

2006-2007.

Raadsvoorstel.

Ons kenmerk: RO 07.1374310

Onderwerp: Stap Op! Fietsmaatregelen 2006-2010.

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding

Groningen is een echte Fietsstad. Iedere dag stappen vele stadigers op de fiets want de fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Bijna 60% van alle verplaatsingen worden in de stad met de fiets gemaakt. Omdat er in de stad zoveel gefietst wordt, zijn er veel speciale voorzieningen: fietspaden en fietsstroken, bewaakte fietsenstallingen, fietsbruggen en fietsvriendelijke verkeerslichten, maar ook fietskoeriers en fietslessen voor nieuwe Nederlanders. De jarenlange inspanningen van de gemeente om de fiets tot een aantrekkelijk vervoermiddel te maken hebben in 2002 geleid tot de toekenning van de fietsprijs van de Fietsersbond: Groningen Fietsstad!

Groningen heeft een lange traditie op het gebied van fietsbeleid. In de afgelopen decennia heeft het fietsbeleid van de gemeente zich geconcentreerd op de aanleg van fietsinfrastructuur. De realisering van fietspaden en fietsstroken stond daarbij centraal. De Beleidsnota Fietsverkeer 2000 (Fietsnota 2000) heeft een sterke impuls gegeven aan de uitvoering van fietsmaatregelen en heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de toekenning van de fietsprijs van de Fietsersbond "Fietsstad 2002" aan Groningen.

In de periode 1989-2000 is ruim € 10 miljoen geïnvesteerd in fietsvoorzieningen. Deze extra inspanning heeft geleid tot een groot aantal nieuwe fietsvoorzieningen. In de afgelopen periode zijn er 14 fietspaden aangelegd en 10 tegelfietspaden geasfalteerd. Daarnaast is er een fietstunnel (Antwerpentunnel) en een fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal (Walfridusbrug) aangelegd en is de Nieuwe Sint Jansstraat als fietsstraat ingericht. Ook de fietsbewegwijzering is volledig vernieuwd.

Een aantal fietsprojecten wordt binnenkort in uitvoering genomen, waarvan de financiering al is geregeld. Er worden twee fietsbruggen aangelegd (Aduarderdiep en Reitdiep bij ACM-locatie Friesestraatweg), en worden diverse fietspaden langs de A7 aangelegd en er worden in het kader van de Langman-maatregelen fietstunnels aangelegd onder de A7 (Euvelgunnetracé).

Een overzicht van de maatregelen is in de Fietsnota 2000 opgenomen.

Het fietsbeleid is beschreven in de Fietsnota 2000. De nota "Stap Op!" borduurt op dit beleid voort en omvat een uitvoeringsprogramma voor de jaren 2007 – 2008 en 2009 – 2010. In hoofdstuk 2 worden de hoofdlijnen van het fietsbeleid beschreven, zoals dat is verwoord in de Fietsnota 2000.

2. Beleidsnota Fietsverkeer 2000 (Fietsnota 2000)

Aanleiding voor deze nota "Stap op! fietsmaatregelen 2007 – 2010" is het feit dat wij voor de periode 2007 – 2010 € 11 mln. extra willen investeren in fietsmaatregelen in de stad, waarvan € 6 mln uit de vrije beleidsruimte. Het beleid, zoals is ingezet met de Fietsnota 2000, is nog steeds actueel. Wij willen daarom dit beleid onverkort voortzetten en de uitvoeringsprogramma's uit deze nota afmaken. In de Fietsnota "Stap Op!" voegen wij enkele nieuwe accenten aan het fietsbeleid toe, zoals de fietsvriendelijkheid van verkeerslichten, het asfalteren van fietspaden, aandacht voor schoolomgevingen en het bevorderen van de zelfstandige fietsmobiliteit van basisschoolleerlingen. Kortom: een impuls voor de fietskwaliteit die ook bijdraagt aan ons streven de meest duurzame stad van Nederland te worden.

De fiets is in Groningen het belangrijkste vervoermiddel. stadjsers gebruiken de fiets voor 60% van alle verplaatsingen. Kinderen fietsen naar school, studenten naar de universiteit of hogeschool en veel mensen gebruiken de fiets om naar hun werk te gaan of boodschappen te doen. Fietsen is goed voor het bereikbaar en leefbaar houden van de stad, het is stil, schoon en vergt relatief weinig ruimtebeslag. Bovendien is fietsen gezond en goedkoop.

Het leidende thema in de ruimtelijke ontwikkeling van Groningen is het uitgangspunt van de compacte stad. Deze vorm van stadsplanning vormt de basis voor het fietsbeleid dat al decennia lang door het gemeentebestuur van Groningen wordt gevoerd. Het versterken van de functies in de binnenstad vormt hiervan een onderdeel, niet alleen met het aantrekken van nieuwe winkels en het realiseren van nieuwe winkelgebieden dichtbij de binnenstad (o.a. Westerhaven), maar ook door het versterken van de woonfunctie in de binnenstad en het vestigen van kantoren in of nabij de binnenstad, wordt de compacte stad versterkt. Juist de compacte stad biedt goede mogelijkheden voor het stimuleren van het fietsgebruik. Hiervoor is het wel van belang om kwalitatief goede fietsvoorzieningen te hebben.

Omdat de fiets zo'n belangrijke plaats inneemt in het Groningse verkeer, zijn er voor fietsers speciale voorzieningen noodzakelijk: niet alleen fietspaden en fietsstroken maar ook stallingsvoorzieningen bij scholen, kantoren, sportvoorzieningen en winkels, maar vooral ook in de binnenstad. Sinds 1980 is er ca. 120 km fietspad aangelegd en bijna 80% van de fietsinfrastructuur is geasfalteerd. Het resultaat van al deze inspanningen op fietsgebied is, dat het gebruik van de fiets sterk is gestegen. Gedurende de laatste drie jaar zijn de fietsintensiteiten over de gehele stad met ca. 10% toegenomen. De jongste cijfers laten opnieuw een verdere stijging zien!

In de Fietsnota 2000 is het fietsnetwerk in de stad ingedeeld in hoofd fietsroutes en secundaire fietsroutes. Aan de hoofdstructuur zijn kwaliteitseisen gesteld, bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden, directheid van de route, snelheid, doorstroming (oa. afstelling van verkeerslichten), breedte van het fietspad, comfort (asfalt) en veiligheid (o.a. verlichting). Ook wordt ingezet op verkeersveilige en autoluwe fietsroutes. Daarnaast zijn zogenaamde ontbrekende schakels vastgesteld. Dit betreft onder andere de aanleg van kortsluitende verbindingen en de bouw van nieuwe fietsbruggen.

In de Fietsnota 2000 is het fietsbeleid niet alleen gericht op het stimuleren van het fietsgebruik in de stad, maar ook op meer fietsers in het woon-werk en woon-school verkeer vanuit de regio. Het is daarom van groot belang dat de stedelijke en regionale fietsinfrastructuur op elkaar aansluit. Een voorbeeld hiervan is de ombouw van de huidige fietspaden langs de Friesestraatweg naar Zuidhorn tot een hoogwaardige fietsverbinding, de aanleg van kortsluitende verbindingen in de fietsroute Hoogezand – Groningen en de aanleg van de nieuwe fietsbrug over het Aduarderdiep. Ook recreatief fietsverkeer krijgt in de Fietsnota 2000 aandacht: voor stadjsers is het van belang om met de fiets de omgeving in te trekken. Actief op de fiets past bij een gezonde leefstijl, waarbij meer bewegen centraal staat.

Nieuwe accenten fietsbeleid

De hiervoren genoemde hoofdlijnen van het fietsbeleid blijven, zoals eerder gemeld, gehandhaafd. Daarnaast is er een aantal “fietsaspecten” die de komende jaren meer aandacht verdienen. Groningen wil een compacte stad blijven, omdat dit goede kansen biedt voor een actief fietsbeleid. Daarvoor zijn hoogwaardige fietsvoorzieningen een voorwaarde. Op de uitvoering van dit beleid blijven we actief inzetten. Bovendien wil Groningen de meest duurzame stad van Nederland zijn. Het stimuleren van het fietsgebruik kan daaraan bijdragen.

De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor verplaatsingen in de stad; de fiets past in het lokaal gezondheidsbeleid (meer bewegen), zoals verwoord in “Gezonder Zorgen II”. In regionale verplaatsingen spelen de auto en in mindere mate bus en trein, een belangrijke rol. De fiets kan aanvullend hierop voor de verplaatsingen in de stad gebruikt worden (Park and Bike). Ook zal bij de realisering van nieuwe fietsvoorzieningen (fietspaden, fietsbruggen) aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van deze voorzieningen in verband met de gladheidsbestrijding. Bij het ontwerpen van deze voorzieningen houden we hiermee rekening.

3. Wat hebben we gedaan?

In de afgelopen 30 jaar zijn langs alle hoofdwegen fietspaden of fietsstroken aangelegd. Daarnaast zijn bijna alle tegelfietspaden inmiddels geasfalteerd en zal de komende jaren nog een aantal worden gerealiseerd. De Nieuwe Sint Jansstraat is ingericht als “fietsstraat” en verkeersregelinstanties worden fietsvriendelijker afgesteld, waarbij op enkele drukke kruispunten “twee keer groen per cyclus” is ingevoerd. In de meeste gevallen is bovendien “vier richtingen groen” ingevoerd.

Ook is in de binnenstad het aantal fietsklemmen sterk uitgebreid (ca. 1500). Ook in wijken, waar veel studenten wonen, zijn fietsklemmen geplaatst. In een enkel geval zijn hiervoor autoparkeerplaatsen opgeheven. Daarnaast is het aantal bewaakte fietsenstallingen in de afgelopen jaren uitgebreid, niet alleen in de binnenstad, maar ook bij middelbare scholen, sportvoorzieningen en winkelcentra.

Sinds de zomer van 2006 is ook het grootste deel van de nieuwe fietsenstalling, het Stadsbalkon, bij het Hoofdstation in gebruik. Uniek aan deze onbewaakte, gratis stalling is dat er gedurende de vroege ochtend en late avond toezichthouders in de stalling aanwezig zijn.

Recent is door ons een volledig nieuw fietsbewegwijzeringssysteem in gebruik genomen, vooral gericht op lange afstandsfietsers van en naar de stad, maar ook voor doorgaand fietsverkeer. Ook recreatieve fietsers profiteren van de nieuwe bewegwijzering.

In ons fietsbeleid speelt het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijke rol. Nieuwe fietspaden en fietsstroken dragen daaraan bij, maar ook speciale aandacht voor schoolomgevingen, verkeerseducatieprogramma’s zijn nodig om de fiets-verkeersveiligheid van basisschoolleerlingen te verbeteren. Maatregelen als “bromfietsers op de rijbaan”, ingevoerd op 15 december 1999 en de op 1 mei 2001 ingevoerde maatregel “voorrang voor fietsers van rechts” hebben bijgedragen aan een structurele verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers.

Tenslotte stimuleert het Vervoerscoördinatiecentrum Noord Nederland (VCC) het gebruik van de fiets in het woon-werk verkeer door de invoering van het “fietsprivé-plan” voor medewerkers van bedrijven en instellingen.

Een volledig overzicht van de in de Fietsnota 2000 gerealiseerde maatregelen is opgenomen in bijlage 5. Bijlage 6 geeft een overzicht van de maatregelen die binnenkort in uitvoering worden genomen, of die binnenkort worden gerealiseerd.

4. Fietsmaatregelen 2007-2010

In de nieuwe collegeperiode willen we opnieuw investeren in de fiets. De fiets is een schoon, duurzaam en veilig vervoermiddel dat relatief weinig ruimte vraagt en bijdraagt aan de gezondheid van de stad. Ook draagt de fiets bij aan een bereikbare (binnen)stad. Uw raad heeft in de meerjarenbegroting 2007-2010

€ 6 miljoen beschikbaar gesteld voor fietsvoorzieningen.

In de komende jaren willen we een sterk accent leggen op de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Meer inzet wordt gepleegd op fietsvriendelijker afstelling van verkeerslichten, asfaltering van tegelfietspaden en stallingsvoorzieningen voor fietsers. Nieuwe fietspaden en fietsstroken dragen daaraan bij, maar ook speciale aandacht voor schoolomgevingen en uitvoering van educatieprogramma's zijn nodig om de zelfstandige (fiets)mobilititeit van kinderen te bevorderen.

Deze nota heeft als doel een overzicht te geven van de te nemen maatregelen in de periode 2007 – 2010. Voor de uitvoering van fietsmaatregelen kan een beroep worden gedaan op een aantal financieringsbronnen. Naast de € 6 miljoen financiering vanuit nieuw beleid, kan een beroep worden gedaan op de BDU van de provincie Groningen. Ook Stadsbeheer levert een bijdrage in de vorm van financiering van kwaliteitsverbetering van bestaande tegelfietspaden.

In totaal is er hiermee een bedrag van circa € 11 miljoen beschikbaar voor de periode 2007-2010.

Alle maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd. Dit is onder andere afhankelijk van het moment, waarop de middelen beschikbaar zijn. In deze nota geven we een overzicht van alle maatregelen die we in de komende periode willen uitvoeren.

Bij het bepalen van de maatregelen hebben we gekozen voor de volgende onderdelen:

1. De nog uit te voeren maatregelen uit de Fietsnota 2000

Dit betreft voor het grootste deel kwaliteitsbevorderende maatregelen (aanleg nieuwe fietspaden en asfaltering van tegelfietspaden). Alle hoofd fietsverbindingen in de stad zijn hiermee geasfalteerd. Ook onderdeel van de Fietsnota 2000 zijn de fietsbrug over de noordelijke ringweg (Plataanbrug) en investeringen in stallingsmogelijkheden voor fietsen.

