

De Waterbus in

Carla Alma

In juli 1996 startte het project 'Waterbus' in de Groninger kanalen, een initiatief van de politieke partij De Groenen, GADO, Rederij Kool en Marktkauf. Een rondvaartboot in de lijndienst: de oplossing voor het dichtslibbende Groningen? Zes zaterdagen achtereen werd vorige zomer dit experiment uitgevoerd. Tijd voor een evaluatie en voor de vraag of in 1997 de rondvaartboot wederom de 'waterbushaltes' zal aandoen. Een van de mensen van het eerste uur, Marian Hulscher-Emeis uit Haren, lid van het bestuur van de afdeling Groningen van de Groenen, geeft haar visie.

De boothalte van de waterbus, foto's Elmer Spaargaren



'Voordat de discussie over de verkeersproblematiek en een mogelijke Zuid-Tangent in de stad Groningen losbarstte, stelden wij ons al de fundamentele vraag of het personenvervoer niet anders georganiseerd moet worden. De mobiliteitsproblematiek moet vooral bespreekbaar worden gemaakt aan de hand van de vraag: hoe lossen we de vervoersvraag zodanig op dat de auto niet meer overheersend is', stelt Marian Hulscher, zorgvuldig haar woorden kiezend, vast. De gedragsbiologe, gepromoveerd op kleurveranderingen bij vissen in sociaal gedrag, stelt dat het organisatorische probleem van verkeer en vervoer nauwelijks aan de orde komt en dat de discussie wordt opgehangen aan de

vraag waar welke nieuwe infrastructuur moet komen (zie *Noorderbreedte* 1996-3). Ondertussen slijbt Groningen dicht door 389.550 autoverplaatsingen per dag in de stad, tegenover 381.600 verplaatsingen met de fiets en 23.850 met het openbaar vervoer (van en naar de stad liggen de aantallen op resp. 244.200, 36.300 en 49.500). Deze cijfers worden genoemd in de voorbereidende studies voor de concept-notitie over de verkeerssituatie 'Het kan verkeren', die in september 1996 door de gemeente Groningen werd gepresenteerd. Na de nu lopende maatschappelijke discussie zal het College van Burgemeester en Wethouders een

definitief standpunt hierover innemen. *'De gemeederen rond deze discussie lopen hoog op, er worden verkeerde vraagstellingen als uitgangspunt gebruikt en de discussie zelf verloopt chaotisch en rommelig',* aldus Marian Hulscher.

Bewegingsvrijheid

Marian Hulscher: *'De vrijheid van mobiliteit slaat zo langzamerhand om in een gevangenen zijn. Het toenemende verkeer leidt tot verlies van natuurwaarden en leefbaarheid, en compensatie daarvan betekent opnieuw aantasting van die waarden; denk aan geluidsschermen in het landschap terwijl op afstand*

Groningen

de geluidsoverlast blijft. Er is dus een verandering van gedrag nodig, de fiets en het openbaar vervoer moeten meer gestimuleerd worden. Er is een vicieuze cirkel ontstaan: het openbaar vervoer wordt steeds slechter omdat men vaker de auto neemt, en men neemt sneller de auto omdat het openbaar vervoer terugloopt.' Het initiatief van de Groenen voor de waterbus kwam uit deze gedachte voort. Landelijk waren er al enkele waterlijndiensten opgezet, waaronder die in de Drechtsteden, in Amsterdam, Rotterdam en Leiden en recentelijk ook een snelboot tussen Kampen en Amsterdam.

Marian Hulscher: *Het Damsterdiep bijvoorbeeld staat 's ochtends vol met auto's en bussen, mensen komen daardoor te laat op het station en missen hun trein. Wij dachten: we halen daar de mensen uit hun auto en varen ze naar het station of naar de binnenstad. Vervoer over water is eeuwenoud en een goed alternatief. De bus-bootverbinding voor het woon-werkverkeer uit de regio langs de diagonaal Delfzijl-Appingedam-Groningen met als overstapplaats Ruischerbrug leent zich hier uitstekend voor.'*

Toevallig raakte de woonschepenhaven net in die tijd verstoken van een busverbinding op zaterdag naar het centrum, waardoor ook daar het plan goed uitpakte.

