> Het fietsklimaat van **Culemborg**: waarom Nederland zo'n fietsland is

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Kuilenburg, oude stad met een geheel eigen historie. Ook anno 2011 als gemeente nog steeds een echte stad in de zin dat alle herindelingen en samenvoegingen grotendeels aan Culemborg voorbij zijn gegaan en het nog steeds die oude stad met de woonwijken en bedrijventerreinen eromheen is. Uitermate Nederlands daarmee: met hoog fietsgebruik in een oude compacte middelgrote stad.

Vrijstad Culemborg is trots op het stedelijk verleden. Op de gemeentewebsite is een mooie, 16 pagina's tellende brochure te vinden: Kleine geschiedenis van Culemborg: Voor iedereen die meer wil weten over de historie van de stad. Verschillende ontwikkelingsperioden zijn indirect van groot belang voor het huidige fietsklimaat. De tamelijk omvangrijke oude binnenstad werd en wordt gekoesterd. Culemborg kende in de 19e eeuw een sterke industriële ontwikkeling (jeneverstokerijen, glasfabriek, sigarenfabrieken, meubelnijverheid) die de oude kern vergrootte. En dat historische gebied is bij uitstek domein van de fiets. Na 1900 groeide Culemborg langzaam door; pas vanaf de zestiger jaren kwamen de grote nieuwbouwwijken. Eerst Terweijde, Voorkoop en De Hond aan de zuidoostkant van de stad. Vanaf de jaren tachtig ging het verder aan de westkant van de binnenstad, over het spoor: Goilberdingen en westelijk daarvan Parijsch, aan de zuidkant bedrijventerrein Pavijen. Inmiddels telt Culemborg bijna 28.000 inwoners en 12.000 arbeidsplaatsen [kaart].

Bij de oudste nieuwbouwwijken aan de zuidoostkant ging het om forse uitbreidingen, maar de stad bleef een fietsbare stad: maximale afstanden zo'n 2 km. Bijzonder is dat ook de nieuwste uitbreidingen van Culemborg de stad evenzeer compact houden. Goilberdingen en Parijsch liggen ook maximaal 2 km van het centrum af. Nog steeds een uitermate fietsbare stad dus: compact binnen de kom; weinig buitengebiedbebouwing; een stadshart dat in het centrum van de bebouwing ligt en een treinstation dat - juist door die westelijke bebouwing - ook redelijk centraal ligt.

Hoog en veilig fietsgebruik

Dat alles bepaalt voor een belangrijk deel het fietsgebruik. Voor een deel zit daar iets toevalligs in: Culemborg kon nu eenmaal aan drie kanten van de oude stad uitbreiden. Maar voor een deel is het ook het succes van de karakteristieke Nederlandse ruimtelijke ordening. En voor een deel toch ook een gevolg van de eigen Culemborgse keuzes in de afgelopen decennia. In Culemborg gaat nu ongeveer 31% van alle verplaatsingen van de inwoners, en liefst 48% van hun kortere verplaat-

Wethouder Willem-Jan Stegeman:
De waarde van een nieuwe hoofdfietsroute is duidelijk: fietsverkeer wordt zichtbaarder en fietsers krijgen een perfecte voorziening.

singen (tot 7,5 km) per fiets, zeggen de cijfers van het MON (2004-2008). Daarmee hoort Culemborg bij de absolute top van Nederland. Van de wat grotere kernen c.q. kleinere steden doen alleen Leiden, Middelburg, Kampen en Aalten het net zo goed.

