Verwennerij per 300 meter

Het comfortabele netwerk van Veenendaal

Een dorp dat stad werd: van 5.345 inwoners in 1900 naar ruim 61.000 in 2005. Veenendaal is een van die vele 'nieuwbouwsteden' in Nederland. Dat levert kenmerken op die we ook kennen van bijvoorbeeld Capelle aan den IJssel, Zoetermeer, Hoofddorp en Nieuwegein: eenvormige woonwijken, grote bedrijventerreinen en uitwisselbare 'dozen' langs de snelweg. Veenendaal heeft echter ook een kenmerk dat die andere gemeenten missen: een zeer hoog fietsgebruik, behorend bij de top-10 van Nederlandse steden. Bijna 31% van al hun verplaatsingen maken Veenendalers per fiets. Hoe komt het dat er nu juist in deze nieuwbouwstad zoveel wordt gefietst? Leo Smolders, tot voor kort hoofd verkeer van de gemeente Veenendaal, aan het woord.

Voor Leo Smolders start het verhaal ver buiten het fietsbeleid. De ruimtelijke structuur van Veenendaal is een bepalende factor. De bebouwing komt in de buurt van een vierkant van 4,5 bij 4,5 km, met het stadshart keurig in het midden. Ideaal voor fietsgebruik. Die structuur heeft weer te maken met 'toevalligheden' als het beperkte grondgebied van de gemeente, maar zeker ook met bewust ruimtelijk beleid in de laatste decennia. Nu had Veenendaal in die jaren ook veel kansen voor een effectief ruimtelijk beleid, om twee redenen.

Vele ruimtelijke kansen

In de eerste plaats is Veenendaal zeker niet het klassieke agrarische dorp dat in de naoorlogse tijd plotseling groeikern werd. Gesticht als veenkolonie kent Veenendaal nog steeds een patroon van rechte wegen, dat ontstaan is uit de structuur van de veenkanalen. Reeds in de 18de eeuw was het een relatief groot dorp, met de nodige industrie en nijverheid. In de eerste helft van de 20ste eeuw bloeiden de textiel- en de tabaksindustrie. Na 1970 gingen deze oude industrieën snel teloor. De vrijkomende locaties, centraal in de stad, boden vele ruimtelijke kansen.

Wellicht ook mede als gevolg van die industriële geschiedenis was er in Veenendaal langdurig sprake van sturing op ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Lange tijd werd er een evenwichtige woon-werkbalans nagestreefd, met succes. Tot in de jaren '80 lukte het goed om een situatie van 'werkgelegenheid voor de inwoners' te handhaven. Ook in de detailhandel werd zo'n balans nagestreefd, met nog veel meer succes. Veenendaal kent nu een bijna perfecte koopkrachtbinding van de eigen inwoners. Dat heeft natuurlijk belangrijke gevolgen voor het verkeer: veel lokale, befietsbare verplaatsingen.

In de tweede plaats is van belang dat Veenendaal in de Tweede Nota over de ruimtelijke ordening in Nederland (1966) een groeitaak kreeg. Het dorp zou moeten groeien tot een stad van 100.000 inwoners. Dat is het niet helemaal geworden, maar vanaf de jaren '70 zijn in Veenendaal wel continu grote woonwijken gebouwd. Hierdoor konden goede fietsvoorzieningen vaak direct gerealiseerd worden, op structuur- en op ontwerpniveau, en gefinancierd binnen de totale exploitatiebegroting van de nieuwbouwwijken. En met een scherpe aandacht voor een goede bereikbaarheid per fiets van alle voorzieningen in de wijken. Zie kaart 2, van het fietsnetwerk: alle winkelcentra en bijna alle scholen zijn direct aan fietsroutes verbonden.

Consistentie in verkeersbeleid

De onstuimige groei van Veenendaal vond plaats in een periode waarin er voor de gemeente al lang een aanvaard structuurplan lag, in 1948 gemaakt door stedenbouwkundige Van Embden. In dat plan was de Rondweg-West ook werkelijk een rondweg. Zo werd het niet. De oorspronkelijke plannen om nieuwbouw aan de zuidkant te realiseren, werden gewijzigd toen er zicht kwam op heropening van de spoorlijn naar Utrecht. NS eiste daarbij echter wel een uitbreiding (ruim 5000 woningen) naar de westkant van Veenendaal. Hierdoor werd de Rondweg-West tot een centrum-as; tevens de enige aansluiting op het snelwegennet.

