

Gerrit van Werven

Drenthe is bij uitstek de fietsprovincie, maar dan hebben we het vooral over het toeristische fietsen.

Ook in het woonwerkverkeer neemt fietsen een belangrijke plaats in en met name in de stad Groningen. Dat fietsen daar voorrang hebben, blijkt uit een gesprek met Gerrit van Werven.

Het toegenomen fietstoerisme in het landelijk gebied heeft te maken met de bewustwording van de eigen omgeving, de toenemende vrije tijd en tenslotte met het feit dat fietsen goedkoop en gezond is.

Knelpunten

In het landelijk gebied liggen de knelpunten in het woon-werk/schoolverkeer vooral op de onveiligheid en soms in het omrijden. Voor schoolkinderen is fietsen meestal het enige alternatief voor openbaar vervoer.

Want ook de bus brengt je niet altijd en overal van school naar huis, hoewel door de vraagafhankelijke systemen er veel verbeterd is. De onveiligheid en de omrijgevoeligheid in het landelijk gebied wordt geregeld in de provinciale fietspadenplannen. Het aanleggen van bruggetjes, tunneltjes en doorsteekjes is een voorbeeld hoe een en ander verbeterd kan worden.

Een belangrijk nadeel voor de provincies en gemeenten is dat er van rijkswegen weinig geld beschikbaar wordt gesteld voor fietsverkeer. Met name de geleidelijke afschaffing van de rijksbijdrage regeling fietsvoorzieningen in de periode 1986-1989 door Minister Smit-Kroes betekent voor de gemeenten een handicap. Alhoewel de meeste steden in Noord-Nederland in de beleidsstukken fietsverkeer als belangrijk aanmerken, is dat door het ontbreken van een goede subsidieregeling moeilijk. De meeste gemeenten proberen dan ook fietsvoorzieningen mee te nemen in andere plannen, zoals stads- en dorpsvernieuwing of algemene verkeersmaatregelen.

Jan Abrahamse

FIETSEN HEBBEN VOORRANG

GERRIT VAN WERVEN IS ASSISTENT VAN wethouder Ypke Gietema, verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, één van de opstellers van de Nota Fietsvoorzieningen Groningen, voorzitter van de organisatie die in september 1987 het Velo City Congres in Groningen realiseerde en oud-voorzitter van de ENFB afdeling Groningen.

Na de terugval van het fietsgebruik in de 60-er jaren, hetgeen samen viel met de opbloei van het 'autotijdperk', begon in het midden van de 70-er jaren tegen alle verwachting in het gebruik van de fiets weer toe te nemen. Dat uitte zich niet alleen in de recreatieve en trimsfeer, maar ook het aandeel van de fiets in het afwickelen van woon-werkrelaties nam sterk toe. Gerrit van Werven verklaart deze belangstelling door een aantal factoren. Naast het algemeen milieubewustzijn, de gezondheidskultuur en het fitnessgebeuren is in de binnenstad een permanente stijging van de mobiliteit waar te nemen, vooral op de korte afstand. De voorzieningsstructuur wordt grootschaliger, winkels liggen verder uit elkaar, zodat de fiets gemakkelijker en vooral goedkoper wordt. Maar ook

de fiets is sociaal acceptabel geworden. Toen de auto voor de lagere inkomensgroepen bereikbaar werd en dus geen statussymbool meer was voor de happy few, ging deze laatste groep zich op een andere manier profileren. Hetzij door zich een nog grotere en betere auto aan te schaffen, hetzij een luxe sportfiets of racefiets te kopen.

Struktureel wordt er echter met name in de gemeente Groningen een duidelijk beleid voor het fietsverkeer uitgevoerd. Gerrit van Werven: *'Wij zien het fietsverkeer als alternatief voor autoverkeer in de binnenstad. Wij sparen daarmee de beurs van de inwoners, het milieu, de portemonnee van de gemeente en garanderen toch een goede bereikbaarheid. De stad Groningen besteedt jaarlijks f 2 miljoen aan verbetering van het fietsverkeer, en dat is veel op een begroting van f 30 miljoen vrije beleidsruimte.'*

In de nota Fietsvoorzieningen Groningen wordt de achtergrond voor dit stimulerende beleid nog eens op een rijtje gezet:

1. weinig ruimtegebruik
2. lage kosten
3. energiebesparing
4. geen milieuvervuiling
5. positieve invloed op de gezondheid van de fietser
6. de fiets is een snel vervoermiddel in stedelijke gebieden

Niettemin zijn er ook duidelijk knelpunten voor fietsers in de binnenstad. Het grootste probleem is de onveiligheid door auto- en busverkeer. De ongevallenproblematiek in Groningen is aanzienlijk. Jaarlijks komen er honderden ongevallen voor. Daarnaast biedt de fiets weinig bescherming tegen weersinvloeden en overlast door stank en geluid van het gemotoriseerde verkeer. Bovendien is fietsen sterk afstandsgevoelig, hoewel Van Werven vindt dat de stad net klein genoeg is om alles op de fiets te doen en de vorm van de stad en de aanleg van wegen zo is dat je bijna altijd door de bebouwde kom rijdt. Tenslotte worden er veel fietsen gestolen, volgens de verzekeringsmaatschappijen is het aantal fietsdiefstallen in Groningen het hoogst. Oorzaken daarvan zijn niet duidelijk.

