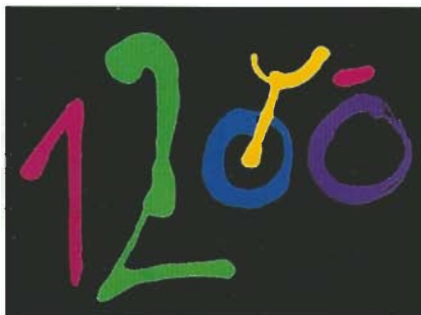


Münster: het permanente fietsbeleid van een fietsvriendelijke stad



Het stadsbestuur maakt er geen geheim van dat Münster een 'fahrradfreundliche Stadt' is. Het programma met maatregelen ten behoeve van het fietsverkeer voor de eerste helft van de jaren negentig, laat dat nadrukkelijk weten. En het logo dat in 1993 de viering van het 1200-jarig bestaan van de stad verbeeldde, kreeg met een enkele pennestreek de vorm van een fietsje mee. De stad is zo 'fahrradfreundlich', dat ze in 1992 werd onderscheiden met de 'gouden fiets', het jaarlijkse eerbetoon van de Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) voor de stad met het meest fietsvriendelijke klimaat.

Münster is het economisch centrum van Münsterland in de deelstaat Nordrhein-Westfalen en heeft de in grootte vijfde universiteit van de Bondsrepubliek binnen haar muren. De 280.000 inwoners zorgen er gezamenlijk voor dat de fiets in het stedelijk verkeer een stevig aandeel heeft: 34%. Jaarlijks wordt er *f* 1 tot *f* 2 miljoen in fietsvoorzieningen geïnvesteerd. Exacte cijfers ontbreken, omdat fietsvoorzieningen vaak meeliften met andere projecten.

De fiets heeft de wind mee in Münster. Het vlakke landschap zorgt voor gunstige omstandigheden om te fietsen. De stad kan bogen op een lange fietstraditie. De tweewieler raakte er ook niet 'uit' toen in de jaren zestig in veel steden modieuze opvattingen de fiets tot 'ouderwets vervoermiddel' verklaarden en naar een lager plan in het verkeersbeeld verwezen. De fietsvoorzieningen bleven dus niet alleen intact, maar werden regelmatig uitgebreid. Bovendien ervaart de meerderheid van de bevolking de fiets als het snelste vervoermiddel in de stad en daarin krijgen ze in de praktijk gelijk. Het feit dat burgers van aanzien, onder wie Oberbürgermeister Dr. Jörg Twenhöven, zich in de stad meestal per fiets verplaatsen, draagt bij aan de populariteit van de tweewieler.

De 45.000 studenten in Münster gebruiken hun fiets het meest. Voor ongeveer driekwart van hun verplaatsingen pakken ze de fiets. Scholieren doen dat voor 47%. Maar ook om naar het werk te gaan, om te gaan winkelen of in de vrije tijd wordt voor 30% van de verplaatsingen de fiets gebruikt. Voor afstanden boven de 5 km is het fietsaandeel altijd nog 18%.



De ringweg rond het centrum voor doorgaand fietsverkeer.

'Umweltverbund'

Het fietsbeleid in Münster staat niet op zichzelf. Het is onderdeel van een beleid dat zich richt op de verbetering van milieu en leefbaarheid dat in 'Umweltverbund' wordt samengevat en waarin openbaar vervoer, fietsen en lopen een belangrijke rol spelen. Het openbaar vervoer en de fiets worden beschouwd als elkaar aanvullend, niet als elkaars concurrenten. "Münster heeft een lange fietstraditie", zegt Dr.-Ing. F.W. Oellers, plaatsvervangend directeur Stadsontwikkeling. "De fiets is altijd geïntegreerd geweest in het verkeersbeleid. Al sinds de wederopbouw in 1949 is de infrastructuur voor de fiets mee opgebouwd. Ook bij de uitbouw van de stad is de fiets meegenomen in het verkeers- en vervoersbeleid. Uitgangspunt daarbij was een veiligheidsaspect: de verkeersstromen zoveel mogelijk uit elkaar houden."

