

Onderwerp Beantwoording Motie 33 'Fietsenrekken voor studentensociëteiten' en Evaluatie Groninger Fietsenstandaard

Steller Kees Muller/ Emiel Flart

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk RO13.4065474

Datum **30 JAN 2014** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief brengen wij uw raad op de hoogte van twee fietsonderwerpen die alles met elkaar te maken hebben:

1. De beantwoording van motie 33: "Fietsenrekken voor studentensociëteiten";
2. De evaluatie 'Groninger Fietsenstandaard'.

Met de pilots van de Groninger Fietsenstandaard zijn praktijkproeven uitgevoerd met fietsrekken en -vakken. We vonden het belangrijk om de uitkomsten van die proeven te betrekken bij de beantwoording van de motie. Daarom is de beantwoording van de motie ingepast in de planning van de evaluatie van de Groninger Fietsenstandaard.

### **1. Motie 33 "Fietsenrekken voor studentensociëteiten"**

In motie 33 "Fietsenrekken voor studentensociëteiten" die op 19 juni 2013 door de raad is aangenomen verzoekt uw raad het college:

- Om in gesprek te gaan met de verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsklemmen een oplossing kunnen bieden voor fietsoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn;
- De uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.

In de evaluatie 'Groninger Fietsenstandaard' hebben wij de opgedane ervaringen met fietsklemmen toegelicht. Op de ene plek is het plaatsen van fietsklemmen een oplossing. Op andere plekken neemt de overlast door het plaatsen van fietsklemmen alleen maar toe. Dat heeft te maken met de verschillende groepen gebruikers. Daarom is het plaatsen van fietsklemmen maatwerk.

Wij hebben contact opgenomen met de studentenverenigingen in de stad. Dat leverde gevarieerde informatie op. In de bijlage 'beantwoording motie 33' is dat beknopt beschreven.

Wij concluderen dat:

- studentenverenigingen veelal zelf hun leden stimuleren en soms dwingen hun fiets op een daarvoor bestemde plek te stallen;

## Beantwoording Motie 33 'Fietsenrekken voor studentensociëteiten' en Evaluatie Groninger Fietsenstandaard

- studentensociëteiten weinig tot geen klachten uit de omgeving over hinder van gestalde fietsen krijgen;
- als er veel fietsende bezoekers aanwezig zijn in de sociëteit, bij 3 van de 10 locaties er wel een probleem is;
- één studentenvereniging wil verhuizen naar een andere plek in de Binnenstad. Die locatie biedt in pandig geen plek voor het stallen van fietsen. In de openbare ruimte is ook niet voldoende ruimte beschikbaar. Tijdens het vergunning proces wordt aandacht besteed aan de oplossing van het fietsparkeren. We kunnen dit echter niet afdwingen omdat er geen verplichting in de regelgeving voor verbouwactiviteiten is opgenomen.

Wij hebben de 3 locaties bezocht en beoordeeld of er oplossingen mogelijk zijn om fietsen zodanig te stallen dat zij geen overlast veroorzaken voor andere gebruikers van de openbare ruimte. De oplossingen staan beschreven in de bijlage. Binnen bestaande budgetten kunnen wij de fietsenrekken bij de Poelebrug aanbrengen. Voor het aanbrengen van de fietsvakken in de Brugstraat (€ 10.000,-) zal in 2014 gezocht worden naar passende dekking. Het aanbrengen van fietsrekken en fietsvakken wordt in goed overleg gedaan met de buurt.

In de bijlage vindt u een samenvatting van de uitkomsten van de gesprekken met de studentenverenigingen en de voorgestelde oplossingen.

### **2. Evaluatie Groninger Fietsenstandaard**

Groningen is een fietsstad bij uitstek. Dagelijks vervoeren duizenden stadgers en bezoekers zich per fiets door de binnenstad. De één is op doorreis, de ander heeft een bestemming in de stad. Dit vraagt om een goed netwerk van fietsroutes, locaties om de fiets te kunnen stallen en een juiste inrichting van de openbare ruimte. De beleidsuitgangspunten zijn in de discussienota 'De Groninger Fietsenstandaard' verwoord. In deze discussienota zijn een aantal pilots geformuleerd die ten doel hadden om de beleidsuitgangspunten in de praktijk te checken. Om dan vervolgens het beleid aan te kunnen scherpen. Inmiddels zijn deze pilots uitgevoerd. De evaluatieresultaten bieden wij hierbij aan.

Uit de evaluatie blijkt dat een goed begin is gemaakt met het aantrekkelijker maken van de Binnenstad door het nemen van fysieke fietsparkeermaatregelen. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat de beschikbare ruimte voor de fiets schaars is. Deze ruimte moet ook gedeeld worden met allerlei groepen van gebruikers van de Binnenstad. De schaarse ruimte zal dusdanig ingericht moeten worden dat elke groep een plek krijgt. Deze problematiek ligt ten grondslag aan de structuur van de stad en zal op een hoger abstractieniveau ter hand moeten worden genomen. De Binnenstadsvisie, die u volgend voorjaar aangeboden krijgt, wordt met dat doel opgesteld.

Wij stellen voor dat de uitkomsten van de pilots als input zullen dienen bij de uitwerking van de Binnenstadsvisie.

De belangrijkste leerervaringen die we met de pilots hebben opgedaan zijn:

1. *Diversiteit is nodig;*

We hebben te maken met verschillende groepen gebruikers (bewoners, werkers, kort- en lang shoppers). Deze gebruikers hebben op verschillende tijdstippen verschillende fietsparkeervoorzieningen nodig. Op de drukste tijden is vaak de meeste capaciteit nodig terwijl de ruimte dan minimaal is.

