‘Een genot om hier te fietsen’

Gemeenten streven naar een samenhangend fietsroutenetwerk, al dan niet met verschillende schaalniveaus. Delft hanteert bijvoorbeeld een klassieke driedeling in niveaus. Veenendaal legt het accent op een dicht netwerk van gelijkwaardige routes. Venlo kent weer een andere variant. Het Venlose fietsplan voor de komende jaren onderscheidt naast (of boven) primaire en secundaire fietsroutes een *ruggengraat*. ‘Voor de grote groepen fietsers die gebruik gaan maken van de ruggengraat moet het een genot zijn hier te fietsen.’

foto: Wim van der Wijk, Royal Haskoning

De Regentessestraat op dit moment…

Het Veenendaalse principe om in de fietsinfrastructuur alle nadruk te leggen op een dicht netwerk van ‘even hoogwaardige’ fietsroutes, is tamelijk ongebruikelijk. Natuurlijk, getekende fietsnetwerken hebben doorgaans wel een even hoge dichtheid, maar in de prioritering en budget-toedeling wordt toch vaak een aanzienlijk onderscheid in niveaus gemaakt. Daarbij is zelden de klassieke niveau-driedeling van Delft in volle omvang zichtbaar: verbindend net – stadsniveau; verdelend net – wijkniveau; ontsluitend net – buurtniveau. Meestal ligt er een sterk accent op het hoogste niveau, welke benaming er ook voor gehanteerd wordt: primair net, hoofdroutes, snelnet, sternet e.v.a. Bij die concentratie op het hoogste niveau, zeg op de *hoofdfietsroutes*, is dan vaak te zien dat men een tamelijk grote hoeveelheid routes dat hoogste niveau meegeeft. Zie bijvoorbeeld het verhaal over Zwolle in de vorige *Fietsverkeer*, nr 11.

On-verkeerskundig taaltje

Weer een andere variant is te vinden in het nieuwe verkeersplan en fietsplan van de gemeente Venlo. In *Venlo leefbaar en bereikbaar, GVVP 2005-2015*, *Deelnota Fiets* worden primaire routes (stadsniveau) en secundaire routes (wijkniveau) onderscheiden, maar daarnaast of daarboven een ruggengraat. Op de ruggengraat komen de grote fietsstromen van diverse herkomsten en naar belangrijke bestemmingen samen. De kwaliteit voor de fietsers is hier van het hoogste niveau: rechtstreeks, geen verkeerslichten, voorrang of – bij hoofdautoroutes – ongelijkvloerse kruisingen, voldoende ruimte (3.5 - 4.0 m) en comfortabel (vlak, breed en vloeiend). Om de waarde hiervan te benadrukken, gebruikt het fietsplan een nogal on-verkeerskundig taaltje:

‘De ruggengraat is ijzersterk. Als de ruggengraat sterk is, is het hele systeem, het hele fietsroutenetwerk sterk. Voor de grote groepen fietsers die gebruik (gaan) maken van de ruggengraat moet het een genot zijn hier te fietsen. (…) De centrale as van een hoogwaardig fietsroutenetwerk is een plek waar je je thuis voelt. Fietsen is de hoofdfunctie van de ruggengraat. Dat betekent dat de fiets er een prominente plaats in de ruimte heeft. Dus niet, zoals in het standaard (Nederlandse) wegontwerp, verdrongen naar de marge van de ruimte. (…) Het beeld van de ruggengraat moet meer zijn zoals in sommige Zuidoost-Aziatische steden: brede banen, waar fietsers het straatbeeld bepalen, waar auto’s eventueel als gast in mee kunnen liften. Het getal is van belang voor het beeld: veel fietsers, weinig auto’s. De ruimte met het kamerbrede tapijt (wat meer is dan een rode loper, want die rol je niet thuis uit; als je over de rode loper mag ben je per definitie te gast) wordt als een huiskamer ingericht met (stijl)meubelen: fietsenstallingen, servicepunten, schuilplaatsen, rustbankjes, kiosken, openbare verlichting; alle gesitueerd op een logische locatie. En (wand)versieringen door een herkenbare groenstructuur, (verzorgde) gevels en voortuinen en kunstobjecten. Als potentiële gebruiker van de ruggengraat bedenk je je wel drie keer voor je toch de auto neemt.’