2. Nieuwe maatregelen

Sinds het verschijnen van de Fietsnota 2000 is er een aantal nieuwe fietsinfra-structuur wensen ontstaan, zoals de realisering van een fietsverbinding tussen Hoogezand en Groningen en maatregelen die bijdragen aan het sociaal- en verkeersveiliger maken van fietsroutes. We hebben deze betrokken bij het uitvoeringsprogramma. Ook willen we meer investeren in kwaliteitsverbeteringen van het fietsnetwerk, zoals fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten, investeren in goede stallingsvoorzieningen en meer fietspromotie.

3. Wensen vanuit de stad (zie bijlage 3)

We hebben de stad direct betrokken bij het opstellen van dit programma. Dit betekent dat wij naast fietsprojecten die in de Fietsnota 2000 zijn opgenomen, ook suggesties en voorstellen vanuit de Groninger samenleving hebben opgenomen in de Fietsnota 2007-2010. We reserveren hiervoor vanuit de ruimte nieuw beleid twee keer € 500.000,-- (€ 500.000,-- per periode van twee jaar).

Bij de uitvoering van de maatregelen sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande programma's, zoals het onderhoudsprogramma's van fietspaden en de revitalisering van bedrijventerreinen. Vanuit de middelen voor de Fietsnota kunnen dan middelen beschikbaar worden gesteld om bepaalde ingrepen mogelijk te maken. Zo is de vervanging van tegelfietspaden door asfaltfietspaden duurder. Vanuit de Fietsnota worden de extra kosten dan gedekt.

De in het masterplan "Revitalisering Winschoterdiep en Eemskanaal" opgenomen fietsvoorzieningen zijn betrokken bij de maatregelen van deze Fietsnota.

Wanneer nieuwe bedrijventerreinen of woningbouwlocaties worden gerealiseerd, dient de fietsinfrastructuur in principe te worden gedekt binnen de exploitatie van het betreffende project.

Reactie VVC

De voorstellen zoals deze in de nota zijn opgenomen, zijn voor advies voorgelegd aan de Verkeersveiligheidscommissie (VVC). Dit betreft zowel de hoofdlijnen van de nota als de wensen van de stad. De VVC is daarbij tot het volgende advies gekomen:

- a. de VVC is verheugd over het feit dat de gemeenteraad besloten heeft een apart fietsbudget beschikbaar te stellen om uitvoering te geven aan het Groninger fietsbeleid;
- b. de VVC vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers bij het steeds drukker wordende fietsverkeer, o.a. bij langs wijkontsluitingswegen gelegen fietspaden en kruisend autoverkeer (uit zijstraten) c.q. linksafslaand fietsverkeer;
- c. onveilige situaties, bijvoorbeeld de kruising van een fietspad met een drukke weg, kunnen soms worden voorkomen door het verwijzen naar alternatieve routes;
- d. de VVC adviseert positief over het "vier richtingen groen systeem" maar vraagt wel aandacht voor het fietsvriendelijker afstellen van verkeerslichten. Dit mag niet leiden tot zodanig langere wachttijden voor het autoverkeer dat dit tot gevolg heeft dat het door rood licht rijden toeneemt;
- e. de VVC vraagt aandacht bij het stallen van fietsen dat rondslingerende fietsen geen gevaar mogen opleveren voor voetgangers en overig verkeer. Daar waar mogelijk zouden trottoirs verbreed kunnen worden en eventueel kunnen worden voorzien van twee-etage fietsenstallingen.

De door het VVC uitgebrachte advies draagt bij aan het realiseren van een kwalitatief goed fietsbeleid in de stad. Het advies ondersteunt de in de nota "Stap Op!" voorgestelde maatregelen. Bij de uitvoering van de diverse fietsmaatregelen houden we rekening met het VVC-advies. Bij de concrete planuitwerking van de in het uitvoeringsprogramma opgenomen fietsvoorzieningen zal de VVC opnieuw worden geraadpleegd.

De concept-versie van deze nota is ook voor een oriënterende bespreking voorgelegd aan de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer op 13 december 2006. De opmerkingen die tijdens de bespreking zijn gemaakt zijn verwerkt in deze nota.

Zoals hiervoor is aangegeven, richten wij ons de komende jaren op het uitvoeren van de nog niet gerealiseerde maatregelen uit de Fietsnota 2000, nieuwe wensen én wensen vanuit de stad.

We gaan hier nu op de verschillende onderdelen verder in.

Ad 1) De nog uit te voeren maatregelen uit de Fietsnota 2000

In de Fietsnota 2000 is aangegeven, op welke bestaande routes van de hoofdstructuur fietsvoorzieningen ontbreken of van onvoldoende kwaliteit zijn. Daarnaast bevat de Fietsnota 2000 een overzicht van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Veelal gaat het om de aanleg van fietspaden en fietsbruggen.

Bij de prioriteitsstelling is rekening gehouden met het aantal fietsers en de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietsers.

We kiezen er nu voor af te maken, waaraan we begonnen zijn en voeren de resterende maatregelen uit. Daarbij sluiten we ook aan bij eerder door de raad (bij de vaststelling van het jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer) gestelde prioriteiten.

De maatregelen zijn te verdelen in vier categorieën:

- fietsbruggen;
- nieuwe fietspaden;

- asfaltering van fietspaden;
- fietsenstallingen.

Een overzicht van de uit te voeren maatregelen is opgenomen in de kaarten 1 (uitvoeringsprogramma 2007 en 2008) en 2 (indicatief uitvoeringsprogramma 2009 en 2010¹).

In principe zijn hiermee alle maatregelen uit de Fietsnota tot en met 2010 uitgevoerd. In de Fietsnota 2000 waren echter ook maatregelen opgenomen die in een ander kader gerealiseerd worden (zoals fietsvoorzieningen in het kader van (integrale) projecten als CiBoGa). Ook kunnen we soms geen maatregelen nemen, omdat we de benodigde grond niet in eigen bezit hebben (zoals bijvoorbeeld bij de Suikerunie). Bijlage 7 geeft hiervan een overzicht.

Ad 2) Nieuwe maatregelen

De volgende maatregelen zijn nieuw:

- Groningen-Hoogezand: aanleg van kortsluitende gedeelte tussen Noorderzanddijk en Duinkerkenstraat;
- fietsvriendelijke verkeerslichten;
- tegengaan van fietsendiefstal;
- communicatie fietsmaatregelen.

Naast aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen is ook een aantal andere onderdelen opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Het gaat om het fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten, het tegengaan van fietsendiefstal en communicatiemaatregelen.

Groningen-Hoogezand.

De Regiovisie Groningen-Assen geeft prioriteit aan de uitvoering van maatregelen die de regionale fietsinfrastructuur completeren. Groningen-Hoogezand is daarbij een kansrijke verbinding. Een belangrijk deel van deze verbinding is inmiddels gerealiseerd met het recent aangelegde fietspad tussen de Waterhuizerweg en Meerwijk. Er ontbreekt een klein gedeelte van deze verbinding, namelijk het gedeelte tussen de Waterhuizerweg (via de Noorderzanddijk en de Duinkerkenstraat).

Fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten.

Het fietsvriendelijk afstellen van verkeersregelinstallaties (verkeerslichten) levert een bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van bestaande fietsroutes. Naast fietsers profiteren ook voetgangers van dergelijke maatregelen. Er wordt een inventarisatie gemaakt van bestaande verkeerslichten die op eenvoudige wijze fietsvriendelijker kunnen worden afgesteld. De inventarisatie vormt de basis voor het overzicht van verkeerslichten die voetganger- én fietsvriendelijker kunnen worden afgesteld.

Tegengaan van fietsendiefstal.

Voor de binnenstad is, naast bereikbaarheid en goede winkelvoorzieningen, ook veiligheid een belangrijk aspect. Het terugdringen van fietsendiefstal is daarbij een belangrijk element. In de Fietsnota is daarom een bijdrage opgenomen uit het veiligheidsbudget 2007 voor communicatie en voorlichting over maatregelen, die gericht zijn op het tegengaan van fietsendiefstal.

Communicatie.

Wij zijn niet gewend om voorlichting te geven en promotiecampagnes uit te voeren om het fietsgebruik te stimuleren. Toch wordt dit onderdeel van het fietsbeleid de laatste jaren steeds belangrijker: enerzijds in het kader van de discussie over de luchtkwaliteit, anderzijds waar het gaat om het gezondheidsaspect. Ook maatregelen die bijdragen aan een veilige binnenstad verdienen de aandacht. Campagnes, gericht op het terugdringen van fietsendiefstal vormen daarvan een

¹ De voor de jaren 2009-2010 genoemde maatregelen zijn indicatief en worden nu nog niet vastgesteld.

onderdeel.

Ad 3) Wensen vanuit de stad

We hebben stadgers gevraagd, welke investeringen in fietsvoorzieningen zij wenselijk vinden. In de "Groninger Gezinsbode" van 15 november 2006 hebben wij een oproep geplaatst voor ideeën voor fietsmaatregelen in de stad. Van deze gelegenheid is ruim gebruik gemaakt. In totaal zijn er ruim 56 brieven en mailtjes binnengekomen met in totaal 130 verschillende opmerkingen, suggesties en ideeën.

De reacties hebben betrekking op verschillende aspecten van het fietsen in de stad:

- bestaande infrastructuur: verbetering van bestaande fietspaden, asfaltering van tegelfietspaden, verbeteren veiligheid;
- fietsparkeren: fietsenstallingen in de binnenstad, stallingen bij winkelcentra, nieuwe stalling in het Groninger Forum;
- oversteekbaarheid: fietsvriendelijker afstellingen van verkeerslichten, aanleg rotondes, fietsdoorsteekjes, gevaarlijke kruisingen, veiligheid bij scholen;
- aanleg nieuwe fietsinfrastructuur: fietspaden, fietsbruggen, fietsstroken;
- overige suggesties en ideeën: autoverkeer in de binnenstad, bewegwijzering, digitale fietsrouteplanner, witte fietsenplan.

In bijlage 3 is een totaal overzicht opgenomen van alle fietswensen en onze reactie hierop. Een aantal suggesties en ideeën kunnen binnen de beschikbare € 500.000,-- (2007-2008) worden gehonoreerd. Deze zijn in het uitvoeringsprogramma 2007-2008 (paragraaf 6 en bijlage 2) opgenomen. Ook voor de periode 2009 en 2010 is € 500.000,-- beschikbaar voor nieuwe wensen.

Alle indieners van de suggesties ontvangen van ons een exemplaar van de Fietsnota Stap Op!

6. Uitvoeringsprogramma 2007 en 2008

In de gemeentebegroting 2007 is de eerste drie miljoen euro voor de fiets beschikbaar gesteld vanuit nieuw beleid. Aangevuld met de overige bronnen is er in totaal € 5.415.000,-- beschikbaar.

In bijlage 1 is een toelichting opgenomen van de in het uitvoeringsprogramma 2007/2008 opgenomen projecten. Wij willen de volgende maatregelen uitvoeren.

Fietsbrug.

Plataanbrug (Noordelijke Ringweg)

Fietspaden.

fietspad Duinkerkenstraat (tussen Rouaanstraat en Antwerpenweg)

fietspaden Antwerpenweg (tussen Bornholmstraat en Duinkerkenstraat)

Kwaliteitsverbetering bestaande tegelfietspaden (asfaltering).

2007.

Kempkenspad

Maaslaan-Verlengde Hereweg

Veenweg (tussen Hoornseplas en Ter Borchlaan)

Asingastraat (tussen Van Oldenbarneveldtlaan en Bedumerstraat)

2008.

Friesestraatweg (tussen J. van Goyenstraat/Rubensstraat en spoorlijn Groningen-Sauwerd)

Diamantlaan (tussen Hoendiep en Metaallaan)

Fietsparkeren.

2007.

De Papiermolen

binnenstad (in het kader van het project Stadsfietsen)

2008.

Binnenstad (in het kader van het project Stadsfietsen)

Communicatie.

Communicatie en promotie van fietsmaatregelen c.q. bijdragen aan andere projecten, o.a. werkplan 2007 van het lokaal gezondheidsbeleid “Gezonder Zorgen”.

Verkeerslichten.

Inventarisatie en uitvoering van maatregelen om bestaande verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen.

Wensen van de stadjes.

De volgende wensen van stadjes zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007-2008:

- asfaltering kinderhoofdjes in fietspad Wilhelminakade (langs Reitdiep tussen Prinsesseweg en Graaf Adolfstraat);
- asfaltering fietspaden Eikenlaan;
- aanbrengen markering en bebording voetpad/fietspad Oosterpark tussen Merelstraat en Klaprooslaan;
- bewaakte rijwielstallingen: proef met een half jaar gratis stallen in de stallingen Haddingestraat, Oude Boteringestraat, Pathé en winkelcentrum Paddepoel;
- fietsdoorsteekje Kornoeljestraat/Vlierstraat-Plataanlaan
- twee-richtingen fietsstrook Brailleweg;
- omdraaien voorrang fietsverkeer Herman Colleniusstraat – Aweg;
- aanleg fietsdoorsteek bij Hornbach (Groningerweg).

