

Aan: Gemeenteraad, Wethouder van Verkeer en fietsambtenaren van de gemeente Groningen

Betreft: Ideeën Fietzersbond Groningen voor de fietsstrategie 2025-2035

Datum: 16 januari 2025

Geachte lezer,

De gemeente Groningen is van plan een nieuwe fietsstrategie te schrijven, als vervolg op de huidige succesvolle strategie. De gemeente heeft belanghebbenden bij het fietsbeleid uitgenodigd om ideeën aan te dragen voor deze nieuwe strategie. Dit doen wij graag: omdat de vigerende fietsstrategie erg succesvol is (geweest), is het fietsgebruik in de gemeente flink toegenomen, waardoor een volgende stap nodig is om dit succes te bestendigen en verder uit te breiden.

Reactie Fietzersbond Groningen

Onderstaand geven wij onze ideeën, gegroepeerd rond 5 thema's:

1. De kwaliteit van ons (hoofd)fietsnetwerk
2. Diversiteit op de fietspaden (het weren van bepaalde brom-/snorfietsen)
3. Fietsgedrag
4. Fietsparkeren
5. Fietsrecreatie

Ad 1 De kwaliteit van ons (hoofd)fietsnetwerk

Onze leden vinden **de fysieke kwaliteit** van veel fietspaden momenteel onvoldoende en de aanblik lelijk. Daarbij valt het onze leden op dat de fietspaden na aanleg vaak sneller lijken te slijten (d.w.z. hun rode kleur verliezen) dan de nabijgelegen rijbanen voor auto's. Daarom bepleiten wij om naast de fietsstrategie eveneens een fietsroute-onderhoudsstrategie te maken en tijdens de aanleg of vernieuwing van fietsroutes meteen een budget vast te leggen voor onderhoud aan deze fietsroutes. Dit budget zou kleiner kunnen zijn indien bij aanleg kwalitatief betere fietspaden gemaakt zouden worden, maar ook indien onderhoud duurzamer uitgevoerd zou worden. Onder andere het gebruik van zogenaamd koud asfalt leidt tot reparaties die niet echt lang standhouden.

Plaatsen die door onze leden als "slecht" gekenmerkt worden, zijn o.a.: Asingastraat, Eikenlaan, Emingaheerd (vooral van west naar oost), Oosterhavenbrug, fietspad Petrus Campersingel aan UMCG-kant (smal en donker), Zuiderpark Noordzijde langs Verbindingskanaal (is dramatisch... hoogteverschil betonplaten, afwatering).

Een specifiek aandachtspunt ten aanzien van de fysieke kwaliteit zijn de verkeersdrempels die er op fietsroutes zijn. Deze zijn, terwijl ze zijn aangelegd om auto's te vertragen, in te veel gevallen zo aangelegd dat ook fietsers er last van hebben. Dit zou opgelost kunnen worden door sinusvormige drempels zonder prefab betonelementen aan te leggen (zie <https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/infrastructuur/drempels-en-plateaus>) of drempels aan te leggen zoals in de Oosterhamriklaan, mits er voldoende afstand is tussen de stoeprand en de "eerste bobbel":



Een ander punt in deze is het onderhoud van parken en plantsoenen. Hierbij zou meer dan momenteel de instructie moeten zijn dat groen dat over fietspaden hangt en het (veilig) fietsen belemmert, verwijderd wordt (hetzelfde geldt overigens voor wandelpaden).

De dichtheid van het fietsnetwerk is de laatste jaren verbeterd, er zijn meer aanlandingen gekomen voor doorfietsroutes en op veel plaatsen hebben fietsers keuzemogelijkheden, waardoor grote concentraties van fietsers verminderen. Met de projecten uit het uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid in het vooruitzicht zal de situatie verder verbeteren. Toch blijven er plaatsen waar het – met name in de spits – veel te druk is, bijvoorbeeld bij de kruisingen van de Paterswoldseweg met de Eeldersingel en de Stationsweg met de Hereweg. Ook zijn er nog delen van de stad waar fietsers noodgedwongen de ruimte samen moeten gebruiken met autoverkeer, met VRI's die veel wachttijd opleveren, denk bijvoorbeeld aan de Van Ketwich Verschuurlaan.

