

Raadsvoorstel



Onderwerp **Fietsstrategie Groningen 2015-2025**

Registratienr. 4887265 Steller/telnr. Valkema/ 8980 Bijlagen 2

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadsc commissie	Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vast te stellen.

Samenvatting

Groningen is fietsstad bij uitstek. Het unieke fietsklimaat hebben we te danken aan drie pijlers: beleid, samenhang en continuïteit. Wij voeren al decennia een integraal mobiliteitsbeleid waarin de fiets stevig is ingebed. Daarnaast richt ons ruimtelijk beleid zich met visie en vasthoudendheid op een compacte, intense stad waardoor de afstanden kort blijven. Daardoor is het fietsgebruik in Groningen het hoogste ter wereld. Tegelijkertijd zien we een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af komen. Daarom hebben we, vijftien jaar na de "Beleidsnota Fietsverkeer 2000", een nieuwe Fietsstrategie opgesteld. De fiets is veel meer geworden dan alleen een vervoermiddel. We zien de fiets steeds meer als hét middel voor het creëren van een leefbare, aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Onze stedelijke fietsambities staan verwoord in de nieuwe Fietsstrategie.

De Fietsstrategie Groningen is een strategie op hoofdlijnen en is het resultaat van een intensief traject dat al met het innovatiefestival Let's Gro in 2013 is begonnen. In 2014 volgde een verdere verkenning en verdieping. De vele bijeenkomsten die in het kader van de Fietsstrategie zijn georganiseerd hebben veel waardevolle informatie opgeleverd. In de Fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van ons consistente fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de stedelijke uitdagingen die we de komende jaren op ons af zien komen. In de strategie, die actiegericht en zo compact mogelijk is, zijn vijf strategieën geformuleerd. In het uitvoeringsprogramma dat in juni volgt, zullen wij aan u voorleggen welke projecten volgens ons prioriteit moeten krijgen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Het huidige fietsbeleid, zoals verwoord in de "Beleidsnota Fietsverkeer 2000", is alweer vijftien jaar oud. De stad heeft behoefte aan een nieuwe Fietsstrategie omdat het aantal inwoners sterk is gegroeid, het steeds drukker wordt op de fietspaden en er steeds meer snelheidsverschillen zijn ontstaan door de komst van de e-bike en de scooter. Om antwoord te kunnen geven op deze autonome, stedelijke ontwikkelingen is een schaa sprong nodig. Daarvoor hebben we een nieuwe Fietsstrategie opgesteld waarin we nadrukkelijk verder kijken dan naar de fiets en de fietser zelf. De fiets is namelijk veel meer dan alleen een vervoermiddel of een verkeerskundig fenomeen. Fietsbeleid gaat over duurzaamheid, innovatie, lifestyle, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie, gezondheid en leefbaarheid. Nieuw is dat we nadrukkelijk inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Met andere woorden: de fiets is geen doel op zich, maar een middel om een leefbare, aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad te creëren.

In de Fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van consistent fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de toekomstige stedelijke uitdagingen. In de strategie zijn vijf strategieën geformuleerd. Deze zijn gekoppeld aan kompasprojecten die meteen duidelijk moeten maken wat deze strategieën in de praktijk inhouden. In het uitvoeringsprogramma, waarover u in juni een besluit zult nemen, zullen wij aan u voorleggen welke projecten volgens ons prioriteit moeten krijgen.

Kader

Als stad en regio voeren we al decennia een integraal mobiliteitsbeleid waarin de fiets stevig is ingebed. Ook in onze nieuwe Fietsstrategie blijven we daarom inzetten op de tijdswinst en het gemak die de fiets in de stad biedt.

In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" werd al aangekondigd dat we een hoofdfietsroutekaart zouden opstellen met speciale aandacht voor de stedelijke knooppunten en de fietsveiligheid. De kaart met daarop de belangrijkste fietsroutes bepaalt ook waar we onze middelen inzetten. Daarmee vormt het ook een routekaart voor de planning en uitvoering van projecten voor de komende jaren. In het coalitieakkoord is bovendien aangegeven meer ruimte te willen maken voor het fietsparkeren en fietsers proberen te willen verleiden de fietsstallingen te gebruiken. Met behulp van experimenten gaan we onderzoeken wat het beste werkt.

Argumenten en afwegingen

Zie hiervoor de Fietsstrategie Groningen 2015-2025.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De afgelopen maanden heeft een uitgebreid en intensief traject van participatie plaatsgevonden. Bewoners en organisaties zijn op diverse manieren betrokken bij de nieuwe Fietsstrategie. Over het algemeen waren de reacties erg positief. Hieronder volgt een beknopt overzicht van hoe de participatie er de afgelopen tijd heeft uit gezien.

Op Let's Gro 2013 heeft de Deen Mikael Colville-Andersen ons de ogen geopend over de waarde van Groningen Fietsstad. Vervolgens hebben we medio 2014 twee bijeenkomsten georganiseerd met een klankbordgroep. Hierin waren diverse organisaties vertegenwoordigd: Groningen Bereikbaar, de landelijke Fietsersbond, Cycloon Post & Fietskoeriers, RUG, UMCG, provincie Groningen en Marketing Groningen. Samen met de leden van de klankbordgroep is de opgave voor het maken van een nieuwe Fietsstrategie op scherp gesteld.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot Fietsambassade. Stadgers konden daar twee dagen lang binnenlopen om mee te praten over de nieuwe Fietsstrategie. Speciaal hiervoor werd een nieuw logo voor Fietsstad Groningen ontwikkeld: het 050-kengetal van Groningen in de vorm van een fiets. In de ambassade werden diverse stellingen losgelaten op de bezoekers en er werd een brainstormsessie door het Urban Gro Lab georganiseerd over het fietsparkeren in de binnenstad. Een mix van studenten, gebruikers, ervaringsdeskundigen, wetenschappers en experts boog zich over de vraag hoe we in Groningen de massale stroom aan fietsers een plek kunnen geven.

De Fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen. De Fietsambassade heeft duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en er trots op mogen zijn. Er is bovendien veel waardevolle informatie verzameld.

Op 27 november 2014 heeft de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zich gebogen over de Fietsstrategie. In een brainstormsessie zijn verschillende thema's aan bod gekomen. Ook in deze workshop zijn de voordelen van de fiets goed voor het voetlicht gebracht. Vooral het feit dat fietsen verbindt: letterlijk en figuurlijk.

Op 17 februari 2015 vond er een workshop met leden van uw raad plaats. Na een introductie door wethouder De Rook werd de groep in tweeën gesplitst. Beide groepen hebben op een interactieve wijze input geleverd voor de Fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma dat in juni volgt. De sessie focuste zich vooral op het verbeteren van het fietsnetwerk in z'n algemeenheid en de fietsroutes en het fietsparkeren in de binnenstad.

In februari 2015 is er een enquête over de waardering van de fiets in Groningen gehouden onder de leden van het Stadspanel (zie bijlage). Dit panel telt ongeveer 12.000 leden die automatisch een uitnodiging ontvangen om deel te nemen aan diverse enquêtes. In slechts tien dagen tijd is de enquête over het fietsbeleid meer dan 4.000 keer ingevuld. De uitkomsten ervan zijn gebruikt als input voor de Fietsstrategie.

Het werkdokument van de Fietsstrategie is in februari 2015 in- en extern breed verspreid. In totaal hebben enkele tientallen vertegenwoordigers van diverse organisaties hierop gereageerd. De opmerkingen zijn meegenomen in de definitieve versie van de Fietsstrategie.

Inmiddels is de website www.050fietsstad.nl (of www.groningenfietsstad.nl) actief. Op dit moment wordt de website vooral gebruikt om op interactieve wijze ideeën van de Stadgers te verzamelen als input voor het uitvoeringsprogramma. In de toekomst zal de website verder worden uitgebouwd tot een informatiepunt van ons fietsbeleid. Bezoekers van de website kunnen hier alles vinden over de fiets in Groningen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de openingstijden van de fietsenstallingen in de binnenstad, maar ook over fietsprojecten die gepland of in uitvoering zijn. Aan de website wordt een fietsrouteplanner gekoppeld en ook de berichten van Twitter (www.twitter.com/050fietsstad) en de foto's op Instagram (www.instagram.com/groningenfietsstad/) zijn zichtbaar. Ten slotte kunnen bezoekers op de website hun goede fietsideeën achterlaten.

Wij continueren het open planproces door de komende periode een tweetal stadsgesprekken te organiseren waarbij we Stadgers willen betrekken bij het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie.

Financiële consequenties

Aan de Fietsstrategie zelf zijn nog geen financiële consequenties verbonden. In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het onderdeel "Verplaatsen". In het aan de Fietsstrategie gekoppelde uitvoeringsprogramma vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van de structurele middelen uit het coalitieakkoord. Overigens zal het maatregelenpakket uit het uitvoeringsprogramma groter zijn dan met het beschikbare budget uit het coalitieakkoord gerealiseerd kan worden. Wij komen met het uitvoeringsprogramma in juni bij uw raad terug.

Overige consequenties

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vervangt het gemeentelijke fietsbeleid zoals dat is verwoord in de 'Beleidsnota Fietsverkeer 2000'.

Vervolg

De komende maanden werken we het uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 uit. In juni ontvangt uw raad dit uitvoeringsprogramma waarin de verschillende maatregelen zijn uitgewerkt en toegelicht. Gelijktijdig wordt daarmee bovendien een kredietbesluit aan uw raad voorgelegd ten aanzien van de verdeling van het structurele budget voor het onderdeel "Verplaatsen".

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

FIETSSTAD

CIUDAD DE BICICLETAS

مدينة دراجات

BISIKLET KENTI

MIASTO DLA KOWERZYSTÓW

साइकिल का शहर

CITTÀ DELLE BICICLETTE

自行车之都

VILLE AMIE DES CYCLISTES

FAHRRADSTADT

مدينة بسكلتات

ГОРОД ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

wij **ZIJN**
GRONINGEN
FIETSSTAD

FIETSSTRATEGIE
2015 - 2025





Fietsstrategie Groningen
2015 - 2025



VOORWOORD

"FIETSEN ZIT BIJ ONS GRONINGERS IN HET DNA"

In de jaren zeventig maakten de toenmalige bestuurders van Groningen de rigoureuze keuze om in de binnenstad meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Het roemruchte verkeers-circulatieplan van Groningen zag het levenslicht, het asfalt dat in meerdere rijstroken rondom het stadhuis lag werd weggebroken en de meeste auto's verdwenen naar buiten de Diepenring.

Bijna veertig jaar verder zijn we nog altijd blij met de drastische maatregelen die toen zijn genomen. Maar we realiseren ons ook dat het tijd wordt om, met name voor fietsers, opnieuw keuzes te maken, die misschien verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Groningen is een echte fietsstad. De fiets is voor jong en oud het meest gebruikte vervoermiddel in de stad. Fietsen zit bij ons Groningers in het DNA. Daar zijn we trots op en dat willen we zo houden.

