



Nieuwe CROW-brochure helpt bij het analyseren van stad-landverbindingen

Pilot Zoetermeer: beter de stad uit

Karin Broer

Stippen op de weg, knotwilgen langs de route en informatiepanelen. Met simpele maatregelen fietsroutes 'verhelderen' zodat ze beter worden gebruikt als routes de stad uit. Dat is de uitkomst van een pilot stad-landverbindingen in Zoetermeer.

Op het eerste gezicht lijkt de keuze voor de twee routes die in Zoetermeer zijn onderzocht een beetje een vreemde. Zo slecht zijn ze niet. Het zijn historische assen, beide onderdeel van het hoofdnet fiets. De Voorweg ligt langs de wetering die Zoetermeer met Leidschendam verbindt. De Broekweg is een van de oude noord-zuid linten, onderdeel van een oude verbinding tussen Delft en Leiden. Toch droeg de gemeente Zoetermeer juist deze routes aan voor de pilot die de provincie Zuid-Holland initieerde om fietsverbindingen tussen stad en buitengebied te verbeteren. 'Als gemeente willen we historische wegen beter benutten als fietsroutes naar het buitengebied', vertelt Arnout Kruijshaar van de afdeling stadsontwikkeling van de gemeente Zoetermeer. 'We hadden het vermoeden dat de Broekweg en Voorweg moeilijk vindbaar waren, niet herkenbaar als routes naar buiten. We dachten dat er met bescheiden middelen verbeteringen mogelijk moesten zijn.'

Dat de maatregelen in de pilot niet te veel geld mochten kosten was een van de voorwaarden van de provincie. Deze werkte voor dit project samen met de werkgroep 'Meer dan fietsen', waarin vertegenwoordigers van de ANWB, Fietsersbond en het Landelijk Fietsplatform zitten.

Melvin Werkhoven: 'Het gaat er ook om: hoe ziet het er links en rechts van het fietspad uit?'

Schijf van vier

De CROW-brochure 'Recreatieve stad-landverbindingen' was net verschenen toen Melvin Werkhoven van Oranjewoud de opdracht kreeg de routes te onderzoeken. Bij de brochure zit een 'schijf van vier' met telkens vier typering van stadscentra, stadsrandzone en buitengebied. Werkhoven: 'Voor mij als planoloog was de CROW-brochure een feest om te lezen,



Schijf van vier

De stadsrand speelt een cruciale rol als verbindende factor tussen stad en buitengebied. De stadsrand moet enerzijds goed aansluiten bij de structuur van het stadscentrum en aan de andere kant bij de structuur van het buitengebied. Aan CROW-publicatie 301 is de 'Schijf van vier' toegevoegd, waarmee problemen in de stadsrand relatief eenvoudig zijn te verkennen. Het is een soort parkeerschijf met drie cirkels, die je onafhankelijk van elkaar kunt draaien. In de binnenste cirkel staan vier typen voor het stadscentrum met hun eigen mate van doordringbaarheid voor fietsers en voetgangers. De buitenste ring kent vier typen voor het buitengebied. Het draait in deze publicatie om de middelste ring: sluit deze aan bij de andere twee ringen. Als de problemen om de stadsrand helder zijn, biedt de publicatie de volgende soorten oplossingen:

- ontbrekende schakel toevoegen,
- barrière slechten,
- verdichten van netwerk van paden en wegen,
- opwaarderen van routes,
- toevoegen van recreatieve voorzieningen.



Stadscentrum	Stadsrandzone	Buitengebied
Groen, recreatieve routes gekoppeld aan groen en water	Groen, variabele breedte, water en groen van buiten naar binnen	Kleinschalig open, grote open ruimtes, fijnmazig aanbod van paden en voorzieningen
Radiaal, uitvalswegen bepalen structuur	Diffuus, menging stedelijk en landelijk, geen aansluiting op buitengebied	Kleinschalig, afwisselend landschap, veel paden maar weinig recreatievoorzieningen
Groot, met interne barrières en zonder herkenbare recreatieve routes	Breed, met bedrijventerreinen en grofmazig wegennet	Intensief, afwisselend landschap met kassen en loodsen. Veel paden maar weinig recreatievoorzieningen
Diffuus, sluit niet aan op buitengebied	Doorsneden, met snelweg, kanaal of spoorlijn	Grootschalig open landbouwlandschap, met weinig paden en voorzieningen