2. *Minder vaste rekken;*

Het is gelukt om stallingscapaciteit vrij te maken voor de shoppers door bewoners te stimuleren hun fiets elders te stallen. We hebben dat gedaan door de *fietsparkeervoorzieningen met aanbindmogelijkheden te verwijderen*. Dat heeft ertoe geleid dat bewoners op zoek zijn gegaan naar een andere plek om hun fiets te stallen. Soms doet die mogelijkheid zich niet in de nabije omgeving voor en zal met iets verder weg een plek moeten vinden. Door het verwijderen van de fietsenrekken of fietsnietjes kwam ruimte vrij om fietsvakken aan te brengen voor een andere doelgroep.

3. *Fietsvakken is een goede oplossing;*

Het is gebleken dat mensen, zonder dat ze daartoe verplicht zijn, hun fiets netjes in een fietsvak zetten. Als een vak vol is tijdens drukte, breidt men de rij fietsen buiten het vak gewoon uit. Plekken zonder vakken worden rommelig. Dan wordt de doorgang versperd.

4. *Gedrag beïnvloeden werkt beter dan handhaven, maar is ook lastig;*

Hierboven zijn voorbeelden gegeven waarin het gedrag met succes en met weinig inspanning kon worden beïnvloed. De proef op het Broerplein (Academiegebouw) leert dat (op deze plek) zonder handhaven het gewenste effect niet wordt bereikt. Zelfs met handhaving bleek het lastig het gewenste effect te bereiken. Als 10 fietsen verkeerd staan komt de 11<sup>de</sup> er zonder nadenken bij en worden ingangen geblokkeerd en worden zebrapaden en routes voor gehandicapten versperd.

5. *Panden geschikt maken om fietsen te parkeren vraagt een behoorlijke investering en jaarlijkse exploitatiekosten;*

Er zijn goede panden op goede plekken beschikbaar om in te richten als gratis fietsenstalling. Dit vraagt echter middelen om te investeren en te exploiteren.

6. *Bij nieuwe (bedrijfs)vestigingen consequent naar effectieve fietsparkeeroplossingen kijken;*

Als een bedrijf zich in de binnenstad wil vestigen, zullen er vaak bouwactiviteiten volgen. Past dit bouwplan binnen het bestemmingsplan, dan wordt het niet getoetst door verkeerskundigen. Past het niet, dan wordt het plan wel door verkeerskundigen getoetst en komt het fietsparkeren aan de orde. Wij kunnen eigenaren bij verbouwingen echter niet verplichten om voor fietsparkeerruimte te zorgen omdat daarvoor geen wettelijke grondslag aanwezig is. Voor nieuwbouw kan dat wel.

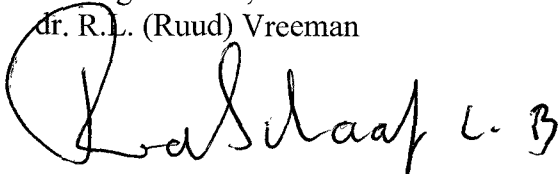
Met de toename van studenten in Groningen en het succes om de fiets als steeds belangrijker vervoermiddel in de Binnenstad te gebruiken, leidt er ook toe dat de stalmogelijkheden uitgebreid moeten worden. Daarvoor zijn keuzes nodig. In de

Binnenstadvisie komen wij daar op terug en zullen we deze keuzes aan uw raad voorleggen.

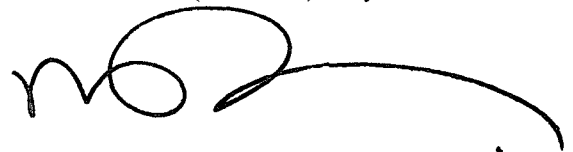
Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd en gaan graag met uw raad in gesprek over de inhoud van deze brief.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage:

- evaluatie pilots 'De Groninger Fietsenstandaard'
- uitkomsten gesprekken studentenverenigingen n.a.v. Motie 33 "Fietsenrekken voor studentensociëteiten"
- Motie 33 "Fietsenrekken voor studentensociëteiten"

# Evaluatie pilots 'De Groninger Fietsenstandaard'

## Inleiding

Begin 2011 is een start gemaakt met vernieuwd fietsbeleid. De discussienota 'De Groninger Fietsenstandaard' was daar een eerste aanzet toe. Deze is op 30 november 2011 gepresenteerd aan de gemeenteraad. Daarin staan een aantal hoofdlijnen van beleid om de fiets een plek te geven in de complexe structuur van de binnenstad. Deze hoofdlijnen zijn:

- Logische hoofd fietsroutes door de binnenstad
- Meer inpandige fietsenstallingen
- Minder vaste rekken (van rek naar plek)
- Samenwerken met ondernemers
- Communicatie
- Handhaven

Om deze hoofdlijnen praktisch vorm te geven zijn een 8-tal pilots bedacht, welke verschillend van aard zijn. De afgelopen periode zijn stappen gezet: een aantal pilots is uitgevoerd, een aantal is nader uitgewerkt en een aantal bleken moeilijk uitvoerbaar. Dit document bevat een evaluatie van deze pilots.

In het kader van de nieuwe Binnenstadsvisie zullen keuzes gemaakt worden die effecten op de fiets zullen hebben. De uitkomsten van deze evaluatie zijn geschikt om als input te dienen bij de uitwerking van die Binnenstadsvisie.