Wethouder Stegeman is prettig bescheiden op dit punt. Uit zijn mond horen we geen borstkloppende verbandlegging tussen het beleid van de laatste paar jaar en het fietsgebruik. Wel de erkenning dat er al zoveel vast ligt in ruimtelijke structuren. Dat is natuurlijk waar, maar wethouders moeten zich ook niet te klein maken: het verkeersbeleid en fietsbeleid van de laatste decennia is zeker ook een belangrijk punt. In het Culemborgs verkeersbeleid zijn vele keuzes gemaakt die het fietsgebruik stimuleerden. Zoals de misschien wel onvermijdelijke, maar toch ook gewoon effectieve beperking van de toegankelijkheid van het centrum voor autoverkeer. En een sterke nadruk op leefbare, autoluwe woonzones. Hoofdstructuren voor het autoverkeer die in beperkte mate raken aan alle lokale kriskras verplaatsingen per fiets.
Culemborg scoorde in de Fietsbalans vooral opvallend goed op verkeersveiligheid. Voor oudere steden, vol wegen waar de verkeerskundig optimale inrichting niet mogelijk is, is dat niet gebruikelijk. De geringe aantallen fietsslachtoffers staan tegenover slechte scores op subjectieve veiligheid. In de Fietsbalans-enquête en in de jaarlijkse Buurtmonitor scoort Culemborg slecht op dit onderwerp. Ofwel: het voelt niet veilig, maar is het uiteindelijk wel. Een bekend fenomeen, en juist in Culemborg is het niet zo onverwacht. Want hier heeft jarenlang een man gewerkt die bij uitstek bezig was met dit onderwerp: Joost Váhl. Die het in elke taal vaak zei: “You have to make a junction dangerous to make it safe!” Bewust subjectief onveilig, om veilig te zijn.

Culemborg en Joost Váhl

Voor mensen die interesse hebben in het grensvlak van lokaal verkeersbeleid en stedenbouw, is Culemborg de stad waar Joost Váhl 15 jaar gewerkt heeft. Zijn laatste gemeente, na Delft, Gouda en Lelystad. Váhl is wereldberoemd geworden met zijn continue creatieve werken aan leefbare wijken, op een vaak onorthodoxe manier. Mede-uitvinder ook van woonerven (of ‘woonerfs’, in het Engels). Zie hoe een hedendaagse deskundige in home zones, Ben Hamilton-Baillie, naar hem kijkt: “The conscious application of shared space and the deliberate integration of traffic into social space date back to experiments carried out by pioneers such as Joost Váhl and others in The

Een van de duidelijkste voorbeelden van de Váhl-school in Culemborg. De kruising met 5 takken nabij het centrum waar de Weidsteeg (50 km/uur) een bochtje maakt en de Oostersingel (ook GOW) erop aansluit, samen met de stille dr Hockesingel en de fietsdoorsteek Schubertstraat. Complex, en zo liet Váhl het: veel attendering, her en der op stopstrepen lijkende lijnen, een grote punaise middenop die richting rotonde gaat (maar het niet is en ook niet echt kan zijn, want daarvoor is de bocht te lastig). De automobilist die over de punaise heen rijdt, doet het enige juiste hier…Ingewikkeld dus. En het werkt. Zeer lage snelheden, weinig ongevallen en bijna geen slachtoffers.

Netherlands in the late 1960s and early 1970s. Searching for ways to reduce the impact of traffic on the qualities of social space and, in particular, to prevent the decline in freedom of movement available to children, Váhl and his colleagues began to strip out standardized road signing, marking, kerbs and barriers. Playful, creative and quixotic, Váhl created a new vocabulary of street design rich in local references, surprise and intrigue."

Woonerven en shared space, voor buitenlanders is het nadrukkelijk één gedachtegoed.

In Nederland werd het concept van woonerven vroegtijdig formeel aanvaard en verwerkt in de verkeersreglementen. Dat was ook wel een beetje begin van het einde. De keurig geregelde vorm van woonerven werd verdrongen door 30-km/h-zones. En de minder geregelde, minder nette, veel creatievere vorm van woonerven waar Vàhl mee bezig was geweest, verdween al helemaal uit beeld bij al die stedenbouwers die een keurig aangeharkt Nederland als droom hadden.

Intussen ging Váhl in relatieve stilte in Culemborg wel gewoon door - geregeld enthousiaste vakgenoten uit Frankrijk, Engeland, Duitsland en Amerika te woord staand. Het denken en werken stond niet stil. De schaal werd steeds ruimer: niet alleen een enkel woonstraatje zien als sociale ruimte, maar uiteindelijk de gehele stad. En, hoewel ook Váhl indertijd pogingen heeft gedaan de ontsluitingsstructuur voor auto aan te passen (deels met succes), legde hij het accent toch vooral op een aanzienlijke menging van autoverkeer met fietsers en voetgangers, met dat autoverkeer in een ondergeschikte rol.

Ben Hamilton-Baillie is juist op dit punt erg enthousiast over de situatie in Culemborg:

"Culemborg represents the best example I found of the third stage in this process; a whole city where traffic shared the whole urban fabric in a secondary role."

