

Fietsvoorzieningen gestaag uitbreiden en verbeteren

In 1994 werden in het boekje *Ruimte voor de fiets* een aantal fietssteden binnen en buiten Nederland geportretteerd. Eén daarvan was Winterthur in Zwitserland. Hoe heeft het fietsbeleid in deze *Schweizer Velohauptstadt*, waar de fiets al meer dan honderd jaar tot het straatbeeld hoort, zich sindsdien ontwikkeld?

Gunstige condities voor de fiets en een goede leefbaarheid zijn nauw met elkaar verbonden. *Stadtmarketing Winterthur* gebruikt het als argument om de stad te promoten. Dat Winterthur fietshoofdstad is en daarvoor de afgelopen tien jaar diverse prijzen heeft gewonnen, is meer dan eens op de gemeentelijke website te lezen. Ook de fietsers zelf waarderen het fietsbeleid. Winterthur eindigde verreweg als nummer één in de landelijke *Veloklimatest*, die de Zwitserse fietsersbond *IG Velo Schweiz* in 2006 voor het eerst uitvoerde. Toch valt er volgens de gebruikers nog het een en ander te verbeteren.

Ursula Lehner-Lierz

Winterthur heeft ruim 95.000 inwoners en biedt werk aan ongeveer 53.000 mensen. Gelegen op een knooppunt van wegen en spoorlijnen, ten noordoosten van Zurich, is de stad voor ruim 3,5 miljoen mensen binnen een uur bereikbaar. Winterthur bestaat uit zeven stadsdelen, dichtbij elkaar gelegen tussen zeven heuvels. De bebouwde kommen en de verbindingen daartussen zijn vlak. Het centrum is vanuit de buitenwijken binnen 20 minuut per fiets bereikbaar. De ligging van de stad heeft voor een natuurlijke kanalisatie van de verkeersstromen gezorgd. Gelukkig beseften de stedenbouwkundigen altijd de waarde van deze 'natuurlijke' situatie en wisten zij de

leefbaarheid van de rustige stadsdelen te bewaren. "Dankzij een gunstige uitgangspositie waren er alleen nog goede verbindingen tussen de stadsdelen nodig om een stedelijk fietsroutenetwerk te verwezenlijken", zegt Herbert Ernst, gemeentelijk verkeersplanoloog.

Verschuivingen

Dankzij een consequent verkeersbeleid konden de milieuvriendelijke vervoermiddelen sinds 1990 hun sterke positie behouden, ondanks infrastructurele veranderingen, de dynamische verkeersgroei, het toegenomen autobezit en de veranderde mobiliteitsbehoeften. Wie in Winterthur leeft of werkt, gebruikt nu, net als vijftien jaar geleden, voor 70% van de verplaatsingen de fiets, het openbaar vervoer, of loopt. Wel hebben er door de introductie van het *Zürcher Verkehrsverbund* en het kantonale *S-Bahn-systeem* in 1990 duidelijke verschuivingen ten nadele van de fiets plaatsgevonden. Zo kreeg Winterthur zeven treinstations in plaats van één, mét aansluitingen van de stadsbussen. Die rijden om de 15 minuten (elke 5 minuten tijdens de spits) in een dicht netwerk. Elk adres heeft

een bus- of treinstation op maximaal 400 m. Door de stations zijn veel fietsritten vervangen door ov-verplaatsingen. In 2000 had de fiets in het woon-school- en woon-werkverkeer een aandeel van 21% (naast ov 31%, auto 30% en lopen 18%). Dit was in 1990 hoger: bijna 25%.

Alternatieve routes

De eerste fietsvoorzieningen dateren al uit de jaren 1950. Door motorvoertuigen te weren van enkele evenwijdig aan hoofdwegen lopende routes, ontstonden de eerste voor Winterthur kenmerkende alternatieve routes. Na de aanleg van aanliggende gecombineerde fiets-voetpaden en de eerste fietsstroken in het kader van de uitbreiding van de invalswegen in de jaren '60, zette de stad al in de jaren '70 een werkelijk fietsbeleid op poten. Een spoedige realisatie van een omvangrijk fietsroutenetwerk stond daar in centraal. In 1983 werd een nog wat aangevuld fietsroutenetwerk, met een totale lengte van 100 km, onderdeel van het *Verkehrsrichtplan* - en dit plan werd bindend voor de overheid. Doelmatig werden ontbrekende schakels toegevoegd en barrières geslecht



Foto's Ursula Lehner-Lierz



Veel functies in de krappe ruimte voor het station.



