



Opmerkingen en ideeën naar aanleiding van de Netwerkanalyse RegioVisie Groningen-Assen

april 2013 Fietsersbond Afdeling Groningen + Assen

Wij hebben zeer gewaardeerd dat wij aanwezig konden zijn bij de toelichting op de gemaakte netwerkanalyse. Naar aanleiding van de toelichting, de discussie erna en de rapportage, hebben wij de volgende aanbevelingen voor het vervolg.

1. **Getallen en aannames t.a.v. de fiets: koffiedik.** Bij de analyse wordt aangegeven, in lijn met wat landelijk bekend is, dat het tellen en meten van fietsgebruik heel lastig is. Desalniettemin worden er wel getallen genoemd. Dat is goed; je moet roeien met de riemen die je hebt. Maar meer relativering is op zijn plaats wat betreft de waarde daarvan, en helemaal als het verwachtingen of voorspellingen betreft. Op pagina 52 van het rapport wordt gesteld dat de potentie van de e-bike rond Groningen beperkt is vanwege de bevolkingsdichtheid van de provincie. Desondanks kan het fietsverkeer door het gebruik van de e-bike de komende jaren stijgen met circa 5 %. Wij denken dat dat een koffiedik-voorspelling is. Die 5 % kunnen net zo goed 0% (dat verwachten wij nou ook weer niet), als 10 % of 15 % zijn. Het gebruik van de fiets – dat is net als bij het OV – wordt sterk beïnvloed door de geboden mogelijkheden en het geboden comfort daarvan (van fiets en van route en van stallingsmogelijkheid). Er is misschien wel veel meer mogelijk dan die 5 %, als er maar de juiste maatregelen worden genomen. Algemene aannames kloppen soms niet meer. Ter illustratie willen wij wijzen op een bericht in de nieuwsbrief van het Fietsberaad van 22-02-2013: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=nieuws&mode=newsArticle&repository=Vlaamse+snelfietsroute+vergroot+bereik+woon-werkfietsers>. Ontdekt werd dat er verder en sneller gefietst werd op de snelfietsroute tussen Leuven, Brussel en de luchthavenregio, dan altijd werd aangenomen. Hoezo lage potentie voor de e-bike? De afstanden binnen de RGA komen overeen met die ordegrottes in België! Het gebruik van de e-bike is pas sinds enkele jaren echt goed op gang gekomen. De echte effecten komen nog. Als je maar zorgt dat er goede fietsinfrastructuur is.

In de Regio Utrecht gaat men overigens aan de slag met een betere methode om het fietsgebruik te kunnen meten:

BRU werkt aan nieuw fietsverkeersmodel

- 20-02-2013 - Fietsberaad

Hoeveel fietsers zullen een nieuwe fietsdoorsteek gebruiken? En hoe veel sneller reizen fietsers als bijvoorbeeld de wachttijd bij verkeerslichten zou worden verkort? Bestuur Regio Utrecht werkt in samenwerking met Fietsersbond en universiteiten aan een de ontwikkeling van een betrouwbaar fietsverkeersmodel.

Verkeersmodellen voorspellen wat de invloed is van bijvoorbeeld nieuwe wegen op de drukte en de reistijd. Voor autoverkeer bestaan die al lang. Maar volgens BRU is er voor fietsverkeer nog geen geschikt model te vinden. Dat heeft te maken met het feit dat je te maken hebt met veel kleine weggetjes en onbekende doorsteken. BRU laat nu onderzoeken of de gegevens uit de Fietsrouteplanner van de Fietsersbond kunnen worden gecombineerd met een fietsverkeersmodel van Finse oorsprong. De fietsrouteplanner van de Fietsersbond brengt ook kleine doorsteekjes in beeld. De Fietsersbond stelt die gegevens nu ter beschikking en BRU laat Mobycon nu uitzoeken of op basis hiervan een beter fietsverkeersmodel te bouwen is. Experts van de Universiteit van Amsterdam, de Universiteit Utrecht en Hogeschool NHTV zijn uitgenodigd om mee te denken en de betrouwbaarheid van het fietsmodel te verhogen. De eerste resultaten worden tegen de zomer verwacht.