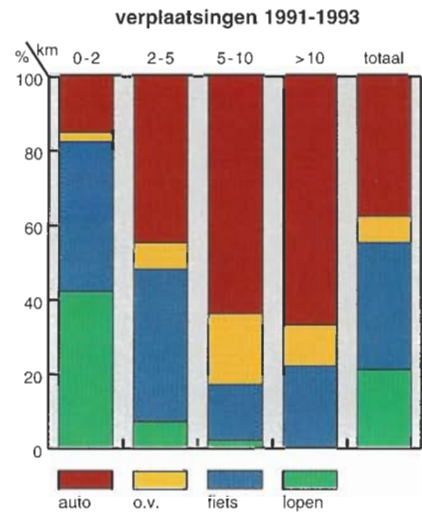
In het Generalverkehrsplan Münster van 1986 is het bevorderen van een intensiever gebruik van de fiets als een doelstelling geformuleerd. In combinatie met het openbaar vervoer moet de fiets ervoor zorgen dat het autogebruik afneemt, vooral voor ritten naar het centrum. Dat lijkt te lukken, vooral dankzij de fiets. Münster participeert ook in het Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Het ministerie van Stadsontwikkeling en Verkeer van de deelstaat heeft jaarlijks 38 miljoen DM beschikbaar voor fietsvoorzieningen. Infrastructurele voorzieningen voor de fiets komen in aanmerking voor een bijdrage in de kosten van maximaal 80%. De hoogte hangt af van de betekenis van de voorzieningen voor het fietsverkeer.

De subsidiëring is gekoppeld aan een reeks voorwaarden. Het effect van uitgevoerde maatregelen moet worden onderzocht, zodat andere gemeenten er ook hun voordeel mee kunnen doen. Deze effectonderzoeken worden bijna geheel door de deelstaat gefinancierd. Andere voorwaarden: een duidelijk beleid ten gunste van de fiets, actieve voorlichting over de voordelen van de fiets en politici moeten zelf het goede voorbeeld geven. Fietsen dus.

Het netwerk voor fietsers

Het netwerk voor het fietsverkeer in Münster is gebaseerd op het uitgangspunt dat alle wijken met het centrum, en onderling verbonden moeten zijn door een fietsroute. Binnen het netwerk, opgebouwd uit vrijliggende fietspaden, fietsstroken en verkeersluwe straten, bestaat geen strikte hiërarchie. Een bijzonder element in het netwerk is de 5,4 km lange ringweg voor fietsers rond het centrum, bestemd voor doorgaand fietsverkeer. De ringweg is als vrijliggend fietspad met twee rijrichtingen gerealiseerd in de groene gordel die de plaats van de vroegere stadswallen markeert. Het centrum is goed toegankelijk voor fietsverkeer, zonder dat er speciale routes zijn aangelegd. Tijdens de openingstijden van de winkels is fietsen toegestaan in een deel van de voetgangerszones in het centrum, afhankelijk van de aantallen voetgangers. Buiten de openingstijden staan alle voetgangerszones voor fietsers open.

Vrijliggende fietspaden, hoofdzakelijk gelegen langs drukke(re) verkeerswegen, vormen de kern van de infrastructuur voor het fietsverkeer. Aan zulke paden wordt de voorkeur gegeven vanwege de hogere kwaliteit, maar omdat er te weinig ruimte voor is worden steeds vaker fietsstroken toegepast. "Het hoofdverkeersnet voor fietsers is relatief compleet", zegt Dr.-Ing. Oellers. "We moeten nog enkele elementen toevoegen en er zijn nog wat detailverbeteringen nodig. Er worden steeds hogere eisen gesteld aan de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Dat betekent dat fietsvoorzieningen nooit echt klaar zijn. Er is permanent beleid nodig, gebaseerd op nieuwe ervaringen en inzichten."





