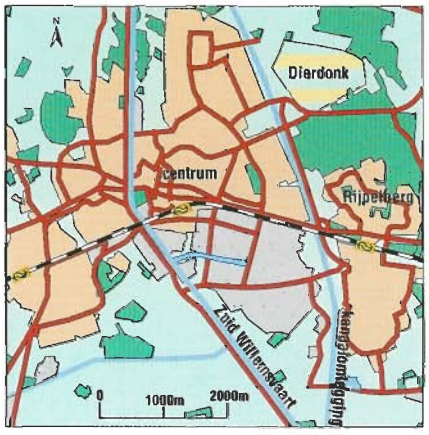
Helmond: nonstop-fietsroutes bieden hoge kwaliteit



Helmond is een stad van korte trajecten. De langste afstand die er binnen de grenzen van de 72.000 inwoners tellende gemeente valt te overbruggen, is 7,5 kilometer. Vanuit een willekeurige woonwijk is het stadshart, waar nog een restant van de ooit omvangrijke textiel- en metaalindustrie is gevestigd, nooit verder dan 4 kilometer. In Helmond is daarom altijd veel gefietst.

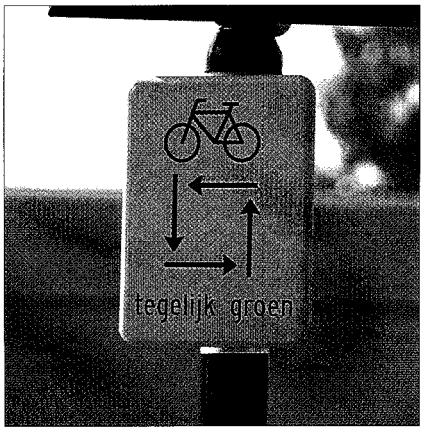
Van oudsher was de bevolking van Helmond, met uitzondering van degenen die aan de 'chique' kant van het kanaal woonden, weinig kapitaalkrachtig. De auto deed daardoor laat zijn intrede in de stad. Maar eenmaal zover, was de opmars niet te stuiten. Nog steeds ligt het autobezit in Helmond 15% hoger dan gemiddeld in Nederland. Het autoverkeer kon onbelemmerd van de stad bezit nemen. Parkeerruimte was geen probleem. De wegen waren breed, verkeerslichten kende de stad niet. Wethouder Jan van der Zanden: "Toen ik twaalf jaar geleden wethouder van Verkeer werd, ergerde ik me dood aan de positie waar de fietser in was beland. De vanzelfsprekendheid van de ongelijke rechten tussen auto's en fietsers. Ik vond dat we die balans wat anders moesten gaan leggen. Dat uitgangspunt hebben we in Helmond jaar in jaar uit vol kunnen houden."

Gelijkgestemde ambtenaren

Van der Zanden kreeg in de tijd van zijn aantreden de wind mee. Helmond werd groeigemeente en de landelijke politiek koos voor het stimuleren van fietsverkeer voor verplaatsingen over korte afstanden. Bovendien had de wethouder een aantal 'gelijkgestemde ambtenaren'. In Rijpelberg, de eerste uitbreidingswijk van Helmond, werd door de gemeentelijke stedebouwkundigen meteen bij de bouw een eigen infrastructuur voor fietsers ontworpen. Oude landbouwwegen vormden hiervoor de basis. In de volgende gebieden waar nieuwe woningen verschenen, werd telkens voor diezelfde structuur gekozen. Het

Wethouder Van der Zanden: 'Balans tussen auto's en fietsers anders leggen.'

Van groot belang vindt de wethouder dat de stad vooral voor het gemotoriseerd winkelverkeer bereikbaar blijft. "De stad heeft een economische functie en daar wil ik geen afbreuk aan doen. Maar dat betekent niet dat de auto bij de ondernemer op de stoep moet kunnen staan." Hij wijst op de Brink, één van de grootste pleinen van de stad, dat met unanieme steun van de gemeenteraad autovrij is gemaakt terwille van voetganger en fietser. "Tegelijkertijd zorgen we dat de parkeerplaatsen zich zoveel mogelijk op loopafstand van de winkels bevinden."



