

UITVOERINGSPROGRAMMA

FIETS

2019-2022

50
GRONINGER
FIETSSTA

UITVOERINGSPROGRAMMA

FIETS

2019-2022



“ Groningen is een gemeente waar ontzettend veel gefietst wordt.”

Voor jong én oud is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. Het fietsen zit bij ons dan ook in het DNA. Daar zijn we trots op en dat willen we graag zo houden.

De andere kant van dit succes is dat de druk op de openbare ruimte toeneemt met meer fietsers op het fietspad en gestalde fietsen op de stoep. Niet voor niets is één van de vijf sporen in ons nieuwe coalitieakkoord ‘Gezond, Groen, Gelukkig Groningen’ het herwinnen van de openbare ruimte. We willen de stoep teruggeven aan de voetgangers, zowel in de binnenstad als in de wijken en dorpen. Daarom zoeken we naar mogelijkheden om het fietsparkeren beter te beheersen met bijvoorbeeld nieuwe fietsenstallingen, maar ook door het stallen van fietsen op straat op een aantal locaties tegen te gaan.

Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen willen we de fiets bovendien letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. We willen dat de ruimte voor de fiets(ers) in een vroegtijdig stadium wordt meegenomen. Daarnaast blijven we de komende jaren ook fors investeren in nieuwe fietspaden en stallingen. Samen met en voor onze inwoners kiezen we ook deze collegeperiode nadrukkelijk voor de fiets!

Philip Broeksma

Wethouder Gemeente Groningen

// PAGINA 7

1. INLEIDING

1.1 Fietsstrategie Groningen 2015-2025

1.2 Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025

// PAGINA 11

2. BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN

2.1 Gemeentelijke herindeling

2.2 Hoofdfietsnetwerk

2.3 Leefkwaliteit is een belangrijk thema

// PAGINA 19

3. PRIORITERING VAN MAATREGELEN

// PAGINA 23

4. UITVOERINGSPROGRAMMA FIETS 2019-2022

4.1 Grotere projecten waar de fiets onderdeel van is

4.2 Comfort en gedrag

4.3 Ontbrekende schakels en knelpunten

4.4 Fietsparkeren op maat

// PAGINA 47

5. FINANCIËN

5.1 Meerjarenprogramma Verkeer

5.2 Meerjarenprogramma Leefkwaliteit

// PAGINA 50

BIJLAGE

1 Richtlijnen voor de aanleg en het beheer van fietsvriendelijke voorzieningen



// 1. INLEIDING

1.1 Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Op 22 april 2015 heeft de Groninger gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld. Met dit fietsbeleid geven we antwoord op de vijf grootste uitdagingen (groei, bereikbaarheid, gezondheidsverbetering, leefbaarheid en veiligheid) die op ons af komen en waarvan de fiets een belangrijke bijdrage kan én moet leveren. De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is opgebouwd uit vijf strategieën, namelijk:

- ❶ de fiets eerst;
- ❷ een samenhangend fietsnetwerk;
- ❸ ruimte voor de fiets;
- ❹ fietsparkeren op maat;
- ❺ het verhaal van Groningen Fietsstad.

• • • 1.1.1 Strategie 1 - De fiets eerst

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen borgen we dat de fiets vroegtijdig wordt meegenomen. Daarnaast zorgen we ervoor dat het beheer en onderhoud van bestaande fietsvoorzieningen op orde is. Zo maken we de hoofdroutes met voorrang sneeuwvrij en zorgen we dat ze schoon en veilig blijven. We ruimen glas op en pakken oneffenheden met voorrang aan. Dit doen we zoveel mogelijk buiten de spits. We zorgen binnen de bebouwde kom voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen ervoor dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden over het beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen.

• • • 1.1.2 Strategie 2 - Een samenhangend fietsnetwerk

In de Fietsstrategie hebben we ons fietsnetwerk in kaart gebracht (zie ook paragraaf 2.2). Daarin onderscheiden we het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk, ontsluitend en fijnmazig. De samenhang borgen we op twee manieren. In de eerste plaats kijken we integraal naar fietsverbindingen. We benaderen niet elk fietspad apart, maar we richten ons op het fietsnetwerk van deur tot deur. We zetten in op goede verbindingen tussen waar mensen

vandaan komen en waar ze naar toe moeten. Bijvoorbeeld naar het stationsgebied, de binnenstad, Zernike Campus, het UMCG, het Martini Ziekenhuis en Europapark/Kempkensberg. In de tweede plaats benaderen we de fiets als onderdeel van de totale vervoersketen. Niet elke reis leent zich helemaal voor gebruik van de fiets. Daarom proberen we de fiets zoveel mogelijk in te zetten om het laatste gedeelte van de reis mee af te leggen.

• • • 1.1.3 Strategie 3 - Ruimte voor de fiets

Groei is belangrijk voor onze stad. Om deze zoveel mogelijk te faciliteren verbeteren we ons fietsnetwerk, geven we de fiets meer ruimte op verschillende locaties en maken we nieuwe doorfietsroutes. Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op een aantal punten de drukte niet meer aan. Dit heeft niet alleen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de afwikkeling van het auto- en busverkeer. Met de groei van Groningen in het achterhoofd zijn er op meerdere plekken echt duidelijke keuzes nodig voor de fiets.

• • • 1.1.4 Strategie 4 - Fietsparkeren op maat

Goede stallingsmogelijkheden zijn en blijven onmisbaar. Bij openbaar vervoerknooppunten, in de binnenstad maar ook in de wijken en dorpen. We zetten daarbij in op een netwerk van goede fietsenstallingen. In de openbare ruimte voor kort en middellang parkeren; zoveel mogelijk inpandig of ondergronds voor lang parkeren (zie ook paragraaf 2.3).

• • • 1.1.5 Strategie 5 - Het verhaal van Groningen Fietsstad

We willen Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo willen we bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werk en woon-schoolverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeland. Bovendien willen we ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelflerend gedrag vanzelfsprekend wordt. Fietsen is leuk en fietsen maakt trots op de eigen gemeente!

1.2 Uitvoeringsprogramma Fiets - strategie Groningen 2015-2025

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 ging vergezeld van een uitvoeringsprogramma. In de periode 2015-2018 zijn we daarmee voortvarend aan de slag gegaan. Tientallen fietsprojecten zijn in die periode uitgevoerd. Zo is de kwaliteit van bestaande fietspaden sterk verbeterd (voorbeelden zijn het fietspad in Park Selwerd en de fietsrotonde Wilhelminakade), hebben we nieuwe fietspaden aangelegd (langs de Helperzoom en via de Stadsweg richting Ten Boer) en is de planvorming van veel projecten opgestart of inmiddels in een afrondende fase terecht gekomen (fiets tunnel Hoofdstation, fietspaden langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd en de Noordelijke Ringweg). In de binnenstad gaan we inmiddels anders om met fietsparkeren. Zo zetten we veel meer in op het structureren van het fietsparkeren met behulp van fietsvakken en de inzet van onze fietsstewards. En bovendien vertellen we veel meer dan voorheen waar we in Groningen mee bezig zijn. Het 'merk' Groningen Fietsstad blijkt inmiddels bij een derde van onze inwoners bekend te zijn.

De vaststelling van onze gemeentelijke Fietsstrategie heeft er bovendien toe geleid dat de Provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen inmiddels een eigen fietsstrategie hebben opgesteld. Samen met onze partners in de regio zetten we in op de aanleg en/of verbetering van regionale fietsroutes van en naar onze gemeente, de herkenbaarheid daarvan en het stimuleren van ketenmobiliteit: de overstap tussen auto, openbaar vervoer en fiets.

1.3 Participatie

Bij het opstellen van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is een uitgebreid en intensief participatietraject gevolgd. Op verschillende manieren zijn inwoners en organisaties betrokken bij de totstandkoming ervan. Bovendien hebben we in het voorjaar van 2019 een enquête laten uitvoeren naar ons gemeentelijk fietsbeleid. Leden van ons 'Inwonerspanel Groningen Gehoord' hadden daarbij de mogelijkheid om ideeën en suggesties aan te dragen voor verbeteringen op fietsgebied. In totaal hebben we ruim 3.000 reacties ontvangen.

De top vijf van meest genoemde ideeën en suggesties is als volgt:

1

Besteed meer aandacht aan het gedrag van de fietser en het naleven van de regels!

Hoe gaan we in Groningen Fietsstad met elkaar om, bijvoorbeeld in gebieden met gedeelde ruimte (shared space) of bij 'alle richtingen tegelijk groen' bij verkeerslichten? Maar ook: hoe zorgen we ervoor dat fietsers zich beter aan de (verkeers)regels houden?

2

Onderhoud bestaande fietsvoorzieningen beter!

Hierbij gaat het om fietspaden en stallingen. Behalve regulier onderhoud van gebreken gaat het ook om bijvoorbeeld het schoonmaken van fietspaden, het herstellen van verlichting of het beter sneeuw- en ijsvrij houden.



3

Maak fietspaden breder en comfortabeler!

In verband met de toegenomen drukte op het fietspad en de grotere snelheidsverschillen zijn op diverse plaatsen bredere fietspaden nodig. Nieuwe fietspaden dienen comfortabel te worden aangelegd, dat wil zeggen met vloeiende overgangen, flauwe bochten, niet te steil en geen stoepranden.

4

Stel verkeerslichten (nog) fietsvriendelijker af!

Fietsers moeten relatief vaak (te) lang wachten bij verkeerslichten. Om verkeerslichten fietsvriendelijker te maken, dienen fietsers vaker en langer groen te krijgen, bijvoorbeeld wanneer het regent (regensensoren). Datzelfde geldt ook voor de

ontruimingstijden: de tijd die nodig is om het kruispunt vrij te maken nadat het fietsverkeerslicht rood is geworden. Deze 'pauze' wordt ingebouwd in verband met de verkeersveiligheid.

5

Maak (grotere) kruispunten en rotondes veiliger voor fietsers!

Versillende (grotere) kruispunten en rotondes in onze gemeente worden als onveilig ervaren. Voorbeelden hiervan zijn de kruispunten Korreweg-Nieuwe Ebbinggestraat, Hoendiep-Friesestraatweg en Aweg-Eendrachttskade, de fietsoversteek Eikenlaan en de rotonde Korreweg.



// 2. BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN

2.1 Gemeentelijke herindeling

Per 1 januari 2019 zijn de gemeenten Haren, Ten Boer en Groningen opgegaan in de nieuwe gemeente Groningen. Zowel de gemeente Haren als de gemeente Ten Boer had geen eigen fietsstrategie. Het beleidskader zoals dat is verwoord in de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 geldt nu voor de gehele nieuwe gemeente Groningen.

2.2 Hoofdfietsnetwerk

Goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, belangrijke economische trekkers en de regio zijn essentieel. In de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 hebben we in kaart gebracht hoe ons hoofdfietsnetwerk eruitziet. In de periode 2015-2018 is een aantal ontbrekende schakels aangelegd waardoor de netwerkkaart niet meer helemaal up-to-date is. Daarnaast is het in het kader van de beleidsharmonisatie van de voormalige gemeenten Haren, Ten Boer en Groningen noodzakelijk om het hoofdfietsnetwerk van de voormalige gemeenten Haren en Ten Boer toe te voegen aan dit kaartbeeld.

Het hoofdfietsnetwerk in de gemeente Groningen bestaat uit:

- fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon-werkgebieden in onze gemeente;
- de doorfietsroutes (voorheen Fietsroutes Plus) van en naar de regio;
- het gemeentelijk netwerk bestaande uit de stadsassen en de ring rond de binnenstad.

De doorfietsroutes zijn bedoeld om scholieren en forensen snel en comfortabel van en naar de stad te brengen. Deze fietspaden zijn ruim (4,0 meter breed) en comfortabel (uitgevoerd in asfalt of beton (geen modules)). Deze fietsroutes zijn concurrerend met de auto. De stadsassen

leiden verder de gemeente in richting de grootste economische trekkers (de dynamo's binnenstad, stationsgebied, Zernike Campus, UMCG, Martini Ziekenhuis en omgeving en Europapark/Kempkensberg). Het comfort en de snelheid van het hoofdfietsnetwerk hebben nog niet overal de gewenste kwaliteit. Zeker als we vooruitkijken naar ontwikkelingen zoals de e-bike en speed pedelec. Daarom willen we het hoofdfietsnetwerk verbreden, fietspaden van topkwaliteit aanleggen en inzetten op de aanleg van ontbrekende schakels.

2.3 Leefkwaliteit is een belangrijk thema

In het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' vormt leefkwaliteit een belangrijk thema. We willen de komende periode veel meer inzetten op het terugwinnen van de openbare ruimte. Met name in de binnenstad. Dit betekent dat de strategie 'Fietsparkeren op maat' in onze Fietsstrategie Groningen 2015-2025 veel belangrijker is geworden dan voorheen het geval was. Dit thema komt daarom nadrukkelijk terug in dit Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022.