En dat dan door in sterke mate vast te houden aan een gridstructuur voor alle weggebruikers. Váhl koos nadrukkelijk voor 'bijna overal autoverkeer' omdat alleen die spreiding in alle straten een rustig wegbeeld met beperkt autoverkeer zou kunnen brengen. En dus juist geen sterke concentratie van autoverkeer op hoofdaders, want dat zijn dan direct barrières en onsociale ruimten.

De jaren na Váhl: in de wijken nog menging; gelaagdheid erbuiten

Wethouder Willem-Jan Stegeman (D66), die nu zijn tweede periode verkeer doet, hoort ook bij de Nederlanders die het boek van Váhl in de kast hebben. Hij is nog steeds erg tevreden over hoe dit gedachtegoed in Culemborg op straat zichtbaar is. 'Zeker ook in de wijk Goilberdingen werkt de sterke nadruk op menging, op onduidelijkheid en op ongeregeldheid nog steeds goed. Ook de smalle straten met daartegenover veel bebouwing en veel geconcentreerd groen, is nog steeds een goed idee.'

Stegeman ziet in de 20 jaar sindsdien op twee punten een gewijzigde visie. Concreet: het streven om de centrale Prijsseweg autoluw te krijgen was nogal naïef. En een algemener, fundamenteler punt: weggebruikers hebben toch behoefte aan meer structuur en meer niveau- en kwaliteitsverschillen. Culemborg ging een kant op van één groot leefgebied, één samenhangende stad vol relatief gelijkwaardige wegen, één

Verkeerskundige Saskia Teurlings-Out: werken aan de realisatie van goede fietsstroken en vrijliggende fietspaden, zoals hier op de Rijksstraatweg. Foto rechts: de vernieuwde Poelslaan.

Goilberdingen ziet er op het eerste gezicht niet zo heel veel anders uit dan andere nieuwbouwwijken uit de jaren tachtig. Veel doodlopende hofjes en krappe hofjes. Met bovengemiddeld veel onduidelijkheid in domeinen van fiets, voetganger, auto en parkeren. En met - wellicht nog veel karakteristieker voor Váhl- veel wild groen. Geen keurige parkjes maar veel ruig gras, kronkelpaadjes en slootkanten.

30-km/h-gebied. De laatste jaren is bewust de andere kant op gewerkt. De kant van hoofdstructuren en gelaagdheid, met duidelijkere hoofdroutes voor autoverkeer. Echte en voldoende 50-km/h-wegen om autoverkeer sneller af te wikkelen.

Voor Saskia Teurlings-Out, sinds 2005 verkeerskundig beleidsmedewerker in Culemborg, was bij haar komst de verrassing vooral dat 'fietsstad Culemborg' zo weinig specifieke voorzieningen voor fietsers had. De fietsroutes 'over' de hoofdwegen kenden geen of minimale voorzieningen; goede fietsstroken en vrijliggende fietspaden ontbraken. 'Daar hebben we de laatste jaren vooral aan gewerkt, zoals ook vastgelegd in het Fietsbeleidsplan uit maart 2008. We hebben het nodige gerealiseerd en andere delen zitten in de pijplijn. Samen hebben we straks op de centrale oost-west route van Rietveldseweg/Weth. Schoutenweg en op andere 50-km/h-routes als de Poelslaan/ Van Limburg Stirumstraat en de Rijksstraatweg aanvaardbare tot goede fietsvoorzieningen, terwijl we ook voor de Weidsteeg al de eerste ideeën hebben.'

Hoofdfietsroute als ketting van functies

Willem-Jan Stegeman wil nog een stapje verder gaan en ook een duidelijke gelaagdheid in fietsroutes nastreven. Waarbij het gezien de schaal en vorm van Culemborg voor hem duidelijk is dat er ruimte is voor en behoefte aan één werkelijke hoofdroute dwars door Culemborg heen. Hij tekent 'm direct voor: 4 km perfecte fietsroute tussen de westelijke nieuwbouwwijken door, vlak onder het middeleeuwse stadshart langs, dan met een nieuwe route naar de Oranjebuurt en tot slot naar het zuiden afbuigend richting Terweijde. Een route die nu niet volledig bestaat en al helemaal niet als kwaliteitsvolle fietsroute zichtbaar is. Die op tal van punten nog aanzienlijke verbeteringen vraagt. 'De waarde is duidelijk. Fietsverkeer wordt zichtbaarder; fietsers krijgen een perfecte voorziening. En dan eentje waar het overgrote deel van de fietsbestemmingen in Culemborg aan ligt.' Voor de wethouder is het minder dan een plan maar meer dan een droom: 'Over 10, 20 jaar moeten we dit bereikt kunnen hebben. Waar de grootste verbeteringen nog nodig zijn, zijn er vaak ook kansen in de vorm van geplande herinrichtingen en stadsvernieuwingslocaties. Als we dat allemaal goed aanpakken, gaan we al meeliftend een heel eind komen.'

