Winterthur: pragmatische keuzes voor de fiets

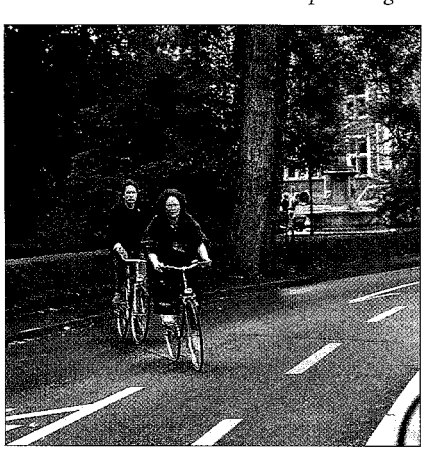
In de komende vijf jaar mag het autoverkeer in de Zwitserse stad Winterthur niet verder groeien, vindt de gemeenteraad. Openbaar vervoer en fiets moeten zorgen dat de stad niet verder verstopt en de kwaliteit van de lucht niet nog verder verslechtert. Gefietst wordt er in de vrij vlak gelegen industriestad al zeker honderd jaar. De politieke wind in de rug is van recenter datum en heeft de stad een groot aantal op pragmatische leest geschoeide voorzieningen gebracht. "We zoeken binnen de bestaande situatie naar de beste weg voor de fietser", zegt Gustav Burgherr, chef van de afdeling Verkehrsplanung van de gemeente Winterthur.

Volgens metingen in 1990, nam de fiets op werkdagen 25% van alle verplaatsingen in het 90.000 inwoners tellende Winterthur voor zijn rekening. Voor Zwitserse begrippen is dat veel. De vlakke ligging, zo'n 20 km ten noordoosten van Zürich, draagt daaraan bij. Maar ook het industriële verleden van de stad. De fabrieksarbeiders kwamen van oudsher per fiets vanuit de woonwijken naar hun werk, een afstand van maximaal een minuut of twintig. In het midden van de jaren zeventig besloot de politiek aansluiting bij deze traditie te zoeken. Winterthur kreeg een 'Fahrradpolitik'. Sindsdien kreeg de stad een fietsroutenetwerk van 80 km lengte, 3.200 stallingsplaatsen in de binnenstad, veiligheidsvoorzieningen voor fietsers op drukke kruispunten en een nagenoeg autovrij winkelhart in het stadscentrum. Eind 1994 zijn de inspanningen bekroond met een verguld kettingblad plus trappers, de Velo-Oskar, die aan de stad is toegekend door de gezamenlijke Zwitserse fietsfabrikanten en -leveranciers. De gemeente zelf wijst bij het behalen van dit succes op de goede samenwerking die er in hun stad is tussen politie, verkeersafdeling en politiek.

Magere fietsstroken

"Wij zijn nooit een keizers- of koningsstad geweest", legt Gustav Burgherr uit, ter verontschuldiging van de hier en daar nogal mager uitgevallen fietsstroken in Winterthur. Door ruimtegebrek wordt volgens hem de nagestreefde breedte van 1,5 meter lang niet overal gehaald. Op een aantal drukke plekken verdwijnen de fietsstroken zelfs helemaal en duiken fietsers nogal eens, oogluikend toegestaan, de busstrook op. Burgherr vindt 'verdwijnende fietsstroken' te sterk uitgedrukt; het is een kwestie van 'hinten durch gehen'. "Ze verdwijnen niet. Parallel aan alle drukke wegen, waar eigenlijk niet voldoende ruimte is voor fietsen, lopen rustige, autoluwe straten. Die zijn bedoeld voor de fietsers."
Buiten het stadscentrum sluiten deze autoluwe routes aan op vrijliggende fietspaden. Deze paden strekken zich uit tot buiten de bebouwde kom, waar ze aansluiten op door het Kanton betaalde lange-afstandsverbindingen voor fietsers.

Winterthur: fiets goed voor een kwart van de verplaatsingen.



Het net binnen de bebouwde kom bestaat momenteel uit 80 km aan fietsroutes, maar dat moet nog bijna verdubbelen. Het realiseren van die verdubbeling is niet eenvoudig. Burgherr: "Wij hebben een niet al te best gevulde portemonnee. Het is mogelijk om bij onderhoud aan wegen meteen wat fietsvoorzieningen mee te nemen. Maar in Zwitserland

moet je daar heel voorzichtig mee zijn. Over iedere ingreep die meer dan 3 miljoen frank kost, moet de bevolking worden geraadpleegd. Is er, los van de kosten, tegen een bepaald project weerstand en wordt die ondersteund door tenminste 1.500 handtekeningen, dan moet er ook een volksraadpleging komen."