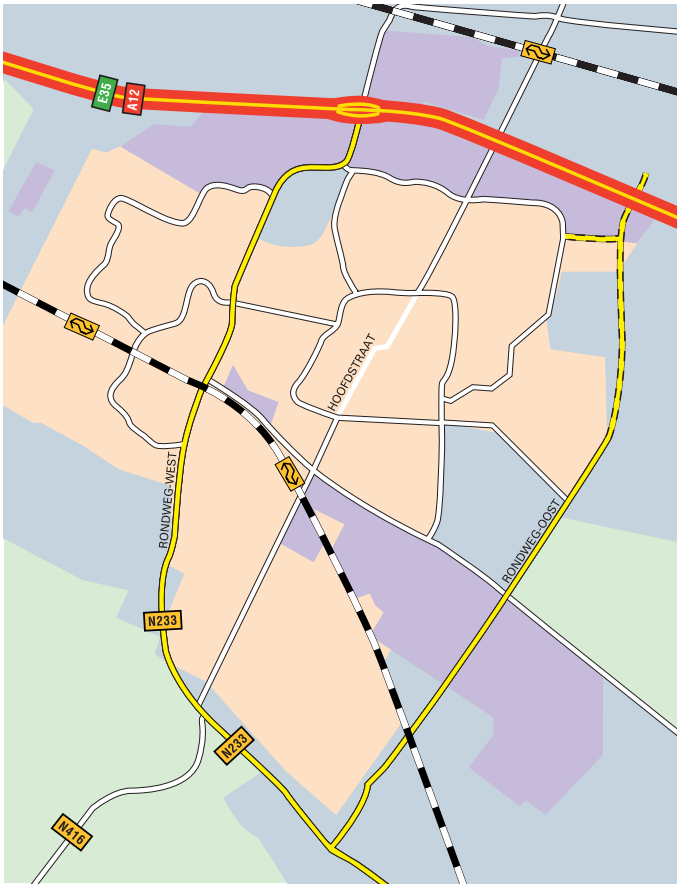
Een fietsstraatoplossing in de J.G. Sandbrinkstraat.

De mooi gedetailleerde overgang van eenzijdig naar tweezijdig fietspad in de Ambachtsstraat.

Tegen die tijd was ook het denken over een nieuwe hoofdroute, de Rondweg-Oost, al gestart. Die route, nagenoeg op de oostelijke gemeentegrens, zou in ieder geval het doorgaand nood-zuidverkeer moeten overnemen – en is inmiddels ook bedoeld om de zuidelijke bedrijventerreinen (300 bedrijven) plus de nieuwe woonwijken Dragonder-oost en Veenendaal-oost te ontsluiten. Eind 2007 moet de route helemaal gereed zijn.
Het door Goudappel Coffeng gemaakte Verkeersstructuurplan, vastgesteld in 1998, laat de waarde van de oostelijke rondweg goed zien: doorgaand verkeer nagenoeg buitenom en centrumverkeer via beide rondwegen snel afgewikkeld. Samen met de mooie lokalisering van bedrijventerreinen (allemaal aan de stadsrand, nabij de uitvalswegen) zorgt dit ervoor dat er in Veenendaal een min of meer aaneengesloten woongebied ontstaat, zonder zware verkeersfuncties.

Fietsen naar het winkelhart
Met de Rondweg-West ontstonden er ook mogelijkheden om het centrum autoluwer te maken. Doorgaand noord-zuidverkeer kon nu immers een andere route nemen. De oude noord-zuidroute via de centrale winkelstraat (de Hoofdstraat) werd heringericht, eerst met een erfinrichting met eenrichtingsverkeer voor auto's, later (1988) als voetgangersgebied, op de meeste tijden ook toegankelijk voor fietsers.
Het terugdringen van de auto uit het stadshart werd nog verder gestimuleerd door de geleidelijke aanleg van een centrumring. Eind jaren '70 kon deze centrumring afgemaakt worden doordat enkele bedrijventerreinen aan de westkant van het centrum vrijkwamen.

Cultuur
Hoe moeilijk grijpbaar en hoe lastig te kopiëren naar andere gemeenten ook, voor Smolders is de brede en langdurige maatschappelijke steun een centraal punt. Dan gaat het om brede steun in het ambtelijk apparaat, maar ook in de politiek. Tot aan burgemeester en wethouders toe, die zeker in het verleden bijna alles per fiets deden, zonder dat het een demonstratief karakter had. "We hoeven het belang van fietsen niet uit te leggen in de raad. Fietsen is de norm, dat zit er hier in gebakken." Zo kwam de eerste bewaakte stalling er in 1990 op aandrang van een winkeliersvereniging. Een supermarkt betaalde zelfs mee aan het inleveren van enkele parkeerplaatsen voor de deur om daar fietsparkeervoorzieningen te kunnen plaatsen.