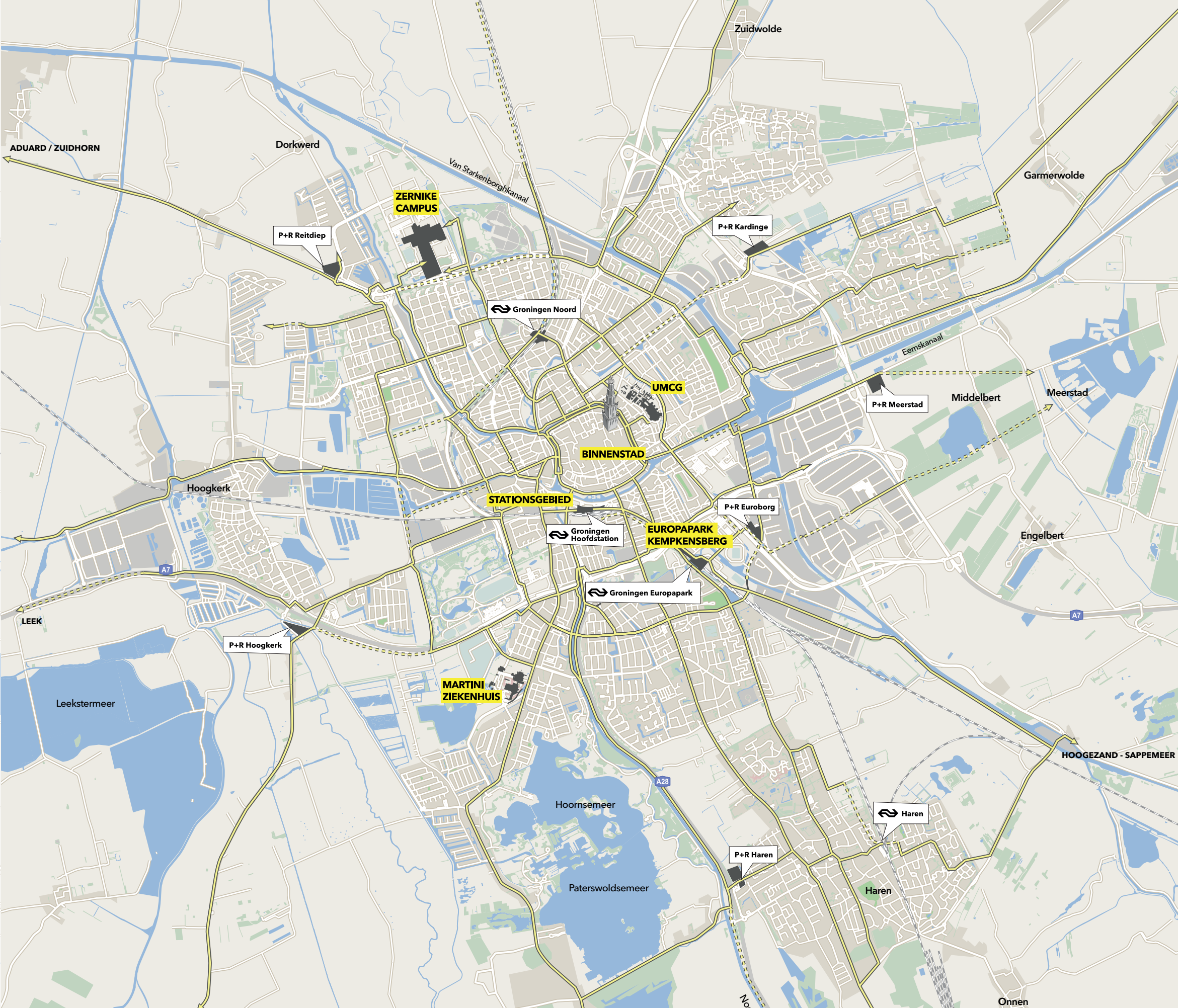
Voor wat het fietsparkeren betreft, blijven we duidelijke keuzes maken die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers, werkers en bewoners:

- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
- middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
- lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, inpandig of ondergronds.

HOOFDFIETSNETWERK

LEGENDA

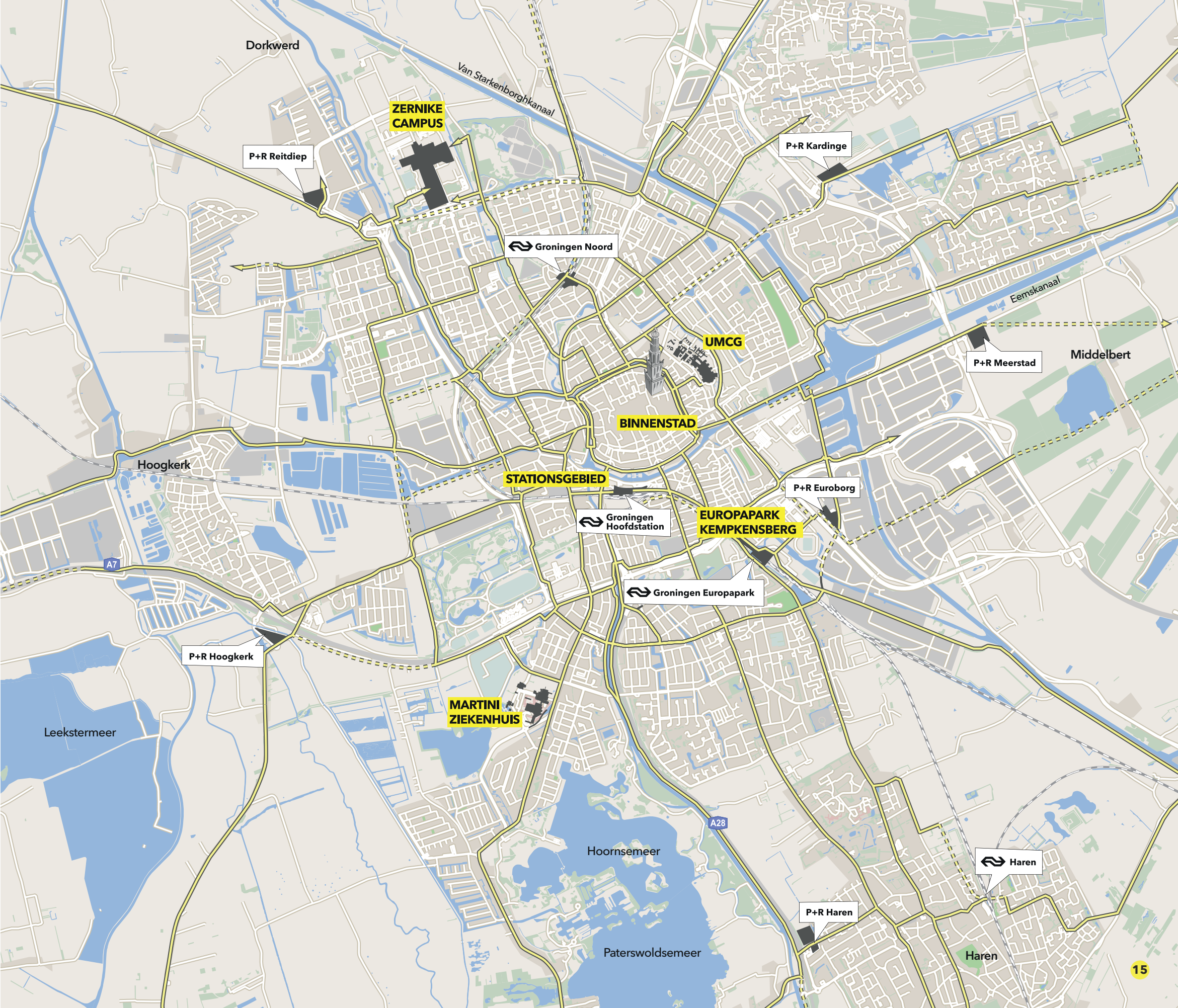
- Hoofdfietsroute
- Ontbrekende schakel
- ABC** Economische trekker (dynamo)
- Treinstation
- P+R Reitdiep P+R terrein



HOOFDFIETSNETWERK

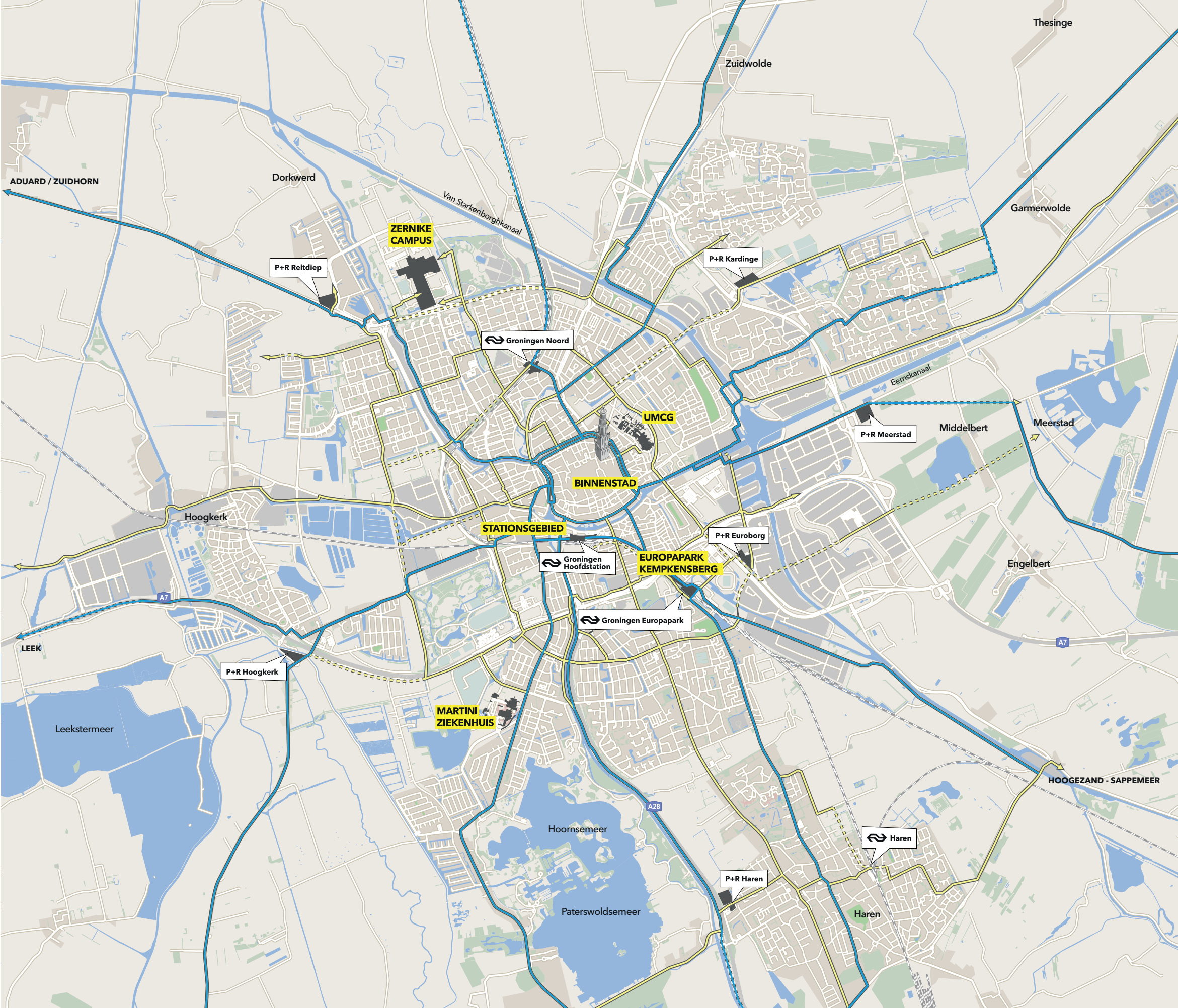
LEGENDA

- Hoofdfietsroute
- Ontbrekende schakel
- ABC** Economische trekker (dynamo)
- Treinstation
- P+R Reitdiep
- P+R terrein



DOORFIETSROUTES

- LEGENDA
- Hoofd-fietsroute
 - Ontbrekende schakel
 - Doorfietsroute
 - ABC** Economische trekker (dynamo)
 - Treinstation
 - P+R Reitdiep
 - P+R terrein





// 3. PRIORITERING VAN MAATREGELEN

In dit Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 hebben we een groot aantal (fiets)projecten benoemd. Aangezien we niet alles met de huidige financiële middelen kunnen realiseren, hebben we aan alle projecten een prioritering toegekend. Deze prioritering wordt weergegeven met behulp van 'fietsen'. Hoe meer fietsen een project krijgt, hoe hoger de prioriteit.

Voorbeeld: 

De toekenning van de prioriteit van een maatregel is tot stand gekomen op basis van vijf criteria, waarbij ieder criterium gelijk staat aan één fiets. Voor de prioritering gaat het om de volgende criteria:

 De fietser zelf heeft voordeel van de maatregel.

Het gaat daarbij om verbeteringen van de doorstroming en de verkeersveiligheid voor de fietser. Indien de maatregel zorgt voor een sterke verbetering voor de fietser leidt dit tot een fiets-icoon;

 De maatregel leidt tot het completeren van een bestaande fietsroute of fietsvoorziening.

Het compleet maken van een fietsverbinding betekent een fiets-icoon;

 Soms kan een maatregel meeliften met andere plannen (werk-met-werk).

Wanneer dit het geval is, krijgt de maatregel een fiets-icoon;

 De maatregel draagt bij aan meer dan twee strategieën uit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025.

Een bijdrage aan meer dan twee strategieën betekent een fiets-icoon;

 Er zijn veel reacties die betrekking hebben op de maatregel en/of er is veel draagvlak voor.

Meerdere reacties en/of een groot draagvlak betekent een fiets-icoon.

Mede op basis van de bovenstaande prioritering is een totaaloverzicht gemaakt van alle fietsprojecten.

Blauw gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen en die niet afweegbaar zijn.

Oranje gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van dit Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022 door ons worden voorgesteld.

Niet gemarkeerd zijn de maatregelen die we op ons wensenlijstje zetten.

Een overzicht van alle fietsprojecten, de kosten daarvan, en de hoogte qua prioritering is weergegeven op de volgende pagina.

● ● ● ● ● Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 - 2022			
● ● ● Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022			
4.1	Grotere projecten waar fiets onderdeel van is	Kosten	Prioritering
4.1.2	Merwedetunnel (bij De Papiermolen)	€ 4 miljoen	
4.1.3	Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation	€ 29 miljoen	
4.1.4	Fietsstraat Korreweg	€ 5 miljoen	
4.1.4	Vervanging Gerrit Krolbrug	€ 500.000,-	
4.1.10	Verkeersveiligheid	€ 2,425 miljoen	
4.1.10	Verkeerseducatie	€ 368.000,-	
4.2	Comfort en gedrag		
4.2.1	Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens ‘vergevingsgezinde fietspad’	Nihil	🚲🚲🚲🚲
4.2.2	Fietsbewegwijzering	€ 150.000,-	🚲🚲🚲
4.2.3	Herkenbaarheid doorfietsroutes	€ 125.000,-	🚲🚲🚲
4.2.4	Communicatie ‘Groningen Fietsstad’	€ 100.000,-	🚲🚲🚲
4.2.5	Fietsmonitoring	€ 100.000,-	🚲🚲
4.2.6	Real-time in beeld brengen van fietsstromen	€ 250.000,-	🚲🚲
4.2.7	Speed pedelecs toestaan op het fietspad	€ 20.000,-	🚲🚲🚲
4.2.8	Snorfietsen weren van het fietspad	€ 50.000,-	🚲🚲🚲
4.2.9	Onderzoek deelfietsystemen	€ 100.000,-	🚲🚲🚲
4.3	Ontbrekende schakels en knelpunten		
4.3.1	Doorfietsroutes naar Winsum en Leek	€ 15,5 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.2	Doorfietsroutes naar Harkstede, Hoogezand-Sappemeer en Zuidlaren/De Punt	€ 17,2 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.3	Doorfietsroute Assen-Groningen (deel P+R Haren-provinciegrens)	€ 3,2 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.4	Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Park Selwerd-Iepenlaan)	€ 1,95 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.5	Fietsverbinding spoorlijn Groningen-Sauwerd	€ 4 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.6	Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal	€ 4 miljoen	🚲🚲🚲🚲
4.3.7	Fietsbrug Borgsloot	€ 200.000,-	🚲🚲🚲🚲
4.3.8	Fietspad De Verbetering	€ 300.000,-	🚲🚲🚲
4.3.9	Fietsstraat Helperzoom	€ 1,4 miljoen	🚲🚲🚲🚲
4.3.10	Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)	€ 305.000,-	🚲🚲🚲🚲
4.3.11	Fietsstraat Kerklaan	€ 1 miljoen	🚲🚲🚲🚲
4.3.12	Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg	€ 1 miljoen	🚲🚲🚲🚲
4.3.13	Fietspad Hoofdstation-Verlengde Willemstraat	PM	🚲🚲🚲🚲
4.3.14	Fietsoversteek Eikenlaan	€ 6-10 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.15	Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade	€ 3 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.16	Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid	€ 1,5 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.17	Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade	PM	🚲🚲🚲
4.3.18	Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerfabriek-terrein)	€ 7 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.19	Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat	€ 7 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.20	Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurburg-Parkbrug)	€ 10 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.21	Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)	€ 2,5 miljoen	🚲🚲🚲
4.3.22	Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg	€ 1 miljoen	🚲🚲
4.4	Fietsparkeren op maat		
4.4.1	Uitbreiding stallingscapaciteit station Groningen Noord	€ 250.000,-	🚲🚲🚲🚲🚲
4.4.2	Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen	€ 200.000,-	🚲🚲🚲🚲🚲
4.4.3	Fietsenstalling Nieuwe Markt	PM	🚲🚲🚲🚲🚲
4.4.4	Fietsenstalling Grote Markt (voormalig V&D-pand)	€ 2 miljoen	🚲🚲🚲🚲🚲
4.4.5	Tijdelijke maatregelen fietsparkeren binnenstad	€ 1,15 miljoen	🚲🚲🚲🚲🚲
4.4.6	Fietsparkeeroplossingen op maat in oude wijken	€ 200.000,-	🚲🚲🚲🚲



// 4. UITVOERINGS - PROGRAMMA FIETS 2019-2022

In dit uitvoeringsprogramma hebben we de verschillende fietsmaatregelen gerangschikt in vier paragrafen. De eerste paragraaf heeft betrekking op grotere projecten waar de fiets onderdeel van is. Daarna volgen drie paragrafen waarin we de oorspronkelijke vijf strategieën uit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 als volgt hebben vertaald:

- comfort en gedrag (strategieën 'de fiets eerst' en 'het verhaal van Groningen Fietsstad');
- ontbrekende schakels en knelpunten (strategieën 'een samenhangend fietsnetwerk' en 'ruimte voor de fiets');
- fietsparkeren op maat (strategie 'fietsparkeren op maat').

4.1 Grotere projecten waar de fiets onderdeel van is

In Groningen hebben we een lange traditie van goed en helder fietsbeleid. Deze traditie willen we voortzetten. We leggen nieuwe fietsvoorzieningen aan, maar ook binnen andere verkeersprojecten of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de fiets altijd en vroegtijdig meegenomen. In deze paragraaf geven een overzicht van deze projecten.

• • • 4.1.1 Netwerkanalyse

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen de Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld; een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Voor de fiets zetten we in op de realisatie van doorfietsroutes die goed moeten aansluiten op het gemeentelijk fietsnetwerk. In totaal is er vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,84 miljoen beschikbaar voor fiets-

projecten. Een deel van dit budget hebben we gebruikt voor het verbeteren van de Slimme Routes naar Zernike en de stallingsvoorzieningen op onze P+R terreinen. Van het resterende budget leggen we een nieuw fietspad aan langs de Noordelijke Ringweg (zie paragraaf 4.3.4).

• • • 4.1.2 Aanpak Ring Zuid

De Zuidelijke Ringweg is ongeveer twaalf kilometer lang en loopt dwars door onze gemeente. Hoewel de weg belangrijk is voor het autoverkeer van en naar de stad zelf, vormt de Zuidelijke Ringweg ook een belangrijke schakel voor het regionale en (inter)nationale autoverkeer. Door de groei en de toenemende aantrekkingskracht van de gemeente neemt het autoverkeer op de Zuidelijke Ringweg hand over hand toe. Vooral in de spitsuren is de huidige capaciteit onvoldoende waardoor de reistijd toeneemt en de bereikbaarheid van onze gemeente en regio afneemt. Ook op het onderliggende wegennet ontstaat hierdoor vertraging waardoor kantoren, bedrijventerreinen en woonwijken met de auto minder goed te bereiken zijn. Dit alles leidt steeds vaker tot files en een slechte doorstroming van het autoverkeer.

Met de Aanpak Ring Zuid willen we in de eerste plaats de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg vergroten, zodat onze bereikbaarheid met de auto toeneemt. Daarnaast beogen we met het project ook de leefbaarheid van de woonwijken rond de Zuidelijke Ringweg te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten.

In 2016 zijn we begonnen met de voorbereidende werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Het definitieve plan, maar ook de bouwfase, heeft gevolgen voor de fietsverbindingen in de directe omgeving van de Zuidelijke Ringweg. De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden vervangen door een gelijkwaardig alternatief. Andere verbindingen worden veiliger, aantrekkelijker of verbeterd. Bovendien krijgen we er een aantal nieuwe fietsverbindingen bij. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

Fietsoversteek Stadspark-Laan Corpus den Hoorn

De fietsroute langs de rotonde bij de aansluiting van de A7 op de Laan Corpus den Hoorn maken we veiliger, omdat het fietsverkeer hier minder rijstroken hoeft te kruisen. Aan de oostzijde van de rotondes, met de minst drukke verkeersstromen, leggen we een tweerichtingen-fietspad aan.

Fietsoversteek Stadspark-Leonard Springerlaan

Het bestaande fietstunneltje met traptreden bij de Westelijke Ringweg, tussen het Stadspark en de Leonard Springerlaan, verdwijnt. In plaats hiervan leggen we een volwaardig vrijliggend fietspad aan onder de Westelijke Ringweg door. De huidige fietsroute maken we daardoor handiger, sneller en (sociaal) veiliger.

Fietsoversteek Laan van de Vrijheid-Leonard Springerlaan

Fietsers die op dit moment vanuit Corpus den Hoorn naar Martiniplaza (of andersom) willen, moeten de op- en afritten van de Zuidelijke Ringweg oversteken. De huidige fietsoversteken, die twee rijstroken kruisen, zijn verkeersonveilig en passen niet bij een goede fietsstad. Met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg maken we een einde aan deze situatie. In de toekomst kunnen fietsers namelijk onder de Zuidelijke Ringweg en de op- en afritten naar de Westelijke Ringweg doorrijden.

*Fietspad Noord-Willemskanaal
(parallel aan het Emmaviaduct)*

Tussen het Noord-Willemskanaal en het Emmaviaduct leggen we een in twee richtingen bereden fietspad aan dat aansluit op de fietsvoorzieningen langs de Vondellaan. Ter hoogte van de op- en afritten van de A28 wordt het fietspad verdiept aangelegd, zodat fietsers de op- en afritten niet over hoeven te steken en veilig en zonder stoppen kunnen doorfietsen.

Merwedetunnel (bij De Papiermolen)

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft tot gevolg dat het bestaande fietstunneltje bij de Papiermolenlaan verdwijnt. In de plannen zou hier eerst een voetgangers-

brug komen en leek een nieuwe fietstunnel op deze locatie niet mogelijk, want de Zuidelijke Ringweg wordt op deze plek namelijk breder en verdiept aangelegd. Daardoor zou de fietstunnel veel langer moeten worden en zou deze veel lager komen te liggen. Door het oorspronkelijk plan voor de Zuidelijke Ringweg dusdanig te wijzigen, kon de fietstunnel alsnog worden ingepast. Tussen de fietstunnel en de Vondellaan leggen we tevens een nieuw fietspad aan. De totale kosten van de fietstunnel bedragen € 4 miljoen en zijn opgenomen in de Fietsstrategie.

Fietspaden Sterrebos

Bij het Sterrebos leggen we nieuwe noord-zuidroutes voor fietsers aan over de deksels van de Zuidelijke Ringweg. De exacte routes zijn nog niet bepaald. Dankzij deze nieuwe verbindingen hoeven fietsers minder ver om te fietsen.

Fietstunnel Esperantostraat

Doordat de spoorwegovergang bij de Esperantostraat op termijn wordt afgesloten, verdwijnt een belangrijke fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Fietsers moeten daardoor omfietsen via het Hereweg-viaduct of de fietstunnel bij station Groningen Europapark. Daarom is besloten deze fietsverbinding te behouden door hier een nieuwe fietstunnel aan te leggen. Het is een van de optimalisaties van de Zuidelijke Ringweg.

Fietsroute Oude Winschoterdiep

De fietsroute langs de westzijde van het Oude Winschoterdiep maken we sneller en veiliger. De bestaande op- en afritten van de Zuidelijke Ringweg (aansluiting Oosterpoort) zijn inmiddels vervallen, waardoor deze door fietsers niet langer gekruist hoeven te worden.

Fietspad P+R Euroborg-De Meeuwen

Om de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanaf P+R terrein Euroborg te verbeteren, leggen we een nieuw fietspad aan tussen de Euroborg en De Meeuwen (parallel aan de Europaweg). Hierdoor heb-



ben fietsers straks een rechtstreekse fietsroute parallel aan de Europaweg (westzijde) en hoeven ze niet langer om te fietsen via de Bornholmstraat. Dit heeft grote voordelen voor gebruikers van parkeerterrein Euroborg die bijvoorbeeld in de binnenstad of het UMCG werken.

● ● ● 4.1.3 Groningen Spoorzone

De komende jaren verbouwen we het Hoofdstation tot een toekomstbestendig openbaar vervoerknooppunt. Gelijktijdig met deze grootschalige verbouwing in het kader van het project Groningen Spoorzone leggen we een spoorkruisende fietstunnel en een nieuwe ondergrondse fietsenstalling (voor minimaal 5.000 fietsen) aan de zuidzijde aan. De fietstunnel zorgt ervoor dat de huidige barrièrewerking van het spoor wordt opgeheven, maar biedt ook kansen voor de gebiedsontwikkeling van Stationsgebied Zuid. Tevens zal de fietstunnel straks een belangrijke functie hebben in het oplossen van de stallingsproblematiek in het stationsgebied. De behoefte aan stallingsplaatsen neemt namelijk toe van 10.000 nu tot 17.500 in 2030. De realisatie van voldoende stallings-

plaatsen aan de noordzijde alleen is onmogelijk gebleken. De aanleg van een fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling kost in totaal € 29 miljoen. Vanuit de Fietsstrategie hebben we hiervoor € 11,3 miljoen gereserveerd. Het resterende bedrag komt van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (€ 9 miljoen) en uit het Regiospecifiek Pakket (RSP) (€ 8,7 miljoen).

● ● ● 4.1.4 Oosterhamrikzone

De Aanpak Oosterhamrikzone is een plan voor het hele gebied tussen het Damsterdiep, Europaweg, Bedumerweg en Oostelijke Ringweg. Met dit plan willen we de oostzijde van de stad en de woonwijken beter bereikbaar maken, slimme en veilige fietsverbindingen aanleggen, net als meer groen, meer bedrijvigheid, beter zicht op het water en aantrekkelijke wandelpaden. Zodoende blijft het ook in de toekomst prettig om in de Oosterhamrikzone te wonen en te werken. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste projecten voor de fiets.

Vervanging Gerrit Krolbrug

Het Van Starckenborghkanaal, onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, wordt de komende jaren verder opgewaardeerd, zodat binnenvaartschepen er veiliger en beter kunnen varen. Onderdeel van dit project is onder meer de vervanging van de Gerrit Krolbrug. In de periode 2021-2023 wordt de bestaande brug naar verwachting vervangen door een nieuwe. De voorkeursvariant, die nog uitging van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur), bleek niet realiseerbaar.

Omdat we een zo veilig mogelijke inrichting voor fiets en voetganger willen, zowel aan de zijde van de Korreweg alsook aan de zijde van de Ulgersmaweg, onderzoeken we of we de functie van de Korreweg ter hoogte van de Gerrit Krolbrug kunnen afschalen naar die van een erf-toegangsweg (30 km/uur). Rijkswaterstaat maakt hiervoor samen met ons een nieuw ontwerp. De belangrijkste uitgangspunten voor ons zijn een (fiets)veilige inrichting en een goede doorstroming voor de fiets op de Gerrit Krolbrug zelf, maar ook een permanente hoge fiets-/voetgangersverbinding om het Van Starckenborghkanaal te kunnen passeren wanneer de Gerrit Krolbrug geopend is. Vanuit de Fietsstrategie hebben we € 500.000,- voor dit project gereserveerd.

Fietsstraat Korreweg

De Korreweg is met bijna 15.000 fietsers per dag één van de drukste fietsroutes in onze gemeente. De huidige fietspaden zijn echter in een tijd aangelegd dat de fietsersstromen en de snelheidsverschillen op het fietspad veel kleiner waren. Momenteel kunnen de fietspaden de grote stroom fietsers dan ook maar amper verwerken. Dit, in combinatie met de steeds groter wordende snelheidsverschillen op het fietspad, leidt steeds vaker tot frustratie en een gevoel van onveiligheid. Bovendien staan de locaties waar fiets- en autostromen elkaar kruisen (Gerrit Krolbrug, kruispunt Oosterhamriklaan, rotonde J.C. Kapteynlaan en kruispunt Rodeweg-Nieuwe Ebbingestraat) bekend als knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

Het herinrichten van de Korreweg tot een fietsstraat moet zorgen voor een verbetering van het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor fietsers op de Korreweg en de Gerrit Krolbrug. Bovendien laat deze keuze duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets. Het autoverkeer is als het ware te gast in de straat. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen treffen op de verschillende kruispunten.