Van Werven: *'Wellicht heeft het te maken met het feit dat er in Groningen veel gefietst wordt, dat er 30.000 studenten wonen en met de fietsendiefstal door junks en de georganiseerde fietsendiefstal, die Groningse fietsen in Duitsland als 'Holland Rad' verkoopt.'*

De politie heeft een onderzoek gedaan naar de criminaliteit in de stad Groningen en daaruit bleek dat de burgers de fietsendiefstallen bovenaan plaatsten. De gemeente plaatst nu meer fietsklemmen waar je de fiets aan vast kunt zetten. Onder het stadhuis komt een bewaakte fietsenstalling en de Officier van Justitie zal niet meer, zoals vroeger, zaken waarbij soms 30-40 fietsen werden gestolen, seponeren.

In de toekomst zullen fietsklemmen geplaatst worden waar ze nodig zijn. Gerrit van Wer-



Nieuwe fietsenstalling bij bushalte in Aduard

ren wijst daarbij op de universiteit en als mogelijkheid noemt hij dat als het Wolters-Noordhoff complex nu de Openbare Bibliotheek wordt, (gelegen naast de Universiteitsbibliotheek en het hoofdgebouw van de Universiteit) er een grote fietsenkelder gebouwd kan worden.

Maximum snelheid voor bussen: 15 km per uur

Het invoeren van het Verkeerscirculatieplan (VCP) is van groot belang geweest voor het fietsverkeer. Het fietsgebruik is sterk toegenomen. Niettemin voelen de fietsers zich bedreigd door de bussen. Volgens de fietsers rijden de buschauffeurs te hard, maar de buschauffeurs zijn gebonden aan dienstregelingen en -tijden.

Gerrit van Werven: *'Ik ben het met directeur Bergman van het Gemeentelijk Vervoersbedrijf eens (zie elders in dit nummer), dat fietsers en bussen strijdige verkeerscategorieën zijn. Zeker als je een bus 50 km per uur laat rijden in smalle straten in de binnenstad, waar ook fietsers mogen rij-*

den. De oplossing die B & W voor sommige straten hebben voorgesteld is, om de bussen niet sneller dan 15 km per uur te laten rijden, maar Bergman is daar geen voorstander van, want dat kost hem chauffeurs tijd.'

Gratis parkeren en busritten

De gemeente Groningen wil mensen uit Drente, Friesland, de Ommelanden en Duitsland aantrekken. Gerrit van Werven: *'Wij zijn gestart om op zaterdag, de koopavond en feestdagen deze mensen die met hun auto komen, gratis op de rondwegen te laten parkeren en vervolgens laten we elke 8-10 minuten en gratis een bus rijden naar de Grote Markt.'*

Parkeergarages in de binnenstad komen er voorlopig niet meer bij, want behalve op zaterdag staan deze voor het grootste deel leeg. Als er toch nog parkeergarages gebouwd zullen worden, komen daarvoor de Westerhaven en het Boterdiep in aanmerking. In de komende 3 jaar zullen er nog voor f 16 miljoen fietsvoorzieningen worden getroffen

in de gemeente Groningen. Aan het eind van het gesprek wil Gerrit van Werven nogmaals benadrukken dat naast de goede bereikbaarheid en de verbetering van het leefmilieu het de gemeente te doen is om de financiën. *'Voorzieningen voor autoverkeer zijn een veelvoud van die van fietsvoorzieningen. Zo kost 1 km snelweg f 12 miljoen en 1 km fietspad enkele tonnen. En met veel auto's in de binnenstad stromen de problemen op je af.'*

Fietsen in de bus

Tot midden zestiger jaren was het meenemen van de fiets met de bus een normaal verschijnsel in het openbaar vervoer. De fietsen werden op het dak van de bus, dan wel in een rek aan de achterzijde van de bus bevestigd. Met de afschaffing van de tweemansbediening op de bus verdween deze mogelijkheid. Het meenemen van de fiets in de bus is thans niet toegestaan, met uitzondering van een vouwfiets, indien er ruimte in de bus aanwezig is (het vervoer ervan is gratis). Voor het meenemen van normale fietsen zijn de bussen niet geschikt vanwege de te smalle en te hoge instap en het ontbreken van (een veilige) fietsbagageruimte in de bus. In 1985 verscheen het eindrapport van de werkgroep *'Integratie fiets en openbaar vervoer'* waarin mogelijkheden worden genoemd om

het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. In het rapport wordt gesteld dat in streekbussen die eenzelfde functie vervullen als de trein en/of trajekt berijden dat moeilijk befietsbaar is, naar behoefte fietsbagageruimte moet worden geboden.