In deze evaluatie wordt allereerst de doelstelling weergegeven. Vervolgens worden de pilots besproken. Dit is input voor de uitwerking van de Binnenstadsvisie. Tot slot volgen de conclusies en aanbevelingen.

## Doelstelling

In de discussienota 'De Groninger Fietsenstandaard' was de doelstelling geformuleerd:

*Hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief de fietsen), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken.*

Deze doelstelling staat centraal in deze evaluatie.

## Pilots

### 1. Verbouw bestaande parkeergarage; onderzoek naar het deels ombouwen tot stalling voor fietsen van bewoners van de binnenstad en voor bezoekers (longshoppers)

Doel: het creëren van inpandige stallingscapaciteit t.b.v. bewoners en bezoekers in de binnenstad, zodat minder fietsen geparkeerd worden in de openbare ruimte.

In algemene zin geldt dat het mogelijk is om delen van een parkeergarage om te bouwen tot fietsenstalling. De haalbaarheid hangt vooral af van de kosten om het geschikt te maken en de

exploitatiekosten. Er zal een parkeergarage moeten worden uitgezocht die qua locatie geschikt is. Dat betekent een centrale ligging, goed per fiets bereikbaar en adequate openingstijden.

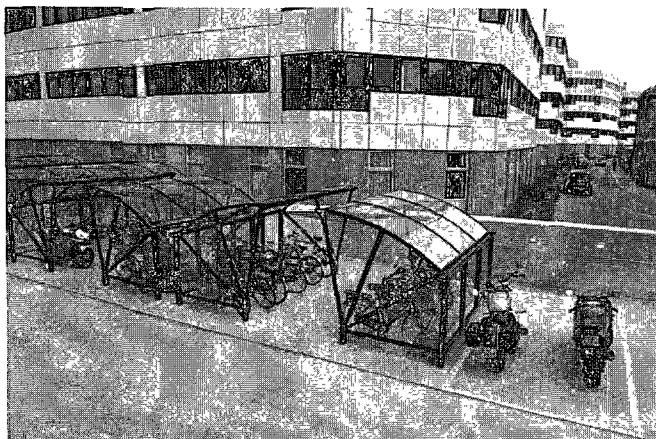
Aandacht zal besteedt moeten worden aan een aantrekkelijke route er naar toe. Communicatie en aantrekkelijkheid van de stalling zijn daarbij essentieel.

Algemeen geldt ook dat meer ruchtbaarheid gegeven moet worden aan de bestaande fietsenstallingen. Uit onderzoek van HanzeHogeschool<sup>1</sup> blijkt dat bewoners en bezoekers vaak niet weten dat er fietsenstallingen zijn en als ze dat wel weten dan kunnen ze deze slecht vinden.

## **2. Werkgevers zorgen voor een fietsparkeerplek voor hun eigen werknemers**

Doel: minder geparkeerde fietsen op straat en daardoor meer capaciteit voor bezoekers.

In gesprekken met ondernemers is dit aspect meermalen aan de orde geweest. De ondernemers erkennen het probleem en zijn bereid om mee te werken als er daadwerkelijk oplossingen zijn die niet teveel kosten. Werkgevers met veel personeel bieden hun personeel vaak een voorziening op eigen erf aan. Een voorbeeld daarvan is het UMCG, waar tal van faciliteiten zijn gerealiseerd voor de medewerkers voor het stallen van de fiets, zie figuur 1. Werkgevers met minder personeel en kleinere panden kunnen in de compacte binnenstad vaak geen oplossing bieden. Als er geen gemakkelijke oplossingen zijn, haken ze snel af en vinden ze dat de gemeente het probleem maar moet oplossen. Mogelijk kan pilot 1: het ombouwen van een deel van de parkeergarage Haddingestraat tot fietsenstalling, de helpende hand bieden. Maar er zouden ook andere kansen kunnen zijn voor nieuwe fietsenstallingen, zoals in de Gelkingestraat, tijdelijk of permanent. Er zijn echter kosten aan verbonden. Ook liggen er mogelijk kansen in het onder de aandacht brengen van bestaande stallingen. Voor de fietser die zijn fiets langer wil stallen, zoals de werknemer, zijn dit goede opties waar men ook wel even een stukje voor wil lopen. Voor de bekostiging kan gekeken worden naar een tegemoetkoming door de werkgevers die gebruik van de stalling willen maken.



Figuur 1 Fietsenstalling UMCG

Communicatie is belangrijk om ook bij werknemers onder de aandacht te brengen dat ook zij een belangrijke bijdrage kunnen leveren in een aantrekkelijke en goed bereikbare binnenstad voor bezoekers. Een campagne met informatie en voorlichting is wenselijk of ludieke acties zoals 'een stallingsabonnement voor in het kerstpakket'.