*Woonstraat als fietsstraat:
de auto wordt er gedoogd.*



*Onbewaakte stallingsvoorziening aan
de rand van het winkelcentrum.*



Bijzonderheden in infrastructuur

De infrastructuur voor het fietsverkeer wordt gekenmerkt door een aantal bijzonderheden. De woonstraat als fietsstraat bijvoorbeeld, die aan het begin wordt aangeduid met het ronde blauwe bord 'fietspad' en daaronder de vermelding 'Kfz frei'. Auto's mogen er dus wel in, maar ze moeten voorzichtig rijden en uitsluitend parkeren in de daarvoor bestemde vakken. De auto's steken daar dan ook geen streep buiten. De straat is immers fietspad! En daarop mag je nu eenmaal niet parkeren.

Van een aantal wegen met oorspronkelijk twee rijstroken voor het autoverkeer, is de rechter rijstrook tot fietsstrook gemaakt. Maar ook bussen mogen in een aantal gevallen van die fietsstrook gebruik maken. Dat wordt onder het bord 'fietspad' aangegeven met de mededeling 'Linienverkehr frei'.

Fietsers mogen in Münster als regel in beide richtingen gebruik maken van straten waar éénrichtingsverkeer is ingesteld. Door aan de straatzijde waar het autoverkeer wél in mag rijden geen borden te plaatsen, worden automobilisten er als vanzelfsprekend op geattendeerd dat ze tegenliggers kunnen verwachten.

Loopt een fietsroute tamelijk kris-kras door een wijk, dan wordt de route aangegeven met een rode streep op het wegdek. Loopt een fietsroute door 30 km-straten, dan zijn daar in de regel geen snelheidsremmende maatregelen genomen. Niettemin wordt er door het autoverkeer rustig gereden. Dezelfde discipline is te constateren op plaatsen waar autoverkeer de ringweg voor fietsers rond het centrum kruist. "Voor de komende jaren staat het systematisch in kaart brengen van de fietsvoorzieningen in de wijken op het programma", zegt Oellers. "We kijken naar de kwaliteit, testen verbindingen en voorzieningen en brengen detailverbeteringen aan. Dit jaar zijn we in twee wijken bezig."

Verkeersveiligheid

Münster heeft, volgens Oellers, in de achterliggende jaren veel gedaan om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren en het oponthoud op hun routes zoveel mogelijk te beperken. Van de Duitse steden heeft Münster de meeste op fietsers afgestemde verkeersregelinstanties; op verschillende manieren krijgen fietsers een voorstart op het autoverkeer en veel kruispunten zijn ten gunste van het fietsverkeer veranderd. Op een aantal kruispunten zijn varianten van opgeblazen opstelstroken voor fietsers toegepast.

Leiden al die maatregelen nu ook tot een daling van het aantal ongevallen waarbij fietsers zijn betrokken? Oellers: "Ongevallencijfers moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden. In het algemeen kan worden vastgesteld dat het fietsverkeer de afgelopen jaren enorm is toegenomen, maar dat het aantal ongevallen niet navenant is gestegen." Worden alle fietsritten in Münster over 1993 bij elkaar opgeteld, dan komt men op 98,4 miljoen. In de jaren 1990-'93 deden zich gemiddeld 706 fietsongevallen per jaar voor. Dat betekent 7,2 ongevallen op 1 miljoen fietsritten.

Stallingsvoorzieningen

Aan stallingsvoorzieningen ontbreekt het in Münster niet, maar ze zijn tot nu toe wel allemaal onbewaakt. "We doen systematisch onderzoek naar waar voorzieningen nodig zijn", zegt Oellers. "Een ondergrondse bewaakte stallingsvoorziening voor 3.000 fietsen bij het station van de Deutsche Bundesbahn is in ontwerp gereed. Het probleem is het geld, niet alleen voor de bouw maar ook voor de exploitatie. De stalling bij het station kost 14 miljoen DM. De deelstaat geeft een bijdrage van 50%. We moeten dus nog andere bronnen vinden."