Geen keizers- of koningsstad.

Autovrij winkelhart

Daarmee is het 'juridische mijnenveld' nog niet compleet. In 1973 sprak de bevolking van Winterthur zich in zo'n referendum uit voor een autovrij winkelhart. Toch hebben winkeliers de realisatie daarvan twintig jaar kunnen tegenhouden. "Ze hebben ons de oorlog verklaard", zegt Gustav Burgherr. "Iedere parkeerplaats die we wilden opheffen, hebben ze tot aan het hoogste gerechtshof bevochten. Stapje voor stapje hebben we zo terrein moeten winnen. Tot de eerste straten autovrij waren. Toen kwamen er zelfs aanvragen van winkeliers uit andere straten: of ze alsjeblieft zo snel mogelijk bij het autovrije gebied aangesloten konden worden."

Ook bij het realiseren van fietsvoorzieningen stuit de gemeente regelmatig op haar democratische beperkingen. Burgherr: "Langs een toegangsweg naar een uitbreidingswijk wilden we, voordat de ruimte op is en iedere familie drie auto's heeft, een fietspad aanleggen. Het hele project kostte meer dan Sfr 3 miljoen, dus kwam er een referendum. De bevolking zei: 'Nee, dat is ons te duur en bovendien wordt hier toch niet gefietst.' De echte reden is natuurlijk dat we ruimte van de auto af wilden nemen. Dat er niet wordt gefietst klopt, het is er te gevaarlijk!"
De ambtenaren van Verkehrsplanung hebben er van geleerd. "Volgende keer moeten we het anders doen", zegt hun chef. "We moeten zeggen: 'Deze autoweg moet worden opgeknapt. Dat kost 2 miljoen. Voor een klein beetje meer kunnen we meteen iets voor fietsers doen.' Als we het zo hadden aangepakt, was het wel gelukt."

Veel parkeervakken voor fietsen

Ondanks de juridische voetangels en klemmen, is de gemeente Winterthur erin geslaagd in twintig jaar tijd de aanblik van auto's in het centrum te vervangen door die van fietsers en trolleybussen. Parkeerplaatsen in het centrumgebied zijn schaars en in veel straten zelfs afwezig. Om in de behoefte aan parkeerruimte te voorzien, zijn aan de rand van de binnenstad garages gebouwd. Langs de straten zijn, op de plaats waar vroeger auto's stonden, grote aantallen keurige parkeervakjes voor fietsen geschilderd. De veelal vrij dure fietsen zijn

uitgerust met stevige standaards, soms in een tweebenige uitvoering. Hoewel het er veel minder waait dan in Nederland, ontstaat er met dit parkeersysteem af en toe evengoed nog een aardig domino-effect.

Bij de bouw van grote projecten regelt een 'Verordnung' de ruimte die er moet zijn om fietsen te stallen. Officieel moet op een afstand van maximaal tien meter van de ingang van het gebouw een stallingsvoorziening zijn.
Publieke bewaakte stallingen kent de stad niet. Wel zijn er, verspreid over het centrum en bij station en busknooppunten, tientallen kleine, soms overdekte stallingen. Opvallend is de goede staat van de daar gestalde fietsen, en de voor Nederlandse begrippen volledig ontoereikende sloten die er omheen hangen. Zowel Burgherr als gebruikers van de stallingen maken echter duidelijk dat ook hier diefstal een probleem is. Cijfermateriaal om de ernst daarvan te vergelijken met de Nederlandse situatie ontbreekt.
Burgherr betreurt het feit dat het Zwitserse fietskenteken is afgeschaft. "Er was veel weerstand tegen een op naam gesteld fietskenteken. Het vroeg een uitgebreide organisatie en ook fietsers zelf vonden het lastig om ieder jaar een nieuw plaatje te moeten kopen. Nu is er alleen nog een verzekeringsplaatje van de voor fietsen verplichte WA-verzekering, maar dat staat niet op naam geregistreerd. Het gevolg is dat gestolen fietsen niet meer worden teruggevonden en terugbezorgd. Vroeger gebeurde dat wel."