Maar terwijl het wel steeds drukker wordt en het aantal fietsers nog altijd toeneemt, wordt de beschikbare ruimte niet groter. Toch willen we juist de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo zullen we bij ruimtelijke ontwikkelingen voortaan ook kijken naar de effecten voor de fiets. Samen met en voor de stad kiezen we voor de fiets in deze Fietsstrategie Groningen 2015-2025!

Paul de Rook,
Wethouder Gemeente Groningen

Pauls fiets:

Merk	Van Moof
Bouwjaar	2009
Welmaat	28 inch

INHOUD

// PAGINA 10

GRONINGEN FIETSSTAD

// PAGINA 16

UITDAGINGEN VOOR DE STAD

// PAGINA 26

ONZE FIETSSTRATEGIE

// PAGINA 45

AAN DE SLAG!

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN, FIETSSTAD MET TRADITIE

Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in Groningen. Maar liefst 60 % van alle vervoersbewegingen in de stad is met de fiets. Al decennia speelt de fiets een hoofdrol in het leven van de mensen in de stad. Onze fietsomstandigheden zijn dan ook ideaal. De stad is compact, met korte fietsafstanden zonder hoogteverschillen. Het klimaat is gunstig en de lucht schoon. Bovendien is Groningen veilig. Verder is het ruimtelijk beleid al jaren gericht op effectief ruimtegebruik. Groningen wil een compacte stad zijn en blijven met voorzieningen in het centrum en met korte woon-werkafstanden. >>>

GRONINGEN
IN DE
JAREN '30

Grote Markt, Groningen
Gezien naar het noorden.

Foto collectie RHC Groninger Arcadia 20120-11061

Ons fietsbeleid is een pijler onder een economisch vitale, bereikbare en gezonde stad. De fiets is in Groningen vrijwel altijd het snelste vervoermiddel van A naar B. Fietsen bespaart hier tijd en is nog gezond ook. Verder is fietsen in Groningen geen doel op zich of een hype, zoals in sommige andere steden. De fiets is eenvoudigweg het handigste vervoermiddel.

Toch nam vanaf de jaren '50 ook in Groningen het autogebruik toe. De Grote Markt was letterlijk het autoknooppunt van Stad en Ommeland. Grote ingrepen stonden op stapel om de auto alle ruimte te bieden. De eeuwenoude, logisch gegroeide wegenstructuur dreigde verloren te gaan door grote verkeersdoorbraken, vooral in de binnenstad. Maar net op tijd kwam het besef bij politici en beleidsmakers dat hier een verkeerde keuze dreigde.

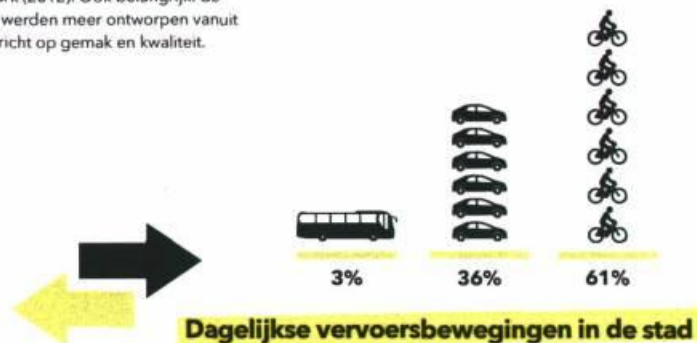
Vanaf dat moment, begin jaren '70, kwam er een ommekeer. De belangrijkste beslissing was de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977. Daarin kregen fietsers en voetgangers de ruimte in de binnenstad. Doorgaand autoverkeer werd voortaan via de Diepenring geleid. Tegelijkertijd bleef bestemmingsverkeer mogelijk.

Dit concept is daarna steeds verder uitgebouwd. Fietsbruggen, fietstunnels en nieuwe fietspaden verbeterden bestaande situaties en maakten het fietsnetwerk compleet. In de binnenstad kwamen betere en bewaakte fietsstallingen, net als bij het Hoofdstation (Stadsbalkon, 2007) en het Station Europapark (2012). Ook belangrijk: de fietsstallingen werden meer ontworpen vanuit de gebruiker, gericht op gemak en kwaliteit.

Steeds vaker gingen we ook experimenteren, denk aan verkeerslichten met 'alle fietsrichtingen tegelijk groen'. Dit laatste voorbeeld laat zien hoe we anders zijn gaan denken over fietsen. Die lijn willen we doorzetten. Naast vanuit infrastructuur denken we de komende jaren steeds vaker vanuit de gedragsbewuste fietser. Die laat zich niet alleen leiden door bredere fietspaden maar juist ook door innovatieve oplossingen en experimenten gebaseerd op gedragsbeïnvloeding.

"VERKEERSITUATIES OPlossen MET OOGCONTACT"

Denk aan 'alle fietsrichtingen tegelijk groen': daar bepalen fietsers zelf wie voorrang heeft en lossen ze verkeerssituaties op met oogcontact. Bijkomend voordeel: het werkt gewoon sneller, fietsers én auto's hoeven minder lang te wachten. Bovendien is het veiliger door het opheffen van conflict-situaties tussen rechtdoor rijdende fietsers en rechtsafslaande auto's en vrachtwagens.





**"GRONINGEN IS A ROLE MODEL
FOR CITIES OF THE FUTURE."**

Jaarlijks bezoeken talloze buitenlandse delegaties Groningen Fietstad.
Zo kwam in maart 2015 een Koreaanse delegatie uit Daegu naar Groningen
om te leren van ons fietsbeleid.



UITDAGINGEN VOOR DE STAD

GRONINGEN GROEIT

We hebben het goed voor elkaar met de fiets. Maar tegelijkertijd komt er een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de stad.

Groningen groeit. Op een aantal plekken zien we het steeds drukker worden. Er zijn files op fietspaden, lange wachttijden voor verkeerslichten en onvoldoende stallingsruimte. Met als gevolg dat de irritatie en overlast toenemen. Op langere termijn kan dit leiden tot meer autogebruik en zwaardere belasting van het openbaar vervoer. Verminderde bereikbaarheid en een minder leefbare, gezonde en veilige stad, dat is beslist niet wat we willen.

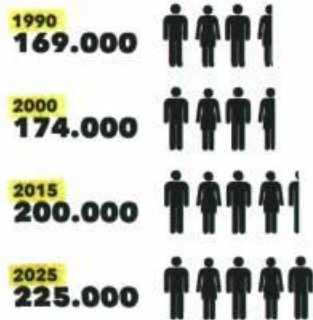
We staan dan ook voor de volgende grote stedelijke uitdagingen:

- Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad;
- Bereikbaar houden van de stad;
- Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners;
- Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad;
- Zorgen voor een veilige stad.



Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad

Aantal inwoners gemeente Groningen



Het inwonertal van de stad Groningen groeit al jaren. Vooral de laatste jaren is de groei sterk toegenomen. We zijn de 200.000 inwoners gepasseerd in 2014; veel eerder dan verwacht. Waarschijnlijk zet de groei komende jaren door en hebben we 225.000 inwoners in 2025. Tegelijkertijd krimpt de regio qua bevolking. Daardoor komen er meer mensen vanuit de regio naar de stad. Om er te wonen, werken of voorzieningen te gebruiken.

Bezoekers komen niet alleen met trein, bus of fiets maar ook veel met de auto. Immers, een groot deel van de regio is sterk autoafhankelijk. Maar de beschikbare ruimte neemt niet toe in Groningen. Dus wordt het drukker op straat.

Bereikbaar houden van de stad

We hebben stevige afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Zo pakken we de Zuidelijke Ringweg aan en brengen die deels ondergronds. Ook maken we het Hoofdstation toekomstbestendig, leggen we nieuwe P+R terreinen aan en breiden we bestaande uit. Verder hebben we een nieuw hoogwaardig OV-netwerk ingevoerd. We willen structureel bereikbaar blijven, maar natuurlijk ook tijdens de vele grote projecten. De fiets kan daaraan bijdragen. En niet alleen voor de hele reis maar ook voor kortere delen daarvan.



Dagelijkse pendel van en naar de stad

2000	160.000 mensen
2011	185.000 mensen
2020	215.000 mensen



TEVREDENHEIDSCIJFER OVER
DE FIETS & HET FIETSBELEID

**75% VAN DE
RESPONDENTEN
VAN HET
STADSPANEL**

**GEEFT EEN 7 OF HOGER
VOOR TEVREDENHEID
OVER HET FIETSBELEID**

WE GAAN 8
VOOR EEN 8!

Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners

Sommige van onze inwoners hebben een ongezonde leefstijl. Dit kan leiden tot overgewicht en een kortere levensverwachting. Een belangrijke, eenvoudige oplossing hiervoor is meer bewegen. Fietsen is gezond.

Dagelijks fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Nu al vindt in Groningen veel onderzoek plaats naar de relatie tussen bewegen en gezond ouder worden (Healthy Ageing). De stad is ideaal voor dit onderzoek omdat experimenten direct in de praktijk kunnen worden uitgevoerd.

Behalve gezond is fietsen ook sociaal. Op de fiets maken mensen makkelijk contact. En bijna iedereen heeft een fiets. Als goedkoopste vervoermiddel is het ook betaalbaar voor mensen die moeite hebben om aan te haken bij de maatschappij. De fiets maakt voorzieningen bereikbaar en kan mensen uit hun sociale isolement halen. Zo gaan mensen zich fysiek én mentaal beter voelen.

Aantal verzuimdagen niet-fietser en fietser



Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad

De fiets is het meest schone, stille en duurzame vervoermiddel. De CO₂ uitstoot van de fiets is nihil. Bovendien is investeren in de fiets zeer kosteneffectief. Want om dezelfde CO₂ vermindering te bereiken via bijvoorbeeld meer openbaar vervoer zijn veel hogere investeringen nodig. Door te investeren in de fiets snijdt het mes aan meerdere kanten. De luchtkwaliteit verbetert, de geluidsoverlast vermindert en de stad wordt aantrekkelijker voor bezoekers te voet of op de fiets. De grootste economische kansen voor Groningen liggen

in de kenniseconomie. Kennisbedrijven en -instellingen zoeken elkaar op in aantrekkelijke steden met een bloeiende binnenstad, bruisend cultuurklimaat en een hoog voorzieningsniveau. De ruimtelijke kwaliteit van Groningen is daarom van groot economisch belang. Dit trekt ook extra bezoekers en daar hebben ook de detailhandel en de horeca weer baat bij. Met de fiets kan onze stad intensiever gebruikt en aantrekkelijk blijven. Kortom, goede fietsvoorzieningen zijn belangrijk voor een duurzame economische ontwikkeling van de stad.



Zorgen voor een veilige stad

Groningen is veilig. En dat willen we zo houden, ook in een groeiende stad. Sociaal veilig, maar zeker ook fysiek veilig. Juist de veiligheid maakt dat het Nederlandse fietsbeleid, en zeker ook het Groningse, zo succesvol is in vergelijking met andere landen.