Op enkele grote overdekte na, heeft Münster vooral veel kleine stallingsvoorzieningen, die alleen uit fietsklemmen bestaan. In een aantal gevallen zijn flink wat parkeerplaatsen opgeheven om ruimte te maken voor het geordend stallen van fietsen. In het centrum hebben ondernemers in opdracht van de gemeente eigen fietsenrekjes geplaatst.

Bij het station en in het centrum wordt, om het probleem van 'zwerffietsen' te voorkomen, de stallingsduur van fietsen op een aparte manier beperkt tot twee of vier dagen. Aan de gestalde fietsen wordt dagelijks een papiertje van een andere kleur bevestigd. Staan fietsen in de directe nabijheid van het station er na vier dagen nog, dan worden ze weggehaald. Dat gebeurt in drukke winkelstraten in het centrum al na twee dagen. De fietsen kunnen door hun eigenaren worden opgehaald bij een depot. Jaarlijks blijven daar circa 400 fietsen staan! Stallingsmogelijkheden bij de woningen krijgen ook toenemende aandacht. Op grond van het bouwbesluit moet er in nieuwe woningen ruimte zijn om fietsen te stallen. Woningeigenaren worden in een folder wegwijs gemaakt in de mogelijkheden om in of bij bestaande woningen stallingsvoorzieningen voor de fiets te realiseren.

De combinatie van bus en fiets krijgt relatief veel aandacht. Bij veel bushaltes is een stallingsvoorziening gerealiseerd. Bij de officiële 'Umsteigepunkten' zijn overdekte stallingen gerealiseerd en in één geval staan er fietskluizen. Bij de belangrijkste invalsweg van Münster is een uitgebreide parkeervoorziening aangelegd waar bezoekers van de stad op de bus kunnen stappen of voor 5 DM een fiets kunnen huren om naar het centrum te gaan.

Diefstal: bijna onoplosbaar

Diefstal van fietsen is ook in Münster een omvangrijk en bijna onoplosbaar probleem. "Fietsendiefstal is een bagatel delict, dat geen bijzondere aandacht krijgt van politie en justitie", constateert Oellers. Er is weliswaar in Münster een politiecommissie ingesteld die zich met de problematiek bezighoudt, maar tot meer dan preventieve maatregelen, zoals stallingsvoorzieningen en het laten registreren van type en framenummer komt het niet.

Voorlichting en opleiding

Münster bevordert het gebruik van de fiets niet alleen met fysieke maatregelen, maar ook met voorlichting en met verkeersonderwijs. Dat laatste gebeurt op een verkeersschool waar alle schoolkinderen naartoe gaan. De bevolking wordt regelmatig geïnformeerd via berichten in de plaatselijke krant en met postercampagnes. Nieuwe inwoners krijgen een folder over het fietsvriendelijke klimaat in de stad.

Die fietsvriendelijkheid krijgt een extra accent tijdens de Münsterse fietsdagen die iedere twee jaar worden gehouden, met als belangrijke onderdelen een congres, een infomarkt en een fietsparcours. Aan deze manifestatie wordt ook deelgenomen door de plaatselijke afdelingen van de Duitse fietsersbond ADFC en van de Verkeersgrup Deutschland (VGD).

Prognose van Oellers voor het fietsverkeer tot het jaar 2000: "Het zal niet echt duidelijk meer stijgen zoals in de afgelopen jaren", zegt hij. Het accent komt volgens hem de komende jaren te liggen op de bevordering van het openbaar vervoer. Sinds 1989 is het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen flink gestegen, onder andere door de studententicket en de goedkope jobticket, waarmee werknemers voordelig naar hun werk kunnen reizen. Maar: of het nu de fiets, het openbaar vervoer of een combinatie van beide is, volgens Oellers zal het gebruik van milieuvriendelijke vormen van verplaatsen in ieder geval toenemen.



Bij de belangrijkste invalsweg kunnen bezoekers hun auto parkeren en met de bus of de fiets verder reizen.