Houten: het succesverhaal van een fietsvlinder

Prominente plaats voor de fiets.

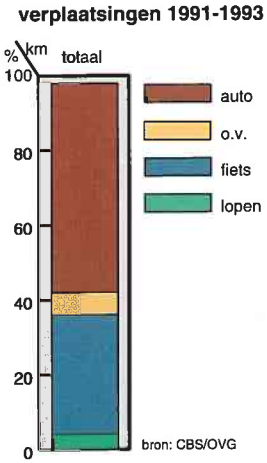
Het aantal verkeersslachtoffers onder de 30.000 inwoners van de Utrechtse forensengemeente Houten bedraagt maar de helft van het landelijk gemiddelde. Het auto-aandeel in woon-winkelverplaatsingen ligt meer dan 30% lager dan in steden van een vergelijkbare omvang. Het fietsaandeel in die verplaatsingen in Houten is hoog: 52%. Het aantal in- en uitstapbewegingen op het station is er ruim driemaal hoger dan in Breukelen, dat bijna de helft van het aantal inwoners van Houten telt. De inwoners van Houten zijn zeer tevreden over de fietsvriendelijke stedebouwkundige opzet, die in hun gemeente zeer consequent is toegepast. Omrijden met de auto hebben ze er graag voor over.

"Wij doen niet aan autootje pesten", zegt de wethouder van Verkeer en Vervoer in Houten, mevrouw Lies Elbers. "Het mobiliteitsvraagstuk dat nu in veel steden speelt, is in Houten al vijftien jaar geleden voorzien toen er een plan werd ontwikkeld voor een uitbreiding met 6.000 woningen. De fiets heeft in dat plan een prominente plaats gekregen. Toch kan iedereen overal met de auto komen. Er is voldoende parkeergelegenheid, al is dat lang niet altijd direct voor de deur. Het is alleen véél aantrekkelijker om binnen Houten de fiets te nemen."

Groeikern

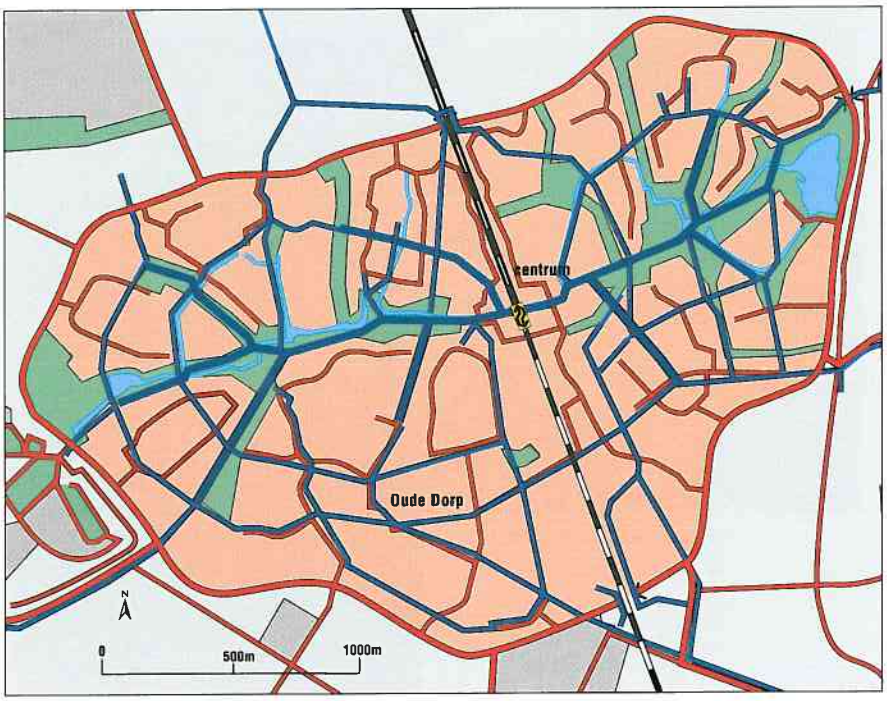
In 1979 werd Houten aangewezen als groeikern. Het oorspronkelijke dorp met 1.350 woningen moest ongeveer vijf keer zo groot worden. In het stedebouwkundige plan voor deze uitbreiding is gekozen voor een rondwegmodel met een diameter van 3 km. De rondweg doet in vorm denken aan een vlinder en heeft een totale lengte van 8,6 km. In het midden liggen het nieuwe NS-station, het winkelcentrum en het gemeentehuis. Het gebied binnen de vlindervormige rondweg bestaat verder uit zestien woonwijken, met hier en daar een buurtwinkel. Het oorspronkelijke dorp is één van die wijken. Buiten de rondweg liggen twee

