

Utrecht: streven naar compacte stad met fijnmazig fietsroutenetwerk



De gemeente Utrecht wil dat in 2015 het autoverkeer binnen de stad met 10% is gedaald in vergelijking met 1987. Gebruik van de fiets, en in mindere mate carpooling, zou hiervoor in de plaats moeten komen. Autoverkeer van en naar de stad moet tegen die tijd met 20% zijn afgenomen. Ook hier moet de fiets voor een alternatief zorgen, evenals een in dit geval wat belangrijkere bijdrage van carpooling. Een middel om dit doel te bereiken, is het hanteren van het model van de 'compacte stad' in de ruimtelijke ordening, waardoor de afstanden zo kort mogelijk blijven. Een fijnmazig ontsluitend fietsroutenet en een stedelijk hoofdnet van fietspaden dat veilig, comfortabel, herkenbaar en duidelijk bewegwijzerd is, moet het gebruik van de fiets verder bevorderen. Goede stallingsvoorzieningen, uit en thuis, completeren een aantrekkelijke vervoersketen. Aan de thuiszijde is op dat gebied in de Utrechtse Vogelenbuurt al enig succes geboekt.

“Een sturende aanpak.” Dat vindt wethouder Hugo van der Steenhoven van de gemeente Utrecht kenmerkend voor het fietsbeleid in zijn stad. “Met alleen volgen kom je er niet”, zegt hij. Overigens kan niet worden gezegd dat de fiets nu een onbetekenende rol speelt in de 235.000 inwoners tellende stad. Tot een afstand van 2,5 km is het fietsaandeel in de modal split van de verplaatsingen 37%, van 2,5 tot 5 km 44% en van 5 tot 7,5 km 24%.

'Compacte stad'

De behoefte aan woningen, kantoren en bedrijfslocaties is in de Utrechtse regio onverminderd groot. Bij de daarvoor noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur staat aandacht voor verkeersgeleiding en zorg om het milieu centraal.

Het gemeentebestuur heeft voor de ruimtelijke ordening als hoofddoelstelling geformuleerd dat de reisafstanden zo kort mogelijk moeten zijn. In dit model, 'de compacte stad', hebben fiets en openbaar vervoer de beste kansen bij het streven het autoverkeer terug te dringen. Een andere hoofddoelstelling is het niet-noodzakelijke autoverkeer te beteugelen door aantrekkelijke alternatieven te realiseren. Goede voorzieningen voor de fietser en de gebruiker van het openbaar vervoer staan in dit verband hoog genoteerd.

*Wethouder Van der Steenhoven:
'Hoofdroutes hebben prioriteit.'*



Comfortabel, snel en veilig

Om een en ander te bereiken zijn twee soorten netwerken ontwikkeld: een ontsluitend fietsroutenet en een hoofdnet van fietspaden. Aan de kwaliteit van het eerste net worden geen bijzondere eisen gesteld behalve dat het goed begaanbaar is.

“We streven ernaar”, legt fietscoördinator Herman Nietsch uit, “een ontsluitend fietsroutenet met een maaswijdte van 400 meter aan te bieden. Via dat fietsroutenet is dan, met minimale omrijbewegingen, snel het hoofdnet te bereiken dat de attractiepunten in de stad verbindt. Die hoofdroutes brengen we op een hoogwaardig niveau: herkenbare fietspaden met een verharding van rood asfalt en uniforme verlichting en bewegwijzering. Uitgangspunt bij de aanleg van het hoofdnet is dat de fietser zich op een comfortabele, snelle en veilige wijze moet kunnen verplaatsen.”

Prioriteit bij hoofdroutes

Wethouder Van der Steenhoven: "De hoofdroutes hebben bij ons prioriteit. Ze moeten op korte termijn, voorzover dat nog niet gebeurd is, vrijliggend en comfortabel gemaakt zijn, zodat mensen inderdaad de overstap kunnen maken van de auto naar de fiets. Op die routes zit al ontzettend veel fietsverkeer. In eerste instantie richten we ons daar dan ook heel sterk op."

Jaarlijks wordt aan het verbeteren van fietsvoorzieningen een bedrag van f 3 miljoen besteed. Voorbeelden van ingrepen die in dat kader zijn verricht, zijn een fietstunnel ter hoogte van het kruispunt Beneluxlaan/Europalaan en de reconstructie van de Atoomweg en de A. van Ostadelaan, waar aan beide zijden vrijliggende fietspaden zijn aangelegd.

