

Leerzaam, maar effecten vallen tegen

Op de 10 km lange corridor tussen Enschede en Oldenzaal is de afgelopen jaren voor ongeveer f 7 miljoen geïnvesteerd in voorzieningen die het gebruik van de fiets en van de combinatie fiets en bus moeten stimuleren. Ontbrekende schakels in de fietsroute werden aangelegd, kruispunten zijn beter beveiligd, bij verkeersregelinstanties kregen fietsers voordeel ten opzichte van het autoverkeer en op drie plaatsen verschenen zogeheten fietstransferia: bushaltes, gecombineerd met een schuilgelegenheid, overdekte stalling en fietskluizen. Het geheel werd onder de titel COMBI-route aan het publiek gepresenteerd (zie ook Fietsverkeer nummer 3, pagina 4). Zowel de samenwerking tussen betrokken partijen, de beide gemeenten, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Overijssel en Gelderland en het vervoerbedrijf TET, werd geëvalueerd, als de effecten die met de uitgevoerde maatregelen zijn behaald. De samenwerking, door betrokkenen omschreven als 'informeel en zonder papieren overeenkomst', wordt alom geprezen. De effecten vallen tegen.

"De ketenbenadering fiets-bus-fiets blijkt op een afstand van tien kilometer en bij de verkeersintensiteit zoals wij die kennen niet interessant", meldt verkeerskundige Gerran Spaan van de gemeente Enschede als belangrijkste les die het proefproject heeft opgeleverd. "Over een langere afstand, en bij een groter aantal reizigers, zijn er wellicht wel voldoende mensen geïnteresseerd in de combinatie fiets en openbaar vervoer en zullen er ook meer reizigers zijn die er geld voor over hebben om hun fiets veilig te stallen. Tenminste, als de reistijden van het openbaar vervoer concurrerend zijn met die van de auto."

Fietskluizen nauwelijks gebruikt

De fietskluizen, die in de fietstransferia in Enschede en Oldenzaal zijn aangelegd, worden nauwelijks gebruikt, ondanks de lage huurprijs van f 10,- per maand en een geavanceerd toegangssysteem via een magneetpasje. De onbewaakte, overdekte stallingen worden wel benut. Uit enquêtes die onderzoeksbureau Haskoning hield onder busreizigers op de betreffende lijnen, blijkt dat de afstanden van het voor- en natransport vaak te klein zijn om de fiets te pakken. Reizigers die dat toch doen, gebruiken een goedkope fiets waarvoor ze geen f 10,- per maand

aan stallingsgeld willen betalen. De gemeente Oldenzaal overweegt momenteel om, in overleg met Rijkswaterstaat, de kluizen vanuit het fietstransferium naar de binnenstad te verplaatsen en ze daar per dag of dagdeel te verhuren. Enschede wil één van de twee aangelegde transferia helemaal opheffen en verplaatsen naar een geschiktere locatie.

Aanvankelijk waren de plannen voor het COREO-project veel uitgebreider dan wat er nu op straat te zien is. Sneldiensten, luxe bussen met gereserveerde plaatsen en fiets-bus-fiets-vervoercontracten voor bedrijven stonden op het programma. "Dat onderdeel werd een beetje een kip of het ei verhaal", zegt verkeerskundige Fons Blokhuis van de gemeente Oldenzaal. "Bedrijven die we benaderden, zeiden: 'Laat eerst die bus maar eens zien', terwijl het vervoerbedrijf om reizigersaantallen vroeg voor ze de investering aandurfden. Zo werkt het dus niet. Wie zulke plannen heeft, moet met een concreet aanbod komen."

Procesbeschrijving

De verschillende stappen in het proces en de beslissingen die eraan voorafgingen, zijn door Grontmij Overijssel onder de titel 'COREO-project, proces- en projectevaluatie' gedocumenteerd. Het rapport bevat, naast een beschrijving van de manier waarop het project is aangepakt, ook kopieën van de materialen waarmee publiek en bedrijven zijn benaderd en planologische schetsen en kostenberekeningen van alle uitgevoerde maatregelen.

Over de effecten die met het project zijn behaald, is door ingenieursbureau Haskoning gerapporteerd onder de titel 'Evaluatie effecten COREO-project'. Volgens tellingen die het bureau uitvoerde, reden er

bij aanvang van het project in 1991 rond de 15.000 motorvoertuigen per etmaal over de corridor. Dit aantal nam sindsdien met 2 tot 5% per jaar toe. Het aantal busreizigers hield daarmee gelijke tred en steeg in de periode 1991-'94 met 14%. Met name een nieuw ingestelde sneldienst trok veel reizigers, de groeipercentages op deze lijn lagen jaarlijks tussen de 20 en 40%.

Aantal fietsers nagenoeg gelijk

De intensiteit van het fietsverkeer tussen Enschede en Oldenzaal gaf echter een tegenovergesteld beeld: de aantallen fietsers bleven nagenoeg gelijk of daalden zelfs. De onderzoekers wijten dit aan het succes van de OV-jaarkaart voor studenten. De verkeersveiligheid lijkt door de maatregelen van het COREO-project wel gunstig beïnvloed. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen op de corridor nam met 5% toe, maar het aantal ongevallen waarbij slachtoffers vielen daalde met 6%. Het aantal ongevallen met fietsers daalde nog sterker: in de periode 1991-'93 waren het er 46, tegen 64 in de drie jaar daarvoor.

"Automobilisten, die voor woon-werkverkeer gebruikmaken van de corridor, de overstap laten maken naar de fiets of naar een combinatie van bus en fiets is met dit project niet gelukt. Maar dat betekent niet dat we geen winst hebben geboekt", concludeert Gerran Spaan. "Een aantal fietsvoorzieningen hebben we sterk kunnen verbeteren: de route is veiliger en comfortabeler en bij verschillende kruisingen zijn de wachttijden bekort. Dat is altijd goed en wordt ook in hoge mate gewaardeerd. Bovendien hebben we, mede dankzij een uitgebreide promotiecampagne, laten zien dat Enschede en Oldenzaal de fiets serieus nemen en dat wij daarbij aandacht besteden aan de hele keten, van deur naar deur. Wanneer het publiek die boodschap oppikt, is dat winst." Overigens willen de gemeenten de promotie van het COREO-project ook in de toekomst blijven voortzetten, evenals het informeren van bedrijven langs de route over de mogelijkheden die het openbaar vervoer en de combinatie daarvan met de fiets aan de werknemers te bieden heeft.

COMBI-route: fietsvoorzieningen sterk verbeterd.