De fietser is bij wet beschermd voor aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. Bovendien streven we naar zo weinig mogelijk kruisende bewegingen met gemotoriseerd verkeer. In een drukker stad neemt het aantal kruisende bewegingen op dezelfde infrastructuur juist toe. En door de opkomst van de e-bike en scooter worden de snelheidsverschillen steeds groter. Daarom gaan we op zoek naar oplossingen om fiets- en autoroutes waar nodig te scheiden. En om snelheidsverschillen in goede banen te leiden. Dit doen we vooral door kwetsbare fietsers (kinderen en ouderen) extra te beschermen; de stad van 8 tot 80.



ONZE FIETS STRATEGIE

WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

In Groningen hebben we een lange traditie van goed en helder fietsbeleid. Deze traditie willen we voortzetten.

Fietsen verbindt, zowel fysiek als sociaal. En onze inwoners waarderen de kwaliteit van het fietsen zeer. Dit willen we zo houden. Mensen vinden het fijn als ze op de fiets snel van A naar B kunnen. Als ze hun fiets goed kunnen stallen en ze zich veilig voelen. Dan zullen Groningers hun fiets blijven gebruiken. Daarbij is het fietsen geen doel op zich. Maar juist een middel: om je snel te kunnen verplaatsen en als stad leefbaar, veilig en economisch vitaal te kunnen blijven.

Tegelijkertijd wordt Groningen drukker. De ruimte wordt beperkter, net als de financiële middelen. Natuurlijk gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk. Met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar om echt antwoord te kunnen geven op de stedelijke uitdagingen moeten we nu een belangrijke keuze, een schielsprong, maken.

Deze belangrijke keuze houdt in dat we meer gebruik gaan maken van het zelforganiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen gedrag te beïnvloeden. We kiezen daarbij voor ondersteunen en stimuleren. En duidelijk niet voor strengere regulering. We experimenteren, ontdekken wat werkt en wat niet. En daarop passen we onze maatregelen aan. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend blijken.

Vijf strategieën

In onze fietsstrategie staan vijf strategieën. We verduidelijken ze met 'kompasprojecten'. Dit zijn Groninger projecten die helder illustreren wat onze strategieën nu precies inhouden in de praktijk.



STRATEGIE 1

DE FIETS EERST

Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen denken we vanaf het begin vanuit de fiets. Immers, de fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Daarbij hoort een veilig en goed onderhouden fietsnetwerk. En net zo belangrijk: verkeerseducatie voor kinderen, ouderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers.

Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken we een Fiets Effect Analyse. Zo borgen we dat de fiets bij elke stedelijke ontwikkeling vroegtijdig wordt meegenomen.

1

KOMPASPROJECT: FIETSTUNNEL EN ONDERGRONDSE FIETSENSTALLING HOOFDSTATION

Onze stad staat aan de vooravond van 'Groningen Spoorzone', een ingrijpend infrastructureel project voor een betere bereikbaarheid per trein en bus. De meest in het oog springende ingrepen vinden plaats op het Hoofdstation. Het station zelf wordt vernieuwd en er komt een fietstunnel onderdoor. Zo krijgt ons fietsnetwerk een belangrijke ontbrekende schakel. De nieuwe fietstunnel helpt de geïsoleerde ligging van Stationsgebied-Zuid te doorbreken. Dit biedt nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling. Aan de zuidzijde van het Hoofdstation krijgt de fietstunnel bovendien een ondergrondse stalling voor 5.000 fietsen. Tot 2020 stijgt de totale stallingscapaciteit rond het Hoofdstation naar 15.000 fietsen. In 2030 is er zelfs ruimte voor 17.500 fietsen.

Beheer en onderhoud op orde

De hoofdroutes van het fietsnetwerk maken we voortaan met voorrang sneeuwvrij. Zo 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 voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden - bijvoorbeeld via de app MeldStad - over het beheer en onderhoud van fietsroutes en fietsvoorzieningen.

2

KOMPASPROJECT: VERWARMDE FIETSPADEN DOOR GEO- OF RIOTHERMIE

In Groningen liggen goede kansen voor de inzet van aardwarmte. Bijvoorbeeld voor het verwarmen van drukke fietspaden om ze duurzaam en natuurlijk sneeuwvrij te houden. Op belangrijke onderdelen van ons hoofdnetwerk liggen er goede mogelijkheden voor zowel geothermie (warmte uit de bodem) als riothermie (warmte uit het riool).



Artist's Impression Hoofdstation Groningen

'Mooi', Ambitedocument Station Groningen, December 2014, NL Architects (in opdracht van Qteam Groningen Spoorwiel)

STRATEGIE 2

EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK

De fiets draagt bij aan een intensief en duurzaam gebruik van onze stad. Ook is de fiets belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Essentieel voor de Groninger economie zijn bovendien goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, naar belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en naar de regio. Daarom hebben we in deze strategie in kaart gebracht hoe ons fietsnetwerk eruit moet zien.

We borgen de samenhang op twee manieren:

- Door integraal naar fietsverbindingen te kijken. We benaderen niet elk fietspad apart maar richten ons op het fietsnetwerk van deur tot deur. We richten ons op goede verbindingen tussen waar mensen vandaan komen en waar ze naar toe moeten. Bijvoorbeeld naar het stationsgebied, de binnenstad, de Zernike Campus, het UMCG, het Martini Ziekenhuis en Europapark/Kempkensberg.
- Door de fiets te benaderen als onderdeel van de totale vervoersketen. Niet elke reis leent zich helemaal voor gebruik van de fiets. Daarom proberen wij de fiets in te zetten om het laatste gedeelte van de reis mee af te leggen. Wie van Amsterdam naar Groningen komt, vertrekt met de trein of de auto, maar fietst de Grote Markt op.

We onderscheiden het hoofdnetwerk, gericht op de snelle en doorgaande fietser, en het basisnetwerk, ontsluitend en fijnmazig. Ook hebben we de knelpunten in kaart gebracht.

Het hoofdnetwerk

Het Groninger hoofdnetwerk bestaat uit:

- fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon-werkgebieden van en naar de stad;
- de Fietsroutes Plus en de verbinding naar Meerstad;
- het stedelijk netwerk bestaande uit de stadsassen en de ring rond de binnenstad.

De Fietsroutes Plus zijn bedoeld om scholieren en forensen snel en comfortabel van en naar de stad te brengen. Deze routes zijn concurrerend met de auto. De stadsassen leiden verder de stad in richting de binnenstad en de grootste economische trekkers. Het comfort en de snelheid van het hoofdnetwerk hebben nog niet de gewenste kwaliteit. Zeker als we vooruitkijken naar ontwikkelingen zoals de e-bike. Daarom willen we het hoofdnetwerk verbreden, fietspaden van topkwaliteit en ontbrekende schakels aanleggen.

Scheiden van fiets en auto

Traditioneel werd fietsinfrastructuur altijd aangelegd direct naast auto-infrastructuur. Wanneer auto's en fietsers elkaar tegenkomen ontstaan onveilige situaties en vertraging. Daarom kiezen wij ervoor om fietsroutes waar mogelijk te scheiden van auto-infrastructuur. In sommige straten zijn fiets- en autogebruik niet goed met elkaar te verenigen. Wij gaan in overleg met de omgeving onderzoeken of deze straten 'fietsstraten' kunnen worden. Waar dit soort maatregelen niet mogelijk zijn, zorgen we in elk geval voor verkeerslichten die slim zijn afgesteld. Zo kosten ze niet onnodig veel tijd voor fietsers.

Het basisnetwerk

Het fijnmazige basisnetwerk is verweven met de Groninger wijken en buurten. Het basisnetwerk is belangrijk om vanaf huis of werk op het hoofdnetwerk te komen. Fiets en auto komen samen in het basisnetwerk. Ze van elkaar scheiden, is hier niet mogelijk en vaak ook niet nodig. Wel is daarom speciale aandacht nodig voor verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit.

Versterken van de fiets in de mobiliteitsketen

De fiets maakt onderdeel uit van de totale mobiliteitsketen. Veel mensen fietsen een deel van hun reis van of naar de stad; of ze nu gebruik maken van de auto, bus of trein. Zij parkeren hun auto vaak in de wijken of op bedrijventerreinen. We willen de mogelijkheid om verder de stad in te fietsen ook structureel aanbieden op P+R terreinen en stations. Zo willen we bereiken dat meer mensen het eerste

of laatste deel van hun reis gaan fietsen. We hopen dat hierdoor de parkeerdruk op de wijken afneemt.

3

KOMPASPROJECT: PARK & BIKE OP ALLE P+R TERREINEN EN STATIONS

Op alle Groninger P+R terreinen en stations maken we het aantrekkelijker om over te stappen van auto, trein of bus naar de fiets. We gaan fietsverbindingen verbeteren van de P+R terreinen naar de stad. En we gaan OV-fietsen aanbieden voor forensen, in combinatie met fietskluisen en hoogwaardige fietsstallingen. Ook denken we eraan om e-bikes aan te bieden.

Kansen grijpen bij grote bereikbaarheidsprojecten

In de stad vinden de komende jaren grote bereikbaarheidsprojecten plaats. Tijdens de werkzaamheden stimuleren we het fietsgebruik. Dit doen we samen met Groninger Bereikbaar, de bereikbaarheidsorganisatie van noordelijke overheden en de Groningerwerkgevers. Als de grote projecten klaar zijn, willen we dat mensen blijven fietsen. Vooral op het eerste en laatste deel naar hun bestemming. Dit willen we bereiken met infrastructurele aanpassingen, stallingsvoorzieningen en Slimme Routes. Centraal daarbij staat het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

4

KOMPASPROJECT: VERSNELLING FIETSRROUTE PLUS GRONINGEN-HAREN

Bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg wordt de nieuwe Helperzoomtunnel aangelegd. Deze vervangt de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantostraat. We willen voorkomen dat hier een extra oversteekbeweging ontstaat voor fietsers in noordelijke richting. Daarom willen we hier een Fietsroute Plus aanleggen langs de drukke Helperzoom. Verder wordt de woonwijk Helpman ingericht als 30 km/uur-gebied. De ombouw van de Zuidelijke Ringweg is een mooie gelegenheid om versneld te beginnen met de herinrichting van de Helperzoom en de aanleg van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Haren.