In het kader van de evaluatiestudie “binnenstad zuidoost” zal een aanpassing voor het fietsverkeer bij de Winschoterkade/Steentilbrug worden uitgevoerd. Dit betreft het aanbrengen van opstelruimte (eenvoudige markering) voor fietsers om langs de auto's te fietsen en het aanpassen van de fysieke uitmonding bij de Steentilbrug.

Het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers op de kruising Stadsweg-Pop Dijkemaweg zal nader worden onderzocht. De consequenties van de aanpassing van de situatie ter plaatse zullen in beeld worden gebracht, onder andere ten aanzien van de aanwezige bomen.

Roderwolderdijk

De fietsstroken langs de Roderwolderdijk zijn niet opgenomen in de maatregelen voor 2007 en 2008. Uw raad heeft echter een motie aangenomen die in de aanleg van fietsvoorzieningen langs deze route voorziet, gelet op de toename van het vrachtverkeer als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein Westpoort. Voor de Roderwolderdijk worden drie varianten uitgewerkt. Deze worden begin 2007 voorgelegd aan uw raad. De financiering van de aanleg van de fietsvoorziening Roderwolderdijk vormt onderdeel van de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort.

7. Indicatief uitvoeringsprogramma 2009 en 2010

In de Fietsnota 2000 is een aantal fietsmaatregelen opgenomen, die in de periode 2009-2010 voor realisering in aanmerking komen. De planvorming en kostenraming van deze projecten zal nader worden uitgewerkt. Voor de jaren 2009 en 2010 is daarom ook nog geen compleet

uitvoeringsprogramma beschikbaar. De besluit-vorming over deze projecten kan in de komende jaren plaatsvinden.

Onderstaand zijn de projecten opgenomen die in de jaren 2009-2010 voor uitvoering in aanmerking komen (zie bijlage 4).

Nieuwe fietspaden.

- a) Fietspad tussen Aquamarijnstraat, Goudlaan en fietstunnel Friesestraatweg;
- b) fietspad tussen Reitdiep en Iepenlaan (parallel aan Plataanlaan: Noordelijke Ringweg);
- c) fietspad tussen Plataanlaan en Reitdiep (parallel aan spoorlijn Groningen – Sauwerd);
- d) fietsroute Hoogezand-Groningen.

toelichting

Route tussen de Aquamarijnstraat, Goudlaan en fietstunnel Friesestraatweg sluit aan op de nieuwe fietsbrug over het Reitdiep bij de Noordelijke Ringweg (Plataanbrug).

De route tussen het Reitdiep en de Iepenlaan vormt daarvan het vervolg, zodat een nieuwe, directe fietsroute Gravenburg-De Held-Vinkhuizen-Zernike-Paddepoel-Korrewegwijk-UMCG ontstaat. In combinatie met de fietsbrug over het Aduarderdiep bij Leegkerk vormen deze ontbrekende schakels een cruciaal onderdeel van deze hoofd fietsroute.

Het fietspad tussen de Plataanlaan en Reitdiep is een ontbrekende schakel tussen de nieuwe spoor/fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal (Walfridusbrug) en de noordelijke wijken. Realisering van (onderdelen) van deze route maakt een directere verbinding tussen Winsum, Adorp en Sauwerd en de (binnen)stad mogelijk. Vooral voor forenzen- en scholierenverkeer is dit fietspad van groot belang.

De fietsroute Hoogezand-Groningen is van belang om een directe verbinding tussen Hoogezand en Groningen te realiseren. Recent is tussen Hoogezand (Meerwijk) en de Waterhuizerweg een fietspad aangelegd. Met de realisering van het ontbrekende gedeelte tussen de Noorderzanddijk en de Duinkerkenstraat ontstaat een snelle, directe fietsverbinding die voor forenzen en scholieren interessant is.

De financiering van de onderstaande fietspaden loopt via de afzonderlijke projecten:

- e) de Verbetering (tussen Zuiderweg en Peizerweg);
 - f) fietspad Asingastraat (tussen Bedumerstraat en Bedumerweg);
 - g) fietspad A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering.
- De verbetering van het fietspad tussen de Zuiderweg en Peizerweg maakt financieel onderdeel uit van de exploitatie van de noord-zuid route. Realisering van het fietspad Asingastraat wordt gecombineerd met de verbeteringsmaatregelen op de Bedumerweg. Het fietspad langs de A7 kan vermoedelijk gefinancierd worden uit de Langman-gelden (Zuidelijke Ringweg).

Kwaliteitsverbetering fietspaden (asfaltering)

- a) Noordelijke Ringweg zz: tussen Iepenlaan en Bedumerweg/Poortstraat;
- b) tunnel onder Bedumerweg tussen Curaçaostraat en fietspad Noordzeebrug;
- c) fietstunnel Friesestraatweg tussen parallelweg Friesestraatweg (ACM-lokatie) en sportveld Vinkhuizen;
- d) Electronpad: kwaliteit is redelijk goed; een gedeelte heeft langsgroeven;
- e) Noordelijke Ringweg nz: tussen Van der Hoopstraat en Virulystraat: asfaltering van dit fietspad vormt onderdeel van de maatregelen in het kader van reconstructie knoop Bedumerweg / Plataanlaan/ Noordzeebrug).

8. Financiering

Het uitvoeringsprogramma 2009-2010 is indicatief. De financiële middelen “nieuw beleid” voor dit programma komen beschikbaar in de begroting 2009. We stellen u nu voor om alleen de middelen voor het programma 2007 en 2008 beschikbaar te stellen. De middelen nieuw beleid zijn opgenomen in de begroting 2007.

Voor het uitvoeringsprogramma 2007 en 2008 zijn de volgende kosten geraamd:

fietsbrug Plataanlaan	€	3.000.000,--
fietspad Duinkerkenstraat	€	800.000,--
fietspaden Antwerpenweg	€	300.000,--
asfaltering fietspad Kempkenspad	€	50.000,--
asfaltering fietspad Maaslaan-Verl. Hereweg	€	85.000,--
asfaltering fietspaden Veenweg (tussen Hoornseplas en Ter Borchlaan)	€	50.000,--
asfaltering fietspaden Friesestraatweg (tussen J. van Goyenstraat/Rubensstraat en spoorlijn)	€	81.000,--
asfaltering fietspaden Asingastraat (tussen Van Oldenbarneveltlaan en Bedumerstraat)	€	40.000,--
asfaltering fietspaden Diamantlaan (tussen Hoendiep en Metaallaan)	€	164.000,--
upgrading fietsenstalling “De Papiermolen”	€	100.000,--
fietsparkeren binnenstad	€	95.000,--
communicatie fietsmaatregelen/fietspromotie	€	50.000,--
fietsvriendelijke verkeerslichten	€	100.000,--
wensen van stadgers:		
- asfaltering fietspad Eikenlaan	€	160.000,--
- gratis bewaakt stallen	€	75.000,--
- asfaltering kinderhoofdjes in fietspad Wilhelminakade	€*)
- aanbrengen markering en bebording voetpad/fietspad Oosterpark tussen Merelstraat en Klaprooslaan	€ *)
- fietsdoorsteek Kornoeljestraat/Vlierstraat – Plataanlaan	€ *)
- twee-richtingen fietsstrook Brailleweg	€ *)
- omdraaien voorrang fietsverkeer Herman Colleniusstraat-Aweg	€ *)
- aanleg fietsdoorsteek bij Hornbach (Groningerweg)	€*)

*) voor deze maatregelen is in totaal € 265.000,-- beschikbaar in 2007 en 2008.

Er zijn nog geen kostenramingen beschikbaar van deze projecten.

Totale investeringskosten: € **5.415.000,--**

De dekking van deze kosten vindt plaats via de volgende bronnen:

-	Nieuw beleid 2007*)	€ 3.385,--
-	BDU	€ 1.200,--
-	EZ Terreininwinst	€ 660,--
-	SDC veiligheidsbudget 2007	€ 50,--
-	SDC budget 2006	€ 95,--
-	OCSW	€ 25,--
	Totaal	€ 5.415,--

*) Vanuit nieuw beleid is in de periode 2007-2008 € 3 miljoen beschikbaar. Uitvoering van de fietsbrug Plataanbrug zal voor een deel in 2009-2010 plaatsvinden. Een deel van de dekking van de middelen vindt plaats met de middelen nieuw beleid 2009-2010.

Voorgesteld wordt nu reeds een krediet beschikbaar te stellen voor de volgende maatregelen:

- asfaltering fietspaden	€ 470.000,--
- communicatie en promotie	€ 50.000,--
- fietsvriendelijke verkeerslichten	€ 100.000,--
- wensen van de stadjes	€ 500.000,--
Totaal	€ 1.120.000,--

Hiervan wordt € 1.095.000,-- gedekt uit incidenteel nieuw beleid 2007 en € 25.000,-- uit het SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2007.

Tevens stellen wij voor om in te stemmen met de uitvoering “fietsparkeren binnenstad” (project Stadfietsen). Hiervoor zijn de middelen (€ 95.000,--) reeds beschikbaar gesteld uit het SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2006.

Begrotingswijziging

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ
Naam voorstel	: Stap Op! fietsmaatregelen 2006 - 2010
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: raad
Incidenteel / Structureel	: Incidenteel
Soort wijziging	: Exploitatie

	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie		Onttrekking	
				- Reserve	+ Reserve	Saldo	
Financiële begrotingswijziging							
7.05 RO/EZ: Verkeer en Vervoer	1.095.000	0	-1.095.000				-1.095.000
9.03 BSD: Concernstelposten (inc. nw. beleid 2007)	-1.095.000		1.095.000				1.095.000
Totaal begrotingswijziging	0	0	0	0	0	0	0

Incidenteel / Structureel	: Incidenteel
Soort wijziging	: Investering

	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie		Onttrekking	
				- Reserve	+ Reserve	Saldo	
Financiële begrotingswijziging 2007							
7.05 RO/EZ: Verkeer en Vervoer	1.120.000	25.000	-1.095.000				-1.095.000
Totaal begrotingswijziging	1.120.000	25.000	-1.095.000	0	0	0	-1.095.000

Voor de volgende maatregelen volgt een afzonderlijk raadsvoorstel. Hierin wordt dan ook voorgesteld om de middelen nieuw beleid 2007 beschikbaar te stellen.

- Fietsbrug Plataanlaan.
- Fietspad Duinkerkenstraat.
- Fietspad Antwerpenweg.
- Upgraden fietsparkeren Papiermolen.

In bijlage 2 bevat een indicatief financieel overzicht van de in het uitvoerings-programma 2007/2008 opgenomen fietsvoorzieningen. Bij de afzonderlijke krediet-aanvragen zal op projectniveau de exacte kostenraming worden gepresenteerd.

9. Voorstel

Op grond van het vorenstaande stellen wij voor te besluiten:

- I. de nota "Stap Op! fietsmaatregelen 2007-2010" vast te stellen;
- II. het uitvoeringsprogramma 2007-2008 vast te stellen;
- III. een krediet beschikbaar te stellen van € 1.120.000,-- voor de realisering van een deel van het uitvoeringsprogramma 2007-2008, zoals aangegeven in de financiële paragraaf (paragraaf 8);
- IV. dit krediet te dekken voor € 1.095.000,-- uit incidenteel nieuw beleid 2007 en € 25.000,-- uit het SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2007;
- V. de uitvoering van fietsparkeren binnenstad (project Stadfietsen), onderdeel van het SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2006 (€ 95.000,-- vast te stellen;
- VI. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.

BIJLAGE 1: toelichting bij het uitvoeringsprogramma 2007/2008

De volgende projecten komen in aanmerking voor uitvoering als onderdeel van het programma 2007/2008.

Aanleg van nieuwe fietspaden

Fietsbrug Plataanlaan (Noordelijke Ringweg)

Met de aanleg van deze fietsbrug gaat een lang gekoesterde wens in vervulling. Reeds bij de opening van de Noordelijke Ringweg in 1980 is discussie gevoerd over het ontbreken van een verbinding voor de fiets. Met de aanleg van de fietsbrug over het Reitdiep wordt een ontbrekende schakel in de fietsverbinding tussen De Held, Gravenburg en Vinkhuizen en Zernike en Paddepoel opgelost. De aanleg van de fietsbrug past in de vervolmaking van het fijnmazige fietsroutenetwerk in Groningen en completeert de overbrugging van het Reitdiep: na aanleg van de fietsbrug bij de ACM-lokatie is dit de laatste in de schakel, zodat op iedere circa 2 km. het Reitdiep kan worden overgestoken. In de huidige situatie moet altijd via de Pleiadenbrug worden omgereden; voor het autoverkeer is wel een verbinding aanwezig in de vorm van de Plataanbrug in de Noordelijke Ringweg.

De aanleg van deze brug is ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2005 – 2010 van de Nota Fietsverkeer 2000 en vormt onderdeel van de (ontbrekende schakel) hoofd fietsstructuur.