Wij zien de volgende **ontbrekende schakels** in het fietsnetwerk:

- De Busbaanbrug, daar verwachten wij een fietspad langs als die wordt vervangen.
- Een goed alternatief voor de Van Ketwich Verschuurlaan/Laan Corpus den Hoorn voor fietsers tussen Hoornse Meer en De Wijert (voor de richting naar het Stadspark is de Van Iddekingeweg – Laan van de Vrijheid – Donderspad een goed alternatief).
- De verbinding tussen de Rozenburglaan en de wijk Kranenburg (in het verlengde van de Hunsingolaan): fietsers moeten nu altijd omrijden.
- Het nieuwe stuk bij de Jan Evert Scholtenlaan, waar deze de Mulock Houwerlaan raakt, waar fiets en auto de weg moeten delen. Dit is nu een 30 km/h-weg, en er ligt een drempel voor auto's (vanaf de ringweg komend), maar daarna is er veel kruisend verkeer (fietsers naar links, auto's naar rechts, en fietsers het park uit die over moeten steken) wat onveilig voelt. Een klein stukje fietsstraat zou de fietsers meer adem geven.
- Tunnel onder spoor langs Hoornsediep westzijde naar Marwixkade.
- Verbinding Campinglaan-Diamantlaan.
- Langs Hoornsediep WZ zou een mooie route geweest zijn (gevaarlijke oversteek Laan Corpus den Hoorn, te smal fietspad tussen Van Ketwich Verschuurbrug en Van Iddekingebrug, slecht wegdek Hoornsediep Westzijde, ontbrekende schakel naar Marwixkade).

- Tussen de 2 rotondes bij de Laan Corpus den Hoorn zou een 2-richtingenfietspad aan beide zijden zeer gewenst zijn. De fietspaden hebben namelijk aan iedere kant een verschillende doelgroep: aan de noordoostzijde zijn dat de doorgaande fietsers van en naar het Stadspark en aan de zuidwestzijde zijn dat bezoekers van het sportpark, onder wie veel kinderen. Fietsers kunnen nu op 2 plaatsen van oost naar west (en v.v.) de Laan Corpus den Hoorn kruisen. Dat zijn gevaarlijke plekken waar autoverkeer voorrang heeft. Door aan beide kanten een 2-richtingenfietspad te maken, kan er veilig via de zuidelijke rotonde bij de Boerhaavelaan in de voorrang overgestoken worden (bijvoorbeeld als je naar het sportpark wilt, of verder naar het westen de Piccardtlaan). Veel fietsers gebruiken het zuidwestelijke fietspad momenteel al in 2 richtingen, maar daarvoor is het nu te smal. Ook vanuit het Stadspark komend richting De Wijert is het fijn als je door kunt rijden tot aan de rotonde bij de Boerhaavelaan.

Innovatieve fietsideeën:

- Geef snellere fietsers de keus om tussen de auto's te rijden zodat op het fietspad ernaast de snelheid niet te hoog is met ook minder inhaalbewegingen. Automobilisten moeten er dan aan wennen dat zij binnen de bebouwde kom overal fietsers kunnen verwachten. Hiervoor moet de snelheid terug naar 30 km/h.
- Altijd 2 x groen per cyclus bij Alle Richtingen Groen zou niet meer dan normaal moeten zijn als je ziet hoeveel tijd groen de auto's krijgen.
- Parallele 'doorfietsroutes' in de stad. Bijvoorbeeld als alternatief voor Petrus Campersingel/Kapteynlaan.
- Fietsers moeten nog te vaak wachten voor autoverkeer. Dit is op te lossen met Omgekeerde voorrang. Omdat men te bang is voor files, zijn op afritten van snelwegen of drukke plekken al snel de auto's in de voorrang. Dat moet omgekeerd worden.