heel mooi. De analyse is geschikt om een fietspad goed te doorgronden: wat voor soort fietspad is het, hoe kun je de stadsrand typeren. Er 64 verschillende typeringen. Prachtig!' Deze ruimtelijk aanpak levert volgens Werkhoven veel op. 'Als je puur verkeerskundig naar de fietsroutes zou kijken, blijf je steken bij de kwaliteit van de kruispunten of het profiel. De CROW-brochure zorgt ervoor dat je verder kijkt dan je fietspad lang is. Het gaat er ook om: hoe ziet het er links en rechts van het fietspad uit? Wat is de doelgroep? Wat zijn barrières? Alle denkbare aspecten komen voorbij, zo helpt de brochure heel goed bij het ordenen van je gedachten.'

De brochure heeft ook een nadeel, meent Werkhoven. 'Waar het de oplossingen betreft biedt de brochure minder houvast. Daarom hebben we samen met de werkgroep voor de oplossingskant een eigen driesporenaanpak bedacht: visie, model en een checklist. Eigenlijk is de methode nu compleet.

De CROW-brochure voor de analyse en de pilot waarin oplossingen meer uitgewerkt zijn.'

Echt grote problemen zijn op deze twee routes niet aan de orde. Ze hebben weinig last van beruchte problemen van stad-landverbindingen, zoals het doodlopen van een route op een snelweg of spoorlijn of het doorkruisen van een eindeloze zone met onaantrekkelijke bedrijventerreinen.

Over de Voorweg staat er in het rapport: 'Al op zeer beperkte afstand van het centrum krijgt de gebruiker de indruk zich in, of dichtbij, het buitengebied te bevinden. Dit komt door de aanwezigheid van de wetering langs de weg.' In de stadsrandzone zijn er wel weer allerlei stedelijke elementen, maar ook daar is het groene karakter terug te vinden. Een weg (de Amerikaweg) en het spoor (RandstadRail) vormen vooral zogenaamde cognitieve barrières. De Voorweg wordt uitgebogen,



Broekweg



Voorweg

In Zoetermeer werd van twee routes onderzocht wat er nodig is om een logische fietsverbinding tussen stad en buitengebied te realiseren: de Broekweg(groen) en de Voorweg (blauw).

- Broekwegschouw, -zijde en -kade
- Voorweg

daarna gaat hij weer verder als route de stad uit, maar dat is bij veel fietsers onbekend. Om op de Voorweg te komen, is soms niet gemakkelijk. In sommige buurten zijn er te weinig doorsteekjes en op andere punten belemmeren fietssluisen de doorgang naar de Voorweg.

Ook de Broekweg komt er in de CROW-analyse behoorlijk goed uit: 'De Broekweg verbindt de groene stad (als stedelijk milieu) met kleinschalig landschap in het buitengebied door een groene stadsrandzone.' Ook hier zijn de barrières vooral cognitief: ze worden voornamelijk gevormd door het gebrek aan kennis over de Broekweg als doorgaande route richting buitengebied en centrum.

De conclusie van Oranjewoud is dat de aanpak van de fietspaden vooral 'verhelderend' moet werken. Zo moeten de fietspaden 'een frisse, uniforme, herkenbare uitstraling krijgen,

waarmee het de gebruiker duidelijk wordt dat hij zich op een fietspad bevindt dat voorzieningen met elkaar verbindt en buitengebieden ontsluit.' Het bureau stelt verder voor een verbinding tussen beide fietspaden te maken zodat een rondje kan worden gereden en de fietspaden zo in te richten dat fietsers al het idee hebben dat ze 'buiten' zijn.

Knotwilgen

Voor de Voorweg is het voorstel om extra knotwilgen langs het tracé te planten om het groene landelijke karakter te benadrukken. Daarnaast wordt voorgesteld met stippen op het wegdek (om de 7 meter een stip) aan te geven dat de beide fietspaden speciale routes zijn. Ook is gedacht aan informatiepanelen om fietsers over het historische karakter van de route te informeren.