Als kostenindicatie is uitgegaan van een investering van ca. € 3,0 mln., hetzelfde bedrag waarvoor ook de ACM-fietsbrug wordt aangelegd. In dit bedrag is ook rekening gehouden met de kosten die gemoeid zijn met de grondverwerving en de projectkosten. Naar verwachting zullen dagelijks ca. 1.000 tot 2.000 fietsers van de brug gebruik maken.

fietspaden Duinkerkenstraat en Antwerpenweg

In het masterplan “Revitalisering Winschoterdiep en Eemskanaal” is de aanleg van fietspaden langs de Duinkerkenstraat en de Antwerpenweg opgenomen. De aanleg van aparte fietsvoorzieningen bevordert de verkeersveiligheid voor zowel automobilisten als fietsers. Het fietspad langs de Duinkerkenstraat sluit aan bij het aanwezige fietspad langs de Duinkerkenstraat vanaf de Rouaanstraat en de fietstunnel onder de spoorlijn bij Klein Martijn. Aanleg van de fietspaden op de Antwerpenweg sluit aan bij de recent gerealiseerde fietsvoorzieningen langs de Bornholmstraat. In de toekomst wordt de Duinkerkenstraat doorgetrokken naar het Europapark, zodat de nieuwe fietspaden onderdeel uitmaken van een nieuwe fietsroute tussen de binnenstad, het Europapark, bedrijventerrein Zuidoost en de richting van Westerbroek en Hoogezand. In de huidige situatie vormt de Duinkerkenstraat en de Antwerpenweg onderdeel van o.a. woon-school fietsroutes, tussen enerzijds Westerbroek en Hoogezand en anderzijds Harkstede, Slochteren en omgeving. Scheiding van zwaar vrachtverkeer en scholieren fietsverkeer komt de verkeersveiligheid ten goede.

De aanlegkosten van het fietspad langs de Duinkerkenstraat is geraamd op ca. € 0,8 mln en langs de Antwerpenweg op ca. € 0,3 mln.

fietspad A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilwering

In het kader van de aanpak van de Zuidelijke Ringweg (Langman maatregelen) wordt een volledige aansluiting Laan Corpus den Hoorn/A7 aangelegd. In 2009 is de aansluiting gereed. Langs de A7 loopt tussen de Laan Corpus den Hoorn en Bruilwering (Piccardthof) een smal, van oorsprong recreatief fietspad. In de afgelopen jaren is het gebruik van het fietspad sterk toegenomen, o.a. door de inwoners van de Buitenhof en werknemers van het bedrijventerrein Kranenburg. Het fietspad vervult nu een belangrijke functie voor woon-werk en woon-school verkeer en is inmiddels van

verlichting voorzien.

Ook inwoners van de (toekomstige) woonwijk Ter Borch maken van het fietspad langs de A7 in toenemende mate gebruik.

Recent is het fietspad langs de Bruilwering opgeknapt, inclusief de brug over het omgelegde Eelderdiep. In combinatie met de nieuwe fietsbrug over het Peizerdiep bij Peizermade vormt het fietspad langs de A7 een belangrijke schakel in zowel de recreatieve- als utilitaire (woon-werk en woon-school) fietsverbindingen tussen het Westerkwartier en de stad (en omgekeerd).

Door Rijkswaterstaat wordt een gedeelte van het fietspad verbreed, binnen de grenzen van het werk. Het overige gedeelte, tussen de aansluiting van het werk en de Bruilwering is voor rekening van de gemeente. Voorgesteld wordt om het resterende gedeelte “op niveau” te brengen (verbreden van het bestaande smalle pad, nieuwe verharding) zodat fietsverkeer in twee richtingen mogelijk is en het fietspad kwalitatief zodanig is dat het een aantrekkelijke fietsroute vormt voor zowel forenzen als scholieren.

Onderzocht wordt of het mogelijk is dit project onder te brengen in het Langman-project.

Kwaliteitsverbetering fietsvoorzieningen

Asfaltering bestaande fietspaden

Kempkenspad

Het Kempkenspad vormt de verbinding tussen de Kempkensberg en de Verlengde Hereweg langs het Sterrebos. Dit tegelfietspad is opgenomen in het onderhoudsprogramma van Stadsbeheer voor 2008. Met de asfaltering van dit fietspad ontstaat een hoogwaardige en snelle fietsverbinding tussen Corpus den Hoorn/Grunobuurt en Martiniplaza en het gebied rond de Kempkensberg en het Europapark. Naar verwachting zal het gebruik van deze route toenemen als gevolg van de intensivering en de nieuwe ontwikkelingen rond de Kempkensberg en het nieuwe station Europapark.

De meerkosten zijn geraamd op ca. € 50.000,=.

Fietspad tussen Maaslaan (incl. fietstunnel Zuidelijke Ringweg) en Verl. Hereweg (zuidzijde Zuidelijke Ringweg)

Asfaltering van dit fietspad, inclusief het fietspad in de fietstunnel bij de Maaslaan completeert de fietsroute tussen Corpus den Hoorn/Grunobuurt en het Europapark. Ook fietsers van en naar het openluchtzwembad “De Papiermolen” maken gebruik van dit fietspad. Uitvoering is opgenomen in het onderhoudsprogramma 2007. De meerkosten zijn geraamd op ca. € 85.000,=.

Fietspad Veenweg tussen Hoornseplas (ingang) en Ter Borchlaan (toekomstige rotonde)

In de fietsroute tussen Groningen en Eelde/Paterswolde ontbreekt een klein stukje geasfalteerd fietspad, namelijk tussen de aansluiting Hoornseplas en de Ter Borchlaan. De kruising (T-aansluiting) Paterswoldseweg/Ter Borchlaan zal worden gereconstrueerd tot een rotonde. Dit houdt verband met de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwe woonwijk Ter Borch. Bij de aanleg van de rotonde kan de asfaltering van het ontbrekende stukje fietspad worden meegenomen. Realisering is voorzien in 2007. De meerkosten zijn geraamd op ca. € 47.000,=.

Fietspad Asingastraat (tussen van Oldenbarneveltlaan en Bedumerstraat)

Dit tegelfietspad is sluit aan bij de geasfalteerde fietspaden langs de Eikenlaan (tot de Iepenlaan) en de fietsstroken langs de Sumatrалаan. Uitvoering van de asfaltering van beide fietspaden past in het onderhoudsprogramma voor 2007. De meerkosten zijn geraamd op ca. € 40.000,=.

Friesestraatweg (tussen J. van Goyenstraat en spoorwegovergang)

Het gedeelte van de Friesestraatweg tussen de spoorwegovergang en de Jan van Goyenstraat (stadinwaarts) en Rubensstraat (staduitwaarts) is nog niet geasfalteerd. In het programma van Stadsbeheer is zijn beide fietspaden opgenomen voor het onderhoudsprogramma 2009. De meerkosten zijn geraamd op ca. € 81.000,=

Diamantlaan (tussen Hoendiep en Metaallaan)

Langs voornoemd gedeelte van de Diamantlaan ligt een tegelfietspad. Veel scholieren maken van deze route gebruik. Asfaltering van de fietspaden langs dit gedeelte van de Diamantlaan is opgenomen in het programma 2008. De meerkosten zijn geraamd op ca. € 164.000,=.

fietsvriendelijke verkeerslichten

Het fietsvriendelijke afstellen van verkeersregelinstanties (verkeerslichten) levert een bijdrage aan comfortverbetering van bestaande fietsroutes. Naast fietsers profiteren ook voetgangers van dergelijke maatregelen. Er zal een inventarisatie gemaakt worden van bestaande verkeerslichten die op eenvoudige wijze fietsvriendelijker kunnen worden afgesteld. Vaak kunnen dergelijke (softwarematige) maatregelen gecombineerd worden met het vervangingsprogramma van huidige verkeersregelinstanties. Bij nieuwe instanties (bijvoorbeeld Sportlaan/Laan Corpus den Hoorn of verbindingkanaalzone) worden de nieuwste technieken toegepast die ook voor de fietser en voetganger gunstig uitwerken.

De inventarisatie vormt de basis voor het overzicht van verkeerslichten die voetganger én fietsvriendelijker kunnen worden afgesteld. Voor de jaren 2007 en 2008 wordt een budget gereserveerd van € 100.000,=; voor de jaren 2009 en 2010 ieder jaar € 100.000,=.

fietsparkeermaatregelen

fietsenstalling De Papiermolen

De huidige fietsenstalling bij het openluchtbad "De Papiermolen" dateert uit 1955. De huidige fietsklemmen (betonklemmen) voldoen volstrekt niet meer aan de huidige vraag en zijn niet afgestemd op het huidige fietsenpark. Daarnaast is het nauwelijks mogelijk om de fiets onbewaakt te kunnen stallen. De huidige fietsenstalling is volledig gereserveerd voor bewaakte stallen. Van deze mogelijkheid wordt beperkt gebruik gemaakt.

De zwembadbezoekers die hun fiets onbewaakt willen stallen doen dit nabij de ingang van het zwembad, vaak de nooduitgang blokkerend.

Om aan deze gevaarlijke situatie een eind te maken en om te voorzien in de vraag naar goede openbare stallingsmogelijkheden, wordt in overleg met OCSW en bewaakte rijwielstallingen een plan gemaakt om de stallingsmogelijkheden, bewaakt en onbewaakt te verbeteren. Het ligt in de bedoeling om de nieuwe fietsenstalling bij de start van het nieuwe zwemseizoen in april 2007, te openen.

De kosten zijn geraamd op € 100.000,= (schatting). In de Meerjareninvesterings- en onderhoudsplanning 2007 van de dienst OCSW (WSR) is een bedrag van € 25.000,= opgenomen.

fietsparkeren binnenstad

Voor het fietsparkeren in de binnenstad is een apart programma ontwikkeld onder de titel "Stadsfietsen". Zowel voor de korte als lange termijn zijn maatregelen in ontwikkeling om een oplossing te vinden voor het groeiend aantal geparkeerde fietsen in de Groninger binnenstad. Voor 2007 en 2008 is een budget geraamd van € 95.000,= per jaar (SDC binnenstadsbudget 2006).

fietsendiefstal

In 2005 is de binnenstad van Groningen uitgeroepen tot "de beste binnenstad van Nederland". Naast bereikbaarheid en goede winkelvoorzieningen is ook een optimale veiligheid een belangrijk aspect. Het bevorderen van veiligheidsgevoelens in de binnenstad, het verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van fietsendiefstal zijn daarbij belangrijke elementen. In het

uitvoeringsprogramma is een bijdrage opgenomen uit het veiligheidsbudget 2007 voor communicatie en voorlichting mbt maatregelen die gericht zijn op het tegengaan van fietsendiefstal. Ook is een bedrag opgenomen als investeringsbijdrage in de upgradering van de fietsenstalling bij De Papiermolen.

Wensen van de Stadgers

Voor het honoreren van wensen van de Stadgers is voor de jaren 2007 – 2008 een bedrag opgenomen van 500.000 euro. De volgende projecten zijn geselecteerd voor realisering in 2007 en 2008:

asfaltering kinderhoofdjes in fietspad Wilhelminakade (langs Reitdiep tussen Prinsesseweg en Graaf Adolfstraat)

De Wilhelminakade maakt onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur. In de Fietsnota 2000 wordt voor de hoofdfietsstructuur uitgegaan van fietspaden met een hoog fietscomfort, waaronder geasfalteerde fietspaden. Wij zullen in de twee ontbrekende gedeelten de kinderkopjes vervangen door asfalt; asfaltering wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.

asfaltering fietspaden Eikenlaan (tussen Dierenriemstraat en Iepenlaan/Spaanse Aakstraat)

De Eikenlaan vormt onderdeel van de hoofdfietsstructuur en is één van de laatste fietsroutes die nog niet zijn geasfalteerd. Dagelijks maken ruim 7.000 fietsers van deze route gebruik. Asfaltering van deze route maakt de totale tangentiële fietsroute vanaf Vinkhuizen naar het Europapark compleet. De beide tegelfietspaden langs de Eikenlaan worden in de periode 2007-2008 geasfalteerd. Bij de materiaalkeuze en de levensduur daarvan wordt rekening worden gehouden met de toekomstige aanleg van de tram over de Eikenlaan. Bij aanleg van de tramlijn zal het profiel van de Eikenlaan volledig worden gereconstrueerd.

aanbrengen markering en bebording voetpad/fietspad Oosterpark tussen Merelstraat en Klaprooslaan

In het kader van de herontwikkeling van het voormalige Oosterparkstadion, wordt eind 2007 gestart met de bouw van ca. 300 woningen. In dit plan is de bestaande verbinding tussen de Klaprooslaan en Merelstraat opgenomen als ontsluitingsroute voor een gedeelte van de nieuwe woningen. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) kunnen van deze verbinding gebruik blijven maken. Naar verwachting is de situatie in 2010 volledig gereed. Vooruitlopend op de definitieve situatie wordt op het voetpad een witte streep aangebracht om de scheiding tussen voetpad en fietspad te markeren. Er is sprake van een eenvoudige maatregel (het aanbrengen van een witte streep en het plaatsen van twee borden) die weinig kost.

bewaakte rijwielstallingen: proef met een half jaar gratis stallen in de stallingen Haddingestraat, Oude Boteringestraat, Pathé en winkelcentrum Paddepoel

Dit is een sympathiek voorstel dat een serieuze kans voor realisering verdient. Een dergelijke proef kan bijdragen aan het oplossen van de fietsparkeerproblematiek in de binnenstad. Wij zullen vanaf 1 juli 2007 een half jaar lang genoemde stallingen gratis maken. De kosten hiervan bedragen ca. € 75.000,=.

