

Apeldoorn: voorkeur voor de fiets, maar keuzes blijven nadrukkelijk open



Apeldoorn is een stad die, om met verkeerswethouder Lies Mulderij te spreken ‘in ruime cirkels, met veel groen, rondom zijn centrum is gegroeid’. Randstedelijke congestieproblemen zijn er niet aan de orde van de dag. “Verkeersveiligheid, en vanwege het vele groen ook de sociale veiligheid, zijn voor fietsers wel belangrijke punten”, zegt Mulderij. “En in het algemeen geldt: ingrijpen voordat het spaak loopt.”

Aan dat ingrijpen spendeerde de gemeente Apeldoorn sinds de opstelling van de Fietsnota in 1990 jaarlijks f 1 tot f 1,5 miljoen, afgezien van bijdragen van rijk en provincie. “Het idee achter de maatregelen die we daarmee hebben uitgevoerd, is het fietsen sneller, veiliger en comfortabeler maken. Daarnaast voeren we ook een beleid om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk uit de binnenstad te weren”, legt de wethouder uit. Uit tellingen bleek dat ruim de helft van het autoverkeer in het centrum van Apeldoorn uit doorgaand verkeer bestaat.

Doorgaand verkeer vermijden

De aan de noordrand van de Veluwe gelegen gemeente telt 150.000 inwoners, waarvan er 134.000 in de stad zelf wonen. De overigen zijn woonachtig in omliggende dorpen en buurtschappen.

Het bestemmingsverkeer uit de binnenstad weren, kan mede vanwege deze grote spreiding niet, vinden de Apeldoornse bestuurders. Wethouder Mulderij: “Bezoekers vanuit de regio komen in belangrijke mate per auto naar Apeldoorn. In veel dorpen is het openbaar vervoer ook niet van dien aard dat je veel te kiezen hebt. Bovendien is er midden in de stad, onder het gemeentehuis, een parkeergarage. Het centrum heeft ook een belangrijke woonfunctie. Bestemmingsverkeer vermijden is dus geen optie. Wat we wel willen bereiken, is zo min mogelijk zoekverkeer, dus ontwikkelen we routes die gericht zijn op de parkeergarages; en een duidelijke belemmering van het doorgaande autoverkeer door het centrum.”

Bestemmingsverkeer vermijden geen optie.



Om dat laatste te bereiken moeten een aantal doorgaande routes worden 'doorgeknijpt'. Twee andere zijn al versmald tot het absolute minimum. Voormalig gemeentelijk fietscoördinator Monique Rohde: "Op die twee oude radialen hebben we met aan weerszijden in rood uitgevoerde fietsstroken van één meter breed het wegdek voor auto's versmald tot 3,30 meter. Er wordt daardoor minder hard gereden en als doorgaande routes zijn deze straten niet meer aantrekkelijk."

De busmaatschappij, die op deze radialen een frequente dienstregeling heeft, was hier volgens de fietscoördinator 'niet echt happy mee'. "Voordat we de ingreep deden, hebben we onderzoek laten doen. Dat wees uit dat auto- en busverkeer in twee richtingen binnen een profiel van 3,30 meter kon. Dus hebben we het gedaan."

Fiets sneller en goedkoper

In Apeldoorn voorziet de Parkeernota uit 1989 in maatregelen voor onder andere het invoeren van betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders en het omzetten van een groot deel van het maaiveld-parkeren naar garage-parkeren. In de nota wordt bovendien bepaald dat een deel van de opbrengsten uit parkeergelden besteed wordt aan voorzieningen voor fietsverkeer. "We willen dat mensen eerder geneigd zullen zijn de fiets te nemen. Omdat ze merken dat het sneller en goedkoper is", zegt wethouder Mulderij. "Bovendien wordt door het vergunningensysteem de kans om een parkeerplaats in de stad te vinden kleiner. Maar de keuzes blijven nadrukkelijk open."