De stationsomgeving staat vol met fietsen.

(ook met fietstunnels). Steeds meer ook werd gestreefd naar kwaliteitsverbetering van de bestaande fietsroutes en naar de doorstroming op en veiligheid van kruispunten.

Toch was het fietsroutenetwerk nog steeds gebaseerd op alternatieve routes langs autovrije of autoluwe wegen en straten. Dit veranderde pas begin jaren '90 toen uit observaties en tellingen bleek dat een realisering van het *Richtplan*-netwerk niet meer voldeed vanwege de grote toename van het fietsverkeer. Het fietsroutenetwerk werd aangevuld met directe fietsverbindingen - meestal fietsstroken - langs de hoofdwegen, kreeg een totale lengte van 175 km en werd in 1996 vastgelegd in het herziene *Richtplan*.

Eind jaren '80 was ruim 80 km van het fietsroutenetwerk gerealiseerd, vijftien jaar later bijna twee keer zoveel.

In 2005 was 87% gerealiseerd en is er, op een paar ontbrekende schakels na, een samenhangend en fijnmazig netwerk ontstaan dat alle wijken onderling en met de binnenstad verbindt (zie de tabel).

Naar kwaliteit

Wat zijn de verdere plannen? "We willen ons fietsnetwerk doelmatig completeren en de kwaliteit verbeteren",

legt Herbert Ernst uit. "De verandingsprocessen in onze stad zijn een uitdaging die om nieuwe oplossingen vraagt." Door het ontstaan van een enorm ontwikkelingsgebied pal achter het station (een voormalig industrie-terrein) is het station zelf nu in het hart van de binnenstad komen te liggen. Een verbeterde oversteekbaarheid van het stationsgebied heeft daarom de hoogste prioriteit. Daarmee moet ook het fietsparkeerprobleem rond het station opgelost worden. Een ideeën-wedstrijd leidde in 2004 tot het 'ladderproject'. Hierbij rijden fietsers aan weerszijden langs het spoor en kunnen dit kruisen via de 'treden': wegen, fietsbruggen, fietstunnels. Een nieuwe fietstunnel onder de perrons door zal direct verbonden worden met een nieuw aan te leggen fietsenstalling met 800 plaatsen, in de kelder van een nieuw spoorweggebouw pal naast het station.

Fietsparkeren bij station

Fietsparkeren was tien jaar geleden een van de zwakke punten van Winterthurs fietsbeleid. Nog steeds eigenlijk, maar er wordt hard aan gewerkt. In 1994 was er een groot tekort aan fietsparkeervoorzieningen, vooral in de stationsomgeving. Meestal waren er

alleen maar parkeervakken op de straat geschilderd en bewaakte stallen was er helemaal niet. Dit is inmiddels sterk veranderd. Zo is het aantal stalingsplaatsen in de stationsomgeving fors gegroeid: naast 260 bewaakte plaatsen in twee fietsenstallingen zijn er ruim 3.000 onbewaakte plaatsen achter het station en in alle naar het station leidende straten. Ook Winterthur kampt met schaarse ruimte in de stationsomgeving, wat zwerffietsen en fietswrakken tot een item maakt. Met een strikte wegsleepregeling (na 48 uur) hoopt men het probleem onder controle te kunnen houden. Ernst: "Als het openbaar vervoer zich ontwikkelt zoals verwacht en hetzelfde aandeel mensen naar het station fietst, moeten we rekening houden met een totale behoefte aan ruim 6.000 stalingsplaatsen in de stationsgebied. We gaan opnieuw analyseren als het ladderproject is afgesloten."

Ruimte voor de fiets: voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland; Verkeer en Waterstaat, VNG; november 1994.

De tekst over Winterthur is ook te vinden in de kennisbank op www.fietsberaad.nl (> plan en proces gemeenten > buitenland).

Ontwikkeling van het fietsroutenetwerk in Winterthur (in km)

	1960	1970	1983	1990	1995	2000	2005
totale lengte fietsroutenetwerk (op papier)			100	145	175	175	175
lengte wegvakken met fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsstroken)	8	13	20	50	60	63	68
lengte straten in verblijfsgebieden (30km/uur-gebieden)	0	0	20	25	30	30	34
lengte wegen met een lage mvt-intensiteit	0	0		35	55	55	53
totaal gerealiseerd van het netwerk (km)	8	13	40	110	145	148	155
			40%	76%	83%	85%	89%

Bron: Stadt Winterthur, Verkehrsplanung