HOOFDFIETSNETWERK

LEGENDA

— Hoofd fietsroute

--- Ontbrekende schakel

— Fietsroute Plus **Fietsroute+**

ABC Economische trekker (dynamo)

🚉 Treinstation

P+R terrein



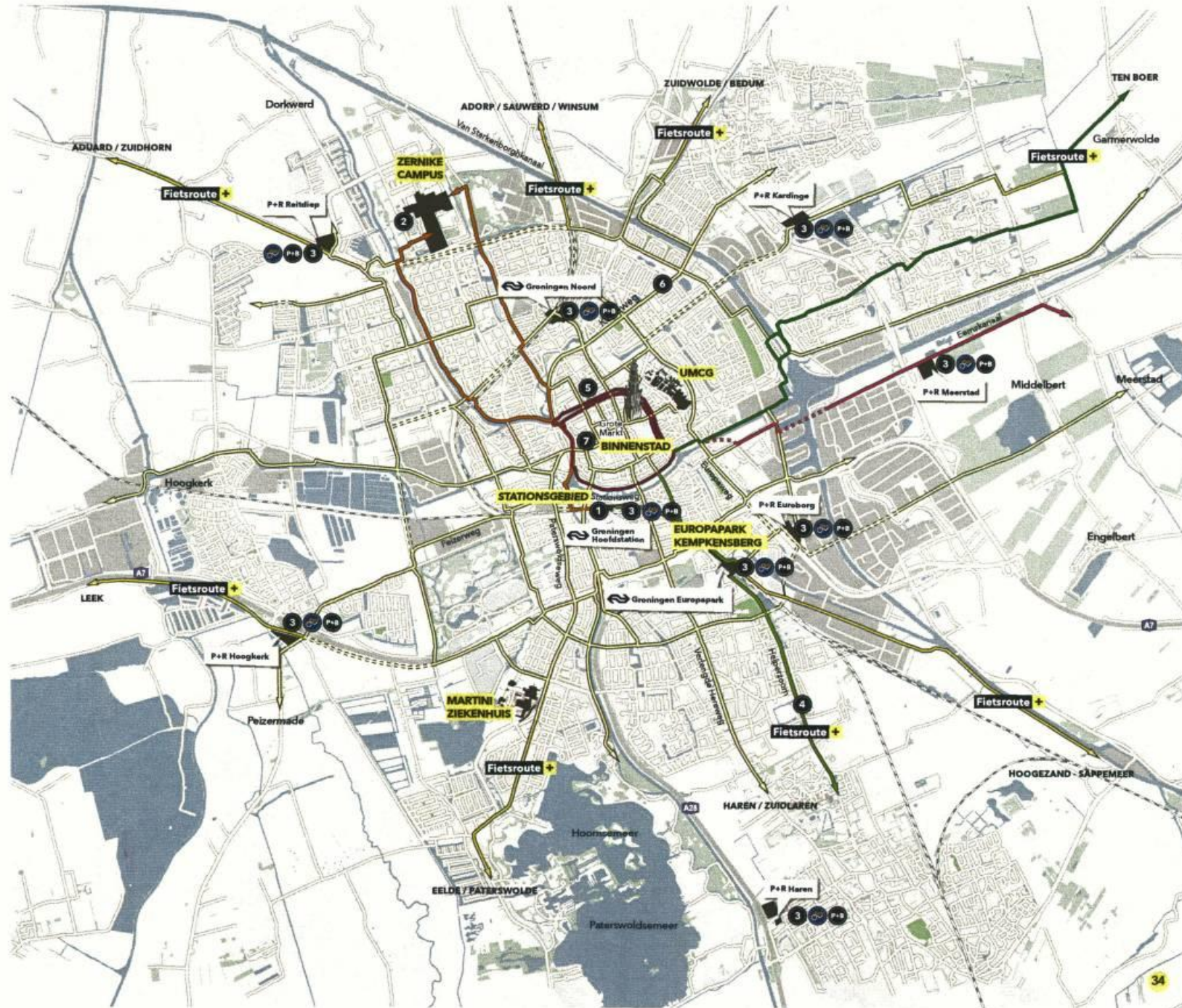
SLIMME ROUTES EN KOMPASPROJECTEN

LEGENDA

- Slimme Route Zernike
- Slimme Route Diepenring
- Slimme Route Ten Boer
- Slimme Route Haren
- Fastlane Meerstad



- 1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation**
Bij de vernieuwing van het Hoofdstation wordt een fietstunnel onder het station aangelegd en wordt de stallingscapaciteit sterk uitgebreid.
- 2 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie**
We zien goede kansen om door warmte uit de bodem of het riool fietspaden duurzaam te verwarmen.
- 3 Park & Bike op alle P+R terreinen en stations**
Door aanbieden van fietsvoorzieningen en goede verbindingen naar de stad stimuleren we het fietsgebruik.
- 4 Versnelling Fietroute Plus Groningen-Haren**
De ombouw van de Zuidelijke Ringweg biedt kansen om de Fietroute Plus langs de Helperzoom naar Haren te versnellen.
- 5 Fietsen op de Diepenring**
Als de Diepenring wordt vernieuwd willen we een aantrekkelijke fietsroute creëren als alternatief om de binnenstad heen.
- 6 Fietstraat Korreweg**
De Korreweg willen we herinrichten als fietsstraat waar de fiets de ruimte krijgt.
- 7 Uitbreiding fietsenstallingen binnenstad**
We willen een nieuwe fietsenstalling bij de Vismarkt/Haddingestraat aanleggen en meer tijdelijke ruimte creëren.
- 8 Fietsparkeren op orde**
Als er draagvlak is bij bewoners gaan we vaker autoparkerplaatsen opheffen ten gunste van fietsparkeren in de wijken.
- 9 050 Fietsstad-logo**
Het 050 Fietsstad-logo gebruiken we als beeldmerk om Groningen Fietsstad internationaal te promoten om ons imago en de stedelijke economie te versterken.
- 10 Jaar van de Fiets 2016**
In 2016 organiseren we het Jaar van de Fiets, willen we beste Fietsstad van Nederland worden en proberen we een groot fietscongres binnen te halen.



KNELPUNTEN

LEGENDA

- 6.000 - 8.000 fietsers per dag
- 8.000 - 12.000 fietsers per dag
- 12.000 en meer fietsers per dag
- Fietsonvriendelijk verkeerslicht
- Onveilige oversteek / kruispunt
- Onvoldoende stallingsplaatsen
- Fietsonvriendelijke routes



STRATEGIE 3

RUIMTE VOOR DE FIETS

In Groningen zien we de voordelen van de fiets. Ook weten we dat verdere groei belangrijk is voor onze stad. Dus pakken we de gevolgen van de groei aan. We verbeteren ons fietsnetwerk en maken nieuwe Slimme Routes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte op verscheidene locaties.

Betere verblijfskwaliteit in de binnenstad

We gaan voor een betere verblijfskwaliteit van de binnenstad. We stemmen de inrichting van het kernwinkelgebied nog beter af op de voetganger. Fietsers zijn er te gast. Fietsers die niet in de binnenstad hoeven te zijn, bieden we aantrekkelijke en slimme alternatieven. We realiseren voldoende en kwalitatieve goede stallingen in de binnenstad. En als een stalling iets verder weg ligt, zorgen we voor aantrekkelijke wandelroutes naar de winkels en andere belangrijke plekken. Op deze routes mag zo min mogelijk overlast zijn voor de wandelaars. Daarom kijken we ook naar schone en veilige winkelvoorraad met bijvoorbeeld de cargobike. Zo willen we bereiken dat lopen echt aangenaam wordt.

5

KOMPASPROJECT: FIETSEN OP DE DIEPENRING

Groot onderhoud aan de Diepenring biedt de kans om ons fietsnetwerk in en rond de binnenstad te verbeteren. We willen een kwalitatief hoogwaardige fietsroute over de Diepenring realiseren. In het ontwerp gaan we extra rekening houden met de bruggen en andere plekken waar drukke fietsroutes kruisen met hoogwaardig openbaar vervoer.

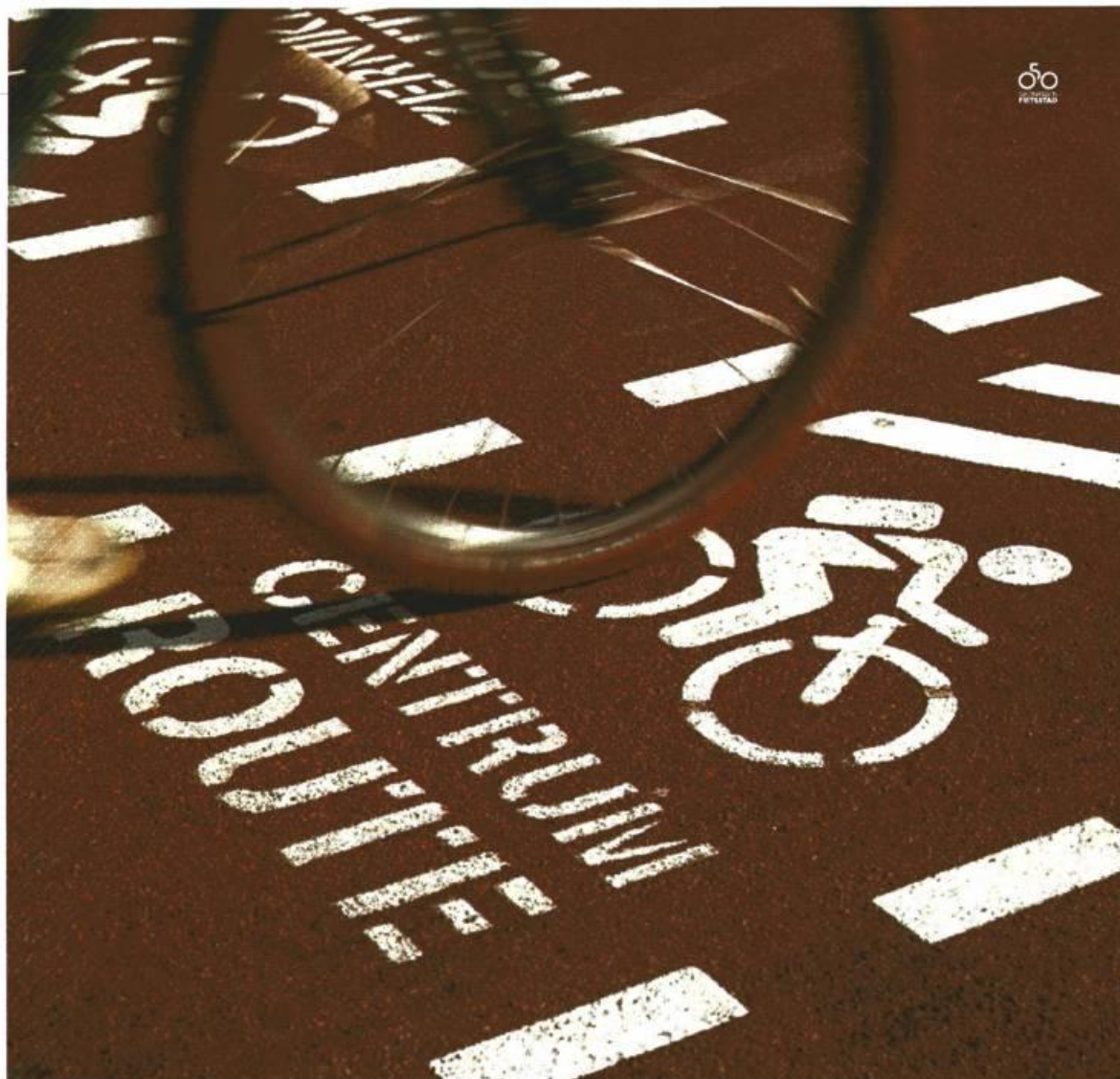
Ruimte voor de fiets op routes naar de binnenstad

Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op enkele punten de drukte niet meer aan. Niet alleen heeft dit 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.