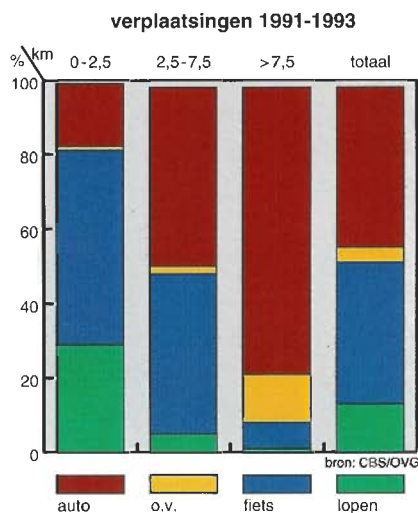
Het aandeel van de fiets in de modal split van Apeldoorn is, ook vanwege de ruime en groene opzet van de stad, altijd al groot geweest. Op afstanden tussen de 2,5 en 7,5 km is dat aandeel 43%, op kortere afstanden zelfs 52%. Van alle verplaatsingen binnen de stad werd in 1990 op werkdagen al 45% op de fiets gemaakt. De Fietsnota uit dat jaar heeft een verhoging van dit aandeel tot 55% als doel.

Sinds de opstelling van die Fietsnota is er een aantal maatregelen genomen om de keuze tussen fiets en auto te beïnvloeden. Voorbeelden zijn de versmallingen van het wegprofiel voor autoverkeer, herprofilering van enkele kruispunten, een fietsoversteek over Kanaal Zuid en op diverse plaatsen verkeersdrempels om de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

Geen symbolische voorzieningen

In de komende jaren wordt Apeldoorn uitgebreid met de wijken Osseveld-oost en Woudhuis, in het oosten van de stad. Over de verbinding voor fietsers tussen deze wijk en het centrum van de stad is volgens Mulderij 'het laatste woord nog niet gezegd'. "Er zijn uitgewerkte plannen voor een volledig eigen infrastructuur voor fietsers op deze route. Maar er moet terdege onderzocht worden of dat geen symbolische voorzieningen zijn. Kostbare ingrepen die goed ogen, maar waarvan ik me nog afvraag of ze voldoende rendement hebben om de investering te rechtvaardigen."

Ook over het gevoel van veiligheid op een vrijliggende fietsroute die voor een groot deel langs het spoor moet lopen, heeft de wethouder haar bedenkingen. "Al het groen in Apeldoorn heeft ook zijn nadelige kanten. Er zijn daardoor uitgestrekte gebieden waar je als fietser het gevoel hebt dat er geen hulp aanwezig is, als er iets zou gebeuren. Niet dat er nu werkelijk zoveel plaatsvindt, maar het gevoel van onveiligheid kan evengoed een probleem zijn en een reden voor mensen om toch liever de auto te pakken."



Verbeterd kruispunt.



Fietsen buiten winkeltijd, voor wie niet te veel haast heeft.



Onderdeel van de voorzieningen die in de afgelopen jaren zijn getroffen, was daarom het aanbrenge van verlichting op een aantal fietsroutes. “Daar had gewoon nooit iemand aan gedacht”, verklaart Monique Rohde het ontbreken ervan. “Verlichting verhoogt het gevoel van veiligheid, daarom hebben we daar veel aandacht aan besteed. Net als aan het snoeien van overdadig groen.”

Beperkingen voor fietsers

De verkeersmaatregelen die in Apeldoorn zijn getroffen, kenmerken zich door het handhaven van keuzevrijheid, met een lichte druk richting fiets. In het winkelhart is dat standpunt losgelaten. Voor autoverkeer is daar geen plaats. Maar ook voor fietsers zijn er beperkingen. Wandelpromenades zijn uitsluitend bestemd voor voetgangers. De fietspaden die in het midden door deze straten lopen, mogen alleen buiten winkeltijd door fietsers worden benut. Althans, zo willen de borden het die op de straathoeken staan opgesteld. Vooral op de wat rustigere delen houdt slechts een enkeling zich eraan. “Ze zeggen er nooit wat van”, zegt een oudere heer, die zich als een van de weinigen met de fiets aan de hand door een winkelstraat begeeft. Fietsers met een andere opvatting over de verordeningen doen hun best hem te ontwijken. “Ik heb geen haast”, zegt hij gelaten, “maar ik geef ze geen ongelijk. Moet je dan soms hier afstappen en aan het eind van de straat weer verder? Dat is toch onzin.”