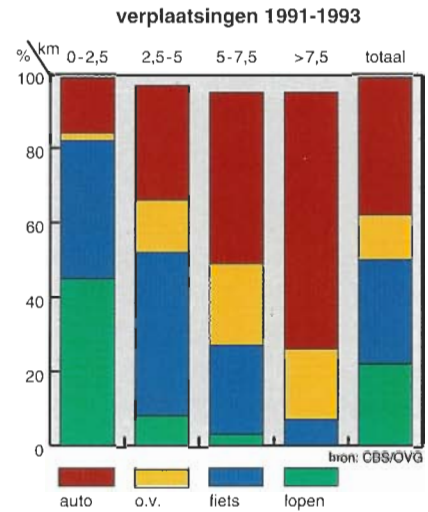
Fiets veilig bij de woning

Ook in stallingsvoorzieningen aan herkomstzijde steekt Utrecht nogal wat energie. Landelijke bekendheid geniet het experiment in de Vogelenbuurt. Het is geselecteerd als voorbeeldplan in het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra. De uitvoering van het plan is mede mogelijk gemaakt met een bijdrage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van het Masterplan Fiets.

Directe aanleiding was dat door ruimtegebrek in en bij de woning veel inwoners van de 19de-eeuwse woonwijk hun fiets niet (veilig) konden stallen. De straten in de Vogelenbuurt vormden een rommelige aanblik met vele op straat gestalde fietsen.

Het project omvat drie typen stallingsvoorzieningen, ofwel het 'pamperconcept': maxi, midi en mini. Ze verschillen onderling in kwaliteit, prijs en loopafstand van de woning.

Het mini-niveau is een fietsklem met aanbindmogelijkheid. In het kader van het project zijn in de wijk 150 van dit soort klemmen geplaatst. Het midi-niveau is een fietstrommel, een voorziening die voor de gemeente Utrecht is ontwikkeld voor toepassing op straat en waarvan er drie werden neergezet. De fietstrommel past op de plaats van een parkeervak, biedt ruimte aan vier fietsen en bevindt zich op een afstand van maximaal 40 meter van de woning. Stallen in een trommel kost de gebruiker f 15,- per maand. Met de fabrikant worden gesprekken gevoerd om de trommel tegen lagere kosten te produceren. De eerste trommels kostten de gemeente f 10.000,- per stuk. "Ze worden goed gebruikt en zijn veilig", zegt fietscoördinator Nietsch. "Het zou mooi zijn als er, met het oog op de prijs, massaproductie op gang kwam. Dan kan de trommel wellicht gemeentebreed worden toegepast."



Fietstrommel: f15,- per maand voor een fietsplaatsje.



Ruimte voor de fiets • 51

Uitbreiding gewenst

Het maxi-niveau in het stallingsproject in de Vogelenbuurt zijn op ten hoogste 150 meter van de woning gelegen afsluitbare, onbewaakte buurtstallingen met een capaciteit van 40 tot 60 fietsen. Een plek in de buurtstalling kost f 10,- per maand. Inmiddels zijn er vijf van zulke stallingen gerealiseerd.

Alle voorzieningen die in de wijk zijn aangelegd, worden zeer goed benut. Wat de bewoners betreft zouden alle typen voorzieningen aanzienlijk uitgebreid mogen worden.

“Dat is natuurlijk leuk om te constateren, en er komt ook zeker een vervolg”, zegt wethouder Van der Steenhoven. “De resultaten van dit experiment willen we bovendien vertalen naar andere wijken en buurten. We gaan nu een aparte organisatie oprichten die zich specialiseert in stallingen.”

Het stallingsexperiment in de Vogelenbuurt maakt deel uit van het project Votulast, dat erop gericht is een viertal vooroorlogse buurten (Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt) auto-arm en waar mogelijk autovrij te maken.

Bij de aanpak van dit project is gekozen voor een zo concreet en direct mogelijke werkwijze. Gebaseerd op inbreng van de bewoners gaan werkgroepen op geselecteerde proeflocaties aan de slag met experimenten gericht op het autovrij en auto-arm maken van de wijk.



Stallingsvoorzieningen in de Utrechtse binnenstad.

