

> Houtense verkeersprincipes verpakt in Vinex-vorm

Karin Broer

Ondanks weerstand van stedenbouwers is ook in de nieuwe wijk Houten Vinex het Houtense model toegepast. Dat betekent de auto naar de rondweg, en korte verbindingen voor de fietser. Een geslaagde poging om oude verkeerskundige principes te verpakken in moderne stedenbouw.

Alsof zij er staat ter illustratie: een jonge vrouw op een gehuurde OV-fiets met een opengevouwen plattegrond. 'Kan ik u helpen?', roept Herbert Tiemens, beleidsmedewerker verkeer en vervoer van de gemeente Houten, monter.

We zijn in het 'oude Houten', niet in het oude dorp, maar in de groeiwijken uit de jaren zeventig en tachtig. Roodbruine bakstenen huizen, woonerven en kronkelige straten maken het moeilijk de weg te vinden. Dat is een van de weinige nadelen voor een fietser in Houten. De gemeente is hét voorbeeld van fietsvriendelijke stedenbouw. Automobilisten rijden er over de rondweg en kunnen alleen via inprikers een wijk binnenkomen. Fietsers hebben het alleenrecht op de directe routes met veel vrijliggende fietspaden naar het stadscentrum. Het resultaat is een dorp met verbazingwekkende verkeersveiligheidscijfers en waar kinderen eerder zelfstandig naar school gaan. Wie ooit in Houten heeft gefietst, herinnert zich ruime fietspaden door het groen, omgeven door doorsnee jaren tachtig-architectuur, en heel veel andere fietsers.

Inmiddels is er nóg een Houten uit de grond getimmerd. Houten Vinex is als een dubbelstad aan het eerste geplakt. De bouw schiet op. Alleen het centrum Castellum, net als bestaand Houten rond een station geprojecteerd, is nog een kale vlakte.

Stedenbouwkundige Rob Derks die in de jaren zeventig het eerste Houten tekende, maakte ook het ontwerp voor Houten Vinex. En hij kreeg de opdracht om dezelfde principes te gebruiken: een rondweg voor het autoverkeer, geen verbindingen voor auto's tussen de buurten en directe fietsroutes. Het fietsnetwerk als drager van de stedenbouw, met de voorkanten van huizen gericht op de fietsroute. En voorzieningen als scholen vastgeklonken aan dit netwerk.

Details > Maar op detailniveau zijn er verschillen tussen bestaand Houten en Houten Vinex. Toon van der Horst van Goudappel Coffeng is al jaren betrokken bij de ontwikkelin-



boven > **Lange rechte lijnen in Houten Vinex. Het Schelhout. De fietsroute wordt geaccentueerd door rood asfalt, haagjes en bomen.**

onder > **Een nieuw aangelegde fietsstraat in bestaand Houten. Net als in Houten Vinex wil men het fietsnetwerk op straat meer zichtbaar maken.**

gen in Houten. Hij werkte als verkeerskundige mee aan zowel oud als nieuw. Van der Horst: 'In bestaand Houten zijn de fietspaden herkenbaar door een grasstrook aan weerszijden met bomen erlangs. Maar waar de weg gedeeld wordt, de woonstraten, is onvoldoende helder hoe de routes lopen. Er is tamelijk zware bewegwijzering nodig om de continuïteit van de routes zichtbaar te maken. De fietsstructuur was weliswaar de basis van het stedenbouwkundig concept, maar die werd niet overal herkend.'



De eerste schetsen voor Houten Vinex, een 'dubbelstad' onder bestaand Houten geplakt. In rood woningen in hoge dichtheden, donkergroen de Vijfwal.



Houten

- > Houten wordt in 1979 aangewezen als groeikern. Tot 1993 worden 8000 woningen gebouwd binnen een Rondweg. Inwonertal groeit naar 25000 mensen.
- > In 1997 begint de bouw van Houten Vinex. Er worden tot 2008 nog eens 8000 woningen gebouwd.
- > Het aantal inwoners bedraagt nu 45000.
- > Het aandeel fietsverplaatsingen (2002) bedraagt 32%. Ter vergelijking: Groningen 37%, Delft 30%, Zoetermeer 22%.