Fietsstraten-plus

Opvallend is dat in Venlo zelfs bij deze hoogste categorie fietsroutes niet (alleen) aan fietspaden wordt gedacht; de tekst verwijst vooral naar een soort fietsstraten-plus, met in beperkte mate bestemmingsverkeer per auto ‘te gast’. Het is ook interessant om te zien waar het feitelijk om gaat bij die ruggengraat: een driepoot van korte trajectdelen, elk nog geen kilometer lang. Dat lijkt ook opgeteld misschien teleurstellend weinig, maar tegelijk is er zeker een logica in te vinden. Het gaat namelijk om het hart van Venlo en van het fietsroutenetwerk. De drie trajecten zijn in drie richtingen het routedeel waarop nog een zeer sterke bundeling is; tezamen verbinden ze de drie stadsdelen (Venlo, Tegelen en Blerick). Ook raken ze aan alle belangrijke Venlose fietsbestemmingen, zoals het stads-

tekening: Wim van der Wijk, Royal Haskoning

...en hoe het moet worden.

centrum, station, ziekenhuis en hogeschool. Daar een perfecte kwaliteit bieden, kan inderdaad misschien de gewenste uitstraling geven.
Aan de andere kant, de grote les uit de voorbeeldroutes in Den Haag en Tilburg (1975) en de les die ten grondslag lag aan het fietsroutenetwerk van Delft (1987), is toch echt dat fietsgebruik alleen door een geheel netwerk met voldoende kwaliteit goed bevorderd kan worden. Natuurlijk is Venlo dat ook van plan, maar het accent op de ruggengraat is toch ook realiteit. Misschien is het echter juist in situaties waarin het fietsbeleid en fietsgebruik onder druk staan en het gemeentebestuur een werkelijke koerswijziging wenst, wel verstandig of zelfs noodzakelijk om, net als Venlo, te kiezen voor de concentratie van middelenbesteding. Ook in Nijmegen (zie het artikel op pagina 8 en 9) is zoiets aan de hand.

Doelformuleringen
Dat er in Venlo een koerswijziging wordt uitgezet in het nieuwe verkeersplan, is ook te zien in de doelformuleringen: 'Het stimuleren van het fietsgebruik op een verplaatsingsafstand tot 7,5 km, waardoor het gebruik van de auto beperkt wordt. (...) Voor het bereiken van dit doel is het nodig de concurrentiepositie van de fiets t.o.v. de auto te verbeteren.' In een voorgaande Verkenningennota stond het nog wat uitgebreider: 'De gemeente Venlo is in hoge mate georiënteerd op de bereikbaarheid voor het autoverkeer. Om de stad ook op termijn leefbaar te houden is meer aandacht voor andere vervoerwijzen nodig en dan met name voor het langzaam verkeer. Venlo dient zich (...) te ontwikkelen tot een "fietsstad". Waar het voor korte ritten vanzelfsprekender is de fiets te nemen in plaats van de auto.'
Dat zijn heel wat scherpere keuzes dan we kennen uit de Nota Mobiliteit van V&W.
Vertaald naar fietsroutes betekent dit dat Venlo op grote schaal behoefte heeft aan nieuwe routes, vanwege de specifieke (verkeers)structuur van de stad. De hoofdroutes voor de auto zijn in Venlo van oudsher sterk overheersend. Een hoofdader (Eindhovenseweg/Koninginnesingel) raakt zelfs aan het voetgangersgebied in het stadscentrum. Fietsroutes vielen in sterke mate samen met deze hoofdroutes voor het autoverkeer. Primaire fietsroutes wil Venlo nu niet meer langs de verkeersaders laten lopen. Anders, zo erkent de gemeente, zal de fiets door de vertragingen (vooral door de vele verkeersregelinstallaties), onveiligheid en hinder nooit de gewenste concurrentiepositie krijgen.

Fietsroutenetwerk Venlo met in blauw de ruggengraat.