In de zomer van 1986 en 1987 is op een aantal lijnen in Twente een proef genomen met het meenemen van de fiets met de bus. Evaluatieonderzoek na de proef in 1986 heeft uitgewezen dat het experiment geslaagd is. Een andere mogelijkheid om de fiets met de bus mee te nemen is het vervoer van de fiets in een fietsaanhangwagen. Een dergelijke oplossing is geschikt voor situaties waarbij sprake is van vervoer van grote aantallen fietsen. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer naar toeristisch rekreative gebieden, zoals de waddeneilanden. Om de mogelijkheid van fietsbusexploitatie te onderzoeken is door de provincie Groningen in samenwerking met de GADO een onderzoek gehouden naar de behoefte van het meenemen van de fiets met de bus op GADO-lijn 63 Groningen-Lauwersoog (Schiermonnikoog vv.).

Invoering van de fietsbus

Het meenemen van de eigen fiets met de bus is een aantrekkelijk alternatief voor de huur-

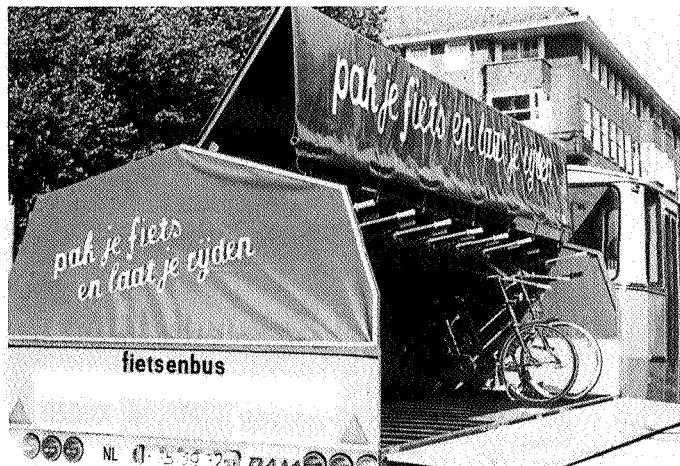
fiets wanneer de kosten hiervan voor de reiziger lager zijn. Het gebruik van de fietsbus is in eerste instantie afhankelijk van de prijs die de reiziger moet betalen voor het meenemen van de eigen fiets. Maar naast dit economisch aspect spelen ook andere factoren een rol, zoals gekombineerde tarieven, markering, route door de stad Groningen en een aantal overige aspecten.

Het meenemen van de fiets met de bus voor inwoners uit Groningen en Haren kost f 13,09 per fiets (retour). Dit bedrag is gebaseerd op de prijs van een fietskaartje Lauwersoog-Schiermonnikoog (retour) en volstripkaarttarief Groningen-Lauwersoog (retour). Gerelateerd aan de prijs van een huurfiets betekent dit dat gebruik maken van de fietsbus voordeliger wordt wanneer 3 dagen of meer een fiets wordt gehuurd (= f 15,-). Voor de busreizigers die met de trein van of naar Groningen reizen, bedragen de kosten f 37,09 (trein tot 70 km) of f 45,09 (trein meer dan 70 km) (gebaseerd op het 'dure dagen-tarief').

Het meenemen van de fiets met de fietsbus door vakantiegangers die hun eigen fiets met de boot hebben meegenomen is interessant voor mensen die 2 weken of langer op het eiland verblijven.

Bij het bepalen van het potentiële gebruik van de fietsbus is geen rekening gehouden met gekombineerde kaartsoorten, waardoor de tarieven kunnen worden verlaagd. Onlangs is een bus-boot-buskaart geïntroduceerd op oa. lijn 63. Het is een taak voor de bedrijven (GADO, Wagenborgen en NS) om te bezien of er reductiemogelijkheden geïntroduceerd kunnen worden, waardoor het potentiële aantal fietsbusegebruikers kan worden vergroot.

Naast het bieden van fietsvervoer in de relatie Groningen-Schiermonnikoog vv. kan de fietsbus ook gebruikt worden door mensen die in het Lauwersmeergebied willen fietsen. Dit gebied wordt de komende jaren verder ingericht voor rekreative doeleinden, waaronder de aanleg van een aantal fietspaden. Door de introductie van de fietsbus wordt dit gebied voor inwoners uit de stad Groningen op betrekkelijk eenvoudige wijze ontsloten. Wanneer het experiment met de fietsbus aanslaat kan ook gedacht worden aan een fietsbus naar andere rekreatief aantrekkelijke gebieden, zoals Westerwolde, de Hondsrug, Ameland, Emmen, Appelscha/Beetssterzwaag, maar ook op de snelbussen naar Lelystad en de Noordoost Expres van Groningen naar Enschede. ●



Fietsbus