiden tot een integrale aanpak: het ontwerpen van een fietsroute gaat immers over alles wat er in een gebied speelt. Gebruikers zijn in verschillende mate van binding te betrekken bij een proces, van meedenken tot daadwerkelijk samen werken aan. Door de verschillende cirkels in te vullen weet je welke personen en partijen je in welke mate van betrokkenheid aan tafel moet vragen.

In participatieprocessen is de manier van communiceren cruciaal. Participatie is niet alleen zenden. Mensen moeten actief worden betrokken. Met fietsers is het lastig om concreet in contact te komen. Meefietsen is een goede methode, overigens niet alleen voor onderzoekers, maar ook voor bestuurders. Sta bovendien open voor de problemen van mensen, zoals veiligheidsgevoelens, die meestal zwaarder worden ervaren dan op basis van de feitelijke cijfers zou worden verwacht. 'Spreek de juiste taal en neem mensen serieus in hun gevoelens.' Ook is het verstandig om in participatietrajecten andere partijen die belang hebben in de openbare ruimte, zoals ondernemers, te betrekken. De route moet vooral zo interessant mogelijk worden gemaakt, zodat mensen onderweg gaan stoppen voor boodschappen en dergelijke. Door sociale media kun je mensen ook op andere plekken en tijdstippen bij de ruimte betrokken maken. Tetteroo roept bovendien op om iets nieuws te doen met bestaande partijen die los staan van beleid en ontwerp, zoals de universiteit en FC Utrecht in het geval van de Rubenslaan en Venuslaan. Door een activiteit in een gebied te brengen worden mensen weer trots op het gebied, wat hun betrokkenheid vergroot. 'Verzin een symbool voor de route. Zorg dat de route gaat leven en herkenbaar wordt.'

Nel de Jager – winkelstraatmanager

Menselijke maat als uitgangspunt

Lastig aan ontwerpen is dat altijd vanuit het hier en nu wordt gekeken: waar is nu behoefte aan. Toekomstige ontwikkelingen, die vaak niet van tevoren kunnen worden voorzien, zijn dan later vaak moeilijk in te passen. Zoals bij de herinrichting van de Haarlemmerstraat, waar De Jager bij was betrokken. Destijds, in 1992, kon niet worden voorzien dat het aantal fietsers als gevolg van nieuwe ontwikkelingen zoals het Westerdok en Westerpark, explosief zou toenemen. De Jager hekelt de herinrichting van de Amsterdamse Wibautstraat. De menselijke maat lijkt er verloren te zijn gegaan, waardoor de route Amstelstation – CS weinig aantrekkelijk is voor fietsers en er dus ook nauwelijks fietsers zijn. Kleine, menselijke aspecten, zoals het kunnen schuilen, beschutting en het onderweg koffie kunnen drinken zijn belangrijke bepalende aspecten voor de keuze voor een route. De fietser calculeert, stelt De Jager. Hoe komt hij van A naar B en wat kan hij langs zijn route onderweg ‘meepakken’? Goede stallingen, snelheid, comfort, toegankelijkheid, weinig obstakels, aansluiting op het OV: het zijn allemaal punten die de fietser meeweegt in zijn keuze.

De planner en ontwerper moet een goede aansluiting zien te maken tussen de fietsroute en wonen, werken en uitgaan. Sociale veiligheid blijft daarbij onverminderd belangrijk. Tunnels blijven ook met goede verlichting onvoorspelbare plekken en ook door stille gebieden waar niets is fiets je ‘s avonds liever niet. De omgeving moet dus worden betrokken in het ontwerp. ‘Iedereen heeft een mental map in zijn hoofd van mogelijke routes. Als fietser zoek je naar de menselijke maat, naar geborgenheid, herkenbaarheid. Neem de gedachtegang van de fietser mee in het ontwerp en de programmering van de omgeving.’ Ook levendigheid speelt daarbij een belangrijke rol. Als een route saai is kies je toch liever voor een drukker route waar wat te zien valt. Het betrekken van private partijen bij de inrichting van de openbare ruimte is een langdurig en intensief proces, waarbij een complicerende factor is dat partijen niet gelijkwaardig zijn. Uiteindelijk is de gemeente de sanctionerende partij. ‘Alle partijen moeten wat inleveren. Als gemeente moet je niet voortdurend sanctioneren als je er niet uitkomt. Het vraagt voortdurend praten en met elkaar in gesprek zijn.’

