



NEDERLANDSE HOUTEN IS FIETSSTAD 2008

Meer fietsers door uitstekende ruimtelijke ordening.

Wie snel, comfortabel en veilig naar het werk of de school kan fietsen, twijfelt niet om de fiets te nemen. Wie tien kilometer langs grote drukke wegen moet fietsen, op slechte en onveilige fietspaden, laat de fiets staan en schuift mee aan in de file. De indeling en het comfort van onze wegen bepalen in belangrijke mate hoe we ons verplaatsen. Een mooi voorbeeld daarvan is de Nederlandse gemeente Houten, door de Nederlandse Fietsersbond verkozen tot Fietsstad 2008. Een terechte keuze!

Schitterende resultaten

Houten, vlakbij Utrecht, gaf ij de inrichting van de stad resoluut voorrang aan de fiets. De resultaten zijn verbluffend. De stad is zo fietsvriendelijk dat de inwoners maar liefst 44 procent van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer met de fiets afleggen. Ter vergelijking: in Nederland ligt het gemiddelde op 33 procent. Nog meer mooie cijfers: de helft van de Houtenaren stapt voor de dagelijkse boodschappen op de fiets. De verbindingen naar scholen, winkels en bedrijven zijn zo aangelegd dat je gek zou zijn om de fiets niet te nemen.

De kaart van Houten heeft een eenvoudige structuur, met een 14 kilometer lange ringweg in de vorm van een acht. Wie de wagen neemt naar de winkel, naar vrienden, familie of naar het café vlakbij, is altijd verplicht een omweg te maken via die ringweg. Die inrichting is niet bedoeld om automobilisten te pesten. Het is een keuze om het

fietsgebruik met aandrang te stimuleren en zo de gemeente leefbaar te houden. Fietsers verplaatsen zich sneller en dus denken bewoners twee keer na voor ze de wagen instappen. Fietsers hebben hun eerste frisse pint al lang binnen tegen de tijd dat het andere gezelschap met de wagen toekomt.

Perfekte fietspaden

Met de wagen kan je nauwelijks dwars door Houten rijden, en dus ligt de autodruk bijzonder laag. Net dat maakt fietsen aangenaam en vooral veilig. De fietspaden in Houten zijn voor Belgische buitenstaanders een bezienswaardigheid: meters breed, bijzonder vlot berijdbaar in rood asfalt en geen hindernissenparcours over opritten of zijstraten. Waar geen vrijliggend fietspad is, heersen de 'fietsstraten'. De auto is er 'te gast' en past zich aan naar het fietsverkeer. Fietstunnels en fietsbruggen verbinden de routes onder of boven treinsporen of autowegen en over de vele waters die door Houten lopen.

Geen lichten, geen tijdsverlies

Op de hoofdverbindingen voor fietsers, genieten de fietsers altijd van hun voorrang op alle andere weggebruikers: zowel op het gemotoriseerd verkeer, als op de fietsers die de hoofdverbinding kruisen. Op de andere wegen geldt voorrang van rechts. Behalve op de ringweg heeft de gemeente Houten geen verkeerslichten en ook dat is opnieuw een pluspunt voor fietsers. Nooit stilstaan voor een rood licht betekent zich sneller en efficiënter verplaatsen.

De fietsvriendelijke stadsindeling resulteert in opmerkelijke cijfers. In Houten gebeuren 44 procent van de korte verplaatsingen met de fiets, 20 procent te voet, en slechts 30 procent met de

In de fietsstraten is de auto te gast en past zich aan de fietser aan.





Een omliggende ringweg wordt altijd op een ander niveau gekruist. Er liggen dus heel wat tunneltjes. Vanuit oogpunt van sociale veiligheid zijn ze voorbeeldig aangelegd: de weg is omhooggetild en er is een lange helling waardoor er een goede doorkijk is.

wagen. Door het succes van de fiets, komt de bus nauwelijks in beeld. De fiets haalt het met lengtes voorsprong van de bus. Voor langere afstanden kiezen Houtenaren de combinatie fiets en trein: 47 procent (bijna de helft!) van de pendelaars fietst naar het station.

Veilig op weg

Een ander belangrijk gevolg van de stadinrichting zijn de verbazend lage ongevallencijfers. Daardoor



mogen kinderen op jonge leeftijd zelfstandig naar school fietsen en stappen. Eveneens opvallend is de staat van de fietsen in Houten. Geen fietswrakken of minderwaardig materiaal. Wie in Houten elke dag op de fiets zit, doet dat graag op een kwaliteitsfiets.

De gemeente Houten wordt vaak bezocht door buitenlandse politici en cameraploegen om het fietsbeleid te bestuderen, en toch krijgt de op de fiets afgestemde ruimtelijke ordening van Houten nauwelijks navolging in Nederland zelf. Ook bij de Nederlanders is de koudwatervrees nog te groot. Onterecht, zegt beleidsmedewerker verkeer en vervoer Herbert Tiemens: "In Houten stond de middenstand op haar achterste poten toen we het hart van de gemeente autoluw maakten. Vandaag geven ze toe dat de autoluwe binnenstad hen absoluut geen windeieren heeft gelegd. Hun omzet kreeg net een positieve impuls."

Geen minpunten dan? Tegenstanders zeggen wel eens dat de woningprijzen in Houten ietsje hoger zijn dan in de omliggende gemeenten. Omdat het er zo aangenaam leven is, trekt Houten vooral jonge gezinnen aan, die voor de fietsvriendelijkheid kiezen. Maar ook dat wordt gecompenseerd omdat inwoners slechts één wagen nodig hebben. Het aantal gezinnen met twee of meer wagens ligt in Houten een stuk lager dan in de rest van Nederland. Een goede ruimtelijke ordening is niet alleen een zegen voor fietser, maar ook voor de koopkracht van de inwoners. Wordt daar de laatste tijd al niet eens over geklaagd?

Gelezen in de nieuwsbrief van de Fietsersbond Vlaanderen www.fietsersbond.be

ABLOvzw

*ABLO vzw heeft reeds in 2003 een studiereis georganiseerd naar Houten. Deze foto's zijn dan genomen. In 2003 is er ook de **fietslanen posteractie** gevoerd.*

FIETSLANEN

*in de stad
en op het
platteland*

*veilig,
breed en
comfortabel*

Maak er werk van!!