6

KOMPASPROJECT: FIETSSTRAAT KORREWEG

De Korreweg is één van onze drukste fietsroutes. Op piekmomenten zijn de fietspaden overvol, terwijl de rijbaan voor auto's minder is. Daarom willen we de Korreweg herinrichten als fietsstraat. Dit plan moet goed aansluiten op de plannen voor het Oosterhamriktracé en de vervanging van de Gerrit Krolbrug.



TOP 5 drukste fietsroutes

■ 2004 ■ 2014



STRATEGIE 4 FIETSPARKEREN OP MAAT

Groningers willen overal met de fiets kunnen komen. Goede stallingsmogelijkheden zijn daarbij onmisbaar. Onderdeel van onze fietsstrategie is meer te gaan experimenteren. Zo leren we wat wel werkt en wat niet. Belangrijk is dat we hierbij niets afdwingen; fietsers kiezen toch zelf de meest logische oplossing. We gaan voor gedragsbeïnvloeding via aantrekkelijke voorzieningen en innovatieve maatregelen. We geven fietsers de keuze en houden er rekening mee dat ze zich doordeweeks anders gedragen dan bijvoorbeeld op een drukke zaterdag. Daarom gaan we op drukke momenten alternatieve voorzieningen of routes aanbieden.



Fietsparkeren in de binnenstad

Bij het fietsparkeren in de binnenstad maken we duidelijke keuzes die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers en werknemers:

- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
- middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
- lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, inpandig of ondergronds. Belangrijk is dat kort en middellang parkeren gratis blijft.

7

KOMPASPROJECT: UITBREIDING FIETSENSTALLINGEN BINNENSTAD

Bij de Vismarkt/Haddingestraat willen we een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling aanleggen. Deze vormt een flinke uitbreiding van de stallingsmogelijkheden in de binnenstad. Ook willen we meer tijdelijke fietsenstallingen creëren in leegstaande winkelpanden. Op die manier draagt de fiets bij aan de economische vitaliteit én de sociale veiligheid van de binnenstad.

Fietsparkeren in de wijken

Vooral jongeren willen graag wonen in de oude stadswijken rond de binnenstad. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is hier dan ook sterk toegenomen. En dat terwijl de ruimte er beperkt is. Om het parkeren voor bewoners in goede banen te leiden, maken we de volgende keuzes:

- zoveel mogelijk inpandig oplossen. Ontwikkelaars moeten dit vanaf het begin meenemen in hun planontwikkeling, zoals vastgelegd in de nieuwe Fiets Effect Analyse;
- zijn er inpandig geen mogelijkheden dan zoeken we naar een oplossing op eigen terrein;
- zijn er inpandig en op eigen terrein geen mogelijkheden dan zoeken we wijkgerichte maatwerkoplossingen in de openbare ruimte. Natuurlijk gebeurt dit in overleg met de buurtbewoners.

8

KOMPASPROJECT: FIETSPARKEREN OP ORDE

Voortaan willen we vaker autoparkeerplaatsen opheffen voor extra fietsparkeerterreinen. Voorwaarde is dat het stallen van fietsen op eigen terrein niet lukt, de parkeerdruk van auto's dat toelaat en er draagvlak is bij de bewoners. Daarnaast bekijken we of het mogelijk is om kamerverhuurders fietsenrekken te laten plaatsen voor eigen rekening.

STRATEGIE 5

HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD

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

Bewustwording

We willen Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo willen we bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeland. Maar we willen ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelflerend gedrag vanzelfsprekend wordt. We willen inspireren en uitnodigen om zelf innovatieve fietsideeën te bedenken. Fietsen is leuk en fietsen maakt trots op de eigen stad.

9

KOMPASPROJECT: 050 FIETSSTAD-LOGO

Het 050 Fietsstad-logo heeft grote potentie voor het 'merk' Groningen Fietsstad. 050 kent iedereen als het kengetal van Groningen. We willen dit markante logo verwerken in alle fietsverkeerslichten in de stad. En overal waar op de weg een fietsaanduiding nodig is, kiezen we voor het 050 Fietsstad-logo. Verder gaan we merchandise ontwikkelen. Ons logo moet de blikvanger worden van alle communicatie-uitingen rondom fietsen.



Promotie

Het heldere fietsbeleid van Groningen geldt internationaal als voorbeeld. We willen Groningen Fietsstad verder promoten zodat nog meer delegaties uit andere steden en landen naar onze stad komen. Jaarlijks komen nu al tientallen delegaties vanuit de hele wereld om van onze aanpak te leren. Dit versterkt ons fietsimago en stimuleert de stedelijke economie, denk bijvoorbeeld aan hotelovernachtingen.

10

KOMPASPROJECT: JAAR VAN DE FIETS

In 2016 organiseren we het Jaar van de Fiets. We willen dan een groot (inter)nationaal fietscongres naar Groningen halen. Ook stellen we ons kandidaat voor Beste Fietsstad van Nederland. Bovendien gaan we populaire fietsevenementen organiseren of binnenhalen. Denk aan de Eneco Tour, Ride for the Roses of de Red Bull Mountainbike Challenge.



" Groningen is een mooie stad en bij mijn komst viel me direct op dat er hier heel veel fietsers rondrijden. Maar wat me daarbij vooral ook opvalt: de mensen fietsen heel hard! Ongelooflijk."

Ik ben van plan ook een fiets aan te schaffen. Als je nieuw bent in een stad en je gaat er ook wonen, dan is het zeker hier in Groningen een handige manier om de stad te verkennen."

Simon Tibbling
Voetballer FC Groningen

Kopie uit *Stadsholm, Zweden*

AAN DE SLAG!

We gaan de komende jaren hard aan het werk om de fietsstrategie uit te voeren: We hebben onze fietsstrategie vertaald in een groot aantal concrete maatregelen. Deze zijn in het overzicht hiernaast weergegeven. In een apart uitvoeringsprogramma geven we gedetailleerd aan wat we de komende jaren gaan doen en wat het kost.

STRATEGIE 1: DE FIETS EERST

- Fietstunnel Hoofdstation en ondergrondse stalling
- Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie
- Invoeren Fiets Effect Analyse (FEA) bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- Sneeuw- en ijsvrije fietspaden
- Slimmere verkeerslichten
- Fietsverkeersveiligheid vergroten
- Educatie kwetsbare doelgroepen

STRATEGIE 2: EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK

- Park & Bike op alle P+R terreinen en stations
- Fietsroute Plus Helperzoom-Haren versnellen
- Kwaliteitsverbetering en herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk vergroten
- Toevoegen ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk
- Scheiden auto en fiets op hoofdfietsnetwerk
- Snelle fietsverbinding Meerstad ("fastlane")
- Nieuwe Fietsroutes Plus Winsum, Ten Boer, Leek en Haren
- Fietssnelweg Groningen-Assen

STRATEGIE 3: RUIMTE VOOR DE FIETS

- Diepenring inrichten als alternatief voor doorgaande fietser
- Fietsstraat Korreweg in samenhang met plannen Oosterhamriktracé en Gerrit Krolbrug
- Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad
- Verbeteren Slimme Route Zernike en doortrekken naar Hoofdstation
- Nieuwe Slimme Routes
- Apps voor advies over de slimste, snelste, kortste en veiligste route
- Stimuleren bevoorrading binnenstad per fiets

STRATEGIE 4: FIETSPARKEREN OP MAAT

- Nieuwe fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat en tijdelijke stallingsruimte in leegstaande winkelpanden
- Opheffen autoparkeren voor meer fietsparkeren in de wijken
- Kwaliteitsslag fietsenstallingen binnenstad (vindbaarheid, uitstraling en toegankelijkheid)
- Experimenten fietsparkeren op straat
- Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingscapaciteit bij P+R terreinen en stations

STRATEGIE 5: HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSTAD

- 050 Fietsstad-logo toepassen op verkeerslichten, wegvakken, enz.
- Jaar van de Fiets 2016
- Kandidaatstelling beste Fietsstad van Nederland 2016
- Organisatie groot (inter)nationaal fietscongres
- Fietsportevenementen
- Uitdragen Groningen Fietsstad op congressen en symposia
- Jaarlijkse enquête, monitor en communicatiekalender fiets



COLOFON

UITGAVE

Gemeente Groningen, mei 2015

MET SPECIALE DANK AAN

Artgeneering

ONTWERP

Initio



Stadgers over fietsen in Groningen

Een Stadspanelonderzoek

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

Stadgers over fietsen in Groningen

Een Stadspanelonderzoek

Laura de Jong

Marjolein Kolstein

Inhoud

1. Inleiding	7
2. Resultaten	9
2.1 Achtergrond	9
2.2 Fietsgedrag	10
2.3 Mening fietsen in Groningen	12

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Nergens ter wereld fietsen zoveel mensen als in Groningen. De fiets is snel, duurzaam, betrouwbaar en typisch Gronings. Groningen dient daarmee als voorbeeld voor vele steden wereldwijd, die streven naar een gezondere en beter leefbare stad. Maar Groningen wordt steeds drukker en dat is ook te merken op de fietspaden. Daar zijn steeds meer fietsers en ook steeds meer verschillende soorten fietsen. Om de stad ook in de toekomst duurzaam bereikbaar te houden is aandacht voor de fiets hard nodig.

Dit voorjaar komt het college met een nieuwe fietsstrategie. Daarbij wordt ingezet op innovaties, experimenten en slimme en gezonde oplossingen. Voor de nieuwe fietsstrategie wil het college graag weten welke thema's de Stadgers belangrijk vinden. Onder andere dit onderzoek is input voor de nieuwe fietsstrategie.

1.2 Doel van het onderzoek

Hoe tevreden zijn de Stadgers over onze fietspaden, fietsenstallingen en de verkeersveiligheid? Wat gaat goed? En wat en waar kan het beter? De gemeente Groningen heeft aan Onderzoek en Statistiek Groningen gevraagd om een onderzoek uit te voeren om onder andere antwoord te krijgen op bovenstaande vragen over fietsen in Groningen.

1.3 Opzet van het onderzoek

De enquête is voorgelegd aan het Stadspanel. Het Stadspanel bestaat uit een grote groep Stadgers die hun mailadres hebben gegeven om mee te werken aan internetonderzoek van Onderzoek en Statistiek Groningen. Momenteel telt het Stadspanel ongeveer 12.000 leden.

We hebben alle leden van het Stadspanel uitgenodigd om de enquête in te vullen. Via onder andere een persbericht en Twitter zijn inwoners van de gemeente Groningen uitgenodigd om lid te worden van het Stadspanel om op deze manier de enquête in te vullen. Ook konden mensen die niet in Groningen wonen of geen lid zijn van het Stadspanel, maar wel in Groningen fietsen de enquête invullen. Op deze manier hebben we zoveel mogelijk fietsers de mogelijkheid geboden de enquête in te vullen.