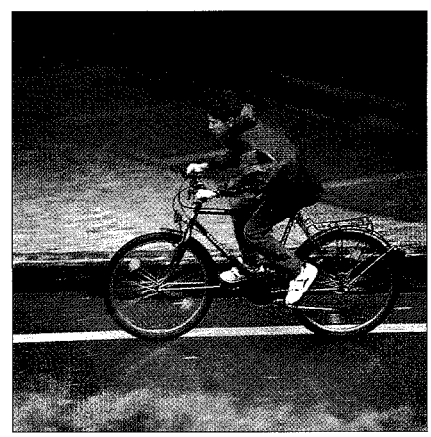
Rode banen

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat de Verkehrsingenieur der Stadt Winterthur zichtbaar raakt. "Van een fietsroutenet moet de fietser op aan kunnen", vat Gustav Burgherr kort het uitgangspunt van zijn beleid samen. Sneeuw en bladeren worden om die reden ruimschoots voor de ochtendspits opgeruimd.
Maar als de inrichting van wegen en kruispunten ter sprake komt, blijkt de praktijk weerbarstiger, ook al is de trend positief. In 1975 vielen er in het verkeer in de stad nog 15 doden. Tien jaar later waren dat er 6, in 1993 5. Eén daarvan was een fietser. Een scholier die bij het verkeerslicht rechtdoor fietste en overreden werd door een naar rechts afbuigende vrachtwagen. Prompt verschenen op de straat leuzen: 'Wie lange noch?' Platgereden lichamen

werden op het wegdek geschilderd. Burgherr: "Er dreigde bijna een volksopstand, die tot het bankroet van het fietsbeleid zou kunnen leiden. We deden in de ogen van de bevolking niets om de fietser te beschermen. Uiteindelijk hebben we iets bedacht. We moesten iets doen." Op vrijwel alle drukke kruispunten met verkeerslichten kunnen fietsers zich bij rood licht op een opgeblazen fietsstrook vóór het autoverkeer opstellen. Er zijn aparte verkeerslichten voor fietsers, met vooraanmelding en een voorstart. Op de fietsstrook, en doorlopend in het opgeblazen gedeelte, zijn na het ongeval op een aantal gevaarlijke kruispunten twee felrode banen geschilderd. Eén voor rechtdoorgaande fietsers en één voor naar rechts afbuigende. De gekleurde banen lopen door tot voorbij het verkeerslicht. "Voor automobilisten is het daardoor duidelijk dat ze een fietsroute overschrijden. Ze moeten de gekleurde baan kruisen. Ik weet niet of het op de lange duur zal werken."

Keuzes, geen kosten

Voor de komende jaren omschrijft Burgherr het beleid van Winterthur als 'het maken van keuzes, niet van kosten'. Infrastructurele verbeteringen draaien volgens een verborgen agenda mee in goedgekeurde onderhoudsplannen. Daarnaast gaat de aandacht vooral naar publiciteit en het verhogen van het toch al prestigieuze imago van de fietser. "Wij hebben hier veel fietsfreaks", legt Burgherr uit. "Mensen voor wie de fiets een hoge status heeft. Ze rijden op dure fietsen en zijn daar trots op." In het verleden was die groep fanatieke fietsers voor de gemeente een 'Alptraum'. Een nachtmerrie. Burgherr: "Ze hebben hun eigen klachtenlijn, waar mensen knelpunten voor fietsverkeer melden. Die leggen ze bij ons op tafel, met de vraag wat we eraan gaan doen. Als er geen antwoord komt, vragen ze het een maand later weer. Ze vergeten niets. Alles zit in hun computer."



Bondgenoten

Van een 'Alptraum', is deze groep inwoners van Winterthur een bondgenoot van het gemeentelijk beleid geworden. Evenals overigens de automobielclub. Beide consumentenorganisaties zijn vertegenwoordigd in de Arbeitsgruppe Velo. Burgherr wijst op een advertentie van de vereniging van automobilisten op de fietskaart van Winterthur. "Die advertentie heeft alle produktiekosten betaald." De gratis verkrijgbare kaart geeft een overzicht van de fietsroutes, de stallingsmogelijkheden in de stad en de haltes van het openbaar vervoer.

Ook op andere manieren verhoogt de gemeente Winterthur het prestige van de fietser. De vergulde fietstrofee die binnenkort in een speciale vitrine in de hal van het gemeentehuis zal prijken, is daar een voorbeeld van. Maar ook een jaarlijkse 'Veloputztag', een door de plaatselijke fietsersbond bemande openbare poets- en afsteldag voor fietsen in het centrum van de stad. En een voor volgend jaar aangekondigde viering van het feit dat er in Winterthur al zeker honderd jaar wordt gefietst. "Het is verboden fietsers de hond achterna te sturen of een stok in het wiel te gooien", leest Burgherr voor uit een door hem opgediepte fietsverordening uit 1895, die de aanleiding vormt tot het feest. Ook hiervan is de uitvoering in handen van de plaatselijke fietsersbond. "Publiciteit hoeft niet veel te kosten en is wel heel belangrijk. In feite regelen de fietsers bij ons zelf hun eigen promotie. Wij steunen ze daarbij."