---

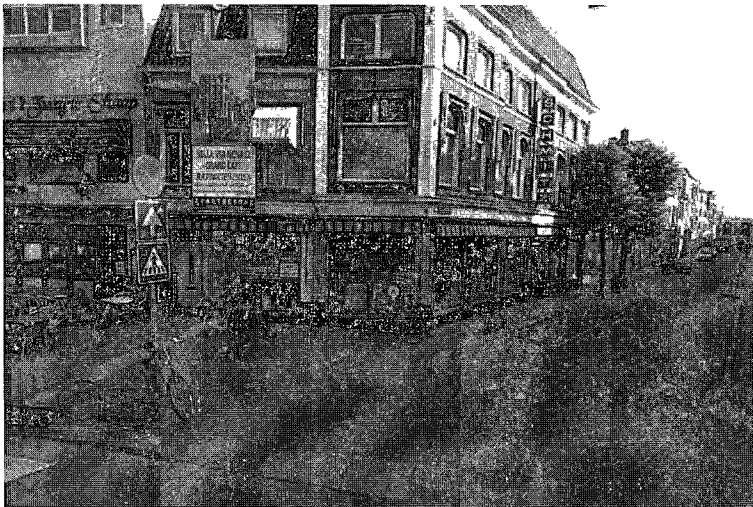
<sup>1</sup> Studenten van de HanzeHogeschool (minor Da Vinci) hebben een adviesrapport geschreven over het beperken van de fietsenoverlast in de gemeente Groningen.

### 3. Zoeken naar geschikte inpandige locaties

Doel: vergroten parkeercapaciteit door op geschikte locaties (kleinschalige) parkeerruimte aan te bieden. Dit kan zowel voor bewoners, werknemers als voor bezoekers zijn.

Aan de hand van input van makelaars en van de leegstandsinventarisatie van CareX is nagegaan welke panden leegstaan. Vervolgens is gekeken of er bruikbare panden op geschikte locaties beschikbaar zijn.

Voor een concreet geval (Nieuweweg 2, zie figuur 2) is een voorstel gemaakt. Een bestaand winkelpand kon tijdelijk gehuurd worden en verbouwd voor ca. 300 fietsen. De eenmalige kosten zijn ca. € 125.000 en de jaarlijkse kosten bedragen ca. € 80.000. Het voorstel werd in verband met de hoge kosten niet verder uitgewerkt.



Figuur 2 Nieuweweg 2

Mogelijk kan de GCC verder helpen in de zoektocht. Zij geven aan dat er mogelijk wel geschikte panden zijn die te klein zijn om rendabel te exploiteren en ingezet kunnen worden als fietsstalling voor ondernemers.

### 4. Fietsparkeervakken aanbrengen voor de kortshopper

Doel: nagaan of het inzetten van een flexibel middel meer oplossing biedt.

Om dit doel te bereiken is de pilot onderverdeeld in een aantal deelpilots:

- a. *vaste rekken/nietjes (waar bewoners parkeren i.v.m. het kunnen aanbinden) verwijderen en vervangen door fietsvakken;*

Dit is bijvoorbeeld in de Gelkingestraat gedaan. Het is hier goed gelukt om de fietsen van bewoners uit de straat te krijgen. De fietsen waren over het algemeen van bewoners van de panden van Lefier. Lefier heeft tijdens de verbouw van deze panden op eigen erf afgesloten stallingen voor de bewoners gemaakt. Toen de nietjes weg waren, kozen de mensen ervoor om hun fiets in die stalling te zetten. Daarvoor vonden ze dat kennelijk teveel moeite.

Omdat de Gelkingestraat niet zoveel bezoekers heeft, werden de fietsvakken in deze straat amper gebruikt. Wel is geconstateerd dat de fietsen vaak netjes in de vakken staan, maar dat het ook voorkomt dat fietsen als dominostenen worden omgegooid. Deze straat kent immers veel uitgaanspubliek dat van grapjes houdt.

In de Oosterstraat hebben we de fietsnietjes eerst deels verwijderd omdat we aan zagen komen dat sommige bewoners geen alternatieven hebben voor hun fiets. Later zijn de nietjes wel verwijderd

omdat de fietsen die er aan vast werden gemaakt veel overlast veroorzaakten, zie figuur 3. Middels bewonersbrieven is dat aangekondigd en er zijn alternatieven voorgesteld. De fietsparkeervakken in de Oosterstraat zijn heel goed gebruikt, zie figuur 4. Zonder dat men verplicht is de fiets daar in te zetten, zetten mensen hun fiets van nature netjes in zo'n vak. Op andere plekken in de binnenstad, bijvoorbeeld Vismarkt zuidzijde, waar in de bestrating vakken zijn gestraat, zetten mensen ook hun fiets keurig in een rijtje terwijl dat vak daar helemaal niet voor bedoeld is.

Er was veel kritiek op de in witte lijnen uitgevoerde vakken. Dat past niet bij de mooie binnenstadsbestrating, zo oordeelde men.

De fietsvakken hebben hun functie bewezen. De fietser is wel degelijk positief te beïnvloeden. Op deze wijze worden mensen gestuurd en wordt voorkomen dat een verbod wordt opgelegd. Dit komt ten goede aan de sfeer. Er wordt een ontwerp gemaakt waarbij de vakken in de bestrating wordt opgenomen, zodat het een chique, permanent en natuurlijk karakter krijgt. Voor de Brugstraat is dit ontwerp in het kader van de Motie 33 "Fietsenrekken voor studentensociëteiten" al gemaakt. Echter zijn er zijn geen middelen beschikbaar.