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat hangt vooralsnog nauw samen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé. In de Fietsstrategie hebben we hiervoor een bedrag van € 5 miljoen gereserveerd.

Fietsverbinding Oosterhamriktracé

Tussen Sportcentrum Karding en P+R Karding ontbreekt een rechtstreekse fietsverbinding met de binnenstad en het UMCG. Fietsers moeten in de huidige situatie omfietsen via de Gerrit Krolbrug of de Oostersluis. De aanleg van een nieuwe fietsverbinding langs het Oosterhamriktracé is een langgekoesterde wens. Daarom nemen we de aanleg van deze fietsverbinding mee in de plannen voor het Oosterhamriktracé en de vervanging van de busbaanbrug.

● ● ● 4.1.5 Binnenstadvisie

Met de door de gemeenteraad op 24 februari 2016 vastgestelde binnenstadvisie 'Bestemming Binnenstad' en de bijbehorende 'Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad van Groningen' beogen we de binnenstad klaar te maken voor de toekomst. Een binnenstad die aantrekkelijk is, bereikbaar en gastvrij. We willen een leukere, mooiere en gezondere binnenstad voor iedereen. Vooral de voetganger krijgt daarmee meer ruimte dan nu. Het aaneengesloten voetgangersgebied wordt uitgebreid en we zetten in op een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes naar de entreegebieden Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Hoofdstation. Bussen en auto's worden zoveel mogelijk om de binnenstad heen geleid, zodat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen.

Fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, bieden we zoveel mogelijk aantrekkelijke en slimme alternatieven rond de binnenstad aan. We zetten daarbij vooral in op de Doorfietsroute Diepenring. In de afgelopen jaren zijn we begonnen met het herinrichten van de noordelijke en oostelijke Diepenring. Daarbij is het wegprofiel versmald naar één rijbaan met daarnaast een aparte fietsstrook. Ook op andere plaatsen, zoals op het Hoger A, maken we deze doorfietsroute aantrekkelijker voor het doorgaande fietsverkeer.

In 2017 zijn we in het entreegebied Westerhaven gestart met de uitvoering van de binnenstadvisie. Allereerst is hier op het kruispunt Westerhaven-Westersingel een nieuwe bushalte gerealiseerd. De bussen zijn omgeleid en de Brugstraat, Astraat en Munnekeholm zijn heringericht met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De situatie voor fietsers is hiermee veranderd.

*Entreegebied Boterdiep**(Oude en Nieuwe Ebbingestraat)*

Enkele jaren geleden is het Boterdiep heringericht tot een groene boulevard met plaats voor evenementen en activiteiten. Daarmee is de verbinding tussen de parkeergarage Boterdiep en de Grote Markt aantrekkelijker en vanzelfsprekender geworden.

Op termijn willen we de Oude en Nieuwe Ebbingestraat (samen met de Grote Markt) busvrij maken. Bovendien willen we de Oude Ebbingestraat ook toevoegen aan het autovrije gebied. Voetgangers en fietsers krijgen daardoor volop de ruimte. Voor fietsers is dat goed nieuws, want de Ebbingestraat wordt dagelijks door grote aantallen fietsers vanuit noordelijke richting gebruikt. Onze plannen uit de binnenstadvisie maken het mogelijk de straat fietsvriendelijker in te richten, bijvoorbeeld als voortzetting van de fietsstraat Korreweg (zie paragraaf 4.1.4).

*Entreegebied Damsterdiep**(Steentilstraat, Oosterstraat en Gelkingestraat)*

De route vanaf het Damsterdiep naar de binnenstad voert via de Steentilstraat en Oosterstraat. De Steentilbrug vormt op dit moment een belangrijk knelpunt in deze route, omdat hier verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Voor het openbaar vervoer leggen we daarom de nieuwe Kattenbrug aan in het verlengde van het Gedempte Kattendiep. De Steentilbrug maken we daarmee een stuk verkeersluwer en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Een belangrijke keuze in de binnenstadvisie is om de bussen in plaats van via de Grote Markt via de Diepenring te laten rijden. Daardoor kunnen we de Grote Markt, Oosterstraat en Gelkingestraat opnieuw inrichten, zodat het verblijfsklimaat verbeterd wordt.

● ● ● 4.1.6 Tunnel Paterswoldseweg
(en doortrekken fietspad Van Hallpad)

Vanaf 2021 gaan tussen Groningen en Leeuwarden extra sneltreinen rijden om het groeiend aantal reizigers tussen beide noordelijke hoofdsteden te kunnen vervoeren. Dat betekent dat de overwegbomen bij de Paterswoldseweg vaker dicht zouden zijn en de kans op een ongeval groter zou zijn. Daarom hebben wij samen met ProRail en de provincie Groningen besloten de spoorwegovergang bij de Paterswoldseweg te vervangen door een tunnel. Dit betekent ook voor fietsers een enorme verbetering, omdat ze in de toekomst niet meer hoeven te wachten voor passerende treinen. Tegelijkertijd trekken we ook het bestaande fietspad Van Hallpad rechtdoor langs het spoor naar de Paterswoldseweg. Zo ontstaat een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Paterswoldseweg en het Hoofdstation. De tunnel Paterswoldseweg inclusief de fietsvoorzieningen is eind 2019 gereed.

4.1.7 Verkeerslichten Noordelijke Ringweg-Zonnelaan

De grote aantallen fietsers op de Zonnelaan veroorzaken doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerde verkeer op de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg en verkeersveiligheidsproblemen voor de fietsers zelf. Een oplossing hiervoor zien we in het wegnemen van de conflicten tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer. Met een reconstructie van het kruispunt Noordelijke Ringweg-Zonnelaan in combinatie met het plaatsen van verkeerslichten verbeteren we de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid voor fietsers. Bij de reconstructie van het kruispunt houden we nadrukkelijk rekening met de aanleg van het toekomstige fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg (zie paragraaf 4.3.21).

4.1.8 Fietsverbinding Suikerfabriek-Binnenstad

In 2008 sloot de Suikerfabriek van Groningen voorgoed haar deuren. Twee jaar later werd het terrein van 120 hectare aangekocht door de gemeente Groningen. Het ruige terrein met zijn industriële verleden heeft unieke

waarden op het gebied van cultuurhistorie en natuur. De ligging van het terrein ten opzichte van de binnenstad is ideaal. De afstand naar de binnenstad is nog geen anderhalve kilometer. Daarmee bevindt het Suikerfabriek-terrein zich op ideale loop- en fietsafstand van de binnenstad.

De komende decennia worden op het Suikerfabriek-terrein naar verwachting 4.000 woningen gebouwd. In deze nieuwe woonwijk krijgen fietsers en voetgangers prioriteit boven het autoverkeer. Eén van de belangrijkste fietsverbindingen loopt dwars door het gebied van oost naar west. Het verbindt de binnenstad, het Voorterrein en de Kreken met Hoogkerk. Om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners vanaf dag één gebruik maken van de fiets in plaats van de auto, willen we deze fiets-/voetgangersverbinding in een zo vroeg mogelijk stadium aanleggen. Volgens de huidige planning zou deze in 2022 in gebruik kunnen worden genomen. De kosten van de fiets-/voetgangersverbinding bedragen ongeveer € 10 miljoen.

4.1.9 Westelijke Ringweg

Na de ombouw van de Zuidelijke Ringweg is de gehele ringweg van Groningen vrij van verkeerslichten, met uitzondering van het noordelijke deel van de Westelijke Ringweg. Met de verwachte verkeersgroei wordt de noodzaak om ook de Westelijke Ringweg ongelijkvloers en toekomstbestendig te maken steeds groter. Bovendien willen we de leefbaarheid van de omliggende woonwijken verbeteren, de barrièrewerking van de Westelijke Ringweg verminderen en de woonwijken onderling maar ook met de binnenstad beter verbinden. Kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen zijn daarbij essentieel. Met de aanpak van de Westelijke Ringweg zien we kansen de bestaande fietsverbindingen te verbeteren. Sociale veiligheid speelt hierbij een nadrukkelijke rol.

4.1.10 Verkeersveiligheid

Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel! Daarom heeft verkeersveiligheid in onze gemeente veel aandacht. Om de verkeersveiligheid de komende jaren te verbeteren, geven we de allerhoogste prioriteit aan de aanpak van 25 locaties waarvan we op basis van ongevalscijfers en

snelheidsmetingen hebben vastgesteld dat deze aantoonbaar risicovol zijn (spoor 1). Bovendien gaan we samen met de gebiedsteams aan de slag met die knelpunten die gevoelsmatig risicovol zijn (spoor 2). En willen we nieuwe risicovolle situaties voorkomen met pro-actief, risico gestuurd beleid (spoor 3).

Hoewel we sporen 2 en 3 momenteel verder uitwerken, zijn we al bezig met een aantal ongevalslocaties uit spoor 1. Zo verbeteren we de fietsoversteek Hoornsedijk over de Laan Corpus den Hoorn, passen we het kruispunt van de Stadsweg en de Kamilleweg aan en werken we aan veiligere kruispunten Bornholmstraat-Kotkstraat en Hoendiep-Friesestraatweg voor fietsers. Uiteraard krijgt de fietser – als kwetsbare verkeersdeelnemer – veel aandacht binnen de verkeersveiligheid.

Daarnaast blijven we ons ook inzetten op verkeerseducatie. Deelname aan het verkeer met de fiets is vaak helemaal niet zo vanzelfsprekend als het lijkt. Het is belangrijk dat fietsers over de nodige kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om zich veilig in het drukke verkeer te verplaatsen. Daarom vormt verkeers-



educatie een essentieel onderdeel van ons verkeers - veiligheidsbeleid. Voor kinderen, jongeren én ouderen. En daarbij kijken we verder dan ons reguliere verkeersbeleid, want het gaat ook vaak om trendgevoelige onderwerpen zoals smartphone-gebruik op de fiets door jongeren en het gebruik van e-bikes door ouderen. Voor verkeerseducatie dragen wij jaarlijks € 92.000,- bij aan het VVB / VerkeersWijzerGroningen.

4.2 Comfort en gedrag

In Groningen houden we van de fiets. We zijn een jonge, innovatieve, culturele gemeente in een aantrekkelijke regio. Dit maakt Groningen tot een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. We willen dat Groningers zich hiervan bewust worden, zodat ze nog meer gaan fietsen. Ook willen we een inspirerend voorbeeld zijn en blijven voor andere gemeenten. Niet alleen zodat zij van ons leren, maar ook om Groningen te blijven promoten. Immers, een leefbare gemeente met goede fietsvoorzieningen trekt innovatieve kennisbedrijven. Uiteindelijk is fietsen dus ook economie.

Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen denken we vanaf het begin vanuit de fiets. Immers, de fiets is met een aandeel van meer dan de helft het belangrijkste vervoermiddel in de gemeente. Daarbij hoort een veilig, comfortabel en goed onderhouden fietsnetwerk. En net zo belangrijk: verkeerseducatie voor kinderen, ouderen en kwetsbare doelgroepen.

4.2.1 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad'



Nieuwe fietsvoorzieningen leggen we zoveel mogelijk aan volgens de ontwerpprincipes van het 'vergevings - gezinde fietspad'. Dit doen we omdat door de opkomst van de e-bike ouderen langer blijven fietsen en hun snelheid bovendien toeneemt. Omdat ouderen niet altijd adequaat kunnen reageren, neemt de kans op een eenzijdig fietsongeval toe. Bij veel van deze ongevallen is sprake van uitglijden, uit balans raken, naast het fietspad

terecht komen of obstakels op of naast het fietspad raken. Het 'vergevingsgezinde fietspad' is een concrete stap in de richting van een Duurzaam Veilige fietsinfrastructuur. Dit fietspad houdt er namelijk rekening mee dat een fietser fouten kan maken. De inrichting dient zo te zijn dat fouten zoveel mogelijk worden voorkomen en dat, als er toch een fout wordt gemaakt, die niet meteen tot (ernstig) letsel leidt. Er zijn diverse elementen voorhanden die de fietsveiligheid kunnen vergroten: sanering van fietspaaltjes of het toepassen van flexibele fietspaaltjes, kleine infrastructurele aanpassingen ter verbetering van de fietsveiligheid (zoals het toepassen van schuine trottoirbandjes, ruimere boogstralen, witte kantbelijning, etc.) en extra aandacht voor fietsveiligheid in lopende (fiets)projecten.

Voor wat betreft onze hoofdfietspaden, waar ook veel e-bikes en speed pedelecs rijden, besteden we extra aandacht aan de kwaliteit ervan (zie bijlage 1). Belangrijke aspecten daarbij zijn de breedte van de fietspaden (bij voorkeur 4,0 meter) en het comfort ervan. Fietspaden die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk kennen altijd een gesloten verharding (asfalt of beton; geen klinkers of modules).

4.2.2 Fietsbewegwijzering



Het gebruik van de fiets willen we zo optimaal mogelijk faciliteren met goede voorzieningen. Mensen kiezen sneller voor de fiets als de voorzieningen in de hele fietsketen op orde zijn. Een goede bewegwijzering voor fietsers is daar onderdeel van. In de afgelopen jaren is er voor fietsers al veel veranderd in onze gemeente, maar de komende jaren komen er nog tal van nieuwe (regionale) fietspaden bij en verandert er het één en ander met betrekking tot de fietsenstallingen in de binnenstad. Daarom willen we de doelbewegwijzering - die fietsers via de kortste, veiligste of meest recreatieve route naar verschillende bestemmingen binnen en buiten de gemeente leidt - op orde brengen. Overbodige fietsbewegwijzering wordt verwijderd, vervallen wegwijzers vervangen en nieuwe wegwijzers geplaatst. Het updaten

van de fietsbewegwijzering pakken we samen op met onze regiopartners en de Fietzersbond. Vanuit de Fietsstrategie hebben we hiervoor € 150.000,- gereserveerd.

4.2.3 Herkenbaarheid doorfietsroutes



Doorfietsroute is de nieuwe naam van fietspaden in de Regio Groningen-Assen die voorheen Fietsroute Plus, Fietssnelweg of Fastlane werden genoemd. Het zijn fietsroutes met weinig of geen verkeerslichten waar fietsers zoveel mogelijk voorrang hebben op kruispunten. Verder zijn de fietspaden breed en comfortabel en worden ze in de winter als eerste gestrooid. Het netwerk van regionale doorfietsroutes is opgenomen in het kaartbeeld van paragraaf 2.2.