Onderdeel van de pilot was een meedenkavond met leden van de Fietsersbond. Daar kwamen ook andere suggesties op



tafel, zoals een extra tunneltje onder het spoor van Randstad-Rail, het weghalen van fietssluisen en op sommige punten een knip om minder autoverkeer op de routes of de kruispunten te hebben.

Maar die maatregelen werden terzijde gelegd. Het uitgangspunt van deze pilot was namelijk dat gezocht zou worden naar 'slimme oplossingsrichtingen' die te realiseren zijn met weinig financiële middelen. En dan vallen fietsbruggen of tunnels meteen af.

Ook het realiseren van een knip voor het autoverkeer of het verwijderen van fietssluisen was een stap te ver. Werkhoven: 'Als je een knip voor het autoverkeer wilt, krijg je allerlei informatietrajecten met bewoners en bedrijven, enzovoort. Het weghalen van een fietssluis kan de nodige voeten in aarde hebben. Soms hebben ondernemers er jaren voor gestreden. Dan krijg je lange procedures. We wilden eenvoudige, slimme maatregelen, die weinig zouden kosten.'

Sander van der Meulen: 'De methode biedt mogelijkheden om vele bestaande verbindingen een impuls te geven en het fietsgebruik te stimuleren.'

Dat leidde tot een pakket van bij elkaar 75.000 euro. Opmerkelijk is dat Oranjewoud in opdracht van de provincie een kosten-batenanalyse heeft gemaakt. Werkhoven: 'Dat gebeurt voor zo'n klein project meestal niet, maar het is heel nuttig. Voor bestuurders is het prettig om zo te laten zien: dit gaat het kosten en dit levert het op.' Verwacht wordt dat de opbrengsten (minder stroomverbruik thuis, minder brandstof door de overstap van auto naar fiets en extra consumpties bij de middenstand) ruim opwegen tegen de kosten (60 à 70 cent per fietsbeweging).

Sander van der Meulen van de provincie Zuid-Holland, opdrachtgever voor dit project, is tevreden: 'De pilot is natuur-



Veel voorkomende situaties die in de CROW-brochures aan bod komen.



Eric Nijland: 'Verkeerskundigen binnen een gemeente kijken nu vaak alleen naar verbindingen tussen wijk en centrum en niet naar verbindingen naar buiten.'

lijk nog niet afgerond, de maatregelen zijn nog niet genomen, maar zoals het er nu uitziet, levert deze aanpak wel een methode op waar we als provincie mee verder kunnen. We hopen dat met deze methode ook andere stad-landverbindingen in Zuid-Holland kunnen worden verbeterd. Naast ons lopende fietsprogramma biedt dit mogelijkheden om vele bestaande verbindingen een impuls te geven en het fietsgebruik te stimuleren.'

Eric Nijland van het Landelijk Fietsplatform (verantwoordelijk voor de LF-fietsroutes), samen met het Wandelplatform (tegenwoordig Wandelnet) al jaren pleitbezorger voor goede verbindingen tussen stad en buitengebied, is blij met de pilot. 'Hart-

stikke goed.' Als lid van de werkgroep die de CROW-brochure tot stand bracht, vindt hij het mooi dat de brochure gebruikt is in de praktijk. 'Je ziet dat de brochure heel waardevol is. Het opent de ogen voor stad-landverbindingen. En deze pilot laat zien dat je met relatief kleine maatregelen iets kunt doen. Ik vind de stippen een leuke aanbeveling, aardig om uit te proberen. Voor extra bewegwijzering ben ik huiverig. We hebben het netwerk van bewegwijzerde knooppuntroutes en juist in het kader daarvan hebben we het over weghalen van allerlei extra toeristische bewegwijzering.'

Denkt Nijland dat met de CROW-brochure en de pilot het onderwerp stad-landverbindingen eindelijk op de kaart staat? Nijland: 'Ik hoop dat het de ogen opent. Verkeerskundigen binnen een gemeente kijken nu vaak alleen naar verbindingen tussen wijk en centrum en niet naar verbindingen naar buiten. In die zin is deze brochure weer een stap de goede richting op.'