Wij zullen het effect van deze maatregel op o.a. het fietsparkeren in de binnenstad onderzoeken.

fietsdoorsteek Kornoeljestraat/Vlierstraat – Plataanlaan

Fietsers maken nu al gebruik van deze illegale verbinding (spoor in het grasveld). Wij willen deze verbinding legaliseren door een fietsdoorsteek aan te leggen; dit project wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.

twee-richtingen fietsstrook Brailleweg

In de praktijk maken fietsers die vanaf de Van Iddekingebrug komen al gebruik van de fietsstrook

op de Brailleweg. Zij fietsen tegen het fietsverkeer dat richting de Wijert fietst, in. Wij zullen deze situatie aanpassen, zodanig, dat fietsers in twee richtingen van de fietsstrook gebruik kunnen maken. Deze maatregel is opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.

omdraaien voorrang fietsverkeer Herman Colleniusstraat – Aweg

de voorrangssituatie voor fietsers op dit kruispunt lijkt enigszins onlogisch Niet het rechtdoorgaande fietsverkeer op de A-weg heeft voorrang maar het uit de Herman Colleniusstraat komende fietsverkeer. Een fietsrotonde zien wij op deze plek niet als oplossing, maar aanpassing van de voorrangssituatie lijkt een goede maatregel. Fietsverkeer vanaf de Herman Colleniusstraat moet dan voorrang verlenen aan fietsers komende vanaf de A-weg

aanleg fietsdoorsteek bij Hornbach (Groningerweg)

Dit is een al vele jaren levende wens. Wij zullen een verharde overgang gaan aanleggen tussen het fietspad en de rijbaan van de Groningerweg.

Communicatie

Aan communicatie rond de ingebruikname van nieuwe fietsvoorzieningen wordt nauwelijks aandacht besteed. Het is noodzakelijk om Stadgers te attenderen op nieuwe fietsverbindingen, zoals een nieuwe fietsbrug of de aanleg van een kortsluitende fietsverbinding. Ook is het noodzakelijk om het fietsgebruik te stimuleren, o.a. in relatie tot gezondheidscampagnes (meer bewegen etc.). Hierbij kan worden aangesloten bij het gemeentelijk gezondheidsbeleid, zoals verwoord in “Gezonder zorgen II” en het daarbij horende werkplan 2007.

Ook bijdragen aan andere projecten, zoals een veilige schoolomgeving, minderhedenbeleid, het tegengaan van fietsdiefstal, het stimuleren van het gebruik van bewaakte rijwielstallingen of het stallen van de fiets in de binnenstad op de juiste plaats, kunnen voor een bijdrage in aanmerking komen.

Voor de jaren 2007 en 2008 is een budget van € 50.000,= gereserveerd.

BIJLAGE 2: indicatief financieel overzicht uitvoeringsprogramma fietsvoorzieningen 2007/2008

	Totale Kosten	Nieuw Beleid	BDU	EZ terreinwin- st	SDC Veiligheid 2007	SDC Budget 2006	OCSW	jaar uit- voering
Fietsbrug Plataanlaan 1)	3.000	1.800	1.200					
Fietspad Duinkerkenstraat 1)	800	320		480				2008
Fietspad Antwerpenweg 1)	300	120		180				2008
Asfaltering Kempkenspad	50	50						2007
Asfaltering Maaslaan-Verl. Hereweg	85	85						2007
Asfaltering Veenweg	50	50						2007
Asfaltering Friesestraatweg	81	81						2007
Asfaltering Asingestraat	40	40						2008
Asfaltering Diamantlaan	164	164						2007
Upgraden fietsparkeren Papiermolen 1)	100	50			25 ²⁾		25	2008
Fietsparkeren binnenstad	95					95 ³⁾		2007
Communicatie en promotie	50	25			25 ²⁾			2007 2008
Fietsvriendelijke verkeerslichten	100	100						2007 2008
Wensen van de Stadjers:								
- asfaltering fietspaden Eikenlaan	160	160						2007
- gratis bewaakt stallen (½ jaar proef)	75	75						2007
- asfaltering fietspad Wilhelminakade	.. *	.. *						2007
- markering/bebording voetpad/ fietspad Oosterpark	.. *	.. *						2007
- fietsdoorsteek Kornoeljestraat/Vlier- straat-Plataanlaan	.. *	.. *						2007
- twee-richting fietsstrook Brailleweg	.. *	.. *						2007 2008
- omdraaien voorrang fietsverkeer Herman Colleniusstraat – Aweg	.. *	.. *						2007
- aanleg fietsdoorsteek Hornbach	.. *	.. *						2007
Totaal	5.415	3.385	1.200	660	50	95	25	

*) voor deze maatregelen is in totaal € 265.000,- beschikbaar in 2007 en 2008. Er zijn nog geen kostenramingen beschikbaar van deze projecten.

1) voor deze maatregelen wordt een afzonderlijk raadsvoorstel opgesteld, waarvoor dan ook een krediet beschikbaar wordt gesteld.

2) uit SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2007.

³⁾ uit SDC-budget fietsendiefstal, onderdeel veiligheid 2006.

BIJLAGE 3: FIETSWENSEN VAN STADJERS: ideeën voor fietsmaatregelen

In de Groninger Gezinsbode van 15 november 2006 hebben wij een oproep geplaatst voor ideeën voor fietsmaatregelen in de stad. Deze paragraaf bevat een overzicht van de ingediende suggesties en opmerkingen. Deze ideeën zijn betrokken bij de oriënterende discussie over de Kadernotitie Fietsnota 2006-2010 in de raadscommissie Beheer & Verkeer van 13 december 2006. In totaal zijn tot op heden 56 brieven en mailtjes binnengekomen met in totaal 130 verschillende opmerkingen en suggesties.

Dit overzicht is als volgt opgebouwd: eerst volgt een korte beschrijving van de suggesties/opmerkingen met de nummers van de brieven en e-mails waarin de opmerking is gemaakt. Daarna volgt onze beantwoording. Het overzicht is ingedeeld in een aantal categoriën: bestaande infrastructuur, fietsparkeren, oversteekbaarheid (o.a. verkeerslichten), nieuwe infrastructuur en overige suggesties en ideeën.

Bestaande infrastructuur

1. Geen drempels / opritconstructies op zijstraten in 30km gebieden in Helpman (1)
antwoord: in het kader van Duurzaam Veilig worden steden en dorpen ingedeeld in verkeersgebieden (50 km wegen) en verblijfsgebieden (30 km. straten). Om een goede overgang tussen beide gebieden te realiseren en de verschillende snelheidsregimes aan de automobilist duidelijk te maken worden gebieden gescheiden door een zogenaamde inritconstructie.
2. Fietspad langs Reitdiep voor de sluis verbreden (3)
antwoord: er is geen ruimte om het fietspad te verbreden. Aan de ene kant ligt het Reitdiep en aan de andere kant het slibdepot. Het fietspad is ca. 1.60 m breed, voldoende om twee fietsers elkaar te laten passeren.
3. Verbeteren van de afslag tegenover St. Jozefskerk, Rademarkt naar de Heresingel (alleen voor fietsers). Het trottoir schuin afsnijden. (5)
antwoord: afslaan fietsbeweging van Rademarkt naar Heresingel wordt niet verbeterd door aanpassing van het trottoir. Bovendien begint meteen na de ronding de fietsstrook naar de kruising met de Oosterbrug. Situatie wordt niet gewijzigd.
4. Inham in de Bloemstraat en Spilsluizen nz. (5)
antwoord: inhammen in beide straten zijn aangebracht om parkeervakken duidelijk te markeren.
5. Slecht wegdek en groeiende takken over het fietspad langs de zuidzijde van het Van Starkenborgkanaal (Sprikkenburg) industrieterrein De Hoogte en de brug bij Dorkwerd (6)
antwoord: het fietspad Sprikkenburg tussen De Hoogte en de Dorkwerderbrug wordt door Stadsbeheer regelmatig onderhouden. Twee jaar geleden is het fietspad opgeknapt om de berijdbaarheid van het pad beter kunnen waarborgen. De wijkpost noordwest verzorgt het dagelijks onderhoud van dit pad; daarbij hoort ook het snoeien van de overhangende takken

6. Fietsvriendelijker wegdek op het Hoge der A. Fietsstroken zonder kinderkopjes of asfalteren (7, 8, 14, 21, 28, 43, 44)
antwoord: wij gaan het wegdek van het Hoge der A niet aanpassen. Fietsers hebben in de omgeving meerdere alternatieve routes tot hun beschikking: Lage der A, Westersingel en de route Munnikeholm-Lutkenieuwstraat-De Laan. De huidige bestrating vormt onderdeel van de historische omgeving (bebouwing en schepen) van het Hoge der A. Over de stedenbouwkundige en verkeerskundige inrichting van het Hoge der A heeft intensief overleg plaatsgevonden met omwonenden. De raad heeft vervolgens ingestemd met het plan.
7. Beter wegdek en meer verlichting fietspad ten zuiden van Ringweg Noord vanaf het crematorium tot in Selwerd en vervolgens vanaf Selwerderhof naar kruispunt Bedumerweg (11)
antwoord: de inzet is om bij de realisering van de plannen voor de nieuwe Noordzeebrug en de aanpassing van de kruising Noordelijke ringweg – Bedumerweg – Van der Hoopstraat het fietspad tussen de Iepenlaan en Bedumerweg (aan de zuidkant van de noordelijke ringweg) te verbeteren. Asfaltering van dit fietspad is daarvan onderdeel.
8. Renovatie fietspad Diamantlaan vanaf Hoendiep richting Metaallaan (15)
antwoord: de asfaltering van dit fietspad is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van fietsvoorzieningen voor de jaren 2007 en 2008.
9. Renovatie fietspad vanaf de tunnel bij de Aceco richting Zilverlaan (15)
antwoord: de asfaltering van dit fietspad is opgenomen in het uitvoeringsprogramma voor de jaren 2009-2010. Dit betreft het fietspad van de Friesestraatweg naar de Zilverlaan resp. de Electronstraat. Realisering kan worden gekoppeld aan de bouw van de fietsbrug bij de ACM-lokatie over het Reitdiep.
10. Te smalle strook voor voetgangers en fietser langs het water bij het nieuwe winkelcentrum west in Beijum (18)
antwoord: de ruimte tussen de parkeerplaatsen en het muurtje bij de waterkant is smal, maar voldoende breed om als fietser en voetganger er langs te lopen. Soms parkeren auto's op dit gedeelte, wanneer het parkeerterrein vol is. In die situaties is de ruimte voor voetgangers en fietsers beperkt.
11. Wegwerken oneffenheden in het fietspad aan de oostkant Paterwoldseweg vanaf de verkeerslichten tot de spoorwegovergang (19)
antwoord: herstelwerkzaamheden aan het fietspad zijn inmiddels uitgevoerd. De slechte plekken zijn opnieuw geasfalteerd.
12. Geen aparte fietsstroken in straten met kinderkopjes zoals H. Colleniusstraat en Dr. Hofstede de Grootkade (19)
antwoord: beide straten vormen onderdeel van het 30 km.-gebied Schildersbuurt. In 30 km-gebieden worden in principe geen aparte fietsvoorzieningen aangelegd

(woonstraten).

13. Fietspad langs de Wilhelminakade voorzien van asfalt ipv. kinderkopjes (20)
antwoord: de Wilhelminakade maakt onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur. In de Fietsnota 2000 wordt voor de hoofdfietsstructuur uitgegaan van fietspaden met een hoog fietscomfort, waaronder geasfalteerde fietspaden.
 Wij zullen in de twee ontbrekende gedeelten de kinderkopjes vervangen door asfalt; asfaltering wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.
14. Slecht wegdek door ligging van putten van Verlengde Hereweg in Helpman richting Haren. Geldt ook voor delen van de Friesestraatweg. (23)
antwoord: situatie is bekend, maar kan niet worden verbeterd. Putten betreffen met name aansluitingen van waterleiding van woningen op het hoofdwatervoorleidingnet.
 Wij zullen bewerkstelligen dat aanemers en directievoerders meer aandacht besteden aan het op juiste hoogte stellen van putten.
15. Verbetering scherpe bocht fietspad Peizerweg, de aantakking van ventweg op fietspad, ter hoogte van de bocht in de Peizerweg ter plaatse van KPN/Niemeijer (24)
antwoord: de situatie kan niet worden aangepast, gelet op de beschikbare ruimte. De situatie bevordert de veiligheid van de spelende kinderen op de speelplek, omdat fietsers hun snelheid moeten matigen.
16. Wegwerken van oneffenheden van fietspad tussen Vesta en de Concourslaan tussen westelijke ringweg en kinderboerderij (24)
antwoord: het verbeteren van de situatie is opgenomen in het onderhoudsprogramma 2008. Indien mogelijk worden de maatregelen in 2007 uitgevoerd.
17. Asfaltering van brug omgelegde Eelderdiepje – fietstunnel onder de A7 (24)
antwoord: dit betreft de brug over het omgelegde Eelderdiepje bij de Madijk. De brug is in slechte conditie en wordt inmiddels gerenoveerd.
18. Wegwerken van oneffenheden fietspad Eikenlaan en meer verlichting van de Eikenlaan (25,33)
antwoord: wij stellen voor om beide tegelfietspaden langs de Eikenlaan te asfalteren in de periode 2007-2008. Bij de asfaltering zal rekening worden gehouden met de toekomstige aanleg van de tram over de Eikenlaan. Wanneer besloten wordt tot aanleg van de tram zal het profiel van de Eikenlaan volledig worden gereconstrueerd.
 Het verlichtingsniveau van de Eikenlaan voldoet aan de daarvoor geldende normen.
19. Wegwerken van oneffenheden van fietspad noordzijde Van Starckenborghkanaal tussen Reitdiep en de Tjardaweg (26)
antwoord: het Platvoetpad is in beheer en onderhoud bij de gemeente Groningen (Stadsbeheer). In het voorjaar van 2007 wordt nieuwe verharding aangebracht, zoals ook is toegepast bij het fietspad aan de zuidzijde van het Van

Starkenborghkanaal (Sprikkenburg). (zie ook antwoord 5).