Figuur 3 Fietsnietjes



Figuur 4 Fietsvak

*b. spitsrekken vervangen door fietsvakken;*

Dit is bijvoorbeeld in de Guldenstraat gedaan, figuur 5. Voor schoenwinkel Ecco stonden in het weekend altijd spitsrekken. Die rekken, vol of niet, versperden de weg voor overstekende bezoekers. Ook de ruimte tussen de rekken werd dankbaar gebruikt voor het stallen van fietsen en daarmee was de versperring compleet. Ecco merkte dit op en bracht het ter sprake. We hebben overlegd en voorgesteld fietsvakken aan te brengen. Het is opmerkelijk dat mensen hun fiets keurig in de vakken zetten en de tussenruimte die als *doorgang* is bedoeld zelfs vrijhouden. Als het druk begint te worden en de vakken vol zijn, dan ziet men geen andere mogelijkheid en sluit de fiets aan buiten het vak. We hebben de oude spitsvakken-situatie en de fietsvakken van nu samen met de winkelier geëvalueerd. Alhoewel de winkelier liever helemaal geen fietsen voor de deur heeft, hebben we samen geconcludeerd dat de fietsvakken een verbetering zijn.

Observatie van deze plek leert dat het vooral de kort parkeerders zijn die er gebruik van maken. En deze categorie is niet bereid hun fiets verderop in de gratis parkeervoorziening onder de Openbare Bibliotheek te zetten. Dat is teveel moeite.





Figuur 5 Fietsvakken Guldenstraat

- c. *door middel van lichtproject vakken aangeven die gedurende een bepaalde tijd beschikbaar zijn voor fietsparkeren en op andere tijden voor andere functies;*

Onderzocht is wat de mogelijkheden zijn om op de Grote Markt vakken te projecteren. In dit gebied is de overlast van geparkeerde fietsen vooral in het weekend groot. Daarom is het idee van geprojecteerde vakken voor deze plek bedacht. We veronderstellen dat deze moderne manier mensen zal kunnen prikkelen hun fiets daar in de avonduren tijdens de uitgaanstijden te parkeren.

Deze toepassing is nieuw. Er is geen ervaring mee. We hebben een ontwerp met een begroting laten maken. Op dit moment is het prijsniveau nog te hoog en onderzoeken we alternatieven en andere partijen die het experiment kunnen uitvoeren. Noodzakelijk is het om het ontwerp te vereenvoudigen.

#### **5. Het fietsparkeren oplossen binnen de planologisch/juridische kaders**

Doel: in bouwplannen regelen dat ruimte voor fietsparkeren is opgenomen.

In de bouwregelgeving is per medio 2012 opgenomen dat nieuwbouw moet zijn voorzien van een ruimte om fietsen te stallen. Omdat de regel alleen voor nieuwbouw geldt en niet voor verbouw levert dit in de binnenstad niet veel op.

Vorig jaar is de nieuwe parkeernormennota vastgesteld. Hoofdzakelijk gericht op het autoparkeren, maar er zijn ook richtlijnen opgenomen aangaande het fietsparkeren. Ook in bestemmingsplannen kan verwezen worden naar deze nota en kunnen eisen gesteld worden aan het parkeren van de auto en/ of fiets. In de praktijk gebeurt dit beperkt. Een voorbeeld waar een nadere toelichting op parkeren is beschreven is het gebiedsgericht bestemmingsplan Europapark. Op basis hiervan zouden ook in het bestemmingsplan binnenstad fietsparkeernormen kunnen worden opgenomen. Echter is dit niet wenselijk omdat daarmee een verplichting ontstaat voor een bouwer om voldoende fietsparkeerplaatsen te realiseren terwijl er niet altijd voldoende ruimte beschikbaar is. Hierdoor bestaat de kans dat een plan strand.

#### **6. Naast de Korenbeurs wordt op marktdagen (zaterdag) een mobiele fietsenstalling neergezet.**

Doel: de overlast door de geparkeerde fietsen bij de Korenbeurs, vooral als er markt op de Vismarkt is, verkleinen.

De Vismarkt trekt zeer veel bezoekers aan. Die bezoekers komen meestal met de fiets. Voor deze bezoekers hadden we een fietsenstalling bedacht naast de Korenbeurs. Die stalling kan vanwege het mobiele karakter qua grootte worden afgestemd op de behoefte. Deze oplossing bleek niet mogelijk omdat als het druk is op deze plek een bloemenkraam staat. Het bleek onmogelijk om die kraam op een andere plek te krijgen. Pilot gestaakt!

## **7. Handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen**

Doel: onveilige situaties op het Broerplein e.o. - die ontstaan door fietsen die regelmatig de toegangen en de weg/ het trottoir te versperren - voorkomen door handhaving.

De RUG erkende de gezamenlijke verantwoordelijkheid en was bereid een projectgroepje te starten om de problemen te lijf te gaan. Allereerst is onderzocht of er voldoende parkeercapaciteit was. Dat bleek het geval te zijn, ook tijdens de piekmomenten. Het was opvallend dat studenten hun fiets zo dicht mogelijk bij de ingang van de collegezaal of UB neerzetten, terwijl er iets verderop in de rekken voldoende plek was.

De rekken op het Broerplein zijn met meer tussenruimte geplaatst zodat er voldoende ruimte is om een fiets erin te zetten en eruit te halen. Daarna is door de RUG een uitgebreide communicatiecampagne (eerst ludiek, daarna strenger) gestart om hun studenten duidelijk te maken dat het binnenkort uit is met het stallen van fietsen op en verkeerde plek (just in time to get no fine!). Om dat duidelijk te maken en juridisch houdbaar te krijgen is door het college een zone vastgesteld waarbinnen fietsen alleen in een rek of een vak geplaatst mag worden. Vervolgens is de handhaving gestart, welke door de RUG werd betaald. De RUG kreeg ook de mogelijkheid om dagelijks een rode loper bij de ingang van de universiteitsbibliotheek te leggen.

