

Odense: veertig procent meer fietsverkeer na aanleg centrumroutes



Veel fietsen, waaronder nogal wat mooie exemplaren met jonge, snelle berijders, bepalen het straatbeeld van de universiteitsstad Odense op het Deense eiland Funen. De 185.000 inwoners tellende stad dateert uit de vroege Middeleeuwen. De straten en pleinen zijn er ruim, in de vele parken kunnen de sprookjes van Andersen zo van start en de gebouwen zijn indrukwekkend in hun eenvoud. Sinds 1984 zijn in Odense, in het kader van een integraal centrumplan, voor DKK 8,4 miljoen (ongeveer f 2,4 miljoen) fietsroutes aangelegd. Buiten het centrum waren al veel aan- en vrijliggende fietsroutes aanwezig, in de vorm van een radiaal netwerk op hoofdwegen. Rond het centrum ligt een ringweg voor autoverkeer, met aanliggende fietspaden. De in het kader van het centrumplan aangelegde voorzieningen betreffen routes in het centrum zelf, een project dat de Deense rijksoverheid voor de helft betaalde.

Het totale centrumplan voor Odense, dat tot doel had het wegennet en de verkeerscirculatie in de binnenstad te verbeteren en een samenhangend netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te realiseren, kostte DKK 35 miljoen. Door de aanleg van een netwerk voor fietsers in het centrum is het autovrije winkelhart beter toegankelijk geworden, zowel voor doorgaand fietsverkeer, als voor fietsers met een winkelbestemming. Het fietsgebruik in de binnenstad steeg sinds de ingrepen met 40%. Autoverkeer nam sinds 1986 met 10% af. "Toch hebben we nog een lange lijst met noodzakelijke verbeteringen, vooral op het punt van de verkeersveiligheid", zegt Jette Schmalfeldt, ingenieur bij het verkeers- en wegennetbureau van de gemeente Odense.

Fiets en openbaar vervoer

"Er is niets mis met auto's, als je de ruimte hebt", vat de stadsingenieur bondig de redenen samen om in het centrum van Odense het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Sinds 1984 is er in het stadshart op een aantal éénrichtingsstraten na, vrijwel geen ruimte meer gereserveerd voor autoverkeer. Op de centrumrondweg verwijzen elektronische borden naar de dichtstbijzijnde parkeergelegenheden. Die zijn te vinden aan

Totaal centrumplan.



de rand van het gebied dat is voorbehouden aan bussen, fietsers en voetgangers. Is een parkeerplaats vol, dan verschijnt op alle verwijsborden een rode streep door de betreffende P; zo wordt onnodig zoekverkeer vermeden.

In het stadshart zijn verschillende wegtypen aangelegd. Daarvan is de 'gågade' uitsluitend bestemd voor voetgangers, een beperking waar overigens nogal wat flitsende fietsers anders over denken. In enkele andere winkelstraten is een iets verdiept fietspad in het midden van het wegdek aangebracht, waarover fietsers in twee richtingen mogen rijden. Een derde wegtype in het centrum is een gecombineerde bus/fietsroute: een 6,5 meter brede straat waar bussen en fietsers in beide richtingen rijden. Tenslotte is er een beperkt aantal straten met éénrichtingsverkeer voor auto's, waar fietsers ook tegen de verkeersrichting in mogen rijden. In drukke of smalle straten gebeurt dit op een iets verhoogd pad. De vier wegtypen in het centrum worden door het gebruik van verschillende materialen en straatmeubilair van elkaar onderscheiden.

Onderzoek heeft aangetoond dat het centrumplan en de verbeterde fietsroutes ernaartoe veel extra fietsers hebben aangetrokken. Op de oost-west-fietsroute nam het aantal fietsers op het deel ten oosten van het centrum tussen 1984 en 1989 met 70% toe tot 9.300 per dag. Op het deel van de route in het centrum verdubbelde het dagelijks aantal fietsers nagenoeg, tot 4.600 in 1989. Voor een deel kwamen die fietsers van parallelle routes; die trokken 30% minder fietsverkeer.