2. Resultaten

2.1 Achtergrond

In totaal zijn 3.953 leden van het Stadspanel aan de enquête begonnen, hiervan hebben 3.809 personen de enquête volledig ingevuld. De extra enquête voor fietsers die niet in Groningen wonen of niet lid willen worden van het Stadspanel is door 80 personen ingevuld, waarvan 63 personen de enquête volledig hebben ingevuld. Deze resultaten zijn in de rest van deze rapportage samengevoegd met de resultaten van het Stadspanel. Niet iedere vraag is door elke respondent ingevuld. Vandaar dat het aantal respondenten per vraag kan verschillen.

Evenveel mannen als vrouwen hebben de enquête ingevuld. De meeste respondenten zijn tussen de 35 en de 64 jaar (zie tabel 2.1). Jongeren zijn in deze enquête dus iets ondervertegenwoordigd.

We hebben respondenten naar het aantal fietsen en naar het aantal personen per huishouden gevraagd. De antwoorden op deze vragen zijn te zien in tabel 2.2. Met deze gegevens kunnen we het gemiddeld aantal fietsen per huishouden en per persoon uitrekenen. Het aantal huishoudens is 3.768 (de respons op deze vraag) waarvan ongeveer de helft van de huishoudens uit twee personen bestaat (42 procent). Ook is te zien dat de helft van de huishoudens 2 of 3 fietsen heeft. Als we het totaal aantal personen in de huishoudens van de respondenten berekenen en het totaal aantal fietsen, kunnen we erachter komen hoeveel fietsen de respondenten per persoon en huishouden hebben. Het aantal fietsen per persoon is 1,4. Het aantal fietsen per huishouden is 3,1. Gemiddeld hebben de respondenten dus minstens één fiets in hun bezit.

Tabel 2.1 Leeftijd respondenten

Leeftijd	Percentage
17 jaar of jonger	0%
18 - 22 jaar	3%
23 - 27 jaar	8%
28 - 34 jaar	12%
35 - 49 jaar	28%
50 - 64 jaar	33%
65 jaar of ouder	18%
Totaal (aantal)	3.788

Tabel 2.2 Aantal personen en fietsen in huishoudens

Aantal	Personen	Fietsen
Geen (fiets)	n.v.t.	2%
1	31%	15%
2	42%	30%
3	12%	20%
4	12%	17%
5	3%	8%
6	1%	6%
7	<1%	3%
8	<1%	1%
Meer dan 8	<1%	1%
Totaal (aantal)	3.768	3.781

In deze rapportage zullen we een aantal resultaten afzetten tegen de leeftijd van de respondenten. We hebben hiervoor een driedeling gemaakt: respondenten van 34 jaar of jonger (859), respondenten tussen de 35 en de 64 jaar (2.198) en respondenten van 65 jaar en ouder (600).

Daarnaast onderscheiden we respondenten die dagelijks fietsen. Deze respondenten hebben aangegeven iedere of bijna iedere dag naar één van de genoemde bestemmingen te fietsen (zie figuur 2.1). Het gaat om 1.686 personen, dit is 45 procent van de respondenten.

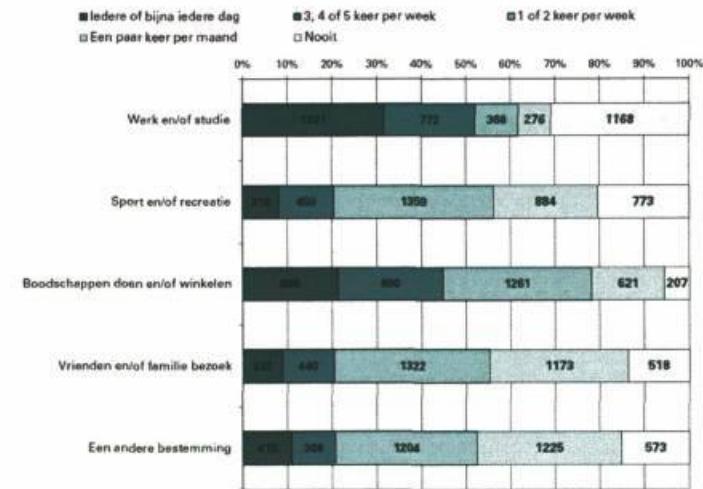
2.2 Fietsgedrag

Voordat we de respondenten om hun mening hebben gevraagd hebben we ze gevraagd of zij weleens in de stad Groningen fietsen. Bijna alle respondenten (95 procent) fietsen weleens in Groningen. Hoe vaak en met welke bestemming men fietst, is tevens te zien in figuur 2.1.

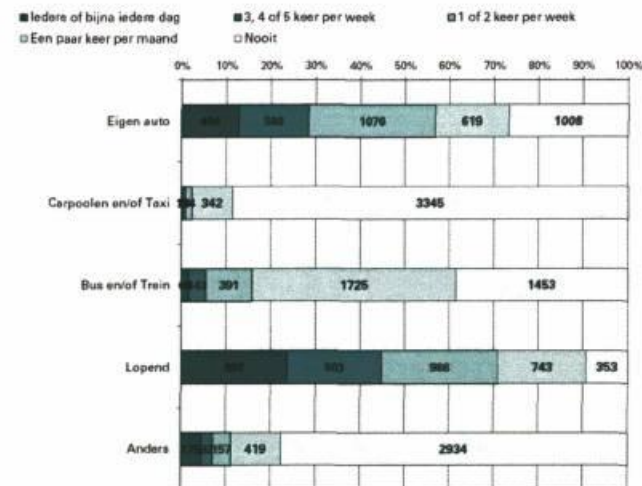
De fiets wordt het meest gebruikt om boodschappen te doen of te winkelen; bijna 80 procent geeft aan de fiets hiervoor minstens één keer per week te gebruiken. Ongeveer 60 procent fietst minstens één keer per week naar werk of studie, een derde fietst zelfs (bijna) iedere dag naar met deze bestemming. Toch fietst ook een derde van de respondenten nooit naar werk of studie. Fietsen naar sport, om op bezoek te gaan of met een andere bestemming wordt door ongeveer de helft van de respondenten minstens één keer per week gedaan.

In figuur 2.2 is te zien welk alternatief vervoer de respondenten gebruiken voor de fiets. De meeste respondenten gaan lopen; ongeveer 70 procent loopt minstens één keer per week. Daarnaast wordt de eigen auto of het openbaar vervoer genoemd als mogelijk alternatief vervoer. Ander vervoer, carpoolen of een taxi worden weinig gebruikt door de respondenten.

Figuur 2.1 Bestemming / doel fietsen



Figuur 2.2 Alternatief vervoer



We hebben de respondenten gevraagd wat voor soort fiets zij het meest gebruiken. Hierbij hebben we een aantal opties voorgelegd die we in 5 categorieën hebben ondergebracht (te zien in tabel 2.3).

Tabel 2.3 Soort fiets

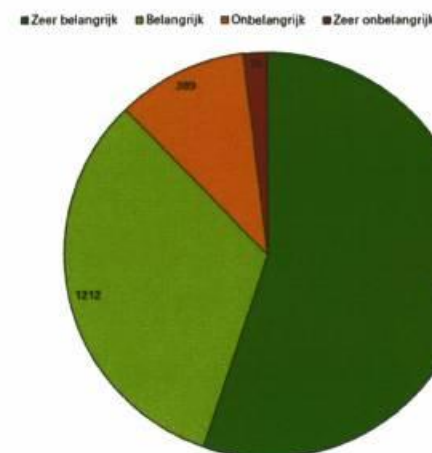
Soort fiets	Percentage
Traditionele fiets	72%
Goedkope tweedehands fiets	12%
E-bike	9%
Sportfiets (racefiets of mountain bike)	5%
Speciale fiets (bakfiets, ligfiets of vouwfiets)	1%
Totaal (aantal)	3.748

Het overgrote merendeel van de respondenten fietst op een traditionele fiets. Iets meer dan 10 procent gebruikt een goedkope tweedehands fiets. Iets minder, maar nog steeds een aardig aantal respondenten, fietst op een elektrische fiets. De overige respondenten maken gebruik van een sportfiets of een speciaal soort fiets, zoals een bakfiets of ligfiets.

Van alle respondenten vindt 88 procent de fiets (zeer) belangrijk (zie figuur 2.3). Meer dan de helft van de respondenten (55 procent) geeft zelfs aan de fiets zeer belangrijk te vinden. Van de respondenten die dagelijks fietsen vindt 98 procent de fiets (zeer) belangrijk. Bijna 80 procent van de dagelijkse fietsers geeft zelfs aan de fiets zeer belangrijk te vinden. Samengevat is de fiets voor alle respondenten een belangrijk of zeer belangrijk vervoersmiddel.

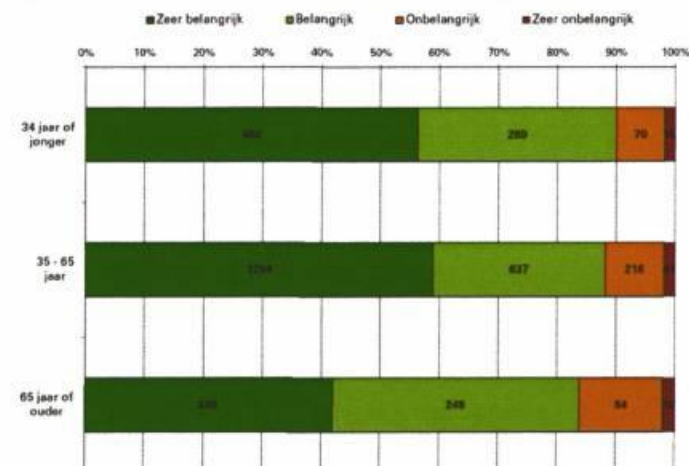
In figuur 2.4 is het belang dat respondenten aan de fiets hechten te zien. De respondenten zijn hiervoor onderverdeeld in drie leeftijdsgroepen. Zoals gezegd vinden bijna 90 procent van de respondenten de fiets belangrijk of zelfs zeer belangrijk. Jongeren vinden hun fiets iets belangrijker dan oudere respondenten; respectievelijk 90 procent tegenover 84 procent.

Figuur 2.3 Belang van fiets (totale respons)



Op deze vraag heeft 1 procent het antwoord "weet niet" gegeven

Figuur 2.4 Belang van fiets, verdeeld over leeftijdsgroepen



Waarom gebruiken mensen de fiets? De antwoorden op deze vraag zijn te zien in tabel 2.4. De meest genoemde reden is dat fietsen ideaal is voor korte afstanden (85 procent), goed is voor de gezondheid (84 procent) en dat fietsen goedkoop is (71 procent). We hebben de respondenten de mogelijkheid gegeven zelf andere redenen te noemen in een open veld. Andere redenen die genoemd worden: fietsen is praktisch, de fiets is het enige beschikbare vervoersmiddel, de fiets is een onafhankelijk vervoersmiddel en als je met de fiets gaat kun je alcohol drinken.