Het bleek dweilen met de kraan open. Als de rode gemeentelijke fietsbus aan kwam rijden, werd dit getwitterd en renden studenten naar beneden om te voorkomen dat hun fiets werd meegenomen door de gemeente. Aan de andere kant als de auto vol was, studenten leren snel, bedankte de studenten de medewerkers van de gemeente en zette de fiets op de zojuist vrijgemaakte maar evenzo verboden plek.

Na rijp beraad is de handhaving gestaakt. De kosten werden te hoog. Om de kosten te kunnen verlagen, hebben wij voorgesteld om medewerkers van de RUG te benoemen als bevoegd fietsverwijderaar. Dit is nog niet opgepakt door de RUG.

De conclusie van deze pilot is dat deze doelgroep niet zonder uitgebreide handhaving op te voeden is. De ervaringen in het Stationsgebied leren dat ook.

## **8. Monopoly**

Doel: gezamenlijk te komen tot een 'vernieuwde Groningse Fietsenstandaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad.

Deze pilot is eenvoudiger aangepakt dan was voorgesteld. In gesprekken met derden over bovenstaande pilots is gediscussieerd over de fietsoverlastproblematiek en alles wat daarmee verband houdt. Het is een ingewikkelde discussie, die op een hoger level getild moet worden. Eerst zal er een visie moeten komen waar de fietser een plek krijgt. Dit zal in breed verband besproken moeten worden.

Naast het voeren van gesprekken is opdracht gegeven aan de Hanzehogeschool, Minor Da Vinci om te adviseren over de aanpak van de fietsoverlast. Daaruit kwam naar voren dat er vier belangrijke aspecten zijn die van invloed zijn op de mate van fietsoverlast: de waarde van de fiets, de gemakzucht van de gebruiker, het tekort aan fysieke ruimte en het gebrek aan bewustzijn bij de fietser. Belangrijkste bruikbare conclusies zijn: realiseer meer innovatieve stallingen en gebruik visuele hulpmiddelen om het bewustzijn van negatief gedrag te stimuleren.

## Conclusies en aanbevelingen:

Op basis van bovenstaande pilots kan geconcludeerd worden dat er een goed begin is gemaakt met het aantrekkelijker maken van de Binnenstad door het onderzoeken van fysieke fietsparkeermaatregelen. Maar we zijn er nog lang niet. We zijn veel dingen te weten gekomen over wat wel en niet goed ging en wat de mogelijkheden zijn. Daarnaast is ook gedrag van grote invloed op de te nemen maatregelen. Dit geeft vele inzichten voor het nieuwe fietsbeleid.

Uiteindelijk zijn de pilots ook globaler uitgewerkt en uitgevoerd vanwege bezuinigingen en is in dat kader aansluiting gezocht met andere projecten binnen Ruimte voor de Binnenstad, zodat slimme combinaties gemaakt konden worden. We willen ons de komende periode graag inzetten op maatregelen die simpel uit te voeren zijn met weinig kosten, die veel resultaat opleveren. Om van de fietsoverlast af te komen zal geïnvesteerd moeten worden. Het is niet alleen maar op te lossen met het nemen van simpele oplossingen door bijvoorbeeld het aanbrengen van een paar fietsvakken.

We streven er vooral naar om de uitkomsten van deze evaluatie input te laten zijn voor de Binnenstadsvisie. Willen we namelijk de doelstelling - hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief de fietsen), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken – behalen dan zal de discussie breder gevoerd moeten worden: over de inrichting van de openbare ruimte. Niet alleen de fiets is bepalend voor de inrichting daarvan. Het blijkt wel dat er onvoldoende beschikbare ruimte is om de fiets een plek te kunnen geven. Er dienen keuzes gemaakt te worden, en mogelijk geïnvesteerd te worden in dubbelgebruik (fietskelders, fietsparkeer verdiepingen of voertuigen).

Los van deze constatering kunnen we per pilot de volgende conclusies trekken:

Pilot 1: verbouw bestaande parkeergarage; onderzoek naar het deels ombouwen tot stalling voor fietsen van bewoners van de binnenstad en voor bezoekers (longshoppers), is mogelijk. Vooral de exploitatiekosten en kosten voor het ombouwen zijn bepalend. Ook is het erg van belang dat aandacht geschonken wordt aan de bekendheid van deze stalling en gezorgd wordt voor adequate openingstijden.

Pilot 2: werkgevers zorgen voor een fietsparkeerplek voor hun eigen werknemers, biedt ook kansen maar ondernemers zijn over het algemeen niet bereid grote investeringen te doen. Kleine winkeliers kunnen vaak geen oplossing bieden, vanwege ruimte gebrek. Vandaar dat dit op de korte termijn geen uitkomst biedt. Mogelijk kan pilot 1 uitkomst bieden.

Pilot 3: zoeken naar geschikte inpandige locaties, biedt geen kansen op korte termijn. De kosten voor het gebruik van leegstaande panden zijn hoog. Op dit moment zijn er geen panden beschikbaar die goedkoop te gebruiken zijn.

Pilot 4: fietsparkeervakken aanbrengen voor de kortshopper, biedt kansen voor de korte termijn. Het aanbrengen van fietsvakken kan een succes genoemd worden. Niet in alle gevallen worden deze vakken goed benut. Het is en blijft maatwerk. Maar het is een maatregel die op korte termijn kan worden uitgevoerd tegen weinig kosten.