20. Veiliger afscheiding tussen rijbaan en het fietspad aan de Olgerweg en de renovatie ervan (27)
antwoord: de huidige afscheiding tussen het fietspad en de rijbaan bestaat uit witte betonblokken. Recent zijn deze blokken opnieuw wit geschilderd, zodat er voor beide weggebruikers (fietsers en automobilisten) beter zicht is op elkaars weggedeelten. Daarnaast wordt het vrachtverkeer op het gedeelte van de Olgerweg binnen de bebouwde kom van Middelbert geweerd.
21. Renovatie Weendersweg langs de A7 vanaf de Engelberterweg (27) en van de Engelberterweg tot aan de Borgsloot
antwoord: in de afgelopen jaren is door Stadsbeheer regelmatig onderhoud uitgevoerd aan deze weg. De Weendersweg wordt zowel gebruikt door landbouwverkeer als fietsers. Het betreft het gedeelte tussen de Engelberterweg en de stadsmarkering “de joker”. Er is sprake van beperkt onderhoud omdat in de komende jaren de verkeerssituatie ter plaatse zal wijzigen in verband met de bouw van het Euvelgunnetracé.
22. Verbetering van het fietspad Kerkepad tussen Lintdal en de Weendersweg (27)
antwoord: in 2006 heeft een visuele inspectie plaatsgevonden van dit fietspad. Er zijn geen schades geconstateerd.
23. Asfaltering van huidige puinpaden rondom de nieuwe school in Gravenburg en aanpassing van de opritten aan het einde van de straten (30)
antwoord: de “puinpaden” vormen onderdeel van de wandelpadenstructuur in Gravenburg. Voor fietsers is dwars door de wijk een noord-zuid lopend fietspad aangelegd (Van Aquinopad). Het openstellen van de wandelpaden voor fietsverkeer leidt voor wandelaars (ook ouders met kleine kinderen) tot onveilige situaties.
24. Onduidelijkheid over het gebruik van gele klinkers in het centrum. Bijvoorbeeld in de Folkingestraat. Zijn die voor fietsers of voetgangers? Inzet communicatiemiddelen (33)
antwoord: in de binnenstad is bewust gekozen voor het concept van “shared space”. Dit betekent dat auto’s, fietsers en in sommige situaties ook de voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken. Dit betekent, dat bijvoorbeeld in de Folkingestraat de fietser op drukke momenten zijn snelheid moet aanpassen aan het voetgangersverkeer. De fietser moet zich als gast gedragen. Wij zullen de mogelijkheden nagaan op welke manier communicatie over “omgangs”-gedragsregels in de binnenstad (fietsparkeren, fiets- en voetgangersverkeer Folkingestraat) kan worden georganiseerd.
25. Verbreding fietspad Damsterdiep van Oostersluis tot aan de Oostersingel (35)
antwoord: het huidige fietspad wordt niet verbreed; de kosten daarvan zijn erg hoog omdat aanpassing van het bestaande profiel moet plaatsvinden: aankoop grond (particuliere tuinen); aanpassing parkeervakken (o.a. bij Slachthuisstraat)

etc.

26. Geen rechtsafvak op Damsterdiep voor de verkeerslichten (35)
antwoord: in de komende jaren gaat het Damsterdiep “op de schop” in verband met de bouw van de parkeergarage. Dit betekent dat ook de verkeerscirculatie voor het fietsverkeer moet worden aangepast. Hoewel wij kunnen instemmen met deze maatregel, zullen wij deze, gelet op de beperkte duur waarbij van de maatregel geprofiteerd kan worden, deze niet uitvoeren. In het definitieve ontwerp zal de aparte rechtsafbeweging voor het fietsverkeer worden opgenomen voor fietsers vanaf het Damsterdiep richting Europabrug. Wij zullen een bord plaatsen met daarop de tekst “fietsers rechtsaf toegestaan”.
27. Geen haakse bochten of verbreding van de bochten bij de fietsbruggen over het Noord-Willemskanaal ter weerszijden (35)
antwoord: situatie kan niet worden aangepast omdat de ruimte bij de toeleidende fietspaden (o.a. bij Julianabrug) ontbreekt. Bij de Van Hallfietsbrug (bij Hoofdstation) is een haakse bocht omdat er beperkte ruimte was in verband met de aanwezigheid van het terrein van Niemeijer.
28. Haakse bochten bij sommige kruisingen en rotondes (35)
antwoord: briefschrijver geeft geen concrete locaties aan. In z’n algemeenheid kan worden opgemerkt dat haakse bochten soms als snelheidsremmende maatregelen fungeren. Hiermee wordt de kans op een ongeval, bijvoorbeeld tussen een rechtsafslaande auto en een rechtdoorgaande fietser bij een rotonde, verkleind.
29. Verbreden van fietspaden in Groningen (35)
antwoord: In de beleidsnota “Fietsverkeer 2000” zijn richtlijnen opgenomen voor wat betreft de breedtes van fietspaden. In de meeste situaties voldoen de fietspaden aan de geldende normen. Er zijn enkele situaties waarbij de fietspaden smaller zijn dan de norm aangeeft (Damsterdiep). Dit is meestal het geval wanneer in een bestaande situatie een fietspad wordt aangelegd.
 Er dient dan rekening te worden gehouden met de beschikbare ruimte. Daarnaast zijn er vaak bomen aanwezig en speelt de aanwezige ondergrondse infrastructuur een rol, zoals kabels, leidingen en riolering. In dergelijke, bestaande situaties dient ook een afweging met de kosten te worden gemaakt.
30. Geen stoeprand naar zijstraten: Van Pyrietstraat rechtsaf de Diamantlaan op, van Tuinbouwstraat de Kerklaan in en vanaf de Parallelweg de Noorderstationstraat op (40)
antwoord: zie bij 1.
31. In het algemeen: wegwerken van hobbels e.d. op fietspaden mag ook slaan op putdeksels (45)
antwoord: zie bij 14.
32. Verbreding fietspad Verlengde Hereweg tussen de Esserweg en de Goeman Borgesiuslaan (45)

antwoord: de fietspaden langs dit gedeelte van de Verlengde Hereweg zijn relatief smal. De geschetste oplossing, namelijk het verbreden van het fietspad door het trottoir te versmallen, betekent een forse investering. Trottoirbanden moeten worden verplaatst, straatkolken en riolering aangepast. De kosten van deze maatregel wegen niet op tegen het voordeel dat verbreding oplevert. Er is naast de route via de Verlengde Hereweg en Rijksstraatweg een tweede belangrijke fietsverbinding tussen Groningen en Haren (v.v.) aanwezig. Dit betreft de route via de Helperzoom. Dagelijks maken van de Hereweg (ter hoogte van de Kempkensberg) ca. 10.000 fietsers gebruik; van de Helperzoom ca. 12.000.

33. Meer groentijd voor fietsers bij verkeerslicht Verlengde Hereweg - Goeman Borgesiuslaan en Herewegviaduct – Stationsweg (Herebrug) (45)
antwoord: in 2009 wordt de automaat van deze verkeerslichten vervangen. In de nieuwe automaat zal ook het systeem van “twee keer groen per cyclus” worden ingebouwd, zodat fietsers meer groentijd krijgen.
34. Aanleg fietspad op de Turfsingel en het Schuitendiep (45)
antwoord: de diepenring is geen ideale fietsroute. Onderdeel van het binnenstadsbeleid is het aanzien van de diepenring te verbeteren. De aanleg van fietsstroken op de diepenring vormt hiervan onderdeel. De aanpassing van de diepenring is voorzien na de bouw van de parkeergarage Damsterdiep (ca. 2010).
35. Asfalteren van kinderkopjes op de fietshoofdroute langs Reitdiep ter hoogte van Wilhelminakade (46)
antwoord: zie bij 13.
36. Kwaliteit fietspad Eikenlaan verbeteren o.a. voor gebruikers met bijzondere fietsen, mindervaliden (48)
antwoord: zie bij 18.
37. Gevaarlijke kruising Korreweg – Oosterhamriklaan (49)
antwoord: situatie is bekend maar komt niet voor in een overzicht van de meest gevaarlijke kruisingen in de gemeente. In de periode 2001 – 2005 heeft er één dodelijk ongeval plaatsgevonden (tussen een fietser en een vrachtauto), 7 letselongevallen, waarvan 5 tussen een fietser en een auto en 29 ongevallen met alleen schade. De situatie wordt aanmerkelijk verbeterd door verplaatsing van de bushalte in de Oosterhamriklaan naar de Korreweg.
38. Gevaarlijk oversteken kruising vanaf Korreweg naar Heymanslaan (49)
antwoord: situatie komt niet voor in het overzicht van gevaarlijke situaties in de stad. In de afgelopen vijf jaar hebben zich vier letselongevallen, bij twee ongevallen waren ook fietsers betrokken. Bij 10 ongevallen is alleen schade geconstateerd. De situatie kan door gebruikers als onveilig worden ervaren omdat er in diverse fasen moet worden overgestoken: fietspad – rijbaan – vluchtheuvel – rijbaan – fietspad. Het effect van de verschillende “oversteekhandelingen” is dat verkeersdeelnemers hun gedrag op de (gevoelsmatig) gevaarlijke situatie afstemmen doordat er bij het oversteken goed wordt opgelet. Het resultaat is dat er

bij dergelijke (subjectief onveilige) verkeerssituaties niet of nauwelijks ongevallen plaatsvinden.

39. Op het voetpad in het Oosterpark tussen de Merelstraat en de Klaprooslaan fietsers toelaten (50)
antwoord: in het kader van de herontwikkeling van het voormalige Oosterparkstadion, wordt eind 2007 gestart met de bouw van ca. 300 woningen. In dit plan is de bestaande verbinding tussen de Klaprooslaan en Merelstraat opgenomen als ontsluitingsroute voor een gedeelte van de nieuwe woningen. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) kunnen van deze verbinding gebruik blijven maken. Naar verwachting is de situatie in 2010 volledig gereed. Vooruitlopend op de definitieve situatie zullen wij op het een witte streep aanbrengen om de scheiding tussen voetpad en fietspad te markeren. Er is sprake van een eenvoudige maatregel (het aanbrengen van een witte streep en het plaatsen van twee borden) die weinig kost.
40. Aanleg klein stukje fietspad naar rechts van kruising Pop Dijkemaweg naar Stratinghpad (51)
antwoord: het verbeteren van de verkeerssituatie bij dit kruispunt is in het verleden door de Fietsersbond afd. Groningen bij de gemeente aangekaart. Wij zullen de mogelijkheden onderzoeken om de verkeerssituatie bij de kruising van de Pop Dijkemaweg met de fietsroute Stadsweg te verbeteren. Het gaat hier met name om het afslaan van de fietsverkeer Pop Dijkemaweg – Stadsweg. De consequenties van de aanpassing (o.a. de bomen, financiën) zullen door ons in beeld worden gebracht.
41. Fietspaden in Groningen vriendelijker maken voor senioren met bijzondere fietsen en slechtzienden (52)
antwoord: bijzondere fietsen voor senioren, vaak driewielige voertuigen, zijn breder dan de reguliere fietsen. In de meeste gevallen zijn de fietspaden 2,40 m breed. Deze zijn dan ook geschikt voor bredere fietsen. Zoals bij antwoord 29 is aangegeven, zijn er situaties waarbij het niet in alle gevallen mogelijk is om deze breedte te hanteren.
42. Asfaltering fietspaden Anth. Deusinghlaan (53)
antwoord: in de komende jaren wordt gestart met de realisering van de RUG en UMCG voorzieningen op het voormalige Bodenterrein aan de Bloemsingel/Ant. Deusinghlaan. Onderdeel hiervan is het verleggen van de Ant. Deusinghlaan richting het Oosterhamrikkanaal. Omdat de tegelfietspaden langs de huidige Ant. Deusinghlaan dan moeten verdwijnen, zullen deze niet worden geasfalteerd.

Fietsparkeren

43. Gratis jaar (proef)abonnement Bewaakte Rijwielstallingen voor deelnemers Fietsprivéplan) (2, 16)
antwoord: dit is een sympathiek voorstel dat een serieuze kans voor realisering verdient. Wij stellen echter voor dit voorstel in breder perspectief te bezien als

onderdeel van de oplossing van de fietsstallingsproblematiek in de binnenstad. Hiervan vormt de rol en de functie van de bewaakte fietsenstallingen een belangrijk onderdeel: de mogelijkheid van gratis stallen voor alle gebruikers wordt daarbij betrokken.