2.3 Mening fietsen in Groningen

Nadat we hebben gevraagd naar fietsgedrag hebben we gevraagd hoe de respondenten tegen het fietsen in Groningen aankijken. Als eerste hebben we ze gevraagd hoe tevreden zij zijn met diverse aspecten van de stallingen in de stad (zie tabel 2.5 en figuur 2.5).

Het aantal stallingen en de vindbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen krijgen met een gemiddeld cijfer van 5,6 en 5,5 een krappe voldoende. De locatie van de stallingen en de kwaliteit van de openbare stallingen worden gewaardeerd met een 6,0 en 5,9. De kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen krijgt gemiddeld genomen een krappe 7. Dagelijkse fietsers waarderen een aantal aspecten iets hoger. Jongeren (onder de 35 jaar) geven gemiddeld hogere cijfers dan middelbare en oudere respondenten op de tevredenheid over de stallingen.

Tabel 2.5 Tevredenheid stallingen

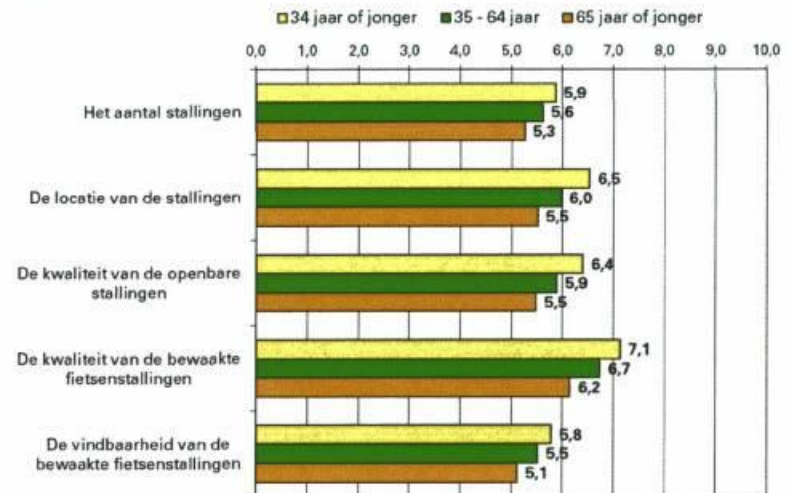
Stelling	Gemiddeld cijfer
Het aantal stallingen	5,6
De locatie van de stallingen	6,0
De kwaliteit van de openbare stallingen	5,9
De kwaliteit van de bewaakte fietsenstallingen	6,7
De vindbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen	5,5

Tabel 2.4 Reden gebruik fiets

Reden	Percentage
Fietsen is ideaal voor korte afstanden	85%
Fietsen is goed voor mijn gezondheid of conditie	84%
Fietsen is goedkoop	71%
Fietsen is goed voor het milieu	59%
Fietsen is leuk	54%
Fietsen is betrouwbaar	36%
Fietsen is sneller	4%
Fietsen is makkelijker in de stad	2%
Ik heb geen auto of rijbewijs	2%
Anders	4%
Weet niet	<1%
Totaal (aantal)	3.764

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.

Figuur 2.5 Tevredenheid stallingen, verdeeld over leeftijdsgroepen



De tevredenheid met de stallingen is afhankelijk van de fiets die men gebruikt. In figuur 2.6 is te zien hoe respondenten met een bepaald type fiets de stallingen waarden. Respondenten met een traditionele fiets, goedkope tweedehands fiets en sportfiets zijn over het algemeen meer tevreden dan respondenten met een e-bike of een speciale fiets. Met name respondenten met een e-bike geven gemiddeld lagere cijfers; zij waarden het aantal, de locatie en de kwaliteit van de openbare stallingen met een onvoldoende.

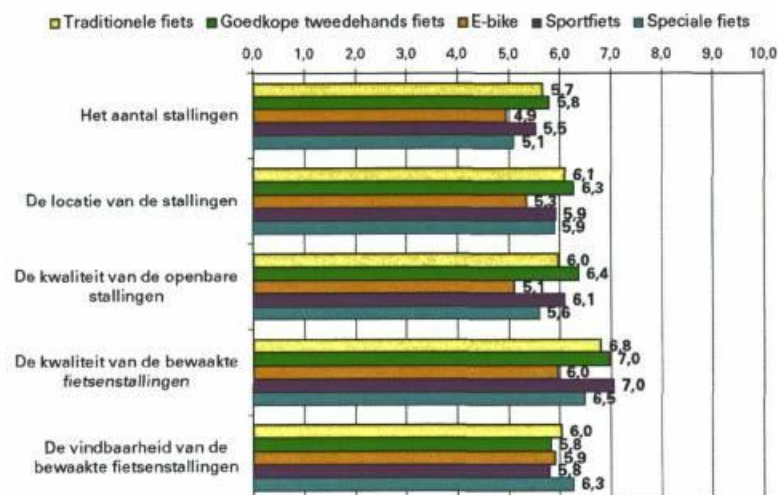
Na de tevredenheid met de stallingen, hebben we de respondenten gevraagd hoeveel vertrouwen zij hebben in de veiligheid van hun fiets op verschillende plekken in de stad. De gemiddelde rapportcijfers die zij hiervoor geven zijn te zien in tabel 2.6 en figuur 2.7.

Het minst vertrouwen hebben de respondenten wanneer zij hun fiets in de binnenstad parkeren, het meeste vertrouwen wanneer zij dit bij hun eigen woning doen. Dagelijkse fietsers hebben iets meer vertrouwen in de veiligheid van de fiets. Jongeren hebben iets meer vertrouwen in de veiligheid van hun fiets wanneer zij de fiets in de binnenstad, in de woonwijken of bij de treinstations parkeren. Daarnaast hebben jongeren veel minder vertrouwen in de veiligheid van de fiets wanneer zij deze bij hun eigen woning stallen dan ouderen.

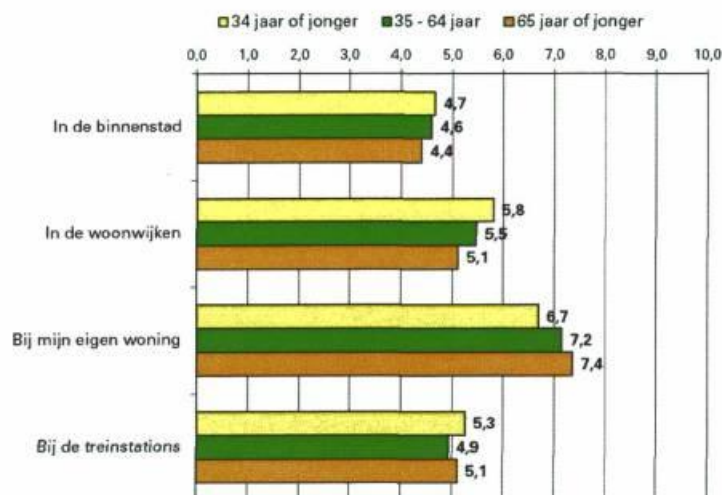
Tabel 2.6 Vertrouwen veiligheid fiets

Stelling	Gemiddeld cijfer
In de binnenstad	4,6
In de woonwijken	5,5
Bij mijn eigen woning	7,1
Bij de treinstations	5,0

Figuur 2.6 Tevredenheid stalling, verdeeld over typen fiets



Figuur 2.7 Vertrouwen veiligheid fiets, verdeeld over leeftijdsgroepen



Bij ongeveer een derde (35 procent) van de respondenten is de fiets in de afgelopen 5 jaar weleens gestolen (zie tabel 2.7). Hierbij geeft 14 procent zelfs aan dat er meerdere fietsen zijn gestolen in de afgelopen 5 jaar. Iets minder dan de helft (43 procent) van de respondenten die dagelijks fietsen geeft aan dat zijn of haar fiets is gestolen in de afgelopen 5 jaar.

Van de helft (51 procent) van de jongeren is in de afgelopen 5 jaar weleens een fiets gestolen, van iets meer dan een kwart (28 procent) zelfs meerdere keren. De fietsen van respondenten van middelbare leeftijd (tussen de 35 en de 64 jaar) en ouderen (65 jaar of ouder) zijn iets minder vaak gestolen, respectievelijk 33 en 20 procent. Toch hebben we eerder gezien dat ouderen minder vertrouwen hebben in de veiligheid van de fiets, dit terwijl hun fiets minder vaak gestolen is in de afgelopen 5 jaar.

Vervolgens hebben we de respondenten een aantal stellingen voorgelegd over fietsen in Groningen. De stellingen bevatten twee onderwerpen: de fietspaden en de veiligheid. In figuur 2.8 en 2.9 is te zien in hoeverre respondenten het eens zijn met deze stellingen.

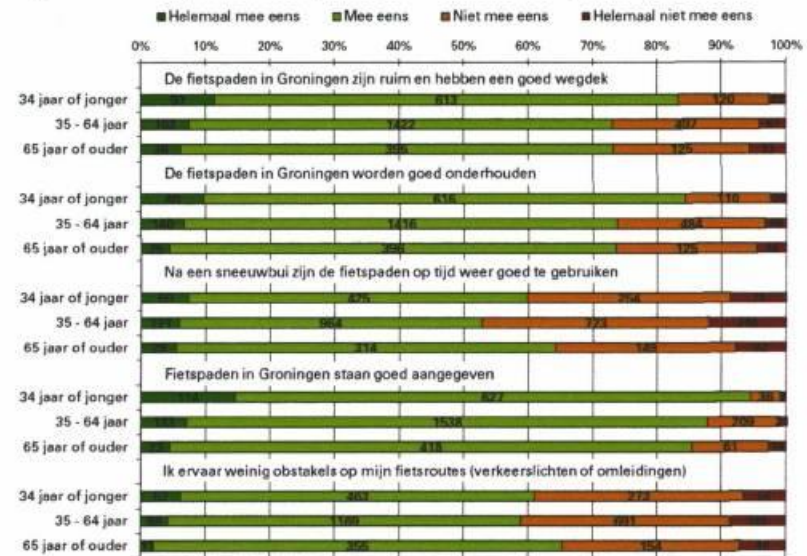
Bijna alle respondenten vinden dat de fietspaden goed staan aangegeven in Groningen (zie figuur 2.8). Ook vindt zo'n driekwart van de respondenten dat de fietspaden ruim en goed onderhouden zijn. Iets meer dan de helft van de respondenten vindt dat de fietspaden na een sneeuwbuï op tijd weer goed te gebruiken zijn. Ongeveer 60 procent van alle respondenten is het eens met de stelling dat er weinig obstakels zijn op de fietsroute; 40 procent is het hiermee oneens en ervaart dus wel degelijk obstakels. Jongeren zijn het iets meer met de stellingen over de fietspaden eens dan mensen van middelbare leeftijd en ouderen.

