

Groningen: visie op de stad leidt tot duidelijke keuzes



In 1977 veranderde het stadshart van de 170.000 inwoners tellende universiteitsstad Groningen in één nacht tijd in vier taartpunten. Alleen fietsers en openbaar vervoer konden nog vanuit het ene part het andere bereiken. Ruim tien jaar later maakt het gemeentebestuur onder het motto 'Binnenstad beter' vele miljoenen per jaar vrij voor het opnieuw herinrichten van de stad. De fiets, het openbaar vervoer en voetgangers krijgen in het stadshart van Groningen de straat voor zich. De auto zal uit grote delen van de binnenstad verdwijnen. "Groningen maakt duidelijke keuzes", zegt wethouder van Verkeer en Economische Zaken Frans Hasselaar. "Die keuzes gaan over het bereikbaar houden van een stad. Maar die keuzes gaan ook over wat voor soort stad je wilt hebben. Over herbergzaamheid en over veiligheid."

Het maken van duidelijke keuzes levert ook conflicten op. Zoals over het in de nacht voltrokken verkeerscirculatieplan in 1977. De ochtend nadat de jute zakken van de nieuwe verkeersborden waren gehaald, werd het autoverkeer met bestemming centrum gedwongen via een ringweg naar elk van de kwadranten te rijden. Doorsteken naar een ander kwadrant, wat de ene dag nog kon, was de volgende dag verboden. Een ingreep die bij menig automobilist de bloeddruk ernstig beïnvloedde. Hasselaar: "Van het verkeerscirculatieplan hebben we geleerd dat het belangrijk is om een sluitend verhaal te hebben. Een plan waar een visie op de stad achter zit. We hebben er ook van geleerd dat je zo'n plan niet vanuit het niets op de burgers moet laten neerdalen."

Park autovrij

Visie op de stad zit er zeker achter de groen en rood geschilderde wals die een strook goud gekleurd asfalt opduwt aan het begin van wat ooit een doorgaande verkeersweg was door het Noorderplantsoen. Rust en frisse lucht in dit enige park dat het centrum van de stad rijk is, woog in de visie van de gemeente zwaarder dan een rechtstreekse verbinding voor het autoverkeer. Alleen voor fietsers en voetgangers is naast de wals een pad opengehouden. Een kijk op de stad die wederom de gemoederen danig in beroering bracht. Bij een onlangs gehouden referendum, waarbij een krappe meerderheid zich uitsprak voor verdere afsluiting, prijkte op iedere aangeplakte affiche van voor- en tegenstanders minstens één uitroepteken. "Het referendum over het Noorderplantsoen is aangegrepen om de hele kwestie van bereikbaarheid van de stad opnieuw voor het voetlicht te halen", zegt de Groningse wethouder. "Dat is heel begrijpelijk. We zijn nu twee jaar bezig met het project 'Binnenstad beter'. Dat betekent veel tijdelijke maatregelen, chaotische verkeerssituaties, irritatie. 'Waar zijn ze toch allemaal mee bezig?', krijg je dan. De hoofdlijnen raken een beetje vergeten. Voor ons betekent het dat we in de communicatie en voorlichting nog meer moeten doen."

Nieuwe impuls binnenstad

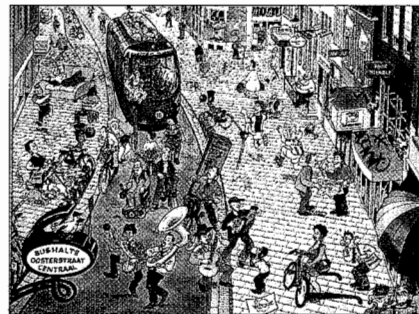
Communicatie en voorlichting stonden voor het gemeentebestuur van Groningen toch al centraal bij de ontwikkeling van de nieuwste plannen voor de binnenstad.



Wals op de weg: alleen fietsers en voetgangers.



Communicatie staat centraal bij het project 'Binnenstad beter'.