De komende tijd willen we samen met de provincies Groningen en Drenthe de herkenbaarheid van ons netwerk van doorfietsroutes verbeteren. Zo kunnen fietsers bewuster kiezen voor het gebruik van deze belangrijke doorgaande fietsroutes. De routes zijn te herkennen aan de speciale borden en markering. In het najaar van 2018 hebben we hiervoor een pilot gedaan op de Doorfietsroute Groningen-Ten Boer. De eerstvolgende doorfietsroutes die herkenbaar gemaakt zullen worden, zijn die naar Zuidhorn, Bedum, Ten Boer en Haren. Voor het herkenbaar maken van de doorfietsroutes reserveren we in de Fietsstrategie € 125.000,- voor de periode 2019-2021.

4.2.4 Communicatie 'Groningen Fietsstad'



De meeste verplaatsingen in onze gemeente gebeuren met de fiets. Door jong en oud. En op steeds meer verschillende soorten fietsen. De combinatie zorgt ervoor dat het fietsgedrag verandert en de snelheidsverschillen op het fietspad toenemen. Ouderen zijn voorzichtiger en hebben meer tijd nodig voor het inschatten van (verkeers)situaties, terwijl jongeren juist meer risico nemen. Bovendien zien we ook steeds langere rijen fietsers op het fietspad. Met als gevolg 'kudgedrag' dat lastig te doorbreken blijkt. Deze dominantie van de fiet-



ser zien we niet alleen op het fietspad, maar ook steeds vaker als het gaat om het stallen van de fiets. We willen fietsers daarom meer rekening laten houden met elkaar en andere weggebruikers. Om die reden zetten we in op gedragscampagnes zoals fietsverlichtingsacties en het promoten van de doorfietsroutes. En leggen we uit dat er geen voorrangsregels gelden bij 'alle richtingen tegelijk groen' bij verkeerslichten. Zo willen we fietsers duidelijk maken wat er van hem of haar verwacht wordt.

Groningen staat bovendien regelmatig in de belangstelling als het gaat om zijn bijzondere fietscultuur. Zelf zien we niet altijd meer dat er in onze gemeente veel gefietst wordt, terwijl de rest van de wereld vaak lyrisch is. Samen met andere partijen als Marketing Groningen bouwen we het succes van de fiets verder uit. Ook onze eigen inwoners willen we hier meer bij betrekken. Uiteindelijk moet iedere inwoner van onze gemeente weten dat Groningen uniek is als het gaat om het fietsklimaat en de fietscultuur. En dat we daar met z'n allen trots op kunnen en moeten zijn.

Ten slotte willen we vaker laten zien wat we doen op fietsgebied. Dat doen we uiteraard via onze eigen website www.groningenfietsstad.nl, maar het kan ook via andere kanalen. Bij alle communicatie over de fiets blijven we gebruik maken van het 050 Fietsstad-logo. In de Fietsstrategie is jaarlijks € 25.000,- gereserveerd voor communicatie.

4.2.5 Fietsmonitoring



Al sinds 2015 houden we jaarlijks een enquête fietstevredenheid onder de leden van het inwonerspanel. Zo krijgen we steeds meer inzicht in hoe inwoners denken over ons fietsbeleid en wat hun beweegredenen zijn om te gaan fietsen. Maar ook van bepaalde fietsvoorzieningen, zoals een nieuwe fietsenstalling of een nieuw fietspad, willen we het oordeel van de klant – de fietser – weten. Dit geeft ons namelijk de mogelijkheid om eventuele gebreken te herstellen of te verbeteren, maar ook om ervan te leren. Jaarlijks is er vanuit de Fietsstrategie € 25.000,- beschikbaar voor fietsmonitoring.

4.2.6 Real-time in beeld brengen van fietsstromen



We hebben op dit moment slechts een globaal beeld van de fietsstromen in onze gemeente. Om onze ambities als fietsstad waar te kunnen maken, willen we beter weten hoe fietsers zich door de stad verplaatsen en welke routes ze daarvoor kiezen. Momenteel zijn we bezig met een innovatief monitoringssysteem waarmee we fietsers én voetgangers gaan monitoren. Het gaat daarbij niet alleen om aantallen fietsers, maar ook om de richting waarin ze zich bewegen en of er ongelukken en bijna-ongelukken gebeuren.

Voor dit innovatieve monitoringssysteem hebben we een zogenaamde proeftuin ingericht. Een praktijksituatie, in dit geval de Brugstraat, die we openstellen voor een oplossing. Een aantal partijen gaat hier letterlijk innovatieve oplossingen testen. Dit past uitstekend bij de Smart City-gedachte waarbij Groningen zich bovendien profileert als 's werelds proeftuin op fietsgebied. Op termijn willen we ook onderzoeken of het mogelijk is om op basis van voorspellingen verkeersstromen dynamisch te sturen. Als we kunnen voorspellen wanneer het in een bepaalde straat ontzettend druk wordt met fietsers en voetgangers, kunnen we het doorgaande fietsverkeer mogelijk via alternatieve routes leiden. Voor dit project is € 250.000,- beschikbaar.

4.2.7 Speed pedelecs toestaan op het fietspad



Sinds 1 juli 2017 gelden voor speed pedelecs – een elektrische fiets die trapondersteuning biedt tot wel 45 kilometer per uur – dezelfde verkeersregels als voor bromfietsen. Dat betekent dat speed pedelecs binnen de bebouwde kom van Groningen bijna overal op de rijbaan moeten rijden. Daar mogen zij op gebiedsontsluitingswegen (of 50 km/uur-wegen) maximaal 45 kilometer per uur rijden. In woonwijken geldt uiteraard een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Omwille van de verkeersveiligheid zijn speed pedelecs, net als bromfietsen, toegestaan op enkele verplichte



(brom)fietspaden. Overigens geldt daar dan een toegestane snelheid van 30 kilometer per uur. Gebruikers van een speed pedelec zijn bovendien verplicht een helm te dragen en de speed pedelec moet voorzien zijn van een geel bromfietskenteken.

In de provincies Groningen en Drenthe is het aantal geregistreerde speed pedelecs in een jaar tijd gegroeid van 853 naar 1.180 (een groei van bijna 40%). Daar zijn we blij mee, want de speed pedelec is een goed alternatief voor de auto. De meeste bezitters van een speed pedelec wonen in een straal van 30 kilometer rond Groningen. Er zijn verbeteringen nodig om het gebruik van de speed pedelec verder te stimuleren. Zo zijn speed pedelecs op een aantal regionale doorfietsroutes, zoals die naar Ten Boer en Haren, officieel niet toegestaan. En bovendien zijn er diverse wegen, met name op bedrijventerreinen, waar gebruikers van een speed pedelec zich onveilig voelen in het verkeer. Dit wordt vooral veroorzaakt door een relatief lage snelheid van de speed pedelec (gemiddeld 35 kilometer per uur) in combinatie met hoge verkeersintensiteiten en relatief veel (zwaar) vrachtverkeer. Aan de hand van deze meldingen en in nauw overleg met onder meer de Fietsersbond willen we inventariseren waar we speed pedelecs alsnog op een veilige manier willen toestaan

op het fietspad. We richten ons daarbij vooral op de doorfietsroutes en de vrijliggende fietspaden op bedrijventerreinen. Daarbij blijft ons uitgangspunt dat speed pedelecs in principe op de rijbaan rijden. Voor dit project reserveren we € 20.000,- in de Fietsstrategie.

4.2.8 Snorfietsen weren van het fietspad



De snorfiets – voertuigen voorzien van een blauwe kentekenplaat die maximaal 25 km/uur mogen rijden – is de afgelopen jaren populair geworden. Sinds 2009 is het aantal snorfietsen in de gemeente Groningen met bijna 60% toegenomen, van 6.100 in 2009 naar 9.600 in 2018. Het snorfietsbezit staat overigens in geen verhouding ten opzichte van het fietsbezit, namelijk 400.000 fietsen! Een deel van de snorfietsers heeft bewust gekozen voor dit vervoermiddel, omdat ze niet op de rijbaan willen of durven rijden, of omdat ze geen ander vervoermiddel tot hun beschikking hebben. Dit betekent dat een deel van de gebruikers simpelweg niet zonder kan. Daartegenover staat wel dat de problematiek van de snorfiets hardnekkig is. Menigeen ervaart geluidsoverlast, komt in de luchtstroom van de schadelijke uitlaatgassen terecht en veel fietsers voelen zich onveilig op het fietspad vanwege de snelheid van snorfietsers.

Om de overlast van snorfietsen op fietspaden tegen te gaan, willen we deze categorie op zoveel mogelijk fietspaden weren. Alleen wanneer de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer in het geding komen, er geen alternatieve route beschikbaar is of bepaalde bestemmingen niet meer bereikt kunnen worden, blijven snorfietsen ook in de toekomst toegestaan op het fietspad. Een voorbeeld hiervan zijn de fietspaden langs belangrijke invalswegen en gebiedsontsluitingswegen (zoals Hereweg, Damsterdiep en Paterswoldseweg) met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het snelheidsverschil tussen de snorfiets - ervan uitgaande dat deze zich aan de maximumsnelheid van 25 km/uur houdt - en het overige gemotoriseerde verkeer is hier (te) groot. Met naar verwachting nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer.

Overigens heeft de Tweede Kamer in december 2017 een motie aangenomen die de regering verzoekt om zo snel mogelijk met een wetsvoorstel te komen waarbij het dragen van een helm verplicht wordt voor snorfietsers. Waarschijnlijk wordt deze algemene helmplicht voor snorfietsers in 2020 ingevoerd. De verwachting is dat veel snorfietsers als gevolg hiervan hun voertuig zullen laten registreren als bromfiets (gele kentekenplaat) en daardoor sowieso genooddaakt zijn om binnen de bebouwde kom gebruik te maken van de rijbaan. Voor het weren van de snorfiets op het fietspad reserveren we € 50.000,- in de Fietsstrategie.

4.2.9 Onderzoek deelfietssystemen



Deelfietsen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan onze groeiende mobiliteitsbehoefte. Als voor- en natransportmiddel kunnen deelfietsen de totale vervoersketen versterken (ketenmobiliteit). Maar dankzij deelfietsen kunnen ook het gemiddelde fietsbezit en het aantal weesfietsen worden teruggebracht. Moderne technieken in de fietssloten kunnen bovendien bepalen waar fietsen wel en niet gestald mogen worden.



De afgelopen jaren zijn er in binnen- en buitenland diverse deelfietssystemen geïntroduceerd. Tegenwoordig gaat het vooral om zogeheten free floating-systemen waarbij een fiets in principe overal kan worden achtergelaten. Gebruikers kunnen de fiets via een app op de smartphone ontsluiten en na gebruik kan de deelfiets worden achtergelaten en door een volgende gebruiker geleend worden. Door verschillende partijen in binnen- en buitenland, maar ook in Groningen, worden momenteel op kleine schaal deelfietssystemen uitgerold.

Ook in Groningen kunnen deelfietsen een aanvulling vormen op het (traditionele) vervoerssysteem, bijvoorbeeld door deze in te zetten op belangrijke OV knooppunten als stations en P+R terreinen. De komende tijd willen we onderzoeken welke locaties hiervoor het meest kansrijk zijn en wat een dergelijk systeem vergt qua investering. Maar we willen ook onderzoeken wat een deelfietssysteem onze gemeente kan opleveren. Voor dit onderzoek hebben we in de Fietsstrategie een bedrag van € 100.000,- gereserveerd.

4.3 Ontbrekende schakels en knelpunten

De fiets draagt bij aan een intensief en duurzaam gebruik van onze gemeente. Ook is de fiets belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Essentieel voor de Groninger economie zijn bovendien goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, belangrijke economische trekkers (de dynamo's binnenstad, stationsgebied, Zernike Campus, UMCG, Martini Ziekenhuis en omgeving en Europapark/Kempkensberg) en de regio. Daarom hebben we in onze Fietsstrategie in kaart gebracht hoe ons hoofdfietsnetwerk eruit moet zien (zie paragraaf 2.2). We verbeteren ons fietsnetwerk en realiseren doorfietsroutes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte.

4.3.1 Doorfietsroutes naar Winsum en Leek



Ook de provincie Groningen wil het fietsen aantrekkelijker en veiliger maken. Daarom wordt een aantal drukke fietsroutes van en naar onze gemeente opgewaardeerd

tot een doorfietsroute (voorheen Fietsroute Plus). Deze fietspaden zijn veel ruimer (minimaal 4,0 meter breed) en comfortabeler (uitgevoerd in asfalt of gestort beton) dan een gewoon fietspad. Door de aanleg ervan moet het fietsen prettiger en veiliger worden, waardoor op afstanden tot vijftien kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Inmiddels zijn de Doorfietsroutes naar Eelde/Paterswolde, Peize/Roden, Zuidhorn, Bedum, Ten Boer en Haren gerealiseerd. Voor de route naar Winsum wordt de daadwerkelijke uitvoering momenteel voorbereid en de route naar Leek zit in de planfase.

De Doorfietsroute naar Winsum zal grotendeels worden gerealiseerd parallel aan de spoorlijn Groningen-Winsum (westzijde) en sluit in Groningen aan op de Walfridusbrug en het nieuw aan te leggen fietspad richting station Groningen Noord (zie paragraaf 4.3.5). De Doorfietsroute naar Leek volgt in onze gemeente de A7 (noordzijde of zuidzijde) en sluit bij de Roderwolderdijk aan op het bestaande fietspad richting Hoogkerk. De provincie Groningen heeft voor de aanleg van deze twee Doorfietsroutes € 15,5 miljoen beschikbaar.

4.3.2 Doorfietsroutes naar Harkstede, Hoogezand-Sappemeer en Zuidlaren/De Punt



Samen met onze partners in de Regio Groningen-Assen hebben we in 2018 een regionale Fietsstrategie opgesteld. Daarin zetten we in op twee belangrijke thema's. Als eerste willen we ons netwerk van regionale doorfietsroutes versneld realiseren. Met daarbij specifieke aandacht voor de herkenbaarheid (zie paragraaf 4.2.3) en de promotie van deze routes. Daarnaast zetten we in op de fiets als onderdeel van de totale vervoersketen waarbij we ons richten op de toegankelijkheid van openbaar vervoerknooppunten en de mogelijkheid tot het veilig stallen van de fiets.