In Houten Vinex moest het netwerk op straat beter zichtbaar worden. De routes zijn nu herkenbaar aan de rode loper: rood geasfalteerde fietspaden gaan over in fietsstraten van rood asfalt met aan de zijkant grijze klinkers. Niet langer bomen maar grasstroken met haagjes flankeren de fietsroutes. Inmiddels worden ook in bestaand Houten woonstraten omgebouwd tot fietsstraten. Om de herkenbaarheid van fietsroutes te vergroten én om beter op de weg te kunnen fietsen.

Sociale veiligheid > Een ander verschil is dat in Houten Vinex de utilitaire fietsroutes niet meer door het groen lopen (er loopt wel een recreatief fietspad langs de groene Vijfwal). Daarvoor is gekozen vanuit het oogpunt van sociale veilig-

heid. Bij zo'n rap groeiende gemeente (Houten breidde uit van pakweg 10.000 in 1980 tot 45.000 inwoners in 2006) is veiligheid van groot belang, beseft het gemeentebestuur. Tiemens: 'In bestaand Houten kun je echt kilometers door het groen fietsen. Dat is mooi, maar mensen voelen zich soms minder veilig.' In Houten Vinex worden wel regelmatig groengebieden gekruist. Ook de verbindingen met het buitengebied hebben meer aandacht gekregen. Net als in bestaand Houten wordt de omliggende rondweg altijd ongelijkvloers gekruist. Er liggen dus heel wat tunneltjes. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn ze voorbeeldig aangelegd: de weg is omhooggetild en er is een lange helling waardoor er een goed doorzicht is.

Houten Vinex.
Meer aandacht voor sociale veiligheid:
veel verlichting, in de verte kruist de route
het groengebied de Vijfwal.



*'In bestaand Houten kun je kilometers
door het groen fietsen. Dat is mooi, maar
mensen voelen zich soms minder veilig.'*

Fietsroute in bestaand Houten:
kronkelige wegen, veel groen.



Fietsallee > De verkeersprincipes mogen grotendeels eender zijn voor nieuw en oud Houten, de omgeving doet wel heel anders aan. Als we de groene speelweiden, woonerven en kronkelwegen achter ons laten en via oude lintbebouwing de nieuwe Vinex-wijk inrijden, valt op dat stedenbouwkundige modes flink zijn veranderd. Veelvormige huizen: we passeren Curaçao-achtige kleurige panden, wijken in jaren dertigstijl, met slagboom afgesloten in water staande villa's. Er is veel aandacht voor water. Een prachtige recreatieplas waar kievitent, tureluurs en scholeksters te bewonderen zijn en 's zomers de plaatselijke schoonheden want aan de oevers ligt dan Houten beach.

Maar ook de wegen zijn anders. Een goed voorbeeld is het fietspad het Schelhout (zie foto pagina 8). Stedenbouwers zijn tegenwoordig voor zichtlocaties en rechte lijnen, dat is goed te zien bij dit fietspad. Het lijkt eindeloos door te gaan. Een effect dat versterkt wordt doordat de gevels steeds iets verder uit elkaar staan. Straks biedt deze fietsallee uitzicht op het Castellum, het kasteelvormige centrum van Houten-Zuid. Even later fietsen we over wat eens de provinciale weg naar Schalkwijk was. Nu is het een fietspad afgewisseld met stukjes fietsstraat. Het concept fietsstraat staat of valt met de discipline

van automobilisten, maar Tiemens is vol vertrouwen. 'Natuurlijk hebben we hier ook asociale automobilisten, maar onze ervaringen zijn heel goed. In woongebieden functioneren fietsstraten prima. Met kantoorgebieden hebben we minder goede ervaringen. Daar heeft men minder binding met zijn omgeving. Je rijdt wel rustig als je weet dat je buurjongen op straat speelt.'