Pilot 5: het fietsparkeren oplossen binnen de planologisch/juridische kaders, biedt geen kansen. Alhoewel de bouwwetgeving recentelijk is aangepast: in de binnenstad is weinig nieuwbouw. Daarnaast is het niet wenselijk om het via een parkeernorm te reguleren, omdat dit nieuwe ontwikkelingen kan tegenwerken.

Pilot 6: naast de Korenbeurs een mobiele fietsenstalling neerzetten op marktdagen (zaterdag), wordt niet haalbaar geacht gezien de beperkt beschikbare ruimte en het gebruik door de markt. Echter is in deze hoek van de stad wel vraag naar parkeerplaatsen ( in openbare ruimte en in stallingen).

Pilot 7: Handhaven op hinderlijk geparkeerde fietsen, biedt kansen. Maar is niet haalbaar op korte termijn vanwege het beschikbare budget. Handhaven is pas zinvol als het consequent gebeurt. Dit is een kostbare methode maar wel effectief.

Pilot 8: het gezamenlijk komen tot een 'vernieuwde Groningse Fietsenstandaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad, is niet gelukt, maar er zijn wel gesprekken gevoerd met verschillende partijen.

## **Uitkomsten gesprekken met studentenverenigingen n.a.v. Motie 33 “Fietsenrekken voor studentensociëteiten”**

Op woensdag 19 juni heeft uw raad motie 33 “Fietsenrekken voor studentensociëteiten” aangenomen. Er werd geconstateerd dat straten met studentensociëteiten door een gebrek aan fietsenparkeergelegenheid soms een rommelige aanblik geven, grote hoeveelheden verkeerd geparkeerde fietsen kunnen leiden tot onveilige situaties, dit door buurtbewoners maar ook door de verenigingen zelf, als vervelend wordt ervaren en in de beeldvorming de fietsoverlast vaak in zijn geheel wordt toegewezen aan de sociëteiten, terwijl dit niet altijd het geval is. De overweging is dat het plaatsen van fietsklemmen een goede oplossing kan zijn voor de fietsenoverlast, maar dat fietsklemmen niet in alle gevallen ruimtelijke inpasbaar zijn.

Uw raad heeft ons verzocht in gesprek te gaan met verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsklemmen een oplossing kunnen bieden voor fietsenoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn en deze uitkomsten terug te koppelen aan uw raad.

We zijn daarom in gesprek gegaan met verschillende studentenverenigingen in de stad en hebben ze gevraagd of zij fietsparkeerproblemen ondervinden. Daarbij is ook nadrukkelijk gevraagd of zij vanuit de omgeving klachten hierover krijgen en of er oplossingen zijn die in samenwerking met de gemeente gerealiseerd kunnen worden. Vervolgens hebben wij de situaties die daarom vragen bezocht en beoordeeld welke oplossingen er zijn. De bevindingen zijn als volgt:

### **A.S.G. Cleopatra (Kleine Pelsterstraat 5)**

Deze studentenvereniging bevindt zich in een zijstraat van de Herestraat. De leden zetten hun fietsen voornamelijk naast de Hema neer. 's Avonds is daar voldoende ruimte. Er zijn geen klachten van omwonenden/bedrijven.

### **A.S.V. Dizkartes (Peperstraat 21)**

Dizkartes bevindt zich in een drukke uitgaansstraat. Tegenover hun pand bevinden zich fietsklemmen, waar alle fietsen kunnen worden gestald. Tijdens de uitgaansavonden staat het erg vol, maar het leidt niet tot problemen. In de kleine gang naast de sociëteit worden weinig fietsen neergezet, waardoor de doorgang niet versperd wordt. Aan de achterkant tegen de nooddeur geeft het wel eens overlast. Maar dit lost zich vanzelf op. Vlak in de buurt bevindt zich een fietsenstalling met voldoende stallingsruimte.

### **NSG, Navigators Studentenvereniging Groningen (Hereweg 1)**

NSG is tot september 2014 gevestigd aan de Hereweg. Om de fietsen te kunnen stallen wordt een naastgelegen parkeerplaats aan de achterkant van de sociëteit gehuurd. Daar kunnen voldoende fietsen staan. Zij kennen een boetebeleid binnen de vereniging waardoor leden gestuurd worden om hun fiets daar neer te zetten. Uit de omgeving zijn verder ook geen klachten.

### **ASV Dionysos/ Ichtus (Nieuwe Kijk in 't Jatstraat 58)**

Naast Dionysos maakt Ichtus gebruik van de sociëteit. Achter het gebouw bevindt zich een fietsenstalling waar leden de fiets kwijt kunnen. Vandaar dat er weinig fietsen op de stoep staan. Zelfs de schoolkinderen tegenover mogen gebruik maken van de fietsenstalling. Uit de omgeving komen geen klachten.

### **Bernlef (Tuinstraat 22)**

Bernlef zit in een zijstraat en heeft de beschikking over een afgelegen zijstraat (Mussengang) voor haar fietsen. Daardoor krijgt zij weinig tot geen klachten omtrent geparkeerde fietsen. Daar staan voldoende fietsenrekken.

### **Gereformeerde studenten vereniging Groningen (GSV)/ Ad Tempus Vitae (Hereweg 40)**

De sociëteit van GSV en Ad Tempus Vitae aan de Hereweg wordt beheerd door de stichting VGSE. In de omgeving van de sociëteit zijn vier parkeerplekken ingericht met fietsenrekken. Deze plekken worden veel door omwonenden gebruikt. Op de soosavonden (woensdag en donderdag) zijn er tussen de 20 en 150 mensen aanwezig. Vooral met de grotere aantallen bezoekers (>50) is er te weinig ruimte om de fietsen goed kwijt te kunnen. Daarnaast worden fietsen gestald op het trottoir voor het pand, dat van de burens en indien die er niet zijn in de stegen naast het pand. Doordat het trottoir volstaat, moeten voetgangers over het fietspad lopen om aan de andere kant te komen en blokkeren sommige fietsen in het steegje, welke tevens dienst doet als noodroute, de vrije doorgang.