Het netwerk van doorfietsroutes richt zich vooral op de fietspaden van en naar Groningen. Hoewel we de afgelopen jaren al veel doorfietsroutes hebben gerealiseerd of

de plannen daarvoor in een ver gevorderd stadium zijn (zie paragraaf 4.3.1), ontbreken er op dit moment aan de zuidoostkant van Groningen drie routes. Het zijn de Doorfietsroutes naar Harkstede (en Meerstad), Hoogezand-Sappemeer en Zuidlaren/De Punt (als vervolg op de Doorfietsroute naar Haren). Op dit moment denken we voor de realisatie van deze drie doorfietsroutes ongeveer € 17,2 miljoen nodig te hebben. Op dit moment is hiervoor geen dekking.

● ● ● 4.3.3 Doorfietsroute Assen-Groningen (deel P+R Haren-provinciegrens)



Gezamenlijk met de provincies Drenthe en Groningen zetten we in op de aanleg van een doorfietsroute tussen Assen en Groningen. Deze moet forensen verleiden om vaker op de fiets, de e-bike of de speed pedelec te gaan. Dat is ook belangrijk als binnenkort de Zuidelijke Ringweg echt flink op de schop gaat. De nieuwe doorfietsroute wordt ongeveer 25 kilometer lang, maar door de opkomst van de e-bike en vooral de speed pedelec zal die afstand steeds minder een probleem worden om dagelijks heen en weer te reizen tussen Assen en Groningen of andersom. Daarnaast kan de doorfietsroute ook een belangrijke rol vervullen voor fietsers uit de tussenliggende kernen die naar Groningen of Assen willen.

In 2018 is het eerste gedeelte van de doorfietsroute, tussen de Van Ketwich Verschuurburg en de P+R Haren, in gebruik genomen. Het begin-/eindpunt ervan ligt vooralsnog bij de Van Ketwich Verschuurburg. Op dit moment vinden de voorbereidingen plaats voor de aanleg van de doorfietsroute tussen de P+R Haren en de Witte Molen. De provincie Groningen is inmiddels met de aanleg gestart en de oplevering wordt rond de zomer van 2020 verwacht. Het gedeelte van de doorfietsroute tussen de Witte Molen en de provinciegrens bevindt zich op dit moment in de planfase. Hiervoor heeft de provincie Groningen (inclusief een bijdrage van het Rijk) een budget beschikbaar van € 3,2 miljoen.

● ● ● 4.3.4 Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Park Selwerd-Iepenlaan)



Eén van de ontbrekende schakels in ons hoofdfietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Na het gereedkomen van het Blauwbrugje en de Doorfietsroute naar Zuidhorn, beiden in 2012, is het belang van deze ontbrekende fietsverbinding toegenomen. De aanleg ervan leidt in combinatie met het Blauwbrugje tot een uitstekende en directe fietsroute tussen diverse stadswijken, P+R Reitdiep, Zernike Campus en het UMCG. In 2016 is met het voorkeustracé voor het gehele fietspad vanaf het Jaagpad tot aan de Iepenlaan ingestemd. Tijdens de uitwerking van het definitief ontwerp bleek echter dat er zich op het tracé van het fietspad een hoofdwaterleiding bevindt. De aanleg van het fietspad betekent dat de waterleiding vervangen moet worden, aangezien de bestaande waterleiding de voortdurende druk van het toekomstige fietspad niet kan opvangen. Al met al betekende dit een forse stijging van de kosten. Daarom is ervoor gekozen de aanleg van dit fietspad gefaseerd uit te voeren.

De eerste fase bestaat uit de aanleg van een nieuw fietspad tussen Park Selwerd en de Iepenlaan. In feite kan dit fietspad gezien worden als een nieuwe Slimme Route tussen de oostelijke stadswijken en Zernike Campus. Het is een goed en aantrekkelijk alternatief voor de fietsroute over de Eikenlaan. Voor de aanleg van een fietspad tussen Park Selwerd en de Iepenlaan, parallel aan de Noordelijke Ringweg, is € 1,95 miljoen beschikbaar vanuit de Netwerkanalyse (zie paragraaf 4.1.1).

● ● ● 4.3.5 Fietsverbinding spoorlijn Groningen-Sauwerd



De provincie Groningen heeft gevorderde plannen voor de aanleg van de Doorfietsroute naar Winsum. De Walfridusbrug over het Van Starkenborghkanaal vormt het eindpunt van deze toekomstige snelle route. Door trekking van deze route met een viaduct over de Noordelijke Ringweg tot aan de Eikenlaan betekent een

enorme verbetering van het fietsnetwerk in dit gedeelte van de stad. Het nieuwe fietspad sluit namelijk perfect aan op de fietsroutes richting de binnenstad (via Ebbingestraat) en het UMCG (via Sumatrалаan en J.C. Kapteynlaan).

Bovendien ontstaat met de aanleg van deze ontbrekende schakel, in combinatie met het verbeteren van bestaande fietsroutes langs het spoor en het door trekken van het fietspad Achter de Reitdijk, een rechtstreekse fietsverbinding richting Paddepoel en Vinkhuizen. De totale kosten voor de aanleg van deze ontbrekende schakel in het fietsnetwerk en het verbeteren en verkeersveiliger maken van de bestaande infrastructuur bedragen € 4 miljoen. De provincie Groningen draagt maximaal € 1 miljoen bij aan het fietsviaduct over de Noordelijke Ringweg. Vanuit de Fietsstrategie is hiervoor € 3 miljoen beschikbaar.

● ● ● 4.3.6 Fiets-/voetgangersbrug Eemskanaal



De aanwezigheid van ruimtelijke barrières, zoals het Eemskanaal, zorgt voor een aantal ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een goede langzaam verkeersverbinding over het Eemskanaal tussen de Oosterhavenbrug en de Berlagebrug. De aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug op maaiveld moet de fietsverbinding tussen de binnenstad, het Sontweggebied en Meerstad versterken. Deze nieuwe brug, inclusief de aanleg van een nieuw fietspad vanaf deze brug naar de Sontbrug en het verbeteren van de Eemskanaal Noordzijde, vormen belangrijke schakels in de Doorfietsroute naar Meerstad en in de toekomst naar Harkstede.

Een belangrijk bijkomend voordeel is dat we er met een nieuwe brug over het Eemskanaal voor zorgen dat minder fietsers gebruik gaan maken van de twee andere bruggen inclusief de aanliggende kruispunten met verkeerslichten. Daarmee kan de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer hier verbeteren. Ten slotte kan een nieuwe brug uitgroeien tot een icoon die Groningen

weer op de kaart kan zetten als fietsstad (zoals bijvoorbeeld de Hovenring in Eindhoven). Voor de aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal is € 4 miljoen beschikbaar.

● ● ● 4.3.7 Fietsbrug Borgsloot



De ontwikkeling van Meerstad is in volle gang. Terwijl de planontwikkeling en realisatie van de buurten Meeroevers en Tersluis hun einde naderen, wordt gewerkt aan de planontwikkeling van de buurten Groenewei en De Zeilen. De groei van Meerstad vraagt ook om aanpassingen van het infrastructurele netwerk. De realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg speelt daarin een belangrijke rol. Deze zorgt er onder meer voor dat de verkeerssituatie rond de Meerdorpen en Klein Harkstede gaan veranderen. Met de bewoners van Klein Harkstede is afgesproken dat een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg aangelegd zou worden bij realisatie van 1.500 woningen in Meerstad. Met het huidige ontwikkeltempo wordt dit aantal in 2021 bereikt.

De aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg betekent dat de situatie rond de Borgbrug verandert. De Borgweg buigt niet langer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug rechtdoor naar de nieuwe ontsluitingsweg. Door de knip in de Driebondsweg verdwijnt de aansluiting op de Borgweg voor autoverkeer. Voor fietsers blijft deze aansluiting wel gehandhaafd. Ter hoogte van de Borgbrug komt een aantal fietsroutes samen. Een goede en veilige oversteekbaarheid, maar ook logische fietsroutes zijn van belang. Daarom willen we in het verlengde van de Driebondsweg een nieuwe fietsbrug over de Borgsloot aanleggen, zodat de bewoners van de buurten Groenewei, Tersluis en De Zeilen een verkeersveilige, rechtstreekse fietsroute naar Groningen hebben. In de Fietsstrategie is hiervoor € 200.000,- gereserveerd.

4.3.8 Fietspad De Verbetering



In het voorjaar van 2018 is de Lawn Tennis Club (LTC) Hoogkerk verhuisd naar haar nieuwe locatie ten noorden van de Ruskenveenseplas. Daarvoor moest echter wel een gedeelte van het fietspad De Verbetering tussen de Johan van Zwedenlaan en de Zuiderweg wijken. Om ervoor te zorgen dat de fietsroute in stand zou blijven, is het bestaande voetpad tussen de nieuwe tennisvelden en de recreatieplas verbreed en aangewezen als fietspad. Onder meer vanuit de wijk hebben we hierover klachten gekregen. Die klachten hebben betrekking op de onduidelijke situatie die is ontstaan. Enerzijds omdat er geen onderscheid is tussen het fiets- en het voetpad, anderzijds omdat de oude infrastructuur niet is verwijderd waardoor veel fietsers de oude fietsroute blijven volgen. Om de situatie te verbeteren willen we alsnog een kwalitatief goed fietspad én een apart voetpad aanleggen tussen de tennisvelden en de recreatieplas. Daarbij verwijderen we ook de overbodige fietsinfrastructuur aan de westzijde van de tennisvelden. In de Fietsstrategie hebben we hiervoor een bedrag van € 300.000,- gereserveerd.

4.3.9 Fietsstraat Helperzoom



Samen met het Rijk en de provincie Groningen hebben we de afgelopen jaren geïnvesteerd in het verbeteren van de fietsroutes tussen Groningen en Haren. Zo is in

Haren de Jachtlaan heringericht als fietsstraat en zijn de fietspaden langs de Kerklaan verbeterd. Langs de Helperzoom is een nieuw vrijliggend fietspad in twee richtingen aangelegd tussen de nieuwe Helperzoomtunnel en Saaksumborg. De verbeteringen op deze druk bereden fietsroute hebben geleid tot meer fietscomfort en een toename van de verkeersveiligheid.

Het noordelijk deel van de Helperzoom, tussen de nieuwe Helperzoomtunnel en de Zuidelijke Ringweg, is tot nu toe niet aangepast. Na opening van de Helperzoomtunnel, de afsluiting van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat en de gewijzigde verkeerssituatie in Helpman als gevolg van het Verkeerscirculatieplan Helpman, zal er minder gemotoriseerd verkeer gebruik maken van het noordelijk gedeelte van de Helperzoom. De inrichting van de weg met aan weerszijden fietsstroken strookt dan ook niet meer met de toekomstige situatie. Daarom willen we dit gedeelte van de Helperzoom inrichten als fietsstraat waarbij het fietsverkeer het primaat krijgt en het autoverkeer ondergeschikt wordt. De herinrichting van de Helperzoom Noord tot fietsstraat biedt bovendien kans de vrijgekomen ruimte een groenbestemming te geven. De kosten voor dit project zijn geraamd op € 1,2 miljoen. Vooral nog hebben we vanuit de Fietsstrategie € 0,95 miljoen gereserveerd voor de herinrichting van de Helperzoom Noord. Het restant van € 250.000,- is afkomstig uit het programma Leefkwaliteit.

4.3.10 Fietsstraat Rummerinkhof (Brinkschool)



Momenteel wordt een fiets-/voetgangerstunnel gerealiseerd ter hoogte van station Haren. In plaats van de overweg Oude Middelhorst kunnen fietsers binnenkort gebruik maken van deze nieuwe tunnel. Hierdoor krijgen fietsers tussen de wijk Oosterhaar en Haren een directere, snellere en verkeersveiligere verbinding. In het verlengde van de nieuwe tunnel worden aan de Oosterhaarzijde de Wederikweg en aan de Harense zijde de Nieuwe Stationsweg fietsstraten aangelegd.

Vanaf station Haren ontbreekt op dit moment echter een goede, veilige fietsverbinding richting Haren Noord en Groningen. Daarom willen we de Rummerinkhof inrichten als fietsstraat. Het profiel van de weg wordt gewijzigd in dat van een fietsstraat en de kruispunten worden voorzien van plateaus waarbij fietsers op de Rummerinkhof voorrang krijgen op de zijstraten. Bovendien willen we deze fietsroute doortrekken richting Dilgt, Hemmen en Essen (ofwel DHE), waarna fietsers via de Grootslaand, de Oosterweg en de Doorfietsroute Groningen-Haren hun weg kunnen vervolgen richting Groningen. De totale kosten voor de maatregelen zijn begroot op € 305.000,-. De provincie Groningen heeft € 190.000,- subsidie verleend en in de Fietsstrategie is een bedrag hiervoor gereserveerd van € 115.000,-.

4.3.11 Fietsstraat Kerklaan



De Kerklaan is een belangrijke en drukke fietsroute die relatief weinig wordt gebruikt door auto's. Bovendien is de straat een belangrijke schakel in de Slimme Route naar Zernike Campus. Om de verkeersveiligheid in de Kerklaan te vergroten en om de straat aantrekkelijker te maken, willen we de straat inrichten als fietsstraat. De rijbaan van rood asfalt geeft aan dat de fietsers ruim baan krijgen en de automobilist zijn snelheid moet aanpassen aan die van de fietser. De klinkerstrook aan weerszijden van de 'asfaltloper' onderscheidt de fietsstraat van de meeste fietspaden. Ze zorgen er ook voor dat fietsers voldoende afstand bewaren tot de stoeprand

waardoor er minder enkelvoudige fietsongevallen gebeuren. Deze maatregel past dus prima in ons voor-nemen om fietsvoorzieningen aan te leggen volgens de principes van het 'vergevingsgezinde fietspad' (zie paragraaf 4.2.1).