2. **Maak gebruik van verschuiving in modaliteit.** Wij begrijpen dat de RGA onder meer de capaciteit van het autonetwerk wil vergroten door verschuivingen te bewerkstelligen van autogebruik naar de andere modaliteiten. Elke verschuiving daarin zal ruimte opleveren. Autovervanging is vooral mogelijk door de verbreding in het fietsaanbod: elektrische fietsen, scootertjes, bakfietsjes. Ze betekenen vervanging van autogebruik in het woonwerkverkeer, bij woon-school-verkeer en bij woon-boodschap-verkeer. Maar ze vragen ook weer om een speciale benadering (breedte rijpad, stalling). Het is een cultuurverandering die om een bredere belangstelling en reactie van de overheden/planners vraagt. Wij raden aan om goed uit te pluizen waar die verschuivingen kunnen plaatsvinden en wat ervoor nodig is om die tot een groot succes te maken. Begin te denken vanuit de fiets i.p.v. de auto. Maak goede fietsallees en pas het autoverkeer daarop aan.
3. **Breng het fietsnetwerk in de RGA goed in beeld.** Hulde voor alle plannen voor snelfietsroutes! Nu nog de aan- en afhechtingen daarvan en het onderlinge verband goed regelen. Maak een goed kaartbeeld van de fietsstructuur waarin de samenhang duidelijk is, en dat ook gebruikt kan worden en gehandhaafd in de verdere planning. Houd niet op bij de bebouwde kom. Geef de hindernissen in de route aan. De route is niet alleen een lijn. Ook de regelingen en kruisingen bepalen de kwaliteit van een route. Dus breng ook alle conflicterende verkeersstromen en wachtmomenten in beeld. Zo'n basiskaart kan verder worden opgebouwd met comfortfactoren als kwaliteit van het wegdek, omgeving etc.
4. **Dynamo's: kijk ook naar de specifieke "fietsdynamo's".** Vooral voor het woonwerkverkeer wordt in de verkeersberekeningen uitgegaan van de aantrekkingskracht van de belangrijke grote economische plekken: de "dynamo's". Wat voor de fietsen belangrijk kan zijn, is ook het inventariseren van de 'fietsdynamo's': de concentratiepunten van voornamelijk grote hoeveelheden fietsers. Dat zijn de grotere onderwijslocaties. In Regio-verband zijn, naast de concentratiepunten van de RUG en HBO ook die van het voortgezet en beroepsonderwijs van belang. Advies: maak een kaartbeeld daarvan en kijk of er verbeteringen mogelijk zijn.
5. **Inventariseer in een vroeg stadium de conflictpunten.** Bij het ontwerp van de openbaar vervoerslijnen (evenals bij autoroutes) wordt te weinig rekening gehouden met het feit dat nagenoeg iedere nieuwe hoogwaardige route betekent dat doorgaande fietsroutes worden doorgeknipt, of voorzien van een vertraging- of omrijpunt. Leg daarom plannen voor OV of auto over de fietsnetwerkkkaart. Waar ontstaan de conflictpunten? Zijn die op te lossen? En wie trekt er aan het kortste eind? Laat de beslissing daarover niet aan de technische uitwerking over. En laat de fietsinfrastructuur niet de sluitpost zijn. Maak ontwerpverkenningen en doe ontwerpende onderzoeken. Kijk wat de effecten zijn (ook effecten op enige afstand) en ga dan pas definitief tot het echte uitwerken over. Een lijn op de kaart lijkt zo simpel, maar wachttijden en omrijtijden zijn slecht te zien in het kaartbeeld.
6. De Fietsersbondafdelingen in de RGA stellen een **snelfietsweg tussen Assen en Groningen** voor langs het Noord-Willemskanaal. Hier ligt een geweldige potentie, want een snelfietsroute langs het Noord-Willemskanaal heeft de volgende meerwaarde boven de Fietsroutes-Plus (waarvan sommige delen al bijna van een oudere generatie zijn):
 - a) Het is een langere doorgaande route die voert van centrum Assen naar centrum Groningen.
 - b) De ligging langs het kanaal zorgt voor een hoge doorrij-status en rechtstreekse route.
 - c) De afstand tot de tussenliggende kernen is gering, zodat vanuit deze plaatsen fietsers direct kunnen aansluiten op de snelfietsweg.

- d) Bebouwde kommen van tussenliggende plaatsen worden gemeden, waardoor continuïteit in de route ontstaat. Geen problemen met uitritten, vertragende klinkerbestrating, en veel minder kruisingen.
- e) De route als geheel is stiller, met uitzondering van het traject tussen Haren en Groningen (dicht langs de A28).

De afdelingen hebben de mogelijkheden voor zo'n route in het veld geïnventariseerd. Voorgesteld wordt om zo min mogelijk van kanaalzijde te wisselen. De route aan de oostzijde van het kanaal geeft hiervoor de beste mogelijkheden, omdat reeds goede aanzetten vanuit Assen en Groningen, en rustige wegen (veelal zandwegen en paden) aanwezig zijn. Uitsluitend tussen de brug bij De Punt en de brug bij Oosterbroek is wat extra aanpassing nodig. Wij willen graag in overleg hierover met de betrokken overheden.

7. **Werk samen met de Fietsersbond.** Bij de Fietsersbond zit een potentieel aan ervaringsdeskundigen en vrijwilligers die graag meedenken en veel willen doen. Maak daar gebruik van. Contact: assen@fietsersbond.nl; haren@fietsersbond.nl; kopvandrethe@fietsersbond.nl; [groningen@fietsersbond.nl](mailto: groningen@fietsersbond.nl).

Tot slot: hieronder nog wat algemene tegeltjes-wijsheden, ter lering ende vermaak

Als wij duurzaamheid serieus nemen, moeten we zorgen dat we die verplaatsingswijzen die het minste energie en grondstoffen gebruiken, méér bevorderen en méér waarderen dan verplaatsingswijzen die dat niet doen.



De overheid moet er meer aan doen om de maatschappelijke status van het gebruik van de fiets te verbeteren. Er moeten meer ikonene komen. **Geef zelf het goede voorbeeld, ook hier in de Regio Groningen-Assen!**



Wij zijn als maatschappij, als overheid, verplicht om mensen die zich op duurzame wijze verplaatsen en daarbij weinig plaats innemen, meer tegemoet te komen dan mensen die veel plaats innemen en zich minder duurzaam verplaatsen.



Los van duurzaamheid, zijn wij als maatschappij, als overheid, moreel verplicht om mensen die hun eigen lijfelijke kracht inzetten voor het transport, met voorrang te faciliteren.



Voor een automobilist is stoppen een kleine beweging van de voet, en het wachten voor een verkeerslicht vindt plaats in een overdekte verwarmde ruimte, met comfortabele steun in de rug. Voor de fietser betekent stoppen het inhouden van de opgebouwde kracht, het koud worden bij het stilstaan, het eventueel natregenen of sneeuwen, en vervolgens weer extra kracht opbouwen voor het op gang komen.

24-4-'13
namens de betrokken afdelingen van de Fietsersbond

Anneloes Groenewolt
vz Afd Groningen