Projectleider Pieter de Jong: 'Iedere automobilist weet dat hier iets bijzonders aan de hand is.'



bedrijventerreinen. Autoverkeer kan in het gebied binnen de rondweg niet van de ene naar de andere wijk rijden. Dat kan alleen via de rondweg, waarop iedere wijk een eigen aansluiting heeft. De naamgeving daarvan komt overeen met het achtervoegsel in de straatnamen binnen de betreffende wijk. Een automobilist met bestemming Dijkhoeve, neemt vanaf de rondweg afslag De Hoeve; een bezoeker van de Vikingenpoort neemt afslag De Poort. Zoekverkeer wordt zo tot een minimum beperkt.

Pieter de Jong was destijds projectleider van de uitbreiding van Houten, en is momenteel beleidsvoorbereider van een project om nog eens 6.000 woningen te bouwen. "Zodra je als automobilist op de rondweg zit, is de doorstroming goed", zegt hij over het stedebouwkundige model van Houten. "In tijd gezien is de omweg daardoor niet zo groot. Bovendien is het systeem helder, je hoeft niet eindeloos te zoeken. Ook voor automobilisten is Houten daardoor een prettige omgeving."
Autoverkeer dat van de rondweg komt, wordt via korte wijkwegen verder geleid. Deze wijkwegen, die voor fietsers verboden zijn, gaan al snel over in buurtwegen en vervolgens in woonstraten. Op deze laatste twee rijden ook fietsers. In de woonstraten treffen alle verkeersdeelnemers elkaar, er zijn geen trottoirs.



Stervormig netwerk van fietsroutes

Houten mag een prettige omgeving voor automobilisten zijn, voor fietsers is die constatering een understatement. Aansluitend op de buurtwegen kent Houten een uitgebreid netwerk van fietsroutes. Samen met de buurtwegen en woonstraten vormen deze een ster. De middellijn van de ster is een groenzone, met daar doorheen van oost naar west één doorlopend fietspad. Langs deze routes is de hele gemeente in alle richtingen voor fietsers bereikbaar. Op één oud gedeelte na zijn alle fietsroutes voorzien van goede verlichting. De hoofdroutes van het net hebben een 'maaswijdte' van 300 x 300 meter. De secundaire fietsroutes hebben een 'maaswijdte' van 150 x 150 meter.

Het stervormige netwerk voor fietsverkeer is de drager van de stedebouwkundige invulling van Houten. Langs deze drager bevinden zich alle voorzieningen die veel publiek trekken zoals bibliotheek, scholen en sportaccommodaties. Een onderdoorgang bij het station, waar alle fietsroutes samenkomen, zorgt ervoor dat ook de bestemmingen in het centrum vanuit alle richtingen voor fietsers goed bereikbaar zijn. Het merendeel van de winkels is gevestigd in het centrum. De inwoners van Houten doen vrijwel al hun food-aankopen en de helft van hun nonfood-aankopen in de eigen gemeente. In totaal wordt bij de plaatselijke detailhandel *f* 200 miljoen per jaar besteed. De omzet per vierkante meter winkeloppervlak ligt daarmee 2,5 maal hoger dan gemiddeld in Nederland.

Vrijwel alle food-aankopen worde binnen de gemeente gedaan.

"Het sterke punt van Houten is dat het plan onderlinge samenhang heeft en consequent is doorgevoerd", zegt De Jong. "De druk om van het ontworpen systeem af te wijken was uiteraard groot. In het kader van het netwerk voor fietsers moest de provinciale weg die vroeger rechtstreeks naar het oude dorp liep, worden doorgeknipt. Dat was heel zuur voor de mensen die daar woonden. Er was dan ook veel weerstand tegen. Toch is het gebeurd. Het uiteindelijke resultaat is een netwerk voor fietsers waar mensen als vanzelf op terecht komen."