Klimaat

Scholten is geen voorstander van het conflictmodel. Tot zijn vreugde bespeurt hij de laatste jaren een toleranter klimaat. "Voorheen was je voor of tegen de auto. Dat is gelukkig niet meer zo. Iedereen beseft dat het aantal auto's gigantisch toeneemt. Zeker in een stad als de onze zul je voor alternatieven moeten zorgen. Anders loopt 't vast. De bus is voor deze stad minder aantrekkelijk. Blijft over de fiets."

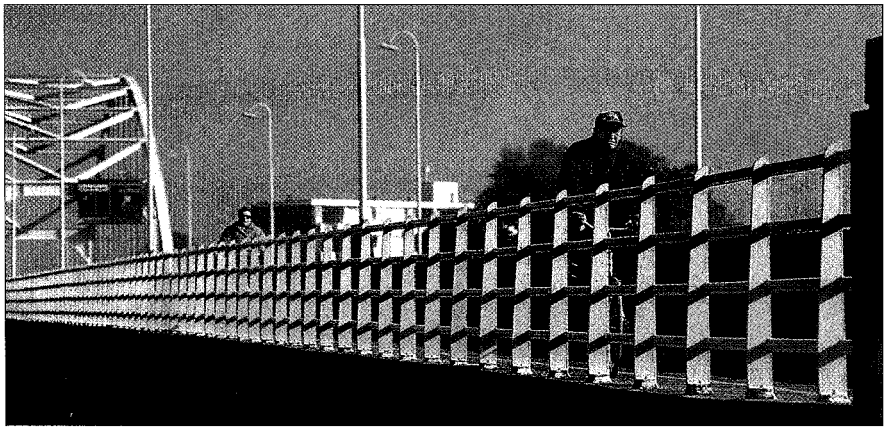
Ideaal vindt Scholten maatregelen ten gunste van de fiets die de automobilist niet opvallen. "In ieder geval moeten ze geen ergernis wekken. Ze moeten geaccepteerd worden. Daarom is communicatie van groot belang. Leg uit waarmee je bezig bent en waarom."

Geheel in lijn daarmee is de manier waarop in Deventer verkeersplannen op buurtniveau worden ontwikkeld. De zogenaamde buurtcirculatieplannen worden door de bewoners zelf opgesteld, onder begeleiding van een verkeersadviesbureau. De uitgewerkte plannen worden vervolgens aan de gemeenteraad ter goedkeuring voorgelegd.

Deventer voorbeeld

"Deventer is een voorbeeld dat laat zien welke mogelijkheden een goed doordacht fietsbeleid biedt en hoe leuk het kan zijn in zo'n oude stad te fietsen." Dat zegt mr. C.J.D Waal, die van 1984 tot 1993 burgemeester was van Deventer. Waal maakt deel uit van de Commissie Personenvervoer van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De rijksoverheid zou naar zijn stellige overtuiging van deze gemeente nog het een en ander kunnen leren. De prioriteit die Deventer al in 1980 toekende aan het fietsverkeer, geldt bepaald niet op rijksniveau. "Naar de auto en het openbaar vervoer gaat geweldig veel geld. De fiets krijgt slechts een schijntje. Ik vind dat heel merkwaardig want de fiets kan een belangrijk middel zijn bij het terugdringen van het autogebruik."

Gemeentebestuurders geeft Waal het welgemeende advies zelf zoveel mogelijk de fiets te pakken. "Eigen ervaring is heel belangrijk. Dat maakt mensen vanzelf enthousiast."



Brug over de IJssel.

uitgangspunt was dat iedereen per fiets bij belangrijke voorzieningen moest kunnen komen, met daarbij zo min mogelijk menging met het autoverkeer. Waar de twee elkaar op wijkniveau ontmoeten, heeft de fiets voorrang.