Camilla Meijer – omgevingspsycholoog, Omgeving en Beleving

Mensen betrekken door placemaking

Vanuit de omgevingspsychologie zijn er geen vaste recepten voorhanden voor het inrichten van fietsroutes. Onderwerp van studie is de interactie tussen mens en gebouwde omgeving. Tussen beleving van de omgeving en gedrag bestaat geen één op één-relatie. Door ervaring wordt onze beleving gekleurd waardoor iedereen een route anders zal beleven. Wat voor de een aantrekkelijk groen is, is voor een ander een sociaal onveilige plek. Ook Meijer pleit voor een integrale aanpak, maar dan met alle betrokkenen, zoals automobilisten, bewoners en ondernemers, in plaats van alleen met fietsers. Voordat er ontworpen gaat worden is een belanghebbenden-analyse onontbeerlijk als je tot een breed gedragen proces en ontwerp wilt komen. Door middel van placemaking en fietsroutemanagement kunnen mensen worden betrokken.

Een succesvolle openbare ruimte is een aantrekkelijke, goed toegankelijke plek, waar mensen graag zijn omdat ze er dingen kunnen doen. Rondom de route moeten trots en gezamenlijkheid ontstaan. Dat kan door veel met elkaar in gesprek te gaan en vooral ook mensen dingen zelf op te laten pakken. ‘Bij een integrale benadering gaat het over een

gezamenlijke betrokkenheid en het creëren van bestemmingen in de openbare ruimte.' Bij placemaking is het vasthouden van energie die in het proces vrijkomt belangrijk. Laat mensen initiatieven oppakken. Een mooi voorbeeld van zo'n initiatief is RingRing, een app die mensen beloont voor de gefietste kilometers in de vorm van kortingen bij lokale winkeliers, waarin ook een competitie-element is verwerkt. Hierdoor kun je gedrag, zoals meer fietsen, op een speelse manier stimuleren. Placemaking gaat voor Meijer in de eerste plaats om het van onderop dingen laten ontstaan en voortdurend blijven enthousiasmeren.

Discussie

Het belang van een integrale benadering wordt door alle experts onderschreven. Maar, vreest Wouter Veldhuis, doemt hiermee niet een schrikbeeld op waarin we de hele wereld moeten betrekken, met alle langdurige gevolgen van dien? Nel de Jager staat er pragmatisch in.

'Begin maar gewoon ergens, start ergens mee en kijk wat er zich ontwikkelt.' Mooier is het natuurlijk als er een fietsersinitiatief zou komen, vanuit de mensen zelf die de urgentie voelen voor verandering, zegt Erik Tetteroo. Wat is het probleem en wie vindt dat belangrijk?

In de Stadsvisie 2030 van het BRU is de ambitie neergelegd dat iedereen in de regio die op fietsafstand van zijn werk woont (minder dan 15 kilometer), dat op de fiets zou moeten doen. Dat zou een verdubbeling van het fietsverkeer betekenen waarvoor forse ingrepen in de infrastructuur noodzakelijk zijn. Herbert Tiemens van het BRU: 'De bestaande structuur en routes passen niet bij deze verdubbeling. Ingrijpen in de structuur is een groot project, dat je niet bottom up kunt insteken.' Daar is niet iedereen in de zaal het mee eens. 'Het gaat om één én. Bottom up-initiatieven zijn net zo goed nodig en die zijn er ook al.' Ellen Lommen, programmamanager fietsroutes waarschuwt dat er juist veel weerstand heerst onder bewoners in plaats van goede ideeën. 'Er wordt erg verkeerskundig gekeken. Dat levert vooral weerstand op. Niemand wil aan een hoofd fietsroute wonen.'

Ruimte veroveren

Voor de bewoners van de aanliggende wijken zijn er echter ook juist kansen. De voorgenomen ontwikkeling van de route zou kunnen aansluiten bij initiatieven en inherente behoeften vanuit de buurt. Anco Schut is een van die bewoners. 'Hier ontstaat een andere stedelijke ruimte. Voor de bewoners is het belangrijk om te weten wat voor plek wordt dit? En wat kan ik er als bewoner nu al doen? De bewoner is niet geïnteresseerd in de 25-kilometer per uur snelheid van de fietser, hij leeft in de 0 tot 5-kilometer per uur snelheid van de voetganger en verblijver. Er is hier genoeg ruimte om aan de slag te gaan, om de ruimte te veroveren.'