Ad 2 Diversiteit op de fietspaden (het weren van brom-/snorfietsen en andere bepaalde typen fietsen)

Het motto van de Fietzersbond Groningen is: *De Fietzersbond Groningen streeft naar plezier in het fietsen voor alle soorten fietsers in Stad, Provincie en Kop van Drenthe*. Dit geeft reeds aan dat wij het als onvermijdelijk zien dat er een bonte variëteit aan fietsen aan het verkeer zal deelnemen. Wij vinden echter ook dat de weg hierop ingericht moet zijn. Indien fietspaden niet breed genoeg zijn wordt de variëteit namelijk een gevaar voor de veiligheid. Hele snelle en/of hele brede fietsen laten zich slecht mengen met "gewoon" fietsverkeer indien er onvoldoende ruimte is. Op veel plaatsen zal de fietsinfrastructuur breder gemaakt moeten worden. De laatste jaren is dat bij diverse grote nieuwbouw- of renovatieprojecten al wel gedaan, maar op andere plaatsen om voor ons onbegrijpelijke redenen niet. Op plaatsen waar (nog) geen ruimte is moeten snelle en/of brede fietsen naar de autorijbaan verwezen worden, waarbij de snelheidslimiet daar verlaagd moet worden naar 30 km/h.

De Fietzersbond staat in de huidige situatie ambivalent tegenover 2-richtingenfietspaden aan één zijde van een weg voor autoverkeer (in tegenstelling tot een 1-richtingfietspad aan iedere kant van een weg voor auto's), bijvoorbeeld bij de Boumaboulevard en in het verlengde daarvan Helperpark/Duinkerkenstraat of de Paterswoldseweg ten zuiden van de R.Doumastraat. Op dergelijke fietspaden is er een grotere kans op een conflict met een tegenliggende fietser, maar daarnaast is er op veel plaatsen geen rekening gehouden met het feit dat de fietser als reisdoel de andere kant van de weg

voor autoverkeer heeft, die door de constructie slecht bereikbaar is. Inmiddels komt het zo vaak voor dat 2-richtingenverkeer op een fietspad is toegestaan dat veel, met name jonge fietsers denken dat alle fietspaden hiervoor bedoeld zijn. Wij zien deze situatie als onomkeerbaar en bepleiten op veel plaatsen het gebruik van het fietspad in 2 richtingen te faciliteren door aanpassing van het fietspad op dit gebruik (o.a. verbreding en uitbreiding van de bebording).

Diversiteit betreft niet alleen verkeer van alle soorten fietsers, maar ook de relatie tussen fietsverkeer en voetgangers. Er worden tegenwoordig steeds meer gebieden als shared space ingericht. Er zijn nu plekken, waaronder de Grote Markt, waarbij er binnen de shared space toch een soort hiërarchie geïntroduceerd wordt (het is dan meer een voetgangers- dan een fietsgebied) of waarbij de overgang van exclusief voetgangers- naar gemengd gebied onduidelijk is. Dit levert gevaarlijke situaties voor alle verkeersdeelnemers op. Wij vinden dat bij shared space het HEEL duidelijk moet zijn DAT het shared space is, voor ALLE weggebruikers! Waar shared space vermeden kan worden: zeker doen! Een punt van zorg in deze zijn de plannen voor het nieuwe stationsplein. Ook de Fietzersbond is voor grandeur op deze plek, maar er moet rekening mee worden gehouden dat op deze vervoershubs veel mensen zich met een zekere haast verplaatsen om hun trein, bus of afspraak te halen. Daarom is het ook van belang in het ontwerp mee te nemen dat aanwezigen verleid worden zich daar te bevinden/verplaatsen waar de kans op conflicten met andere vervoersstromen klein is. Dit zou met slim kleurgebruik en minieme hoogteverschillen te realiseren moeten zijn.

Tussen alle soorten fietsers nemen die op de fatbike tegenwoordig een bijzondere plaats in. Door de Fietzersbond wordt de fatbike ook wel sjoemelscooter genoemd. Ze worden vaak gekocht omdat ze óók eenvoudig opgevoerd kunnen worden. De moeiteloos te bereiken hoge snelheid gecombineerd met de compacte vormgeving, het hoge gewicht, vaak vermeerderd met een extra passagier, maakt de fatbike in de handen van bepaalde, met name jonge, bestuurders een gevaarlijk apparaat. Handhaven op opvoeren / snelheid en gedrag voor dit type fiets en gebruiker is uitermate belangrijk.

Hoewel door onze leden ook geconstateerd wordt dat op veel plaatsen vaak alleen in de spits de diversiteit een probleem is, is het nog steeds zinvol om die knelpunten op te lossen. Ook voor het autoverkeer zijn de problemen er vaak alleen in de spits, maar dan worden er wel dure maatregelen getroffen.