Stallen: her en der

Al deze fietsers zorgen in Odense voor een stallingsprobleem. Passanten uit voetgangersstraten lopen bij de kruisingen met de fietsroute vast in een fuik van her en der neergezette fietsen. Fietsenrekken zijn dun gezaaid. Een overdekte stalling is er alleen bij het station, bewaakte stallingen ontbreken. "We hebben in dat opzicht wat zitten slapen", geeft Jette Schmalfeldt toe. "We testen nu een nieuwe voorziening. Een paal, waar het stuur of het frame ingehangen kan worden, met een ketting eraan vastgeklonken om het fietsslot aan te bevestigen." Dat laatste is geen overbodige luxe, want ook in Odense worden fietsen gestolen. 'Pas på! Her kommer cykeltyven ofte,' luidt de tekst op waarschuwingsborden die de gemeente op diefstalgevoelige plaatsen in de stad heeft neergezet.

Fietsen vallen in Denemarken onder de inboedelverzekering. Maar door de grote hoeveelheid diefstallen gaan de premies telkens omhoog en wordt er door de verzekeringsmaatschappijen steeds sneller op de waarde van de fiets afgeschreven. Sinds april van dit jaar



Winkels beter bereikbaar door fietsroutes.



Ketting tegen 'cykeltyven'.



Station: fietsenrekken dun gezaaid.
(foto rechts)



Fietsroute door winkelstraat.

rijden in Odense drie speciale ambtenaren rond, op zoek naar gestolen fietsen. In het eerste half jaar spoorden ze er al ruim 400 op.

Conflicten

Niet alleen stallen is een probleem in Odense. Ook het samengaan van fietsverkeer, overal tussendoor laverende bromfietzers en voetgangers zorgt voor conflicten. De verdiepte fietspaden in het winkelgebied worden, vooral wanneer het druk is op straat, veelvuldig ook door voetgangers gebruikt. De ontmoeting met het fietsverkeer verloopt niet altijd even harmonieus. "Fietsers moeten in het winkelgebied rekening houden met voetgangers", zegt Jette Schmalfeldt, "via de media proberen we dat telkens maar weer duidelijk te maken. Het is prima dat fietsers en bromfietzers in de stad kunnen komen, maar ze moeten wel weten dat 40 km per uur daar echt niet kan."

Behalve de geduldige uitleg, heeft de gemeente Odense ook fysieke maatregelen uitgeprobeerd om fietsers en voetgangers vreedzamer naast elkaar te laten bestaan. Bij enkele kruisingen tussen de fietsroute en voetgangersstraten, werden dwars op het fietspad banen aangelegd. De banen waren geprofileerd, zodat fietsers geattendeerd werden op de naderende kruising en gedwongen werden vaart te minderen. Schmalfeldt: "Die 'zebrapaden' hebben we weer weg moeten halen. Er kwam teveel protest. Het zou gevaarlijke situaties opleveren. Maar dat is juist omdat ze te snel rijden. Hier zijn wij het niet met elkaar eens. De verdiepte route geeft veel fietsers de indruk dat het pad alléén voor hen is; dat is niet zo. Een compleet andere inrichting overwegen we niet, dus fietsers en voetgangers zullen er toch mee moeten leren omgaan."



Verbijten of eromheen.

Bus en fiets

Een zonodig nog lastiger conflict is dat tussen fietsers en bussen. Op de gecombineerde fiets/busroute in de binnenstad bevinden de bushaltes zich direct langs de stoeprand, zonder uitwijkmogelijkheid voor fietsers. De 15.000 mensen die hier dagelijks in en uit de bus stappen, bezorgen haastige fietsers zo een lastige keus. Ze kunnen wachten, zich verbijten in uitlaatgassen. Of er omheen. Bussen uit de tegengestelde richting worden daarbij nogal eens genegeerd, tot het moment waarop dat niet langer kan.



Ringweg: ontmoeting op hoge snelheid.