Autolijnen > De lange rechte lijnen zijn voorbehouden aan fietsers, vertelt Van der Horst: 'De autolijnen zijn in principe kort, nergens langer dan 75 meter, dan is er weer een asverspringsing of een plateau om de snelheid te remmen.' Auto's en fietsers zitten elkaar nergens echt in de weg, behalve op één plek: de buurtstraat Stuwmeer. Vanaf het begin zijn er klachten geweest over deze fietsstraat. Om de zoveel meter was een zogenaamde punaise geplaatst, een vierkant object waardoor automobilisten flink af moesten remmen. Fietsers vonden de obstakels in de weg staan. Nu liggen er bolle rondingen in het asfalt. Of dit werkt, is nog onduidelijk.

Het verkeersconcept lijkt in de nieuwe wijk net zo te voldoen als in bestaand Houten; hier geen dagelijkse veldslag tussen automobilisten en fietsers.

Ook automobilisten zijn er aan gewend. Tiemens: 'Houten is



Houten ontwierp zelf een Fietsstraatbord.

'Noem het vooral niet het Houtense concept want dan wil niemand het meer hebben, is mijn ervaring. Dat is heel verdrietig.'

fiets én auto. Niet alleen op de fiets ben je snel, de rondweg is voor automobilisten een redelijk snelle verbinding.'

Ook aan de details van de autoroutes is wel iets gesleuteld in Houten Vinex. Van der Horst: 'We hebben de ontsluitingsstructuur voor de auto's iets duidelijker gemaakt. Je hoeft niet meer te letten op de grootte van de lantaarnpaal om te ontdekken of je op een hoofdroute zit.'

Koudwatervrees > Het blijft opvallend dat het verkeersconcept Houten in Nederland nauwelijks navolging krijgt, ondanks de niet geringe voordelen. Tiemens: 'Men heeft veel koudwatervrees. Er is nu wel Getsewoud bij Nieuw-Vennep. Dat ziet er heel anders uit. Daar hebben ze een vierkante rondweg en ze gebruiken veel rotondes waar wij meer tunneltjes hebben, maar verder is dat wel vergelijkbaar.'

Amersfoort Vathorst heeft er hier en daar Houtense trekjes. Van der Horst: 'Maar men heeft toch de grote weg, de Boulevard, binnen het woongebied gelegd. Tja, noem het vooral niet het Houtens concept want dan wil niemand het meer hebben, is mijn ervaring. Dat is heel verdrietig.'

Ook voor Houten Vinex was de keuze voor een rondweg en een leidende fietsstructuur niet helemaal vanzelfsprekend. Van der Horst: 'Ondanks alle voordelen voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid is het rondweg-idee onder stedenbouwkundigen omstreden. In stedenbouwkundige kring wordt er op neergekeken. De verkeersmensen hebben er sterk voor gepleit en uiteindelijk heeft de politiek de knoop doorgehakt en gezegd: we willen hetzelfde concept en dezelfde kwaliteit in de Vinex.'

De Houtenaren zijn inmiddels geheel vertrouwd met het concept. Weerstand tegen de keuze voor de verkeersstructuur was er niet. In bestaand Houten was dat destijds wel anders, vertelt Van der Horst: 'Dat de politiek toen de rug recht heeft gehouden, is een bijzondere politieke prestatie geweest. Ik herinner mij dat iedereen in opstand kwam toen de oude provinciale

weg naar Utrecht werd opgebroken en je vanuit het oude dorp met een enorme slinger over een rondweg moest die toen alleen nog maar langs weilanden ging. Iedereen was boos, de huisartsen, de brandweer. Dat men toen heeft doorgezet, dat is bewonderenswaardig. Achteraf hebben ze gelijk gekregen. Uit alle belevingsonderzoeken blijkt dat bewoners tevreden zijn. Je ziet het ook aan de huizenprijzen, die liggen in Houten hoger dan in vergelijkbare gemeenten.'

> **In de nieuwe uitbreiding van Houten, genaamd Houten Vinex, ligt het primaat ook weer bij de fiets. Maar de fietspaden zijn aangepast aan de laatste stedenbouwkundige principes: lange rechtstanden en minder 'sociaal onveilig' groen.**

> **In het bestaande Houten worden straten omgebouwd tot fietsstraten, onder meer om de herkenbaarheid van de fietsroutes te vergroten.**