44. Overdekte, gratis fietsenstalling in de binnenstad (4)
antwoord: zoals bij antwoord 43 is aangegeven, heeft de aanpak van de fietsparkeerproblematiek in de binnenstad onze ruime aandacht. Een oplossing die daarbij wordt betrokken is het volledig gratis maken van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad. Daarnaast wordt in het Groninger Forum een overdekte fietsenstalling gerealiseerd.
 Wij zullen in 2007 een proef houden om de stallingen in de binnenstad een half jaar lang gratis te laten zijn. De proef is bedoeld om vast te kunnen stellen of hierdoor het gebruik van de bewaakte stallingen wordt gestimuleerd en of hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan het verminderen van de fietsparkeerproblematiek in de binnenstad (o.a. Vanilia, Scholtens Wristers, Grote Markt noordzijde).
45. Fietsenstalling bij de Vensterschool, resp. zwembad De Parrel weer heropenen (4)
antwoord: de bewaakte fietsenstalling bij De Parrel en de Vensterschool aan de Eikenlaan is enige jaren geleden gesloten omdat het gebruik van deze stalling zeer gering was. Gelet op de financiële situatie van de Werkprojectengroep Groningen (WPG), waaronder de exploitatie van de bewaakte rijwielstallingen ressorteert, is heropening van deze stalling niet aan de orde.
46. Extra fietsenrekken plaatsen bij het winkelcentrum Vinkhuizen (4)
antwoord: wij zullen nagaan of extra fietsenrekken bij het winkelcentrum Vinkhuizen noodzakelijk zijn.
47. Ondergrondse fietsenstalling bij de Poelestraat. (9)
antwoord: in de Poelestraat is geen ruimte om een ondergrondse fietsenstalling te realiseren. Daarnaast wordt op de kop van de Poelestraat, als onderdeel van het Groninger Forum, een overdekte, bewaakte fietsenstalling gerealiseerd met ca. 1000 plaatsen.
48. Vrijdag en zaterdag kan er moeilijk gefietst worden op de Vismarkt. Voorstel: fietsbrug, extra stallingen (9)
antwoord: op genoemde dagen is het druk in de binnenstad, zeker wanneer er op de Vismarkt ook warenmarkt is. Fietsers moeten hun rijstijl en gedrag aanpassen aan de overstekende voetgangers. Voetgangers en fietsers zullen met de aanwezigheid van elkaar moeten leren leven. Uitbreiding van de stallingscapaciteit nabij de Vismarkt vormt onderdeel van de studie naar de stallingsproblematiek in de binnenstad (zie ook antwoord bij 49 en 52).
49. Gebrek aan onbewaakte fietsenstallingen in de binnenstad aan oostkant van de Vismarkt (rondom Vanilia) en aan de westzijde bij de Korenbeurs (10,28, 33)
antwoord: wij zijn bekend met het probleem van onvoldoende stallingscapaciteit

aan beide kanten van de Vismarkt. Zoals bij antwoord 48 is aangegeven, vormt uitbreiding van de stallingscapaciteit rond de Vismarkt onderdeel van de studie naar oplossingen van de stallingsproblematiek in de binnenstad (zie ook antwoord bij 52).

50. Fietsenrekken in de buitenwijken aanpassen aan moderne fietsmodellen zoals mountainbikes, en fietsen met brede fietssturen en fietstassen (12, 33)
antwoord: wij zullen bij het vervangen van oude fietsenrekken in de buitenwijken, overgaan tot de plaatsing van fietsenrekken zoals ook in de binnenstad zijn geplaatst. Deze rekken bieden de mogelijkheid om de fiets met een kettingslot aan de fietsklem te bevestigen.
51. AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale) invoeren in Groningen (22)
antwoord: dit is een sympathiek voorstel dat een serieuze kans voor realisering verdient. De mogelijkheden van een AFAC-Groningen zullen door de gemeente (Milieudienst en RO/EZ) in samenwerking met de Werkprojecten Groep Groningen (bewaakte rijwielstallingen) en de politie worden verkend. Ervaringen met AFAC in Zwolle en Amsterdam zullen hierbij worden betrokken.
52. Te weinig fietsenrekken in binnenstad (22, 31, 33)
antwoord: Op een aantal locaties in de binnenstad zijn geen fietsklemmen, zoals bijvoorbeeld bij Vismarkt (omgeving Korenbeurs). De binnenstad herbergt vele functies zoals wonen, werken, winkelen en uitgaan. Dit leidt ieder jaar weer tot stijgende bezoekersaantallen. Velen komen op de fiets. Dit betekent dat ook het aantal fietsers in de binnenstad is gegroeid. De afgelopen jaren hebben we circa 1.500 fietsenklemmen bijgeplaatst, maar we kunnen niet voor iedere fiets stallingsplek creëren.
 In 2007 gaan we de binnenstad nog eens goed onder de loep nemen om vast te stellen waar nog klemmen geplaatst kunnen worden. Het zal echter niet zo zijn dat we alle buiten de klemmen geplaatste fietsen kunnen faciliteren. Een en ander is ook sterk afhankelijk van de situatie en mogelijkheden ter plaatse. In het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008 is € 95.000,= opgenomen voor de uitvoering van fietsparkeermaatregelen in de binnenstad.
53. Permanente mobiele stalling in de binnenstad plaatsen (Grote Markt) (22)
antwoord: dit is een sympathiek voorstel. Wij stellen voor dit voorstel in breder perspectief te bezien als onderdeel van de oplossing van de fietsstallingsproblematiek in de binnenstad.
54. Bewaakte rijwielstallingen in de binnenstad gratis aanbieden (22)
antwoord: dit is een sympathiek voorstel dat een serieuze kans voor realisering verdient. Wij stellen echter voor dit voorstel in breder perspectief bezien als onderdeel van de oplossing van de fietsstallingsproblematiek in de binnenstad. Hiervan vormt de rol en de functie van de bewaakte fietsenstallingen een belangrijk onderdeel: de mogelijkheid van het volledig gratis maken van de bewaakte stallingen voor alle gebruikers wordt daarbij betrokken.
 Wij zullen een proef van een half jaar houden (ingaaude 1 juli 2007) om de

stallingen Haddingestraat, Openbare Bibliotheek, Pathé en winkelcentrum Paddepoel gratis te maken. De stalling in de Rode Weeshuisstraat (achter V&D) wordt gesloten.

55. Uitbreiding bewaakte fietsenstallingen winkelcentrum Lewenborg (23)
antwoord: het winkelcentrum Lewenborg wordt binnenkort gerenoveerd. Onderdeel van de renovatie is het verbeteren van de ingangspartijen. Hierbij worden ook de stallingsmogelijkheden voor fietsen betrokken.
56. Realisatie grote bewaakte fietsenstalling aan de Grote Markt in het nieuw te bouwen Groninger Forum (26)
antwoord: op de kop van de Poelestraat bij de Grote Markt wordt als onderdeel van het Groninger Forum, een overdekte, bewaakte fietsenstalling gerealiseerd (zie ook antwoord 47)
57. Gratis bewaakte mobiele stalling op de Grote Markt (26)
antwoord: wij zijn geen voorstander van een gratis bewaakte mobiele stalling op de Grote Markt. Wij stellen voor dit voorstel in breder perspectief te bezien als onderdeel van de oplossing van de fietsstallingsproblematiek in de binnenstad. Hiervan vormt de rol en de functie van de huidige bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad een belangrijk onderdeel: de mogelijkheid van het volledig gratis maken van de bewaakte stallingen voor alle gebruikers wordt daarbij betrokken.
58. Uitbreiding van de capaciteit Stadsbalkon (26)
antwoord: recent hebben wij besloten om te onderzoeken op welke wijze de stallingscapaciteit van het fietsparkeren in de stationsomgeving voor de langere termijn kan worden vergroot. De raadscommissie Beheer en Verkeer onderschrijft ons besluit. Uitgangspunt hierbij is een structurele, duurzame oplossing. De uitbreiding van de stallingscapaciteit in het Stadsbalkon (van 4.150 naar 5.000 plaatsen) vormt hiervan onderdeel.
59. Uitbreiding toezicht stadsbalkon (22,26)
antwoord: dit is een sympathiek voorstel dat een serieuze kans voor realisering verdient. Ook de Raadscommissie Beheer en Verkeer voelt veel voor continuering van het 24-uurs toezicht. Wij zullen in overleg met de Werkprojectengroep Groningen (WPG) de mogelijkheden van continuering van het 24-uurs toezicht nader onderzoeken. Belangrijk onderdeel van dit onderzoek vormt de dekking van de kosten die gemoeid zijn met de extra personeelsinzet (op jaarbasis ca. € 110.000,=).
60. Meer stallingen bij de Oosterpoort, de Stadsschouwburg (33)
antwoord: de stallingscapaciteit bij de Oosterpoort is enige jaren geleden uitgebreid, door de plaatsing van extra rekken op de Trompsingel. Veel ruimte om extra klemmen te plaatsen is er niet. Toch zullen wij nagaan of het plaatsen van extra klemmen mogelijk is. Bij de Stadsschouwburg is plaatsing van fietsklemmen aan of bij het gebouw niet mogelijk omdat er sprake is van een monument. Er is in de directe nabijheid een

goed alternatief beschikbaar in de vorm van stallingsplaatsen bij het Praedinius Gymnasium, dat grenst aan de schouwburg. Recent is het aantal fietsklemmen bij de school uitgebreid. Hierbij is sprake van efficiënt gebruik: overdag door leerlingen van de school; 's avonds door bezoekers van de schouwburg.

61. Meer fietsenstallingen bij scholen in combinatie met parkeerverbod (33)
antwoord: het college zet de komende jaren fors in op verbetering van de schoolomgeving. Naast het verbeteren van oversteekvoorzieningen en een betere situering van parkeervoorzieningen en “kiss and ride zones” vormen ook de woon-school loop- en fietsroutes hiervan onderdeel. Het stimuleren om per fiets naar school te komen levert een waardevolle bijdrage aan de realisering van een veilige schoolomgeving. De aanwezigheid van voldoende en kwalitatief goede fietsklemmen is daarbij belangrijk.
62. Meer stallingen bij de Euroborg (51)
antwoord: er zijn op dit moment zo'n 3500 tijdelijke fietsenstallingen rond de Euroborg aanwezig die volledig worden gebruikt tijdens de voetbalwedstrijden van FC Groningen. In het voorjaar van 2007 zullen langs de Boumaboulevard definitieve fietsenstallingen worden geplaatst. In de directe omgeving van de kolenmuur zullen tijdens evenementen voldoende fietsenrekken blijven staan.
63. Geen mooie stalling bij sportcentrum Karding (35)
antwoord: hoewel de stalling bij sportcentrum Karding niet de schoonheidsprijs verdient, is deze wel zeer functioneel en voorziet deze in een duidelijke behoefte. De exploitatie wordt verzorgd door de Werkprojectengroep Groningen (bewaakte rijwielstallingen); zij zijn ook eigenaar van het gebouw. Aanpassing c.q. upgradering van het gebouw is een verantwoordelijkheid van de Werkprojectengroep Groningen.

Oversteekbaarheid (o.a. verkeerslichten)

64. Verkeerslichten Nieuw Sint Jansstraat voor fietsers beter afstellen (5)
antwoord: wij zullen nagaan of de verkeerslichten op deze kruising fietsvriendelijker kunnen worden afgesteld, zodat de wachttijd voor fietsers wordt bekort. Een en ander is afhankelijk van de technische mogelijkheden van de apparatuur. In het uitvoeringsprogramma is het checken van de verkeerslichten op een “fietsvriendelijker afstellen” opgenomen.
65. Onoverzichtelijkheid kruising Visserstraat – De Laan (8)
antwoord: wij zijn bekend met deze situatie. Ook in het verleden is deze kruising vaak aangemerkt als (gevoelsmatig) onveilig. Plaatsing van de verkeersspiegel op de hoek is een maatregel die aan een verbeterde verkeersveiligheid heeft bijgedragen. Desalniettemin is er sprake van een “lastig punt”; qua infrastructuur zijn er geen nieuwe maatregelen denkbaar; bij deze kruising blijft het oppassen geblazen. In de periode 2001 – 2005 heeft er op dit kruispunt slechts één letselongeval plaatsgevonden (tussen auto en fietser) en 9 ongevallen met schade

(bij 4 ongevallen was een fietser betrokken). In totaal “slechts” twee ongevallen per jaar. In 2006 zijn 4 ongevallen gebeurd: 2 met letsel en 2 zonder letsel; alle ongevallen hadden betrekking op voorrangverlening.

66. Gevaarlijke kruising Ketwich Verschuurlaan en Hoornsedijk (12)

antwoord: bij deze kruising is sprake van een complexe verkeerssituatie: op- en afritten, een brug en aan beide kanten van het Noodwillemskanaal een fietspad. De fietsoversteek bij de op- en afritten (voor de brug) is voorzien van verkeerslichten. In het verleden hebben ons diverse malen klachten bereikt over deze fietsoversteek. Een oplossing voor de klachten hebben wij echter niet kunnen vinden. Ter plaatse is weinig ruimte, omdat de fietsoversteek direct na de brug is gelegen. De beste oplossing om de Laan Corpus den Hoorn over te steken is om halverwege “zo dicht mogelijk” tegen de middenberm aan te gaan staan. De middenberm is overigens zodanig breed dat deze voldoende bescherming biedt voor een wachtende fietser.

Uit de ongevallen cijfers blijkt dat zich in de periode 2001 – 2005 in totaal 2 ongevallen hebben plaatsgevonden, waarbij fietsers waren betrokken.

67. Op Steentilbrug richting Steentilstraat onvoldoende opstelruimte voor fietsers; onveilige situatie (13,33)

antwoord: wij erkennen dat beide kruisingen bij de Steentilstraat voor fietsers nogal complex zijn (Schuitendiep WZ en Schuitendiep OZ). In het verleden waren beide kruisingen voorzien van verkeerslichten. Ook toen waren er klachten over de onoverzichtelijke situatie en roodlichtnegatie. Voorafgaand aan de reconstructie zijn de verkeerslichten een tijd lang uitgeschakeld geweest.