Maar ook met de rest van het gemotoriseerde verkeer zijn er conflicten. Buiten het echte stadshart hebben de fietsers in Odense langs de hoofdwegen fietsstroken en aan- of vrijliggende fietspaden. Op deze wegen wordt door automobilisten hard gereden. Dit geldt vooral op de ringweg die rond het centrum loopt. Door de ruime opzet en de glooiingen in de weg kunnen automobilisten op deze route hier en daar flink vaart maken. Datzelfde is het geval voor fietsers, zodat de twee categorieën verkeersdeelnemers elkaar op onbeveiligde kruisingen met hoge snelheden ontmoeten. Jette Schmalfeldt: "Sinds de aanleg van het fietsroutenetwerk is het aantal ongelukken met fietsers gestegen. In diezelfde periode is het fietsgebruik nog iets sterker toegenomen, maar we zien ook dat op een aantal kruisingen, met name op de hoofdroutes rond en naar het centrum, het aantal ongelukken schrikbarend toeneemt. En niet alleen het aantal, ook de ernst ervan. Op enkele kruisingen aan de rondweg, waar tussen afslaand autoverkeer en rechtdoorgaande fietsers veel ongelukken zijn gebeurd, hebben we nu het fietspad vlak voor de kruising met behulp van markeringsmateriaal versmald. Door deze maatregel hopen we dat fietsers worden gedwongen langzamer te rijden."

Publiciteit

Ook via de publiciteit probeert de gemeente iets te doen aan het verkeersonveilige gedrag. "Pas på dig selv og de andre!", luidt de waarschuwendende tekst op de plaatselijke fietsplattegrond. Behalve een overzicht van het fietsrouten netwerk, bevat de kaart ook een uitleg van de belangrijkste verkeersregels en vermaningen om toch vooral goed op te letten. Verder liggen rapporten over de alarmerende ontwikkeling van de ongevallencijfers in iedere bibliotheek ter inzage. Samenvattingen verschijnen in de plaatselijke pers.

"Maar publiciteit alleen is niet genoeg", zegt Jette Schmalfeldt. Met DKK 2 miljoen rijks-overheids-geld, gevoegd bij het eigen jaarbudget van dezelfde omvang, is vorig jaar het net van aan- en vrijliggende fietspaden uitgebreid. Ook zijn op enkele kruisingen ronde plateaus van ruwe keien aangebracht, om de verkeersbewegingen te leiden. Op verschillende rotondes en kruispunten zijn de fietsbanen geaccentueerd met de landelijk voorgeschreven, hemelsblauwe kleur. In verblijfsgebieden zijn 30 km-zones aangelegd. Wanneer het verkeerstechnisch van belang was, gebeurde dat op kosten van de gemeente. In andere gevallen betalen de bewoners zelf voor zulke ingrepen in hun straat.

"Vrijliggende fietspaden langs drukke wegen en maatregelen om de veiligheid te vergroten staan voorlopig nog hoog op de agenda", verklaart Schmalfeldt. Ze wijst op een plattegrond vol rode en blauwe lijnen. "Rood is de eerste prioriteit, blauw als er geld over is."

Afslaan zonder uitkijken

Met die agenda is Jørgen Høiberg, voorzitter van de plaatselijke afdeling van het Dansk Cyklist Forbund, het in grote lijnen wel eens. Alleen over de soort oplossingen die de verkeersveiligheid moeten vergroten heeft hij sterke twijfels. Høiberg: "Veel ongelukken gebeuren doordat automobilisten die met 60 km per uur over de rondweg om het centrum rijden, naar rechts afslaan zonder uit te kijken. Fietsers letten wel op, als kwetsbare partij probeer je nu eenmaal een ongeluk te vermijden. De snelheid van fietsers vertragen heeft dus niet zoveel zin. Verkeerslichten plaatsen en fietsers een voorstart geven, wat ook een mogelijkheid is, werkt alleen voor de fietsers en de auto die samen staan te wachten. Wie aan komt rijden als het al even groen is, heeft er geen profijt van."

Betere ideeën heeft Høiberg ook: "De snelheid van het autoverkeer beperken. Op de rondweg mogen ze nu 60 km per uur rijden. Dat zou op zijn minst naar 50 moeten. Maar nog beter is het om aparte fietsroutes te maken. In ieder geval fysiek gescheiden van auto's en liefst eigenlijk helemaal niet in de buurt van een weg waar hard gereden wordt."



*Høiberg van het Dansk Cyklist Forbund:
'Fietsers letten wel op.'*