Voor fietsers zijn fietsstraten sneller en comfortabeler dan routes door gewone woonstraten. Normaal gesproken heeft het verkeer in 30 km/uur-straten van rechts voorrang. Maar voor duidelijk herkenbare fietsroutes geldt een uitzondering, net zoals in de iets verderop gelegen fietsstraat Bessemoerstraat. Ook hier hebben fietsers voorrang op het verkeer uit de zijstraten. De kosten voor het inrichten van de Kerklaan als fietsstraat zijn geraamd op ongeveer € 1 miljoen. Op dit moment is hiervoor geen financiële dekking.

4.3.12 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg



De plannen voor het ongelijkvloers maken van de aansluitingen met de Westelijke Ringweg (zie paragraaf 4.1.9) bieden goede kansen voor het verbeteren van de bestaande fietstunnels en de aanliggende fietsinfrastructuur in Paddepoel en Vinkhuizen. Het grootste knelpunt is op dit moment de route van Zilverlaan naar de Friesestraatweg. Het betreft hier namelijk een kruip-door-sluip-door en sociaal onveilige fietsroute. Een rechtstreekse verbinding vanaf de Diamantlaan naar de Friesestraatweg betekent een enorme kwaliteitsverbetering voor fietsers van en naar Vinkhuizen en leidt tot een betere ontsluiting van de sportvelden in Vinkhuizen Zuid. Met de aanleg van dit fietspad zien we kansen om fietsen en sport met elkaar te verbinden. Dit past bij ons streven om de sportieve ruimte waar mogelijk een openbaar karakter te geven. Maar ook de ontwikkelingen met betrekking tot woningbouw in de zuidrand van Vinkhuizen (West End) maken de aanleg van dit fietspad zeer wenselijk. De kosten voor de aanleg van dit fietspad bedragen ongeveer op € 1 miljoen. Er is op dit moment geen financiële dekking voor dit project.



● ● ● 4.3.13 Fietspad Hoofdstation-Verlengde Willemstraat



Het Herewegviaduct wordt naar verwachting in 2028 vervangen. Het huidige viaduct over het spoor is bijna honderd jaar oud en voldoet niet langer. Bij het vervangen van het Herewegviaduct houden we rekening met de toekomstige aanleg van een fietspad langs het spoor tussen Stationsgebied Zuid en de Verlengde Willemsstraat. Deze nieuwe fietsverbinding kan de drukke fietspaden langs de Hereweg en de drukke fietsroute door de Lodewijkstraat ontlasten. Bovendien vormt het een logische voortzetting van de Doorfietsroute naar Haren (via de Helperzoom) en sluit het prima aan op de toekomstige fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Voor dit project is momenteel geen financiële dekking.

● ● ● 4.3.14 Fietsoversteek Eikenlaan



De afgelopen jaren is de fietsoversteek van de Slimme Route naar Zernike over de Eikenlaan veelvuldig in het nieuws geweest. Zo is medio 2017 de voorrangssituatie gewijzigd en kregen fietsers op de Slimme Route voorrang op het autoverkeer op de Eikenlaan. Een uitgebreide evaluatie heeft er uiteindelijk toe geleid dat de voorrangssituatie is teruggedraaid naar de oude situatie. Met dagelijks 16.000 fietsers op de Slimme Route en 11.000 motorvoertuigen op de Eikenlaan is de huidige situatie overigens verre van optimaal. Daarom zoeken we naar een structurele oplossing voor dit verkeersknelpunt.

Een duurzame oplossing met het oog op verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer op de Eikenlaan is het fietsverkeer ongelijkvloers het autoverkeer te laten kruisen. Daarvoor is in 2018 een aantal varianten op hoofdlijnen beoordeeld. Op basis daarvan lijkt een bijna geheel verdiepte autotunnel de beste oplossing. Ten behoeve van de inpasbaarheid in de directe omgeving moeten fietsers een hoogteverschil van een halve meter overbruggen. De voordelen van deze oplossing zijn dat

het comfort voor de overstekende fietser en voetganger enorm verbetert en dat de verkeersveiligheid op deze locatie toeneemt. De kosten van de autotunnel bedragen naar verwachting € 6-10 miljoen. Hiervoor is op dit moment geen financiële dekking. Bovendien is een eventuele ongelijkvloerse fietsoversteek Eikenlaan sterk afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek naar een Verkeerscirculatieplan (VCP).

● ● ● 4.3.15 Fiets-/voetgangersbrug Oosterkade-Winschoterkade



Fietsers richting de wijken Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Lewenborg, maar ook richting Ten Boer, maken op dit moment vooral gebruik van de fietspaden langs het Damsterdiep en de Rijksweg (N360). Behalve een belangrijke fietsverbinding vormt deze route ook een belangrijke aanrijroute voor het auto- en busverkeer. Bovendien telt de route diverse kruispunten met verkeerslichten. Dit alles leidt tot oponthoud en vertraging voor fietsers. Gelukkig is er een goed alternatief beschikbaar, namelijk de route via Eemskanaal Noordzijde, Stadsweg en Midscheeps. Niet voor niets hebben we juist de afgelopen jaren geïnvesteerd in het verbeteren van fietspad Midscheeps, de aanleg van de Doorfietsroute naar Ten Boer (via de Stadsweg) en het beter herkenbaar maken van deze fietsroute. De komende jaren wordt het gebied rond het Eemskanaal herontwikkeld. Daarbij zal er ook veel aandacht zijn voor het verbeteren van de befietsbaarheid van het Eemskanaal Noordzijde (zie paragraaf 4.3.6).

Om te voorkomen dat fietsers vlakbij de binnenstad alsnog terug moeten fietsen naar de Steentilbrug, willen we een nieuwe fietsbrug aanleggen die de Oosterkade en de Winschoterkade met elkaar verbindt. Zodoende kan de drukke verkeerssituatie rond de Steentilbrug worden vermeden en ontstaat er een aantrekkelijke fiets- en wandelroute. De Oosterhaven wordt op deze manier namelijk rechtstreeks aangesloten op de singels. Ook voor de Doorfietsroute naar Meerstad (die in de toekomst wellicht doorgetrokken wordt naar Harkstede)

betekent de aanleg van deze fietsbrug een verbetering, zeker in combinatie met de nieuwe fiets-/voetgangersbrug over het Eemskanaal (zie paragraaf 4.3.6). De kosten voor een fiets-/voetgangersbrug tussen Oosterkade en Winschoterkade bedragen ongeveer € 3 miljoen. Op dit moment is hiervoor geen dekking.

● ● ● 4.3.16 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid



Eén van de belangrijkste ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een hoogwaardige, rechtstreekse fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid. Op dit moment is er geen goede fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en het Martini Ziekenhuis, één van de economische trekkers of dynamo's van Groningen. Met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding, gecombineerd met het verbeteren van bestaande voorzieningen, verkorten we de fietsafstand en daarmee de reistijd. Tevens verbeteren we de ketenmobiliteit tussen fiets en openbaar vervoer, maar bieden we ook (nieuwe) mogelijkheden voor Park en Bike aan. Voor de bereikbaarheid van de stad vanuit westelijke richting (filegevoelig traject) kan de fiets een goed alternatief vormen. Nu al staat de bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis en omgeving onder druk. Tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg neemt deze druk naar verwachting alleen maar verder toe. Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets en van Park en Bike is het essentieel dat we goede fietsverbindingen hebben tussen de P+R terreinen en de belangrijke economische gebieden. De kosten voor deze verbeteringen worden op dit moment ingeschat op € 1,5 miljoen. Hiervoor is momenteel geen financiële dekking.

● ● ● 4.3.17 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade



Het kruispunt van de Aweg met de Eendrachtskade wordt door fietsers al jaren gezien als een onveilig kruispunt. Hoewel het aantal fietsongevallen beperkt is, zorgen vooral de hoge verkeersintensiteiten en de soms

onoverzichtelijke situatie – vanwege het oversteken van twee rijstroken – ervoor dat fietsers zich hier niet veilig voelen. In het verleden is er al een aantal verbeteringen op het kruispunt doorgevoerd, maar desondanks is de situatie nog steeds niet optimaal. We willen deze situatie daarom nog verder verbeteren en nemen de locatie dan ook mee in de gebiedsvisie/ontwikkelstrategie die we willen maken voor de hele Hoendiepzone (studie West-as). Voor de uitvoering van eventuele maatregelen is op dit moment nog geen financiële dekking.

● ● ● 4.3.18 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerfabriek-terrein)



Een goede rechtstreekse fietsverbinding tussen de westelijke stadswijken (zoals Vinkhuizen en De Held) en de zuidelijke stadswijken (zoals Corpus den Hoorn) ontbreekt op dit moment. Fietsers moeten daardoor omfietsen via de Johan van Zwedenlaan of het fietspad parallel aan de Westelijke Ringweg. Naast de grote omrijafstand zijn deze fietsroutes onaantrekkelijk voor fietsers aangezien ze langs drukke verkeersaders liggen. Daarom willen we het fietspad langs de Diamantlaan doortrekken over het Suikerfabriek-terrein naar de Peizerweg en het Stadspark. Dit betekent een enorme verbetering van de fietsbereikbaarheid voor de omliggende gebieden. Bovendien verbeteren we op deze manier de bereikbaarheid van het Suikerfabriek-terrein en de potentie voor gebiedsontwikkeling. Goede voorbeelden hiervan zijn de fietstunnel onder het Hoofdstation in relatie tot de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid, maar ook de realisatie van het fietspad Kolendrift en de ontwikkeling van CiBoGa. De kosten voor aanleg van deze fietsverbinding worden geschat op € 7 miljoen. Op dit moment is hiervoor geen financiële dekking.

● ● ● 4.3.19 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat



Een belangrijke ontbrekende schakel in ons hoofdfietsnetwerk is een fietsroute tussen Meerstad, de

bedrijventerreinen Euvelgunne en Eemspoort, het Europapark en de zuidelijke stadswijken. Hoewel we de afgelopen jaren al verschillende onderdelen van deze nieuwe fietsroute gerealiseerd hebben, zoals een fiets-tunnel onder het Euvelgunnetracé, fietspaden langs de Bremenweg en binnenkort de Helperzoomtunnel, zijn we er daarmee nog niet. Eén van de grootste uitdagingen vormt de aanleg van een fietsbrug over het Winschoterdiep in het verlengde van de Gdanskweg. Andere onderdelen zijn een fietsbruggetje over de Hunzelooop en een fietspad tussen bedrijventerrein Euvelgunne en Meerstad. De globale kosten voor deze ontbrekende schakel worden geraamd op € 7 miljoen. Vooralsnog is er geen financiële dekking voor dit project.

4.3.20 Doorfietsroute Assen-Groningen (deel Van Ketwich Verschuurbrug-Parkbrug)



Voor het doortrekken van de Doorfietsroute Assen-Groningen vanaf de Van Ketwich Verschuurbrug naar de Parkbrug (zie paragraaf 4.3.3) en daarmee het Hoofdstation, zijn tien mogelijke varianten onderzocht en globaal uitgewerkt. Zowel aan de oost- als de westzijde van het Noord-Willemskanaal. Uitgangspunt voor de oostzijde is dat de doorfietsroute aansluit op het toekomstige vrijliggende fietspad Brailleweg, dat wordt aangelegd in het kader van Aanpak Ring Zuid. Bij een eventuele keuze voor de westzijde van het kanaal sluit de doorfietsroute aan op het Hoornsediep dat dan wordt heringericht als fietsstraat.

Gelet op de ruimtelijke consequenties, de impact op het woongenot en het bezwaar van de bewoners van de woonschepen, de mogelijke gevolgen voor groen en ecologie en de kosten zijn eind 2017 zes van de tien varianten afgefallen. De overgebleven varianten worden pas verder uitgewerkt op het moment dat de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg zijn afgerond en er zicht is op (gedeeltelijke) financiering. De kosten voor realisatie van dit gedeelte van de doorfietsroute worden geraamd op maximaal € 10 miljoen. Dit bedrag is op dit moment niet beschikbaar.

4.3.21 Fietspad Noordelijke Ringweg (deel Jaagpad-Park Selwerd)



Een fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg tussen Park Selwerd en het Jaagpad zorgt voor een directe fietsverbinding tussen de regio en de stad. Aan de westzijde sluit het fietspad aan op de Doorfietsroute naar Zuidhorn en aan de oostzijde op het nieuwe fietspad richting Oosterparkwijk, Korrewegwijk, De Hunze, Beijum en Lewenborg. Bij de reconstructie van het kruispunt Noordelijke Ringweg-Zonnelaan in combinatie met het plaatsen van verkeerslichten (zie paragraaf 4.1.7) wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de toekomstige aanleg van dit fietspad. De kosten voor de aanleg van deze ontbrekende schakel worden geschat op € 2,5 miljoen. Hiervoor is momenteel geen dekking.

4.3.22 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg



Langs de Peizerweg ligt aan de noordzijde een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. Hoewel het fietspad op zichzelf prima in orde is, zorgen de in-/uitrit bij Tuinland en Gamma met enige regelmaat voor verkeers- onveilige situaties. Vooral tijdens piekmomenten zijn automobilisten van en naar Tuinland en Gamma vooral

gericht op het overige gemotoriseerde verkeer op de Peizerweg en worden fietsers regelmatig over het hoofd gezien. Bovendien hebben motorvoertuigen tussen het fietspad en de rijbaan onvoldoende opstelmogelijkheid, waardoor wachtend autoverkeer het fietspad blokkeert. Samen met de ondernemers van de Peizerweg zoals Tuinland en Gamma willen we proberen deze onwenselijke situatie te verbeteren. De kosten voor aanpassingen aan het fietspad Peizerweg worden geraamd op € 1 miljoen en zijn momenteel niet gedekt.

4.4 Fietsparkeren op maat

Inwoners uit onze gemeente willen overal met de fiets kunnen komen en goede stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. De sterke groei van het fietsverkeer heeft geleid tot grote aantallen gestalde fietsen in de openbare ruimte, met name bij stations en in de binnenstad. De komende jaren investeren we daarom in nieuwe fietsenstallingen en de uitbreiding van bestaande fietsenstallingen. Maar we willen ook voorkomen dat de stallingsbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen op de openbare ruimte wordt afgewenteld. Voor niet-woonfuncties wordt het verplicht om voldoende en goede stallingsvoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit nemen we op in onze parkeernormen voor auto en fiets. Bij nieuw te bouwen

woningen is die verplichting voor fietsen vastgelegd in het Bouwbesluit 2012.