In het centrum van Helmond was de textiel- en metaalindustrie inmiddels grotendeels vertrokken naar landen waar arbeid een wat andere prijs heeft. Leegstaande gebouwen en vers gesaneerde fabrieksterreinen waren het gevolg. "Er moest dus in de binnenstad van alles worden gebouwd", zegt Van der Zanden. "Ook bij de invulling daarvan hebben we een stukje van het ideaal om de fiets een betere plek in het verkeer te geven, kunnen verwezenlijken." Die verwezenlijking bestaat uit een sluitend fietsroutenetwerk. Paradepaardje in dit netwerk is een fietspad van 3,5 meter breed. Het is een zogenaamde nonstop-fietsroute, berijdbaar in twee richtingen. Deze eerste nonstop-route verbindt het centrum van de stad met de woonwijk Rijpelberg. Op deze route krijgt het fietsverkeer zoveel mogelijk veiligheid en comfort aangeboden: scheiding van het autoverkeer, kruisingen beveiligd door middel van verkeerslichten met korte wachttijden of, afhankelijk van de verkeersintensiteit, in principe groen licht voor fietsers zijn daar voorbeelden van. Verder heeft het fietspad een herkenbare rode kleur, en eerste prioriteit in onderhoud, bij sneeuwruimen en bij het bestrijden van gladheid. Op de route is bovendien over het 'nieuwe kanaal', de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, een speciale brug voor voetgangers en fietsers aangelegd.

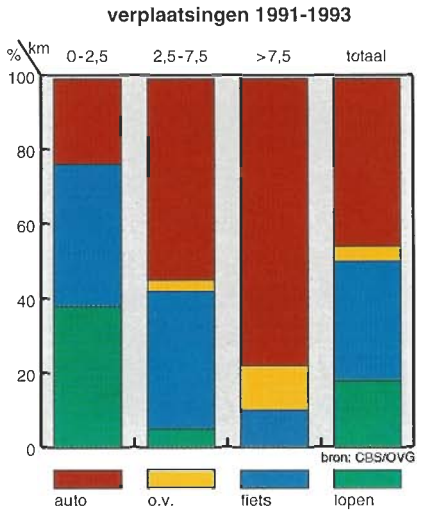
Fietsstroken geen kwaliteit

Op dit patroon is de gemeente Helmond vervolgens gaan voortborduren. Verkeerskundige van de dienst Stadsontwikkeling, John Weernink: "Het traditionele stedelijke net hadden we in feite klaar, maar we kwamen er achter dat zo'n traditioneel net eigenlijk niet voldoet. Fietsstroken en parallelroutes, dat is geen kwaliteit. Met de huidige verkeersintensiteit zijn dat soort voorzieningen beneden de maat. Tien jaar geleden hadden we al een breed fietspad in tegels van Helmond-Noord naar het station gelegd. Toen we, daarop voortbouwend, de eerste complete nonstop-fietsroute aanlegden naar Rijpelberg, zagen we meteen: 'Dat is pas een fietspad'. Je rijdt frank en vrij, fysiek gescheiden van het autoverkeer, in een mum van tijd naar een woonwijk. Toen de plannen voor de nieuwste uitbreidingswijk Dierdonk gemaakt moesten worden, hebben we meteen weer voor een nonstop-fietsroute gekozen. Nu we twee van deze routes hebben gemaakt, is mijn geloof erin alleen maar versterkt. Wil je mensen uit de auto en op de fiets krijgen, dan telt comfort en veiligheid. De routes die we nu hebben aangelegd zijn allemaal 3,5 meter breed, uitgevoerd in rood asfalt en goed verlicht. Gevaarlijke situaties, ontmoetingen tussen fietsers en snelrijdend autoverkeer, doen zich er eigenlijk niet meer voor."

Vervoerregio

Het fietsaandeel in de modal split van afgelegde kilometers in Helmond is vrij groot. Op afstanden tot 2,5 kilometer bedraagt dit aandeel 38%, van 2,5 tot 7,5 kilometer 37%. Het aandeel van de fiets in het interne woon-werkverkeer is 55%. Maar de gemeente wil, ook in regionaal verband, meer.