Beleidsmedewerker Marcel Bloemkolk: "Het project 'Binnenstad beter' is uitdrukkelijk géén verkeersplan. Het is een integraal plan. Een belangrijke ingang die we hebben gekozen is een economische. De binnenstad moet aantrekkelijker worden, met meer toplocaties voor de detailhandel, meer winkel-wandelgebieden en een goed ingerichte openbare ruimte. Eén van de middelen daarvoor is het autovrij maken van een aantal straten, waardoor er meer ruimte komt voor met name de voetganger. De straten die autovrij worden gemaakt, worden direct heringericht volgens het masterplan 'Ruimte voor Ruimte', dat voor de hele binnenstad geldt. Op die manier is meteen duidelijk waarom we de straat autovrij maken. De bereikbaarheid van de binnenstad is een ander belangrijk element van 'Binnenstad beter'. De fiets en de bus komen tot in het hart van de binnenstad. Aan de rand van de binnenstad worden nieuwe parkeergarages gebouwd. Twee bestaande garages in het centrum krijgen, wanneer het gebied autovrij is, mogelijk een andere functie, bijvoorbeeld als parkeervoorziening voor bewoners. Buiten de stad, aan de ringweg, zijn P+Bus-terreinen ingericht. Automobilisten kunnen daar op zaterdag en op enkele hoogtijdagen gratis parkeren en vervolgens gratis met de bus naar het centrum. Deze service wordt betaald uit de opbrengst van parkeermeters."

Overleg met ondernemers en burgers

De uitvoering van 'Binnenstad beter' gebeurt zeer gefaseerd en wordt begeleid door een stroom publikaties. Posters in gebieden waar gewerkt wordt, een krant die de gemeente, samen met de ondernemers uit de binnenstad, uitgeeft en zelfs een verjaardagskalender waarop de betrokken straten van Groningen staan getekend in hun bijna paradijselijke nieuwe uitvoering.

Wethouder Hasselaar: "Bij het schrijven van de plannen zijn ondernemers en burgers telkens uitgenodigd om het proces mee te maken en te beïnvloeden. Dat kost tijd, maar zorgt ook voor een breed draagvlak. Over de uitgangspunten van 'Binnenstad beter' bestaan vrijwel geen meningsverschillen meer. Bij de uitvoering gaan we eigenlijk net zo te werk. Telkens kijken we of het goed is wat we gedaan hebben. Of mensen tevreden zijn."

Die tevredenheid lijkt er in grote lijnen te zijn. Ondernemers rond de Vismarkt, A-markt en Folkingestraat, het gebied dat in de zomer van 1994 is toegevoegd aan het autovrije deel van de stad, melden een stijging van de omzetten.

Snelheidsbegrenzer voor de bus

In de voor een belangrijk deel al gerealiseerde autovrije gebieden kent Groningen een aantal inrichtingsvarianten. De drukste winkelstraten zijn uitsluitend voor voetgangers. Zelfs honden worden met verbodsborden naar elders verwezen. In de iets minder drukke gebieden ontmoeten fietsers, voetgangers en openbaar vervoer elkaar. Op de pleinen heeft ieder

daarbij een eigen ruimte, in de winkelstraten vindt al het verkeer vrijwel binnen één profiel plaats. De gecombineerde baan voor fietsen en bussen, die midden tussen twee brede trottoirs doorloopt, is daarvan slechts door een iets aflopende band onderscheiden. “De verschillende weggebruikers zullen aan elkaar moeten wennen”, zegt Marcel Bloemkolk daarover.

Om die gewenning in goede banen te leiden, zullen de bussen die door het voetgangersgebied rijden een snelheidsbegrenzer krijgen. Bloemkolk: “De bus is welkom in de binnenstad, maar moet wel voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen: zo milieuvriendelijk mogelijk, zo min mogelijk in aantal en niet sneller dan de fietsers die ze op hun baan ontmoeten.” Alle streekvervoer zal om die reden uit de binnenstad worden geweerd. De bussen die wel het centrum ingaan, rijden op LPG en passeren aan de rand van het winkelgebied een elektronisch oog waarmee een snelheidsbegrenzer in werking wordt gesteld. Harder rijden dan 15 km per uur is dan onmogelijk.