Eigenaarschap is een kernbegrip voor Nel de Jager. 'We willen dat mensen betrokken zijn, maar als het om de openbare ruimte gaat is er maar één eigenaar, en dat is de gemeente. Die bepaalt dus uiteindelijk.' Voor betrokkenheid moet er verder worden gekeken naar belangen, zoals de waardeverhoging van je huis met een betere inrichting van de openbare ruimte. 'Iedereen heeft wel belangen, maar vaak worden die niet herkend. Iedereen heeft een klein deelbelang, hoe kun je binnen het eigenaarschap van de gemeente worden herkend en erkent. Hoe kan je daar onderdeel van gaan uitmaken?'

Energie van het gebied

De wezenlijke vraag die dan ook gesteld moet worden aldus Dirk van Peijpe is de vraag naar 'wat voor stuk stad' er straks gemaakt gaat worden. Daarbij moet je uitgaan van de energie die er leeft in het gebied, aldus

Marianne Lensink, hoofd stedenbouw bij de gemeente Utrecht. 'De stad die je wilt zijn moet je koppelen aan de bereikbaarheidsproblemen. De opgave voor deze route is om de stakeholders hierbij te betrekken. Hoe doe je dat? Er spelen veel belangen en ieder eigent zich een stukje toe, maar uiteindelijk moet er toch een knoop worden doorgehakt. Dat is de rol van de gemeente.'

Als je processen integraal wilt insteken moet echter ook in de gemeente de opgave breed geformuleerd worden. De opgave om een fietsroute te realiseren is te smal om alle betrokken stakeholders een plekje in het proces te geven. 'Als iets afwijkt van de geformuleerde doelen, is dat lastig binnen de gemeentelijke organisatie.' Erik Tetteroo roept de gemeente op om vooral de gelaagdheid van het proces te koesteren. 'Zie het als een groot proces, waarin veel dingen gebeuren. Na verloop van tijd kristalliseert zich dat uit. Laat het groeien, daarmee creëer je met elkaar meerwaarde.'

Doorontwikkelen

Het mogelijk maken van placemaking door middel van toevoegen van programma, kan strijdig zijn met de flow, het kanaliseren van de fietsersstromen, die in de eerste plaats de opgave voor de gemeente vormt. Bij belangenconflicten is het de gemeente die met een oplossing moet komen, stelt ook Stefan Bendiks. 'Dat is dé publieke rol van de gemeente. De vraag is hoe je bottom up-initiatieven kunt integreren en tot een oplossing kunt komen waarin iedereen zich kan vinden. Maar de gemeente moet het doel bepalen en het voortouw nemen om een slim participatieproces op te zetten. Omdat het hier gaat om een veelheid aan mensen, met een klein belang, is dat geheel nieuw terrein.' Daarom moet de gemeente niet zozeer de flow als opgave zien, maar de flow realiseren tegelijkertijd met de placemaking, aldus Dirk van Peijpe.

Voor Nel de Jager ligt de oplossing in aanpasbare en onderhandelbare plannen die kunnen doorontwikkelen in de tijd. 'Het *blijft* een dynamisch proces, niet alleen in de planfase.' Door te experimenteren kom je vanzelf de gebruiker tegen, aldus De Jager. 'De gemeente is verantwoordelijk voor schoon, heel en veilig, in de tussenruimtes kun je dingen proberen. Experimenteer maar gewoon.' Beginnen kun je met aanjagers langs de fietsroute, stelt Wouter Veldhuis. Fietsenstallingen met voorzieningen zijn daarbij een goed begin. Moeilijk bij het stimuleren van ontwikkeling langs de route is dat fietsroutes in tegenstelling tot andere infra geen aanzuigende werking hebben, zegt Stefan Bendiks. Het vastgoed is dan te duur, wellicht is dat te ondervangen door middel van pop-ups en mobiele kramen.

Ondanks dat er pas vanaf 2018 daadwerkelijk aan het gebied gewerkt kan worden, moeten mensen nu al worden verleid om in actie te komen, stelt Mark Degenkamp resumerend. 'Welk perspectief kunnen we bieden op de toekomst, zonder het gelijk helemaal dicht te timmeren?' Wellicht, vraagt Wouter Veldhuis, kan Aorta daarbij het platform zijn waar het gesprek met de stad georganiseerd wordt. 'Daarmee kunnen we nú al aan de slag gaan.'