Firma Kool, van de rondvaartboot en de GADO zagen wel wat in het idee en ook de net gevestigde Marktkauf deed mee. Het initiatief sloeg goed aan: het experiment op zes zaterdagen in 1996 leverde een totaal aantal reizigers van 1300 op, terwijl GADO en Rederij Kool uitgingen van maximaal 450.

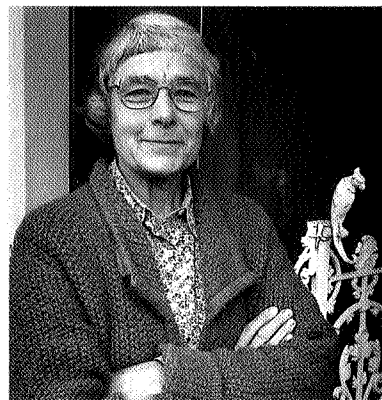
Vervolg in 1997

De gemeente Groningen reageerde enthousiast op het proefproject en verzorgde samen met de Havendienst enkele voorzieningen die nodig zijn voor in- en uitstapplaatsen. Soms leverde dat nog wel wat problemen op, zoals bij de halte aan de Zuiderhaven. Daar wilde bij de allereerste tocht een kapitein van een jachtje niet wijken voor de waterbus, omdat vanaf het water daarover geen duidelijke aanwijzingen stonden aangegeven. Op de vraag of de waterbus ook in de zomer van 1997 gaat varen, antwoordt Marian Hulscher: *'We willen eigenlijk zelfs uitbreiden, ook rond de Diepenring varen en vanuit andere delen van het omringende gebied diensten aanbieden. Vanuit Hoogkerk, via het Hoendiep, of vanuit Haren/Paterswolde, vanaf de Meerweg via het Noord-Willemskanaal, zou men met de waterbus naar het centrum moeten kunnen reizen, vooral in de spits. Belangrijke knelpunten hierbij zijn de bruggen. Deze zouden in de stad bediend en buiten de stad geautomatiseerd moeten worden. Aan dit laatste probleem wordt overigens toch al gewerkt. Een andere voorwaarde is het plaatsen van goede fietsenstallingen bij de opstapplaatsen.'*

Toeristenpakket

De officiële evaluatie van het proefproject van 1996 moet nog steeds plaatsvinden, maar de Groenen zijn enthousiast over een continuering in 1997. Voor toeristen heeft men ook een goed plan in petto, dat zowel de binnenstadse parkeeroverlast beperkt als de toeristen een mooi pakket aanbiedt: de touringcarbussen worden geparkeerd aan de rand van de stad en de passagiers varen per water-

Marian Hulscher: *'Het kostenplaatje van de mobiliteit is scheef'*



bus naar het Groninger Museum en het NS-station. In dat geval moet er elke dag gevaren worden, en niet alleen op zaterdag. Op zo'n manier wordt het 'natte' openbaar vervoer een onderdeel van een groter netwerk van 'droge' verbindingen.

Andere plannen

Behalve een continuering van de waterbus zou ook de omgeving van het Stationsplein gewijzigd moeten worden ten behoeve van fietsers en openbaar vervoer, zo vinden de Groenen. Op de plaats van de overtoellige rails, aan de zuidzijde van het station, zou een nieuw busstation en een nieuwe, grote fietsenstalling gemaakt moeten worden die bereikbaar is met de oude loopbrug, midden in het station. Het gebied tussen station en museum zou een parkachtig aanzien moeten krijgen, uitwaaiend naar de Werkmanbrug, die vanaf het Museum doorloopt over een ter plekke verdiepte Stationsweg. Auto's kunnen dan onder de brug doorrijden.

Voorts denkt men aan een aandelenplan voor het openbaar vervoer. Marian Hulscher: *'Het kostenplaatje van de mobiliteit is scheef, omdat niet alle kosten, zoals CO₂, ongevallen en kwaliteitsverlies van landschap, worden meegerekend. De overheid spreekt veel mooie woorden over terugdringen van de automobiliteit, maar houdt zich niet echt aan haar eigen beleid. Als de reiziger zelf aandeelhouder wordt van een busonderneming, kan hij eisen stellen aan de voorzieningen en de kwaliteit. Met een vernieuwende financiering van busondernemingen onder een groenfondstregering kan Groningen landelijk voorop lopen.'* Met belanghebbenden worden hierover besprekingen gevoerd. —