In het Plan van Aanpak van de Vervoerregio Eindhoven luidt de taakstelling: 'Vergroten van het fietsgebruik in het stedelijk gebied met 10% en handhaving van het huidige fietsgebruik op interlokale verbindingen.' Meer nonstop-fietsroutes, stedelijk en regionaal, en een regionaal georganiseerde promotie van de fiets moeten dit doel verwezenlijken. In Helmond



'Dat is pas een fietspad.'

Minder parkeerplaatsen langs de straten om ruimte voor fietsroutes vrij te maken.

verwacht men met de uitvoering van de fietsroutes geen al te grote problemen. Weernink: "Er zijn al fietspaden naar alle dorpen in de omgeving. Wat we nu maken sluit daarop aan."

Parkeerbeleid

In de stad zelf is de gemeente Helmond van plan het aantal nonstop-routes verder uit te breiden. Om daarvoor ruimte vrij te maken, wil Helmond het aantal parkeerplaatsen langs de straten in het centrum beperken. Bovendien wil men een uitbreiding van het huidige voetgangersgebied. "Eigenlijk lopen we met ons parkeerbeleid vooruit op de ingrepen die we voor het fietsverkeer op het oog hebben", zegt John Weernink. "Versnipperde plaatsen heffen we langzamerhand op, zonder het totale aantal te verminderen. Uiteindelijk willen we komen tot een cityring, met daarlangs geconcentreerde parkeervoorzieningen. Binnen die ring is het gebied voor voetgangers, met op een verantwoorde manier een veilige en comfortabele fietsroute daar doorheen."

Ook de stallingsvoorzieningen in de binnenstad worden uitgebreid. Momenteel is er een bewaakte stalling bij V & D en een centraal gelegen stalling, waar op zaterdag bewaking is. In combinatie met een nieuw te bouwen parkeergarage aan de cityring, legt de gemeente meteen een bewaakte fietsenstalling aan. De centraal gelegen stalling zal op den duur verdwijnen. Daar voor in de plaats moeten vier overdekte stallingen komen, één in iedere windrichting. Minimaal twee daarvan moeten worden bewaakt. Momenteel heeft het Centraal Station in Helmond een bewaakte stalling. Bij de twee kleinere stations, Helmond 't Hout en Helmond Brouwhuis, zijn fietskluizen.