Miljoenen voor fietsverkeer

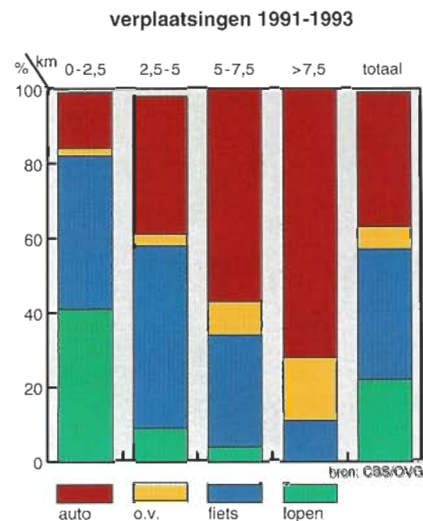
Niet alleen in het centrum van Groningen heeft de fiets een prominente plaats. Veertig procent van het jaarlijkse verkeersbudget van ruim f 20 miljoen is de afgelopen vier jaar besteed aan fietsvoorzieningen in de hele stad. Aan dit budget, bestemd voor autoverkeer, openbaar vervoer en fiets, draagt naast de gemeente ook de rijksoverheid bij.

De resultaten zijn zichtbaar. De straten rond het winkelhart kennen een overvloed aan fietsstroken en kortsluitverbindingen. In de stadswijken rond het centrum en in de buitenwijken lopen in rood uitgevoerde fietsstroken en aanliggende paden langs de wegen. Vrijliggende fietspaden vormen de hoofdverbindingen. Buiten de stad sluiten deze verbindingen aan op recreatieve fietsroutes.

Op de hoofdroutes wordt stapsgewijs toegewerkt naar integrale routes waar de fiets prioriteit heeft boven het autoverkeer: verkeerslichten zijn op een groot aantal kruispunten zo afgesteld dat fietsers uit alle richtingen tegelijk groen hebben; andere kruisingen met het hoofdnet voor de auto zijn ongelijkvloers uitgevoerd. Verlichting en aandacht voor sociale veiligheid zijn vaste onderdelen van nieuwe ontwerpen voor fietsroutes. In veel woonwijken zijn 30-km-zones en minirotondes gerealiseerd.

In Beijum, een buitenwijk die zo'n vijftien jaar geleden is gebouwd, heeft het fietsverkeer een eigen infrastructuur. Auto's worden rondom geleid. Vrijliggende fietspaden verbinden de wijk met de rest van de stad. Over de rondweg rond de stad die daarbij moet worden gekruist, zijn maar liefst vier bruggen voor fietsverkeer aangelegd. Onder de weg door lopen nog eens twee tunnels. Voor de daarop volgende oversteek over het Van Starkenborghkanaal zijn twee speciale fietsbruggen aangelegd. Ze liggen aan weerszijden van de normale brug, die ook door fietsers wordt gebruikt. Gaat deze brug open, dan kunnen fietsers uitwijken naar de hoog over het water gebouwde stalen fietsbruggen. Nadeel is dat de hoogte van de overspanning trappetjes aan begin en eind nodig maakt. Voordeel is dat er bij de oversteek over het druk bevaren kanaal voor fietsers geen oponthoud ontstaat.

Pièce de résistance van de voorzieningen voor fietsers is ongetwijfeld de verbinding met het nieuwe Groninger museum. Twee fietsbruggen, uitgevoerd in rose, blauw en lichtgrijs asfalt