Voorrang voor fietsers

Eenmaal op dat net, hebben fietsers voorrang op automobilisten. "Dat is heel onorthodox", zegt De Jong. "Er komt heel wat voor kijken om dat goed te laten verlopen. Vooral automobilisten die van de rondweg komen, hebben tijd nodig om zich aan te passen aan de gewijzigde situatie. Komt de eerste kruising met een fietsroute te snel, dan is dat gevaarlijk. Soms hebben we om die reden een paar extra bochten in autoroutes moeten leggen. Verder hebben we de hele trucendoos opengetrokken. Haakse bochten, fietspaden die hoger liggen dan de weg waar de auto's op rijden, witte blokken, rode palen, wegversmallingen. Iedere automobilist die een fietsroute kruist, weet dat hier iets bijzonders aan de hand is."

Minder verkeersslachtoffers

De ingrepen werken. In 1991-'93 vielen in de gemeente Houten jaarlijks gemiddeld 46 verkeersslachtoffers, ofwel 1,6 per 1.000 inwoners. Landelijk ligt ditzelfde cijfer op 3,2. Van de slachtoffers in Houten viel ruim de helft binnen de rondweg. Het aandeel fietsers onder de slachtoffers was gedurende deze periode 20,3%. Landelijk was dat percentage 24,4. Niet alleen de ver doorgevoerde scheiding van autoverkeer en fietsers en voetgangers, ook het relatief geringe autogebruik binnen de rondweg zal hier aan hebben bijgedragen. Bij woonwinkelverplaatsingen bedraagt het aandeel van de auto in Houten 19%. In vergelijkbare plaatsen neemt het autoverkeer 28% van die verplaatsingen voor zijn rekening. In het spitsuur zijn in de woonwijken van Houten per 100 woningen 50 auto's onderweg. In vergelijkbare nieuwbouwwijken in andere plaatsen zijn dat er gemiddeld 65 tot 70.

Fietsers voorrang op automobiliste

Die veiligheid heeft ook een keerzijde. "Onze kinderen zijn gewend aan een fietsvriendelijke omgeving", zegt wethouder Elbers. "Maar buiten Houten is dat anders. Juist omdat het in Houten zo goed geregeld is, zijn kinderen die voor het eerst naar de middelbare school in Utrecht gaan daar niet op ingesteld." Voor deze kinderen heeft de gemeente een educatieve video gemaakt over de routes die ze straks zullen gaan fietsen en over verkeersveiligheid in het algemeen.

Rechtstreeks fietsen van de ene naar de andere wijk.

Racebaan

Het opvoeden van jonge Houtenaren heeft nog een ander, iets problematischer aspect. "Op zondag is het hier echt een ramp. Op het balkon verga je van de herrie en een wandelingetje in het park durven we niet meer te maken", meldt een bewoonster van Dijkhoeve, een appartementengebouw direct gesitueerd aan de groene as die door Houten loopt. Auto's kunnen er niet komen, een fietspad is er wel, bijna 3 km lang door het groen. Een mooiere testbaan voor opgevoerde brommertjes laat zich nauwelijks denken. "Ze zoeken iets om zich te vermaken", zegt Lies Elbers over de jonge Houtenaren die ieder vrij uur omzetten in bromfietskilometers. "Toen ze allemaal nog op driewielertjes reden, kenden we dit probleem niet. Maar de eerste kinderlichting is inmiddels op brommerleeftijd aangeland. Het fietsnetwerk is voor hen natuurlijk een prachtige racebaan."

De actie 'Bromsnor' moet dit tij in Houten keren. Door strengere politiecontrole, met behulp van een nieuw aangeschafte bromfietsrollenbank en een surveillancemotor gaat de gemeente het probleem aanpakken. "Desnoods moeten er fysieke maatregelen komen, zoals kuilen in het wegdek of drempels", vindt de wethouder. De Jong gelooft daar niet in. "Dat maakt het nog aantrekkelijker." Hij vindt dat wanneer bromfietsen met 70 km per uur over het fietsnet scheuren, de logische oplossing is om ze als snelverkeer te behandelen. De ringweg op dus.