Ad 3 Fietsgedrag

Het is algemeen bekend dat het gedrag van mensen in de maatschappij ten opzichte van hun medemens aan het verruwen is. Dit zien we ook terug in het verkeer, zowel bij automobilisten als fietsers. Aan de ene kant is de Fietzersbond niet tegen initiatieven om fietsers te stimuleren (meer) rekening met elkaar (en andere verkeersdeelnemers zoals voetgangers) te houden, bijvoorbeeld op krappe fietspaden, bij alle-richtingen-groen of in shared spaces. Aan de andere kant vragen wij ons af of dergelijke initiatieven wel zin hebben als de campagnes zich alleen richten op het verkeer en niet op de algemene maatschappelijke trend.

Wij zijn ervoor om in shared spaces ook voetgangers erop te wijzen dat er dus andere verkeersdeelnemers zijn; het rekening houden met elkaar zal van alle verkeersdeelnemers moeten komen.

Veel verkeersdeelnemers houden gelukkig wel rekening met elkaar. Maar het helpt als daarbij duidelijk is wat de mores op een wegvak zijn (ARG, shared space, fietsstraat).

Er zijn genoeg voorbeelden waarbij de een de ander geen ruimte geeft / waarbij een verkeersdeelnemer alle ruimte voor zichzelf claimt: bij parkeren (auto) op fietspad, afsnijden, inhalen dan wel juist niet laten inhalen, alle-richtingen-groen. Of dat 'haast' de belangrijkste egocentrische drijfveer is voor verkeersgedrag. Campagnes die zich alleen op gedrag in het verkeer richten in plaats van op de algemene maatschappelijke trend hebben niet veel zin, denken wij. De snelle zigzaggende fatbike-berijders bereik je niet met een 'lieve shared space'-campagne.

Ad 4 Fietsparkeren

De grote populariteit van het fietsen in Groningen heeft geleid tot heel veel fietsen in de stad, die vaak ook geparkeerd moeten worden. In het centrum zien we hierbij zowel successen als uitdagingen. De stallingen Nieuwe Markt en Grote Markt zijn een groot succes, zo groot dat met name de stalling Nieuwe Markt onder zijn eigen succes bezwijkt. De uitdagingen liggen in de rest van het centrum en bij de grotere publiekstrekkingen en andere openbare gebouwen buiten het centrum. De nieuwe bewaakte stallingen aan de Westerhaven en het pand van C&A in de Herestraat zullen voor enige verlichting zorgen, maar kunnen niet voldoen in de totale vraag aan fietsparkeerplaatsen. Een definitieve stalling "Vismarkt" op de plek van de Haddingestraatgarage zal nog vele jaren op zich laten wachten; wij hopen op een snelle tijdelijke ruime voorziening op die plaats. In de rest van het centrum, bij de grote publiekstrekkingen buiten het centrum en bij (semi-)openbare gebouwen zal met grotere inspanning naar maatwerk gezocht moeten worden. Het is bedroevend wat de status is van de fietsparkeervoorzieningen bij bijvoorbeeld de Stadsschouwburg, Martiniplaza, de Oosterpoort, maar ook de GGD op het Hanzeplein en het Topsport Zorgcentrum.

Veel stadjsers willen voor een paar boodschapjes bij een paar winkels langs en daarvoor niet de fiets in een stalling hoeven zetten en de rest lopen. Er moeten meer kleine kortparkeerplekken zijn (waar je de fiets niet kunt aanbinden want dan wordt het een langparkeerplek). Daarnaast moeten mensen die wel kunnen fietsen maar slecht lopen en geen aangepaste fiets hebben makkelijker een uitzondering kunnen krijgen om direct voor een winkel te stallen.

Ad 5 Fietsrecreatie

Naar onze mening is iedere verbetering voor "fietsen als regulier vervoersmiddel" ook goed voor het recreatieve fietsverkeer. Met alle verbeteringen de laatste jaren van de fietsverbindingen zou naar onze mening het fietsknooppuntennetwerk wel opgefrist en verdicht kunnen worden.

Tot zover onze inbreng, voor nadere informatie zijn wij bereikbaar via de bekende contactgegevens en Groningen@fietsersbond.nl.

Met vriendelijk fietsgroet,
Wim Borghols
Fietsersbond Groningen

De Fietsersbond Groningen streeft naar plezier in het fietsen voor alle soorten fietsers in Stad, Provincie en Kop van Drenthe