Dagelijkse fietsers zijn iets minder tevreden over het wegdek en ervaren iets meer obstakels op hun fietsroute, maar de verschillen zijn zeer gering.

Tabel 2.7 Is uw fiets (in Groningen) in de afgelopen 5 jaar weleens gestolen?

Antwoord	Percentage
Ja, één keer	21%
Ja, meerdere keren	14%
Nee	65%
Totaal (aantal)	3.720

Figuur 2.8 Stellingen over fietspaden, verdeeld over leeftijdsgroepen



Op deze stellingen heeft respectievelijk 1, 3, 6, 10 en 2 procent het antwoord "weet niet" gegeven

Rond de 70 procent van de respondenten voelt zich veilig in het stadsverkeer en tevens het donker. In totaal 65 tot 75 procent steekt op zijn of haar gemak een kruispunt over waar alle fietsers tegelijk groen hebben (zie figuur 2.9). Jongere respondenten zijn het minder eens met de stelling dat zij hun kind met een gerust hart naar school laten fietsen; ongeveer een kwart is het hiermee eens. Bij respondenten van 35 jaar of ouder is iets meer dan 40 procent het hiermee eens. Ook met deze stellingen zijn jongeren het meer eens dan respondenten van middelbare leeftijd en ouderen.

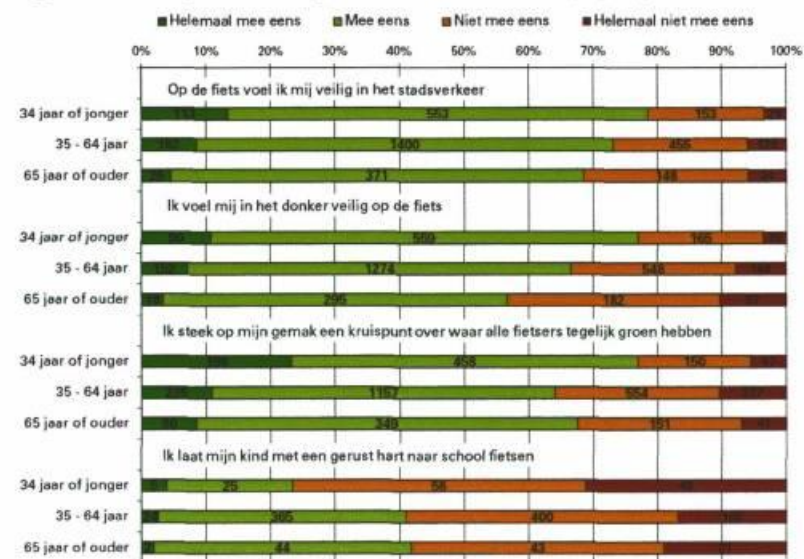
De mening van respondenten die dagelijks fietsen verschilt niet veel van de niet-dagelijkse fietsers. Dagelijkse fietsers voelen zich iets veiliger in het donker en in het stadsverkeer. Ze laten hun kinderen iets vaker met een gerust hart fietsen.

Hoe tevreden de respondenten over het algemeen zijn over fietsen in Groningen is te zien in tabel 2.8 en figuur 2.10. Het gemiddeld cijfer de respondenten geven voor de tevredenheid over fietsen in Groningen is een 6,9. De meeste respondenten geven echter een 7 of een 8 (59 procent). Respondenten onder de leeftijd van 35 jaar waarderen de tevredenheid met een 7,3. Oudere respondenten zijn minder dan gemiddeld tevreden (6,5). Respondenten die dagelijks fietsen beoordelen de tevredenheid met een gemiddelde van 7,1. Dit cijfer ligt iets hoger dan het gemiddelde cijfer (6,9) van alle respondenten bij elkaar.

Tabel 2.8 Tevredenheid fietsen in Groningen, verdeeld over leeftijdsgroepen

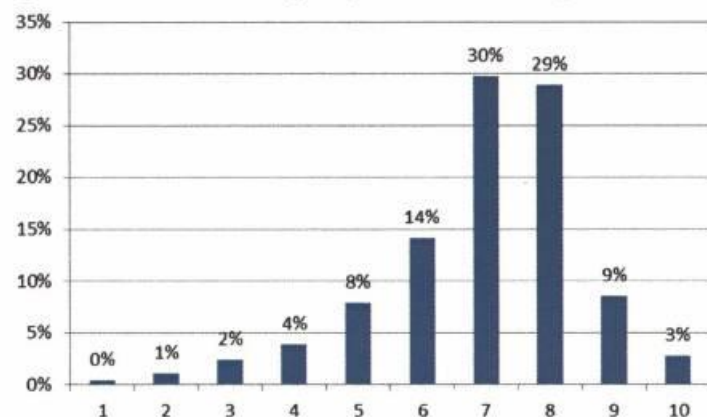
Leeftijd	Gemiddeld cijfer
34 jaar of jonger	7,3
35 – 64 jaar	6,9
65 jaar of ouder	6,5
Totaal	6,9

Figuur 2.9 Stellingen over veiligheid, verdeeld over leeftijdsgroepen



Op deze stellingen heeft respectievelijk 1, 2, 1 en 13 procent het antwoord "weet niet" gegeven

Figuur 2.10 Tevredenheid (rapportcijfer) fietsen in Groningen



Vervolgens hebben we in open vragen aan de respondenten gevraagd om drie positieve en drie negatieve punten te noemen over fietsen in Groningen. Een compleet overzicht van alle opmerkingen is aanwezig bij de opdrachtgever. Tabel 2.9 en tabel 2.10 geven een indicatie van de onderwerpen die zijn genoemd.

In totaal 2841 respondenten hebben één of meerdere positieve punten over fietsen in Groningen genoemd. Het meeste genoemd is dat de respondenten positief zijn over de fietspaden en over de beschikbare ruimte voor fietsers. Ook vinden de respondenten het positief dat Groningen goed bereikbaar is per fiets. Daarnaast wordt genoemd dat je met de fiets snel op plaats van bestemming kan komen.

In totaal 2653 respondenten hebben één of meerdere negatieve punten over fietsen in Groningen genoemd. Vaak genoemd zijn de negatieve ervaringen met het stallen van de fiets. Ook geven respondenten aan dat ze fietsen in Groningen als hectisch, krap en druk ervaren. Tot slot vinden een aantal respondenten fietsen in Groningen gevaarlijk en onveilig. Vooral de combinatie met andere weggebruikers zoals; bussen, voetgangers en bussen worden genoemd.

Tabel 2.9 Positieve punten over fietsen in Groningen

Onderwerp genoemde 'positieve punten'	Percentage
Fietspaden, ruimte die er is voor de fietsers	47%
Alles is goed bereikbaar, met de fiets kan je overal komen, er zijn goede routes	42%
De fiets is een snel vervoersmiddel, je kunt snel op je plaats van bestemming komen	35%
Parkeren en het stallen van je fiets is goed geregeld	18%
Fietsen in Groningen is makkelijk	14%
Verkeerslichten en stoplichten voor fietsers	12%
Groningen is veilig voor fietsers	10%
Goed voor het milieu	9%
Fietsen is praktisch, gemakkelijk en leuk	8%
Fietsen is goedkoop	5%
Het onderhoud is goed	5%
Groningen is een Fietsstad!	1%
Voor de fietser is Groningen schoon	1%

Tabel 2.10 Negatieve punten over fietsen in Groningen

Onderwerp genoemde 'negatieve punten'	Aantal
De plek en de mogelijkheden tot stalling van fietsen	29%
Fietsen in Groningen is hectisch, krap en druk	16%
Fietsen in Groningen is gevaarlijk o.a. door andere verkeersdeelnemers	13%
Fietsen in Groningen is niet veilig o.a. door voetgangers	12%
Combinatie van fietsers en busverkeer	11%
Wachten, bv, voor stoplichten of drukke punten	11%
Diefstal van fietsen	10%
Fietspaden zijn smal en krap	9%
Onderhoud	5%
Gedrag van andere weggebruikers	4%
Bellen en bezig zijn met mobiele telefoons door weggebruikers	3%
Slordig door de aanwezigheid van vele (wees)fietsen	1%

Bij deze vragen waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.

Vervolgens hebben we alle respondenten (zowel aan fietsers als aan mensen die aangeven niet te fietsen) gevraagd wat er zou moeten veranderen zodat ze vaker zouden gaan fietsen. De antwoorden op deze vraag zijn te zien in tabel 2.11.

Iets meer dan de helft van de respondenten die fietsen, geeft aan niet vaker te zullen gaan fietsen omdat zij al zoveel als mogelijk fietsen. Van de overige respondenten geeft ongeveer de helft aan vaker de fiets te pakken wanneer het fietsen sneller zou zijn of als de kans op diefstal verminderd zou zijn. Andere veel genoemde situaties waarin men meer zou gaan fietsen zijn: als het verkeer in de stad veiliger is (39 procent), als er meer mogelijkheden zijn om je fiets te stallen (35 procent) of als de drukte op de fietspaden verminderd is (genoemd door 31 procent).

Van de respondenten die niet fietsen geeft 56 procent aan dit ook niet te zullen gaan doen in de toekomst. De overige respondenten, die niet fietsen, noemen andere opties of maatregelen waardoor ze meer zouden gaan fietsen. We hebben de respondenten bij deze vraag de mogelijkheid gegeven zelf met extra redenen te komen (optie "anders"). De meeste genoemde andere reden heeft te maken met de gezondheid van de respondent. Daarnaast zijn er ook veel respondenten die aangeven vaker te gaan fietsen als het weer beter zou zijn, het veiliger zou zijn om te fietsen of het werk op fietsafstand zou zijn.

Tabel 2.11 Wanneer vaker fietsen (voor fietsers, niet-fietsers en alle respondenten)

Leeftijd	Fietsers	Niet-fietsers	Totaal
Fietsen sneller zou zijn door meer voorrang of minder wachttijden	46%	4%	45%
De kans op fietsdiefstal verminderd is	44%	28%	44%
Het verkeer in de stad veiliger is om te fietsen	39%	21%	38%
Er meer of betere stallingsmogelijkheden zijn	35%	9%	34%
De drukte op de fietspaden verminderd is	31%	21%	30%
De kwaliteit van de fietspaden hoger is	26%	15%	26%
Het veiliger is in de omgeving waar ik fiets	19%	13%	19%
Ik meer gestimuleerd zou worden door mijn werkgever	12%	1%	11%
Ik fietslessen zou krijgen of volgen	<1%	1%	<1%
Anders	7%	49%	8%
Weet niet	<1%	1%	<1%
Totaal (aantal)	3.545	178	3.738

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.



BASIS VOOR BELEID



9712 HW Groningen

Postadres
Postbus 30026
9700 RM Groningen

T (050)3675630
E info@os.groningen.nl
I www.os-groningen.nl
T [@basisvoorbeleid](https://twitter.com/basisvoorbeleid)