Verbinding met Utrecht

Ook op andere punten wordt er in Houten nog steeds gesleuteld aan het concept, met name aan de verbindingen met 'de buitenwereld'. De fietsroute Houten - Nieuwegein - Utrecht zou de gemeente graag aantrekkelijker zien voor fietsers. Samen met de gemeenten Utrecht en Nieuwegein, Rijkswaterstaat en de provincie Utrecht is een plan gemaakt dat moet leiden tot 20% meer fietsers op de route in 1996, vergeleken met de situatie in 1993. Bovendien moet de fietsroute veiliger, aantrekkelijker en comfortabeler worden. Vergeleken met de gemiddelden in de periode 1988-'90 moeten de ongevallencijfers voor fietsers en bromfietsers met 40% dalen als het project is afgerond.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken, hebben de betrokken partijen een aantal met elkaar samenhangende maatregelen afgesproken. Zo zullen bijvoorbeeld de wachttijden op de kruisingen korter worden, het autoverkeer op de parallelwegen worden beperkt en de verharding en bewegwijzering worden verbeterd. Ook krijgt de fietsroute meer verlichting, het viaduct over het Merwedekanaal wordt aangepast en langs een deel van de route dat veel wind vangt, komt een windscherm. Ook zal er gelegenheid komen om te schuilen.

Openbaar vervoer

Houtenaren maken veel gebruik van de trein. Binnen tien minuten kom je daarmee op Utrecht CS. Het aantal in- en uitstapbewegingen ligt gemiddeld op 6.200 per dag, tegen 4.900 in Maarssen (39.500 inwoners) en 1.950 in Breukelen (13.200 inwoners). Per 1.000 inwoners ligt het aantal vertrekken per trein op 180 tot 200, een aantal dat pas afneemt bij afstanden van 1.000 meter of verder tussen woning en het station. In vergelijkbare, maar minder fietsvriendelijke gemeenten waar men lopend of per openbaar vervoer naar het station gaat, zet al bij 500 meter van het station een scherpe daling in.

De afstand tussen locaties binnen de rondweg in Houten en het maximaal 1.500 meter verder gelegen station, wordt voor het grootste deel per fiets of lopend afgelegd. Het aandeel fietsers en voetgangers ligt bij vertrekkende en aankomende reizigers rond de 90%.
De prima fietsvoorzieningen dragen hier ongetwijfeld toe bij, maar ook het geringe aantal busverbindingen met het station zal een rol spelen. Door Houten lopen enkele streeklijnen, maar die bestrijken met een vrij summiere route alleen het westelijk deel van de gemeente.

Uitbreidingsmogelijkheid

Overigens is bij de opzet van Houten rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de openbaar-vervoervoorzieningen in de toekomst. Een achtvormige fietsroute, met als knooppunt het station, heeft aan weerszijden een uitbreidingsmogelijkheid tot een breedte van 11 meter. De Jong: "Je weet niet wat de toekomst brengt. Elektrische karretjes, een monorail, alles laat zich denken. Wij vonden dat de mogelijkheid open moest blijven om, als dat nodig is, ruimte voor iets dergelijks te maken. Voor uitbreiding naar 11 meter breed hoeft op deze lemniscaatvormige lus geen enkel huis gesloopt te worden. Het is allemaal gemeentegrond. Hoogstens moet er hier en daar een boom verdwijnen."

Ondanks deze kanttekeningen over de openbaar-vervoervoorzieningen, is het verkeerssysteem van Houten een succes. De Jong: "Houten moet nog 6.000 woningen bijbouwen. Zowel het publiek als de gemeenteraad hebben gezegd daar niet echt op te zitten wachten. Maar als het per se moet, dan op precies dezelfde manier als de eerste 6.000. Een tweelingbroertje van de vlinder. Weer een station in het midden, weer een rondweg en weer een radiaal fietssysteem. Daar heeft iedereen zich duidelijk over uitgesproken."

Station Houten: fietsen en lopen goed voor 90% van het voor- en natransport.