Kaart 1. Veenendaal

Smolders gebruikt graag het woord 'organisch': fietsen is 'gewoon' en 'logisch' in Veenendaal. Fietsgebruik, fietscultuur en fietsbeleid versterken elkaar, steeds meer.
Het beleid is ook gericht op versterking van die cultuur; educatieve maatregelen nemen in het gemeentelijk beleid al lange tijd een vaste plaats in. Kinderen krijgen bijvoorbeeld een fietsvlag als ze vijf jaar worden. Er wordt, in samenwerking met 3VO, veel werk gemaakt van het verkeersexamen. Voor middelbare scholen is er een interactief programma over verkeersveiligheid en een fietskeuring.

Barrière van auto's
Ook na de voltooiing van de Rondweg-Oost en het verdwijnen van doorgaand autoverkeer uit de stad, zal de Rondweg-West een drukke route blijven. Modelberekeningen gaan

Het solitaire fietspad door de wijk Veenendaal-West heeft voorrang bij de kruising met de Dichterslaan en markeert daar het punt waar de Dichterslaan een 30km/uur-weg wordt. Het fietspad loopt daarna onder station Veenendaal-West door naar het winkelcentrum Ellekoot.

Kaart 2.
Het fietsroutenetwerk van Veenendaal, inclusief de bewaakte stallingen.

uit van 22.000 mtv/etm in 2010 (tegen dan 25.000 à 30.000 op de Rondweg-Oost) op deze barrière tussen Veenendaal-West en het centrum. Van de kruisingen tussen de Rondweg-West en de oost-west fietsroutes is er slechts één ongelijkvloers uitgevoerd. Dit in tegenstelling tot de fietskruisingen met de Rondweg-Oost, die grotendeels met tunnels worden opgelost. Toch is Smolders ervan overtuigd dat ook in de toekomst de barrièrewerking van de Rondweg-West wel zal meevallen. Mede omdat enkele kruisingen voor autoverkeer T-kruisingen zijn, terwijl de kruisende fietsroute een doorsteek heeft op de 'vierde poot' van de kruising. Dat maakt snelle VRI-regelingen mogelijk.

Maaswijdte

Wat bij de kruisingen met beide rondwegen al zichtbaar is, is een essentieel kenmerk van de fietsvoorzieningen in

Leo Smolders (r) met de beheerder van de gratis bewaakte stalling bij station Veenendaal Centrum.

Veenendaal: de geringe en vooral systematisch doorgevoerde maaswijdte van het netwerk. Het fietsroutenetwerk van Delft, waaraan stevig werd meebetaald door het rijk, is ver buiten Nederland bekend. In dit voorbeeldproject uit begin jaren '80 werd systematisch met maaswijdten gewerkt: 500 m voor de hoofdroutes, 200 à 300 m voor het wijknet en 100 m voor het buurtnet. Weinig steden zijn de laatste decennia hiermee werkelijk tot op de laatste route aan de slag gegaan. Veenendaal wel, zij het met een eigen filosofie: geen of nagenoeg geen onderscheid in niveaus in het netwerk (anders gezegd: hoofdnet en wijknet vallen samen) en een zeer strakke maaswijdte van 300 m. Die 300 m werd al gehanteerd bij de tunnels onder de spoordijk in Veenendaal-West begin jaren '70. Bij de nieuwe Rondweg-Oost wordt deze maaswijdte nog steeds strak nagevolgd: twaalf kruisingen op 4 km.
Smolders: "We hebben op deze manier een fijnmazig netwerk gekregen, waarin de ideale lijn altijd bijna bereikt wordt. Geringe omrij-afstanden dus en vooral: op verplaatsingen naar bijvoorbeeld het centrum hebben veel inwoners de keuze uit twee of drie mogelijke routes. Verschillende routes met uiteenlopende kenmerken; voor elk wat wils. Je ziet ook dat het zo werkt: de sociaal minder veilige routes door parken worden 's avonds relatief minder gebruikt dan de nabije alternatieven. Zo bedien je je burgers echt goed met een passend aanbod."

Fietspad naast de woonstraat in de Boslaan. Na de voorrangskruising met de Middellaan is er voor de fietser een doorsteek naar de zuidelijke wijk Petenbos.

Op de drukke Buurtlaan Oost (sluiproute naar Ede) is vanwege de beperkte ruimte een gecombineerde verharding voor fietsers en voetgangers, alleen in kleur onderscheiden.