Verder blijft voor ons voorop staan dat we zo min mogelijk willen afdwingen; fietsers kiezen toch zelf voor de meest logische oplossing. Dat houdt in dat we zoveel mogelijk gaan voor gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke voorzieningen en innovatieve maatregelen. We geven fietsers de keuze en houden er rekening mee dat ze zich doordeels anders gedragen dan bijvoorbeeld op de drukke zaterdag. Daarom willen we op die momenten alternatieve voorzieningen of routes aanbieden.

4.4.1 Uitbreiding stallingscapaciteit station Groningen Noord



De fietsenstalling op station Groningen Noord telt 280 stallingsplaatsen (inclusief 40 fietskluisen). Net als op de stations Haren, Groningen Europapark en het Hoofdstation is ook hier de vraag naar stallingsplaatsen de afgelopen jaren toegenomen. Hoewel we in 2009 nog 128 nieuwe stallingsplaatsen hebben toegevoegd, zijn er nu opnieuw veel te weinig plekken. Daarom willen we, samen met ProRail en de provincie Groningen, de stallingscapaciteit op station Groningen Noord met ruim 200 stallingsplaatsen uitbreiden. Vanuit ProRail en de provincie Groningen is voor de uitbreiding ongeveer € 250.000,- beschikbaar.

4.4.2 Uitbreiding fietsenstallingen P+R terreinen



Een belangrijk onderdeel van het verkeers- en vervoersysteem van onze gemeente wordt gevormd door P+R terreinen. Hiermee bieden we alternatieven voor het reizen met de auto tot in de binnenstad en verbeteren daarmee de bereikbaarheid. Veel mensen reizen vanaf de P+R met het openbaar vervoer, maar het belang van de fiets is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Met volle fietsenstallingen en wachtlijsten voor de fietskluisen tot gevolg. Daarom willen we de komende jaren het aantal fietsenstallingen, fietskluisen voor particulieren en



voor bedrijven op P+R terreinen verder uitbreiden. Het gaat dan vooralsnog om de P+R terreinen Haren en Meerstad. We reserveren hiervoor een bedrag van € 200.000,-.

● ● ● **4.4.3 Fietsenstalling Nieuwe Markt**



Onder de Nieuwe Markt, het plein vóór het Forum Groningen, leggen we een fietsenstalling aan die plaats biedt aan ongeveer 1.200 fietsen. Eind 2019 wordt deze hoogwaardige fietsenstalling in gebruik genomen. Bij de realisatie ervan is veel geïnvesteerd in toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en gebruikersvriendelijkheid. Toch weten we dat we er daarmee nog niet zijn. Om ervoor te zorgen dat de fietsenstalling ook daadwerkelijk goed gebruikt wordt, nemen we aanvullende maatregelen. Zo communiceren we al in een vroeg stadium richting de potentiële gebruikers van de stalling. En op straat geven we duidelijk aan hoe fietsers bij deze fietsenstalling moeten komen. Vanuit de Sint Jansstraat, maar ook vanuit andere aanrijroutes zoals de Oosterstraat. Daarbij zetten we onder meer in op (alternatieve vormen van) bewegwijzering. Om het stallen van fietsen in de openbare ruimte in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen, stellen we bovendien een fietsparkeerverbod in op de Nieuwe Markt en de directe omgeving. Fietsen die hier gestald worden, zullen worden verwijderd.

● ● ● **4.4.4 Fietsenstalling Grote Markt (voormalig V&D-pand)**



In het kader van de binnenstadsvisie (zie paragraaf 3.5) zal de oostzijde van de binnenstad vanaf eind 2020 op een andere manier door het openbaar vervoer bediend gaan worden. De belangrijkste bushaltes voor dit deel van de binnenstad zijn op dat moment het Gedempte Zuiderdiep (tussen Herestraat en Gelkingestraat) en de Turfsingel (ter hoogte van de Stadsschouwburg). De huidige bushalte op de Grote Markt komt daarmee te vervallen. Het verdwijnen van de bus op de Grote Markt betekent dat het plein opnieuw kan worden ingericht. En natuurlijk willen we dat de Grote Markt – als huiskamer

van de stad – zoveel mogelijk vrij blijft van gestalde fietsen. Daarvoor zijn goede fietsenstallingen onontbeerlijk. Een uitstekende locatie voor een fietsenstalling is de kelder van het voormalige V&D-pand aan de noordzijde van de Grote Markt. Deze stallingsvoorziening ligt namelijk aan één van de belangrijkste en drukste fietsroutes van onze gemeente. Bovendien zien we prima mogelijkheden om de fietsenstalling voor zowel fietsers (vanuit de Oude Ebbingestraat) als voetgangers (vanaf de Grote Markt) uitstekend toegankelijk te maken. Deze fietsenstalling biedt plaats aan ongeveer 1.500 fietsen. Om de kelderruimte voor fietsers en voetgangers goed toegankelijk te maken en voor de inrichting van de ruimte zelf hebben we in het coalitieakkoord € 2 miljoen gereserveerd. Daarnaast hebben we een bedrag van € 300.000,- per jaar opgenomen voor de exploitatie (huur, bemensing, onderhoud, etc.) van de fietsenstalling.

● ● ● **4.4.5 Tijdelijke maatregelen fietsparkeren binnenstad**



Ons fietsbeleid is erg succesvol. Inmiddels komt maar liefst tweederde van alle bezoekers op de fiets naar de binnenstad. Daar zoeken ze vervolgens een plek om hun fiets te stallen. Op veel plaatsen en momenten gaat dit prima, maar op sommige locaties en/of tijdstippen leidt de toestroom van die vele fietsen tot overlast en onveilige situaties. Om de grootste knelpunten van fietsparkeren in de binnenstad op te lossen, nemen we de komende jaren verschillende maatregelen. Ook gaan we verder met het experimenteren met maatregelen, zoals in de Astraat en Brugstraat. De lessen die we hiervan leren, passen we ook toe op andere plekken in de binnenstad. Een geslaagd experiment was immers de introductie (op kleine schaal) van de fietsstewards. Zij houden drukke locaties toegankelijk door fietsers te helpen met het vinden van een stallingsplaats of door looproutes vrij te maken van gestalde fietsen. Inmiddels hebben de fietsstewards zich bewezen en is op verschillende plekken in de binnenstad te zien dat hun inzet werkt.

Maar we beseffen ons ook dat we er met deze maatregelen alleen niet zijn. Twee van de hotspots voor wat betreft het fietsparkeren zijn het gebied rond de Vismarkt en het Akerkhof en rond het kruispunt van de Herestraat en het Gedempte Zuiderdiep. Met de fietsenstallingen Nieuwe Markt (1.200 plekken) en op termijn Grote Markt (1.500 plekken) zorgen we ervoor dat we aan de oostzijde van de binnenstad over voldoende inpandige stallingsplaatsen beschikken. En dat we daarmee de overlast van gestalde fietsen terug kunnen dringen. Maar aan de westzijde (rond de Vismarkt en het Akerkhof) en de zuidzijde (rond Herestraat en Gedempte Zuiderdiep) ontbreekt tot dusverre een goede fietsenstalling met voldoende stallingsplaatsen. Daarom verkennen we in deze gebieden geschikte locaties om één of meerdere aantrekkelijke fietsenstallingen te kunnen realiseren. Voor tijdelijke maatregelen op het gebied van fietsparkeren in de binnenstad is vanuit het programma Leefkwaliteit in de periode 2019-2021 jaarlijks € 300.000,- beschikbaar en in 2022 nog eens € 250.000,-. Van het beschikbare bedrag wordt jaarlijks € 12.500,- gebruikt voor fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken (zie paragraaf 4.4.6).

● ● ● **4.4.6 Fietsparkeeroplossingen op maat in oude wijken**



Behalve in de binnenstad neemt ook de parkeerdruk in de wijken rond de binnenstad toe, zowel voor de auto als voor de fiets. Vooral in de traditionele studentenwijken zijn vaak alle autoparkeerplaatsen bezet en staan overal los gestalde fietsen. Hoewel we jaarlijks honderden nieuwe fietsklemmen plaatsen, wordt het wel steeds moeilijker. Dit komt voornamelijk door toenemende fysieke belemmeringen: het trottoir is te smal, de parkeerdruk te hoog om autoparkeerplaatsen op te heffen en groenstroken willen we liever niet opofferen. Voor het plaatsen van fietsklemmen in de oude wijken is jaarlijks in totaal € 50.000,- beschikbaar. Hiervan wordt € 25.000,- beschikbaar gesteld vanuit het programma Wonen, € 12.500,- vanuit het programma Leefkwaliteit en € 12.500,- vanuit de Fietsstrategie.





// 5. FINANCIËN

5.1 Meerjarenprogramma Verkeer

Bij de gemeentebegroting 2015 hebben we uit de eigen middelen € 2 miljoen structureel toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Verkeer. Deze middelen zijn grotendeels bestemd voor maatregelen die voortvloeien uit de Fietsstrategie. Hoewel een groot deel van de middelen al is toegekend aan projecten, zien we toch meer mogelijkheden om projecten uit te voeren. De inzet van deze middelen ziet er als volgt uit:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-			
	2019	2020	2021	2022
Fietsstrategie				
Uitvoeringsprogramma	558	342	282	532
P+R en Hubs				
Fietsenstallingen P+R terreinen	0	15	15	15
Verkeersveiligheid				
Verkeersveiligheid	700	925	475	325
Verkeerseducatie	92	92	92	92
Totaal	1.350	1.374	864	964

5.2 Meerjarenprogramma Leefkwaliteit

Met het coalitieakkoord 'Gezond, Groen, Gelukkig Groningen' hebben we uit de eigen middelen eenmalig € 2 miljoen en € 300.000,- structureel toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Leefkwaliteit. Deze middelen zijn bestemd voor investeringen in en de exploitatie van een nieuwe fietsenstalling Grote Markt (voormalig V&D-pand). Daarnaast zijn incidentele middelen voor (tijdelijke) oplossingen voor het fietsparkeren in de binnenstad toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Leefkwaliteit (€ 300.000,- per jaar in 2019-2022 en € 250.000,- in 2022). De inzet van deze middelen ziet er als volgt uit:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-			
	2019	2020	2021	2022
Fietsenstalling Grote Markt				
Inrichting fietsenstalling	2.000			
Exploitatie fietsenstalling		300	300	300
Diversen				
Tijdelijke maatregelen				
Fietsparkeren binnenstad	300	300	300	250
Totaal	2.300	600	600	550

4.2	Comfort en gedrag								
4.2.1	Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens 'vergevingsgezinde fietspad'	Nihil	-	-	-	-	-	-	-
4.2.2	Fietsbewegwijzering	150	-	-	150	-	-	-	-
4.2.3	Herkenbaarheid doorfietsroutes	125	-	-	125	-	-	-	-
4.2.4	Communicatie 'Groningen Fietsstad'	100	-	-	25	25	25	25	-
4.2.5	Fietsmonitoring	100	-	-	25	25	25	25	-
4.2.6	Real-time in beeld brengen van fietsstromen	250	-	250	-	-	-	-	-
4.2.7	Speed pedelecs toestaan op het fietspad	20	-	-	20	-	-	-	-
4.2.8	Snorfietsen weren van het fietspad	50	-	-	-	50	-	-	-
4.2.9	Onderzoek deelfietssystemen	100	-	-	-	100	-	-	-

// FINANCIËN

Meerjarenprogramma Leefkwaliteit			Bedragen x € 1.000,-						
Bestemming		Totale kosten	Bijdrage derden	Bijdrage overige programma's	2019	2020	2021	2022	Na 2022
4.4 Fietsparkeren op maat									
4.4.3	Fietsenstalling Nieuwe Markt	PM	-	-	-	-	-	-	-
4.4.4	Fietsenstalling Grote Markt (voormalig V&D-pand)	2.000	-	-	2.000	300(S)	300(S)	300(S)	300(S)
4.4.5	Tijdelijke maatregelen fietsparkeren binnenstad*	1.150	-	-	300	300	300	250	-
TOTAAL		3.150	-		2.300	600	600	550	

FINANCIËN //

// BIJLAGE 1

Richtlijnen voor de aanleg en het beheer van fietsvriendelijke voorzieningen



Fietspad in één richting bereden



Fietspad bij voorkeur 2,50 m breed (minimaal 2,25 m).
Als fietspad niet kan, een fietsstrook bij voorkeur 2,00 breed (minimaal 1,75 m).

Fietspad in twee richtingen bereden



Fietspad bij voorkeur 4,00 m breed (minimaal 3,50 m) en bij voorkeur zonder paaltje.
Een strook van minimaal 1,00 m maaien.

Fietsoversteek



Fietsoversteek met middeneiland van minimaal 3,00 m breed en bij voorkeur verhoogd.

Richtlijnen voor de aanleg en het beheer van fietsvriendelijke voorzieningen

Fietspad ter hoogte van een zijstraat



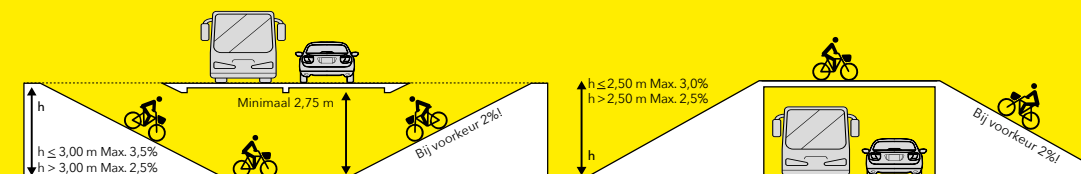
Opstelruimte tussen fietspad en hoofdrijbaan bij voorkeur 6,00 m breed (minimaal 5,00 m). Bij voorkeur voorrang regelen met inritconstructie.

Fietsparkeren



Fietsparkeren in fietsparkeervakken en fietsenstallingen volgen FietsParKeur.

Specificaties voor de aanleg van een fietstunnel en fietsviaduct



Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door:



Dit is een uitgave van de gemeente Groningen. Voor meer informatie, mail info@groningenfietsstad.nl of bezoek www.groningenfietsstad.nl

COLOFON

Tekst: Jaap Valkema en Ginet Walraven
Foto's: Jeroen van Kooten en Cor van der Veen
Plattegronden: Initio
Vormgeving: Vision d-sign
Uitgave: Gemeente Groningen, september 2019