Station Apeldoorn: stalling aan de overkant.



Stallingen

Rond het NS-station van Apeldoorn wordt gemopperd. "Een puinhoop is het hier", is het ongevraagde commentaar van een gehaaste reiziger. Voor het vinden van een plekje voor zijn fiets is enig duw- en trekwerk onontbeerlijk. De rekken naast het station zijn overvol. Enkele verweerde bordjes bevatten de vermaning geen fietsen buiten de klemmen te plaatsen. Verwijzingen naar de aan de overzijde gelegen particuliere stalling zijn er niet.

Fietscoördinator Monique Rohde: "De onderhandelingen met de spoorwegen over een bewaakte stalling op het station zelf duren nog steeds voort. Je kunt zeggen dat we die in het verleden verkeerd hebben gevoerd. Het blijft een heen en weer schuiven van de verantwoordelijkheid, met als resultaat dat er nog steeds geen echt goede oplossing is. De particuliere stalling tegenover het station sluit 's avonds om half tien, maar bij een station moet je aansluitend op de laatste trein je fiets nog kunnen ophalen. Wij vinden dat NS daar een taak in heeft. Dat vinden zij ook wel, maar tot nu toe is dat standpunt uitsluitend met de mond beleden."

Vier uur 's nachts

In het centrum van Apeldoorn zijn inmiddels wél goede stallingsvoorzieningen. Het uitgaanscentrum van de stad heeft een bewaakte stalling, waar intensief gebruik van wordt gemaakt. In het weekend kunnen fietsers hier tot vier uur 's nachts terecht. Het realiseren van deze bewaakte stalling heeft geleid tot een sterke afname van het aantal fietsdiefstallen. Onder het in 1993 opgeleverde nieuwe stadhuis is naast een parkeergarage ook een bewaakte fietsstalling ondergebracht. In het kader van de Fietsnota zijn bovendien de oude rekken en klemmen die verspreid over de stad stonden, vervangen door kwalitatief betere. Mede ter bevordering van de combinatie fiets-openbaar vervoer is nabij een halte van een interlokale busverbinding een overdekte stalling voor 20 à 30 fietsen geplaatst. Het gebruik ervan is hoog.

Behalve met stallingsvoorzieningen, probeert de gemeente ook door het vergroten van de aangiftebereidheid diefstal van fietsen terug te dringen. Wie diefstal aangeeft, heeft in Apeldoorn exclusief toegang tot een regelmatig gehouden veiling van fietsen die door de politie zijn verzameld. De daar gehanteerde prijzen zijn volgens wethouder Mulderij 'uitermate schappelijk'.

Recreatieve fietsroutes

Het fietsbeleid van de gemeente Apeldoorn strekt zich uit tot buiten de bebouwde kom. Jaarlijks telt de stad twee miljoen verblijfsrecreanten en één miljoen attractiebezoekers. In het recreatieschap wordt in samenwerking met de regionale openbaar-vervoerbedrijven, de provincie en ondernemers uit de toeristensector, momenteel gewerkt aan het realiseren van recreatieve fietsroutes. Bedoeling is dat in de toekomst de campings en attracties in de omgeving rechtstreekse fietsverbindingen met elkaar krijgen. Voor de financiering van deze routes wil de gemeente een deel van de opbrengsten van de plaatselijke toeristenbelasting benutten. Daarnaast zal steun van de rijksoverheid nodig zijn.

Fietsvoorzieningen en openbaar-vervoerverbindingen tussen de verschillende toeristische bestemmingen in de regio moeten uiteindelijk resulteren in een generatie recreanten die graag naar Apeldoorn komt. Maar ervoor kiest de auto te laten staan.



Fietsstalling onder het nieuwe stadhuis.