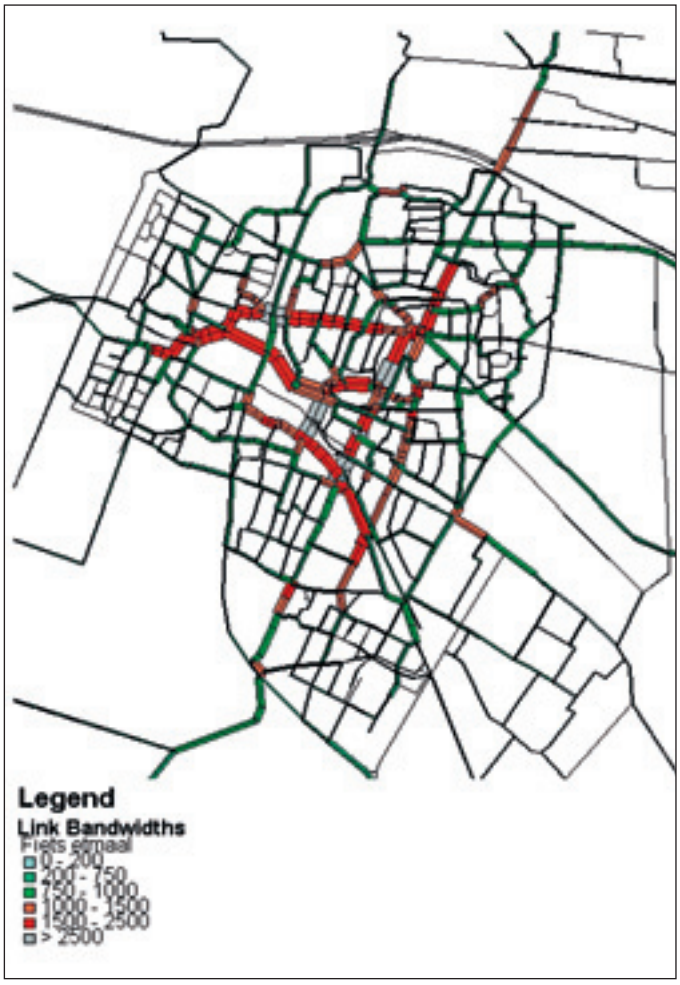
Ook kwantitatief is aantoonbaar dat het systeem met verschillende gelijkwaardige parallelle fietsroutes werkt. Op bijvoorbeeld alledrie de routes vanuit de zuidelijke wijken naar het centrum rijden 2.000 tot 4.000 fietsers per etmaal (zie kaart 3).

Comfort tot in de goot

Leo Smolders is ervan overtuigd dat het systematisch en langjarig werken aan goede fietsvoorzieningen de verklaring is voor het hoge fietsgebruik in nieuwbouwstad Veenendaal. Naast de al genoemde aspecten, zoals een fijnmazig netwerk en versterking van de fietscultuur, is evenzeer het ontwerp van de fietsvoorzieningen van groot belang: comfort en snelheid over een gehele route. In Veenendaal heeft dat op tal van trajecten geleid tot de opvallende keuze voor fietspaden – meestal in twee richtingen bereden – naast een woonstraat met zeer beperkt autoverkeer.

De redenering hierachter is dat het bieden van een kwalitatief hoogwaardige en echt doorlopende fietsroute prevaleert boven de voordelen in ruimtebeslag en kosten van fietsroutes die deels via autoluwe woonstraten lopen. En inderdaad, voor de fietser zijn dit perfecte routes!

De meeste fietsroutes in Veenendaal vormen hierdoor een samenstel van solitaire trajecten, vooral in de nieuwste wijken, en fietspaden naast woonstraten, vooral in de oudere schil rond het centrum. In deze 30km/uur-gebieden hebben de fietsroutes consequent voorrang.



Kaart 3.
Fietsintensiteiten in Veenendaal: relatief veel (parallelle) drukke routes.

De aandacht voor goede fietsvoorzieningen stopt in Veenendaal niet bij fijnmazigheid en doorlopende routes. De details doen terzake. Fietsend door Veenendaal wijst Smolders steeds weer op goede en foute details. Meest sprekend: het asfalt van fietspaden loopt op kruisingen volledig vlak door, over de goot heen. Behalve op het nieuwe pad langs de Prins Bernhardlaan. Smolders schudt zijn hoofd, teleurgesteld dat dit er tussendoor heeft kunnen glippen.

Kastanjelaan en Ambachtsstraat: fietspaden langs een woonstraat.