Klassieke auto/fiets keuzes: Prijsseweg en Vianensepoort

De Grote Culemborgse Fietsroute die Stegeman nastreeft loopt aan de westkant over of naast de Prijsseweg, de oude route naar Vianen. Dat 'naast' wordt nadrukkelijk genoemd. De keuze kan ook een nieuw fietspad in de brede berm van

De krappe oude spoortunnel Vianensepoort.

De trekkende gestrektheid van de Prijsseweg.

de Prijsseweg worden, of een wat meer als eenheid vormgegeven route ten noorden van de Prijsseweg, door parallelle woonstraten in Goilberdingen en Parijsch. Teurlings: 'De inrichting en beoogde functie van de Prijsseweg is verkeersplanologisch het minst gelukte onderdeel in die westelijke wijken. Veel autoverkeer blijft gewoon de kortste weg naar het centrum gebruiken. En de fietsers zitten geregeld in het nauw. We moeten ofwel erkennen dat de Prijsseweg nu eenmaal een wat drukkere straat met autoverkeer blijft, ofwel duidelijker voor fietsstraatvormgeving en -intensiteiten kiezen.'

Een keuze die al snel verpolitiekt wordt, en dat is in Culemborg dan ook gebeurd. Inmiddels is ervoor gekozen om een knip in de Prijsseweg te verwijderen, waarna de auto-intensiteiten nog wat zullen toenemen. Vervolgens gaat het om keuzes in de krappe Vianensepoort. Moet die ook voor autoverkeer open blijven? Een fietsroute kan wel naast de Prijsseweg gelegd worden, maar bij deze krappe spoortunnel komen fiets en auto uiteindelijk toch bij elkaar. Stegeman: 'Nu is er geen draagvlak voor afsluiting van deze Vianensepoort voor autoverkeer. Dan moeten we daar nu ook niet op focussen. Laten we werken aan die route, zorgen voor grote aantallen fietsers, dan komt de discussie wel weer eens.'
En dat is, net zozeer als die ruimtelijke structuur waar we mee begonnen, ook weer erg Nederlands: lastige kwesties gewoon even laten rusten en pragmatisch aan de slag gaan daar waar het kan en nuttig is. Omdat een goed fietsklimaat niet in politieke symboolkeuzes zit maar in concrete voorzieningen op straat.

Literatuur

Home Zones - Reconciling People, Places and Transport: Study Tour of Denmark, Germany, Holland and Sweden, July to August 2000.

Prikkel in de stedebouw

Joost Váhl legde voordat hij in Culemborg ging werken zijn visies en ervaringen vast in een boek dat - naast alle gedateerdheid, alleen al in vormgeving van het boek - nu nog inspiratie en inzicht zal kunnen bieden aan velen: H.G. Váhl, Prikkel in de stedebouw: zwart-witboek voor een groene woonwijk - suggesties voor het méér bruikbaar maken van nieuwe woonwijken in Delft, Gouda en Lelystad, Stichting Ruimte, 1985.
Overigens was en is Váhl zeker niet alleen de man van de buitenissige ontwerpen en ontwerpelementen. In Gouda droeg hij eraan bij dat de directe verbinding tussen de grote nieuwe wijk Bloemendaal/Plaswijk (20.000 bewoners) en het stadscentrum, namelijk de mooie oude Ridder van Catsweg met een vervolg in de Bloemendaalseweg, uiteindelijk domein van fietsers en voetgangers werd; autoverkeer moet omrijden. Een verkeersplanologische keuze die Gouda later ook elders volgde (Voorwillenseweg richting Goverwelle) en die het fietsklimaat van Gouda blijvend in positieve zin bepaalt.