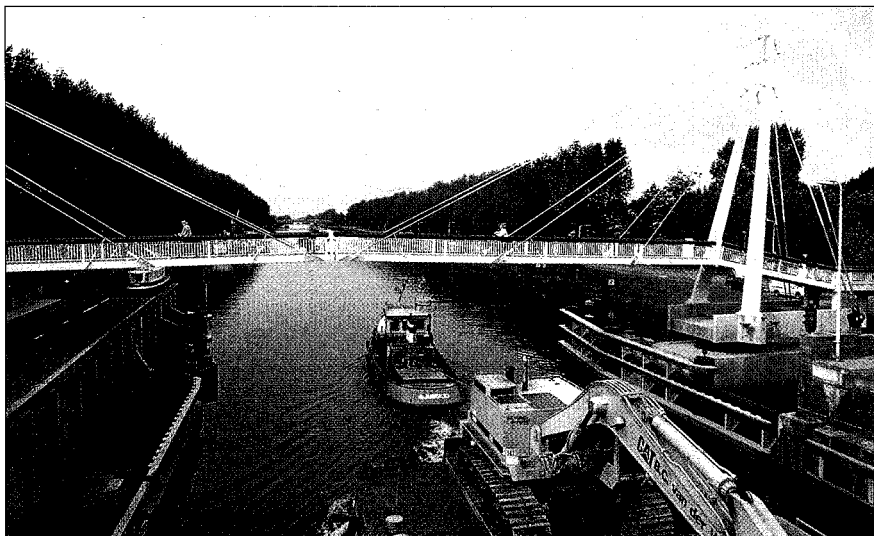


Doorsteek naar het centrum.



Beijum: fietsbrug over de rondweg.

*Van Starkenborghkanaal:
geen oponthoud voor fietsverkeer.*



aan de bovenkant en Delftsblauwe motieven aan de onderkant, bekronen Alessandro Mendini's 'Nirvana Territoriale' en vormen meteen een directe route voor fietsers tussen het station en de binnenstad.

Europa's fietsstad nummer 1

De fietsvoorzieningen in Groningen worden intensief gebruikt. Volgens het Amerikaanse World Watch Institute, is Groningen binnen Europa de eerste fietsstad. Op hun wereldranglijst komt Groningen op de derde plaats. Alleen in twee Chinese steden wordt meer gefietst. Van alle verplaatsingen naar het centrum van Groningen vindt 60% per fiets plaats. Op een afstand van 2,5 tot 5 km bedraagt het fietsaandeel in de modal split 49%.

Volgens beleidsmedewerker Bloemkolk is dit succes niet alleen te danken aan de vele ingrepen in de infrastructuur. "Je kunt fietspaden maken wat je wilt, als de afstanden te groot worden, fietst niemand er op", zegt hij. "In Groningen is er voor gezorgd dat publiekstrekkende functies in de stad zijn gebleven. Het nieuwe ziekenhuis is tegen het centrum aan gebouwd. De nieuwbouw van het provinciehuis, de rechtbank, de universiteitsbibliotheek en de openbare bibliotheek zijn de afgelopen jaren allemaal in of vlakbij het centrum gekomen. Zelfs voor grootschalige detailhandel gaan we nu aan de rand van het centrum een locatie ontwikkelen. Daar komen winkels met grote oppervlaktes, met daaronder een parkeergarage. Op die manier kunnen binnenstad en grootschalige detailhandel elkaar versterken. En het voorkomt tegelijkertijd dat winkels naar de rand van de stad vertrekken waardoor afstanden groter worden en elders in de stad de bestaande verzorgingsstructuur wordt uitgehold. Afstanden tussen belangrijke functies moeten zo kort mogelijk zijn. In die zin is de ruimtelijke ordening een hoeksteen van het verkeersbeleid."

Verkeersslachtoffers

Het intensieve fietsverkeer in Groningen is ook terug te vinden in de ongevalsstatistieken. In totaal bedroeg het aantal verkeersslachtoffers in de periode 1991-'93 per jaar ongeveer 600, ofwel 3,8 per 1.000 inwoners. Dit was iets hoger dan het landelijk gemiddelde. Van deze slachtoffers was 40% fietser. Landelijk lag dit aandeel op 24%. Marcel Bloemkolk: "In de komende jaren gaan we op drukke routes nog meer fysieke scheiding aanbrengen tussen



auto- en fietsverkeer. Ook kruispuntbeveiliging zal verder verbeterd worden. Maar het is niet de infrastructuur alleen. Het is ook een kwestie van gedrag.”

Om op dat laatste meer invloed uit te oefenen, start de gemeente een scholingsproject dat in eerste instantie vooral gericht zal zijn op jonge bromfietzers, een groep die onder de verkeersslachtoffers oververtegenwoordigd is.