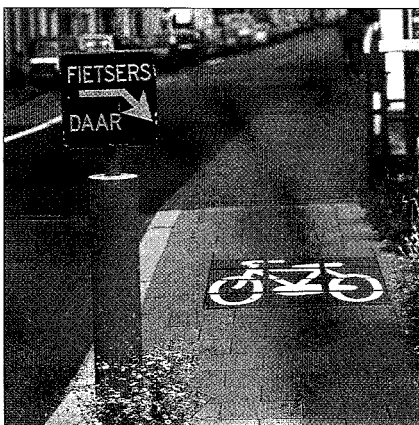
Plan Leidsche Rijn

De komende jaren bouwt Utrecht aan de westzijde het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn, dat ruimte moet gaan bieden aan meer dan 50.000 bewoners. “Als we een slag willen maken bij het terugdringen van de automobiliteit, moeten we het daar doen”, zegt Van der Steenhoven. “Hier hebben we alle ruimte om maximaal op de fiets in te zetten. Die kans moeten we zo goed mogelijk benutten”

Een fietsbrug, over het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2, die het nieuwe stadsdeel met de oude stad zal gaan verbinden, maakt om die reden deel uit van de plannen. Leidsche Rijn zal met deze voorziening op fietsafstand van de binnenstad liggen, waarmee het model van de ‘compacte stad’ concreet gestalte krijgt. Voor de auto zal geen aparte brug worden gebouwd. Het autoverkeer zal gebruik moeten maken van de bestaande verbindingen, die nu al vaak overbelast zijn.

Sociale veiligheid

Bij de opzet van het fietsroutenetwerk, speelt sociale veiligheid in Utrecht een belangrijke





*Fietscoördinator Herman Nietsch:
'Goed kijken naar aanvoerroutes
van fietstunnels'.*

rol. Herman Nietsch: "In projectnota's is sociale veiligheid een vast onderdeel. Waar wij vooral op letten, is dat er langs fietsroutes geen dichte begroeiing staat. Als dat wel zo is, zorgen we ervoor dat die gesnoeid wordt. Ook verlichting is van belang."

Verder moet er bij fietspaden zicht en toezicht zijn. Dat betekent eventueel objecten verwijderen en fietsroutes plannen door bewoonde gebieden of zo nodig bevorderen dat langs een fietsroute woningbouw plaatsvindt.

"Ook naar de aanvoerroutes van fietstunnels wordt goed gekeken", zegt Nietsch. "Zo mogelijk trekken we ze recht, zodat er voldoende zicht is. Ook de tunnel zelf nemen we onder de loep. In een van de fietstunnels zijn bijvoorbeeld vluchtwegen aangebracht."

Overleg

In het overleg over deze en andere kwesties in het Utrechtse fietsbeleid wordt niet alleen de plaatselijke Fietsersbond **enfb** betrokken, ook het Centraal Overleg Samenwerkende Bonden van Ouderen (Cosbo) zit regelmatig met de gemeentelijk fietscoördinator om de tafel. Nietsch: "Senioren vormen een aanzienlijke deel van de bevolking, bovendien is voor deze groep de fiets een belangrijk vervoermiddel."

Woordvoerder R. Lebbink van het Cosbo zegt zeer tevreden te zijn over de wijze waarop het overleg met de gemeente wordt gevoerd. "Onze werkgroep Verkeer, Vervoer en Veiligheid vergadert eens in de drie maanden. De heer Nietsch woont een gedeelte van deze vergaderingen bij en pikt dan allerlei zaken op. Soms gebeurt het dat hij op zeer korte termijn een oplossing kan realiseren, andere zaken hebben wat meer tijd nodig." Ouderen hebben hun specifieke wensen, stelt Lebbink. Omdat ze kwetsbaarder zijn, vindt hij de veiligheid een zeer belangrijk punt. "Daarom dringen wij aan op goede verlichting van en bij fietspaden. Ook hebben we ons, samen met anderen, verzet tegen een fietstunnel onder een groot kruispunt, juist vanwege de onveiligheid. Die tunnel is inmiddels van de baan." Een andere kwestie voor het Cosbo is de oversteektijd bij verkeerslichten. "Ouderen hebben vaak wat meer tijd nodig. Op een aantal punten was daar onvoldoende rekening mee gehouden. Op ons verzoek zijn aanpassingen aangebracht."

De Utrechtse fietsinfrastructuur noemt Lebbink 'vrij redelijk'. Er ontbreken nog diverse schakels in het fietsnetwerk. "Maar er gebeurt hier van alles. Wij hebben alle vertrouwen in het resultaat."