Bereikbaarheid

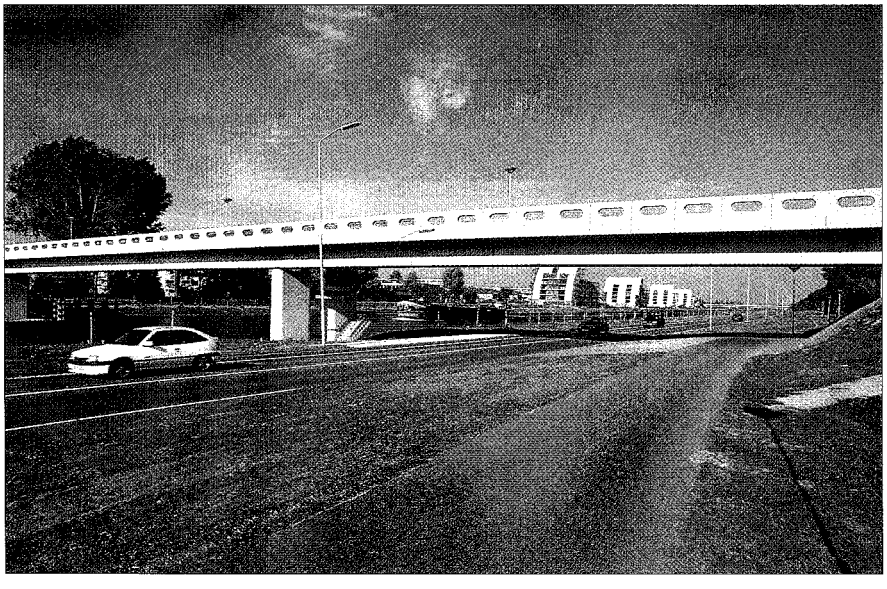
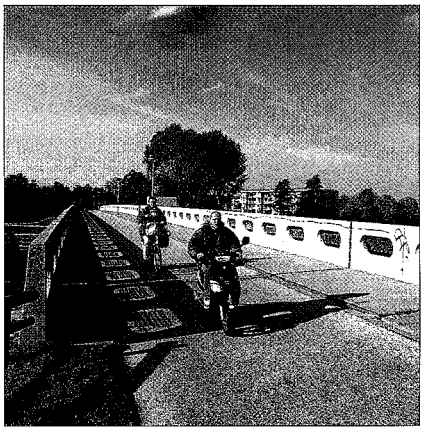
"Doorgeschoten", zegt P. van Duppen, bestuurslid van de Federatie Ondernemersverenigingen Helmond over het beleid van de gemeente. Van Duppen is tevens eigenaar van een interieurzaak. "Gelukkig nét aan de grens van het toekomstige voetgangersgebied, anders was het voor ons ook een drama geworden. In de binnenstad zitten nu eenmaal bedrijven die zonder bereikbaarheid per auto hun boeltje wel kunnen pakken. Een doe-het-zelf-zaak bijvoorbeeld, of een afhaalchinees, restaurants, een hotel, of een winkel met wasmachines

en tv's. Dat zijn bovendien bedrijven die oppervlaktes hebben waar geen boetiekachtige zaak zich in zal kunnen vestigen. Ik denk dus dat als al die plannen doorgaan, er een trek naar de periferie zal ontstaan."

Wethouder Van der Zanden is het met deze analyse niet eens. "Er is inmiddels voor onze politiek een breed draagvlak", zegt hij, "maar ik kan niet iedereen overtuigen. Vrijliggende fietspaden van 3,5 meter breed in bestaand gebied aanleggen, betekent een drastische beperking van de ruimte voor de auto. De bevolking is enthousiast, maar ondernemers staan niet altijd te juichen. Zij denken nog vaak dat klanten die per auto komen commercieel interessanter zijn. Ten onrechte, denk ik dan. Mijn overtuiging is dat als je mensen de mogelijkheid biedt op een veilige en vriendelijke manier met de fiets naar de stad te komen, dat ook in het belang van de daar gevestigde ondernemer is. De binnenstad wordt steeds meer een gebied om te winkelen en te recreëren. Blik past daar niet bij. Laat je de auto toe in het centrum, dan blijft er onvoldoende openbare ruimte over om nog te spreken van een aangenaam verblijfsgebied."

Budget

Voor het aanleggen van alle voorzieningen voor fietsverkeer die in Helmond nog op het verlanglijstje staan, heeft de gemeente zelf een budget van *f* 500.000,- per jaar beschikbaar. "Bijdragen van de rijksoverheid zijn onmisbaar", zegt Van der Zanden. "De politieke keuze hebben we gemaakt. In Helmond is het óf de fiets óf de auto. Het openbaar vervoer is in een stad van dit formaat geen haalbaar alternatief. Dat betekent dat we ook zonder allerlei subsidies dit beleid zullen blijven voeren. Dat hebben we in het verleden ook gedaan. Je haalt dan wat weg bij onderhoud bijvoorbeeld, of je lift mee met andere ingrepen. Maar dat gaat zover als het gaat. De landelijke overheid moet dat inzien. Want wat gebeurt er wanneer je de noodzakelijke investeringen voor fietsverkeer niet doet? Wat moet je dan uiteindelijk spenderen om een stad leefbaar te houden? Als je het zo naast elkaar zet, kan fietsbeleid nog wel eens heel wat voordeliger uitpakken."



Van der Zanden: 'Politieke keuze hebben we gemaakt.'