Dertien bewaakte stallingen

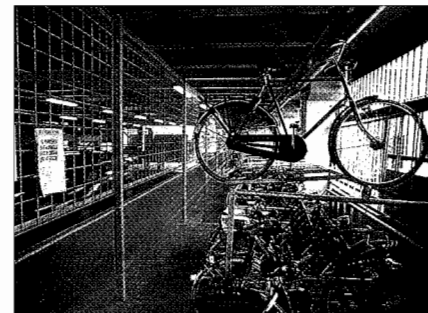
Ook fietsendiefstal hoort tot de bijprodukten van het intensieve fietsverkeer in Groningen. Op een bestand van in totaal 170.000 fietsen, werden er in 1990 zo'n 15.000 gestolen. Een rond diezelfde periode gestarte actie heeft inmiddels geresulteerd in een afname van het aantal diefstallen met 30%. Behalve voorlichting, graveren van postcodes en een verbeterde controle en opsporing, is vooral een omvangrijk stallingsproject een opvallend onderdeel van deze actie. Verspreid over de stad zijn er dertien bewaakte stallingen, met een totale capaciteit van 9.200 plaatsen. Voor f 25,- per jaar kan men daar onbeperkt gebruik van maken. De meeste stallingen hebben bovendien aanvullende faciliteiten zoals bagagekluissjes, verhuur van buggy's, thuisbezorgen van boodschappen en de mogelijkheid om kleine reparaties te laten verrichten. Onder de nieuw gebouwde bibliotheek in het centrum van de stad, is volgens hetzelfde concept een stalling met een capaciteit van 1.200 fietsen ingericht. De toegang is hier, op vertoon van een bibliotheekpasje of collegekaart, zelfs gratis.

In een parkeergarage in het hartje van de stad is ruimte vrijgemaakt voor een fietsenstalling. “Ze zijn hier heel fietsvriendelijk”, is het oordeel van een gebruiker daarover. “Niet alleen met deze stalling, je kunt het aan alles merken. Zelfs aan de automobilisten op straat, die houden echt rekening met je.” Stallingbeheerder Willem Wagenaar is eveneens enthousiast. “Alleen die fietsen op het bovenrek tillen, dat valt niet mee. Vooral niet als de fietstassen vol zitten.” Bovendien is volgens hem het stoepje bij de ingang te steil. En te glad, vooral als het regent. Zijn stalling vindt hij eigenlijk ook veel te smal. Maar toch: hij heeft de hele dag werk om handen en dat was vroeger wel anders. Met het stallingsproject in Groningen heeft de Stichting Werkprojecten, die het beheer voert, veertig banenpoolers aan werk geholpen.

Enorme stallingscapaciteit bij station

Behalve het aanbieden van voorzieningen, vergt veilig stallen ook een omslag in het denken bij de fietsers zelf, vindt Marcel Bloemkolk. “Bij het station hebben we een gigantische stallingscapaciteit: 4.000 bewaakte plaatsen en werkelijk ellenlange rekken met onbewaakte plaatsen. In de bewaakte stalling is vrijwel altijd ruimte over. Als er dan toch nog fietsen her en der los staan, kun je wel nóg meer rekken bijplaatsen, als je daar de ruimte voor zou hebben, maar misschien moet je ook gewoon een keer zeggen: ‘Nu is er genoeg capaciteit. Wie buiten de rekken stalt, loopt het risico dat zijn fiets wordt weggehaald.’ Dat gebeurt bij het station nu ook.”

De werkwijze hierbij is wellicht typerend voor Groningen: voordat het zover was, werden eerst uitgebreide voorzieningen aangelegd. Over de uitvoering en capaciteit daarvan werd met alle partijen overleg gepleegd. Fietsers die hun rijwiel nu fout stallen, krijgen mede namens de Fietsersbond **enfb** te horen hoe onnodig dat is. Komt die boodschap niet over, dan neemt een surveillerende banenpooler de fiets mee naar een politieloods. Ophalen kost de eigenaar f 25,-. Aan duidelijkheid geen gebrek.



*Fietsenstallen in parkeergarage:
‘Ze zijn hier heel fietsvriendelijk.’*



*Fietsenrekken bij Station Groningen:
genoeg capaciteit.*