Er worden weinig klachten ontvangen vanuit de omgeving voor wat betreft de fietsoverlast. Maar volgens de GSV is het wenselijk om extra fietsklemmen aan te brengen.

### **R.K.S.V. Albertus Magnus (Brugstraat 8)**

Albertus heeft een pand naast de Albert Heijn aan de Brugstraat. Daar staan veel fietsklemmen. Echter staan deze rekken vaak vol en dan worden de fietsen op het trottoir geplaatst. Albertus Magnus geeft aan behoefte te hebben aan extra klemmen. Er komen geen klachten uit de omgeving.

### **Unitas S.G. (Schuitendiep 74)**

Unitas zit aan de Diepenring en Yir'at 'Adonay maakt gebruik van hun sociëteit. Het beleid van Unitas is dat leden de fiets op de Poelebrug zetten. Soms staat de brug veel te vol met fietsen. Unitas vraagt of het mogelijk is om fietsklemmen te plaatsen.

### **Vindicat atque Polit (Grote Markt)**

Vindicat pleegt momenteel nieuwbouw. Met het gereed komen van het Forum komen er 1200 fietsparkeerplekken bij. Dit zijn voldoende stallingsmogelijkheden waar Vindicat ook gebruik van kan maken.

### **Yir'at 'Adonay (Schuitendiep 74)**

Zij maken gebruik van de sociëteit van Unitas en verwijzen naar hun ervaringen.

### **Conclusie**

Uit de gesprekken hebben wij geconstateerd dat:

- studentensociëteiten veelal zelf hun leden proberen te sturen om de fiets een plek te geven in de omgeving van de sociëteit;
- studentensociëteiten weinig tot geen klachten krijgen uit de omgeving over fietsoverlast;
- slechts in drie gevallen, GSV, Unitas en Albertus Magnus, vraag is naar extra stallingsmogelijkheden voor de fiets;

De situatie van de drie studentensociëteiten, GSV, Unitas en Albertus Magnus, is nader bekeken en de oplossingen worden hieronder beschreven.

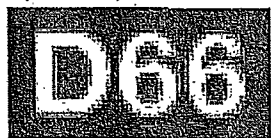
Meer fietsklemmen aanbrengen bij de sociëteit van de **GSV** is, afgezien van de hoge kosten i.v.m. het vervallen van autoparkeervakken, niet effectief omdat omwonenden er dan gebruik van zullen maken. Dat doen ze bij de bestaande 4 plekken ook. Op het trottoir is geen ruimte om bijvoorbeeld fietsvakken aan te brengen. Wij zijn in gesprek met de vereniging om mogelijkheden op eigen erf te onderzoeken.

Wij zien goede mogelijkheden om t.b.v. **Unitas** de plekken links en rechts naast de Poelebrug te voorzien van fietsklemmen. Mensen binden nu hun fiets aan de doorgetrokken brugleuning vast. Als we de plek met klemmen inrichten, wordt de capaciteit sterk verhoogd en zullen er ook plekken beschikbaar blijven voor de leden van Unitas en **Yir'at'Adonay**. De kosten ramen wij op € 3500.

In de Brugstraat is behalve **Albertus Magnus** ook buurman Albert Heijn een grote fietsmagneet. De trottoirs zijn daar erg smal. Wij hebben een ontwerpje gemaakt waarbij de bestaande fietsklemmen (voor 31 fietsen) worden verwijderd en aan beide zijden van de Brugstraat 2 fietsvakken worden aangelegd (in de bestrating). Die vakken hebben een gezamenlijke capaciteit voor ruim 100 fietsen. De kosten zijn geraamd op € 10.000,-. Hiervoor zal naar passende dekking worden gezocht.

STUDENT  STAD

ChristenUnie

CDA  
Groningen

## Motie "Fietsenrekken voor studentensociëteiten"

De raad van de gemeente Groningen in vergadering bijeen op woensdag 19 juni 2013 besprekende de Voorjaarsbrief 2013.

## Constaterende dat:

- straten met studentensociëteiten door een gebrek aan fietsparkeergelegenheid soms een rommelige aanblik geven,
- grote hoeveelheden verkeerd geparkeerde fietsen kunnen leiden tot onveilige situaties,
- dit door buurtbewoners, maar ook door de verenigingen zelf, als vervelend wordt ervaren,
- in de beeldvorming de fietsenoverlast vaak in zijn geheel wordt toegewezen aan de sociëteiten, terwijl dit niet altijd het geval is.

## Overwegende dat:

- het plaatsen van fietsklemmen een goede oplossing kan zijn voor de fietsenoverlast,
- fietsklemmen niet in alle gevallen ruimtelijk inpasbaar zijn.

## Verzoekt het college:

- om in gesprek te gaan met de verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsklemmen een oplossing kunnen bieden voor fietsenoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn,
- de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.

En gaat over tot de orde van de dag.

Jos van Rooij  
Student en Stad

Inge Jongman  
ChristenUnie

Jetze Luhoff  
D66

Anne Kuik  
CDA