Wij hebben er echter voor gekozen om de Steentilstraat onderdeel te laten uitmaken van de binnenstad, waar automobilisten, bussen, fietsers en voetgangers hun rij- en snelheidsgedrag op elkaar moeten afstemmen. Ook bij beide kruisingen geldt de stelregel dat omdat beide kruisingen als complex en onveilig worden ervaren, mensen hun rijgedrag aanpassen en alert zijn op de verkeerssituaties (opletten). Het gevolg is dat er “oogcontact” tussen de verkeersdeelnemers. In de afgelopen vijf jaar hebben zes letselongevallen plaatsgevonden; bij twee ongevallen waren fietsers betrokken. Daarnaast zijn er 34 schade-ongevallen gebeurd, waarvan één tussen fiets en bus.

68. Kruising Steentilstraat – Zuiderdiep: onoverzichtelijke situatie (13,33)

antwoord: zie bij 67.

69. Verkeerslichten plaatsen op zebrapad halverwege Antonius Deusinghlaan (13)

antwoord: wij zullen bij dit zebrapad geen verkeerslichten plaatsen. In het verleden hebben bij deze zebra verkeerslichten gestaan. Deze zijn opgeruimd omdat ze niet naar behoren functioneerden. In de nabije toekomst zal de situatie bij de Ant. Deusinghlaan volledig veranderen. In de komende jaren wordt gestart met de realisering van de RUG- en UMCG voorzieningen op het voormalige Bodenterrein aan de Bloemsingel/Ant. Deusinghlaan. Onderdeel hiervan is het verleggen van de Ant. Deusinghlaan richting het Oosterhamrikkanaal. Het betreffende zebrapad zal dan verdwijnen.

70. Verbetering fietsbeweging van Paterswoldseweg naar Eendrachtsskade ZZ door aanbrengen van een voorsorteervak of verkleining van trottoir (17)
antwoord: er is geen ruimte aanwezig om een apart voorsorteervak aan te brengen. Vermindering van de ruimte voor de voetgangers (verkleining van het trottoir) leidt niet tot een verbetering; de ruimte voor voetgangers ter plekke is al gering. Aanpassing is niet nodig omdat dit niet tot verbetering leidt.
71. Er is geen overgangspad bij Hornbach (Boterdiep) voor fietsers en voetgangers (18)
antwoord: dit is een al vele jaren levende wens. Wij zullen een verharde overgang gaan aanleggen tussen het fietspad en de rijbaan van de Groningerweg. Tevens zullen we beide bushaltes voorzien van een perronnetje voor het in- en uitstappen.
72. Fietsverbinding van de Nieuw Ebbingestraat naar het Plantsoen (Boteringesingel) is onveilig (19)
antwoord: gelet op de complexe verkeerssituatie nabij de Nieuwe Ebbingestraat, Boteringesingel, Korreweg en Boterdiep is een verbetering van deze fietsrelatie niet mogelijk. Het aantal afslaan fietsers, komende uit de Nieuwe Ebbingestraat richting Noorderplantsoen is zeer beperkt. Een alternatief is aanwezig door even door te fietsen en ter hoogte van de kruising met de Korreweg linksaf te slaan, via het “doorsteekje” naar de Boteringesingel te fietsen.
 In totaal zijn tussen 2001 en 2005 6 ongevallen geregistreerd waarbij fietsers waren betrokken: twee ongevallen tussen auto en fiets, twee tussen fietsers onderling en twee tussen fietsers en bromfietsers.
73. Behoeft aan eenduidige voorrangsregels bij rotondes in Groningen, op alle rotondes fietsers voorrang (23,45)
antwoord: conform de landelijke richtlijnen wordt in de stad het beleid gevolgd om fietsers binnen de bebouwde kom op rotondes voorrang te verlenen. Van dit beleid wordt afgeweken in situaties waar het verwachtingspatroon van automobilisten en fietsers ten aanzien de voorrangverlening niet met elkaar overeenkomt. Dit is o.a. het geval bij op- en afritten bij rotondes zoals het Vrijheidsplein en de toekomstige rotondes bij de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn op de A28. Ook op de rotondes die onderdeel vormen van de bypasses van de A7 bij de Bornholmstraat en de Gotenburgerweg moet de fietser voorrang verlenen aan het autoverkeer. Voor de gewijzigde voorrangverlening is bovendien gekozen omdat van deze rotondes relatief veel vrachtverkeer gebruikt maakt dat afkomstig is van of een bestemming heeft op de nabij gelegen bedrijventerreinen.
74. Gevaarlijke kruising Helperzoom – Goeman Borgesiuslaan: oversteekplaats voor fietsers richting Haren (23, 39)
antwoord: in het verleden is de belijning (witte strepen) op de Helperzoom bij dit kruispunt aangepast. Ook staan er waarschuwingsborden “overstekende fietsers”
- 75a. Fietsveilige aanleg kruisingen fietspad Peizerweg – toekomstige parkeerterrein tuincentrum (voormalige veiling) (24)

antwoord: bij het beoordelen van de plannen voor de aanleg van het tuincentrum en het bijbehorende parkeerterrein zullen wij extra aandacht besteden aan de aansluiting van de in- en uitritten van het tuincentrum en het fietspad.

75b. Accentuering op kruispunt Eemsgolaan/busbaan Peizerweg t.h.v. Bornster Tol of plaatsten van verkeerslichten (24)

antwoord: wij erkennen de noodzaak om de kruising van de busbaan met de Eemsgolaan voor automobilisten en buschauffeurs duidelijk herkenbaar te maken. Wij werken aan maatregelen die de situatie verbeteren, bijvoorbeeld door de aanleg van een plateau. Deze maatregelen moeten leiden tot een veiliger oversteeksituatie.

76. Verkeerslichten in de stad fietsvriendelijker maken, vooral op de hoofdroutes (26, 31, 35, 51)

antwoord: Groningen stimuleert het gebruik van de fiets. Daarbij hoort waar mogelijk, ook een fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten. Toch zijn er situaties, met name in de spits, waarbij de fiets niet in alle gevallen prioriteit krijgt, omdat dit voor fietsers averechts kan werken.

In de spitsperioden krijgen de verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers bussen en auto's) bij de Herebrug en de Emmabrug om de beurt groen. Buiten de spits hebben fietsers op deze kruisingen twee keer groen per cyclus, zodat de wachttijd voor fietsers zoveel mogelijk wordt beperkt. Ook bij de Werkmanbrug (museum) en bij de Oosterhavenbrug zijn in het afgelopen jaar de verkeerslichten fietsvriendelijker gemaakt. Waar mogelijk worden verkeerslichten vervangen door rotondes, zoals bij de Korreweg en de kruising met de westelijke ringweg (Hoendiep).

Wij zullen de "niet fietsvriendelijk afgestelde" verkeersregelininstallaties doorlichten en waar mogelijk fietsvriendelijker gaan afstellen.

Bij de verkeerslichten Werkmanbrug zijn recent zogenaamde wachttijdvoorspellers geplaatst voor zowel de voetgangers- als fietsoversteek. Fietsers en voetgangers worden geïnformeerd over de wachttijd.

Wachttijdvoorspellers dragen bij aan vermindering van de roodlichtnegatie.

77. Verlegging van het oversteekpunt voor fietsers in de Eemsgolaan (30)

antwoord: in het kader van de aanleg van de kluifrotonde bij de op- en afritten van de A7 bij Hoogkerk, en de aanpassing van de bestaande rotonde Zuiderweg/Joh. Van Zweedenlaan wordt het fietspad langs de Eemsgolaan noordzijde geschikt gemaakt voor twee richtingen fietsverkeer. Het fietspad aan de zuidzijde van de Eemsgolaan komt hiermee over het deel tussen de aansluiting met de busbaan Peizerweg en de rotonde te vervallen.

78. Verkeerslichten bij de Vensterschool in Hoogkerk (30)

antwoord: Recent zijn door het CDA schriftelijke vragen gesteld mbt de oversteeksituatie bij de Zuiderweg ter hoogte van de Vensterschool. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is voorgesteld om verkeerslichten te plaatsen ten behoeve van het verbeteren van de oversteeksituatie voor schoolkinderen. Wij hebben dit voorstel afgewezen omdat plaatsing van verkeerslichten in deze situatie niet het juiste middel is om tot een verhoogde verkeersveiligheid te

komen. De situatie bij de Vensterschool vraagt echter wel om oplossing, gericht op het realiseren van een veilige schoolomgeving. Wij zullen in de komende tijd hiervoor plannen uitwerken, in nauwe samenwerking met de school (management en ouders) en de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk.

79. Verkeerslichten bij de toekomstige Noord Zuid-route voor een veilige oversteek naar de school in Gravenburg (30)
antwoord: bij de uitwerking van de plannen voor de toekomstige Noord Zuid-route zullen wij nadrukkelijk aandacht besteden aan een veilige oversteekverbinding voor o.a. scholieren vanuit de wijk De Held naar de school in Gravenburg.
80. Betere oversteekplaats op de Stationsweg naar het Stadsbalkon (nabij taxistandplaats) (33)
antwoord: de huidige fiets- en voetgangersoversteekplaats heeft een beperkte ruimte. Het is echter niet mogelijk om de oversteekplaats te verbreden. Overigens is de breedte zodanig dat een fietser precies in het midden kan wachten. De oversteekplaats heeft dezelfde breedte als de verderop gelegen oversteekplaats nabij de Herebrug.
81. Gevaarlijk situatie bij de fietstunnel t.h.v. de Praxis onder het Damsterdiep (33)
antwoord: het ligt niet in de rede te voorrangssituatie te wijzigen. Uit veiligheidsoogpunt is het beter om het vanuit de tunnel komende fietsverkeer voorrang te geven op het fietsverkeer vanaf het Damsterdiep. Fietsers die vanaf het Damsterdiep komen hebben beperkt zicht op de fietsers die vanuit de tunnel komen. De vormgeving van de situatie ter plaatse is zodanig dat er voor het fietsverkeer onder de tunnel sprake is van een rechte verbinding; fietsers vanaf het Damsterdiep komen vanaf “de zijweg”. Het is dan logisch dat het van het “zijwegfietspad” komende fietverkeer voorrang verleend aan het fietsverkeer op het “hoofd-fietspad”.
82. Bij verkeerslichten niet meer knop indrukken maar lussen (35)
antwoord: er zijn in de stad maar twee locaties waar geen lussen in het wegdek zijn aangebracht maar drukknoppen. De reden hiervan is dat er in deze gevallen geen of weinig ruimte is om de detectielus zo neer te leggen dat in alle gevallen een goede aanmelding gewaarborgd is. De drukknop werkt dan als extra detectiemogelijkheid.
83. Fietspad langs de Europaweg bij de afslag voormalig Ikea-terrein (39)
antwoord: het fietspad langs de Europaweg ter hoogte van de afslag naar het Sontplein is uitgebogen, zodat fietsers en afslaand autoverkeer elkaar voldoende kunnen zien. Er zijn haaietanden op het fietspad aangebracht en er staat een voorrangsbord. De voorrang zal niet worden omgedraaid (dwz aan fietsers wordt voorrang verleend boven het autoverkeer) omdat de veiligheid van het fietsverkeer hiermee niet gediend is.

84. Onduidelijk situatie kruising Wilhelminakade – Herman Colleniusstraat – Prinsesseweg (42)

antwoord: wij zijn met u van mening dat er is sprake van een complexe verkeerssituatie. Er is naar onze mening geen andere oplossing die de situatie verbeterd. Wij hebben de situatie zodanig ingericht dat automobilisten, bussen, fietsers en voetgangers hun rij- en snelheidsgedrag op elkaar moeten afstemmen. Ook bij deze kruising geldt de stelregel dat de situatie als complex en onveilig worden ervaren, mensen hun rijgedrag aanpassen en alert zijn op de verkeerssituaties (opletten). Het gevolg is dat er “oogcontact” tussen de verkeersdeelnemers is en er niet of nauwelijks sprake is van conflicten. Als deze zich voordoen is er sprake van lichte ongevallen.

In de periode 2001 – 2005 zijn op dit kruispunt 4 ongevallen geregistreerd waarbij fietsers zijn betrokken: twee tussen auto en fiets, één tussen een fiets en een bus en één tussen twee fietsers.

85. Fietsrotonde Aweg - Herman Colleniusstraat. Gevaarlijk punt, genoeg ruimte voor een nieuw experiment (46)

antwoord: de voorrangssituatie voor fietsers op dit kruispunt lijkt enigszins onlogisch. Niet het rechtdoorgaande fietsverkeer op de A-weg heeft voorrang maar het uit de Herman Colleniusstraat komende fietsverkeer. Een fietsrotonde zien wij op deze plek niet als oplossing, maar aanpassing van de voorrangssituatie lijkt een goede maatregel. Fietsverkeer vanaf de Herman Colleniusstraat moet dan voorrang verlenen aan fietsers komende vanaf de A-weg.

86. Gevaarlijke situatie rotonde Korreweg. Fietsers moeten langs lange rij auto's op Kapteynlaan rijden (uitlaatgassen). Oplossing: Verkeerslichten (47)

antwoord: in het verleden waren op dit kruispunt verkeerslichten aanwezig. Ondanks het feit dat het kruispunt met lichten geregeld was, was er sprake van een black spot. Juist de verkeersonveiligheid op dit kruispunt was de aanleiding om de situatie te reconstrueren en een rotonde aan te leggen.

In het begin moesten alle weggebruikers (fietsers, automobilisten, buschauffeurs) erg wennen aan de nieuwe situatie, met name vanwege de grote aantallen fietsers. Inmiddels zijn de meesten (meestal dagelijkse gebruikers) aan de situatie gewend. Wij hebben de situatie zodanig ingericht dat automobilisten, bussen, fietsers en voetgangers hun rij- en snelheidsgedrag op elkaar moeten afstemmen. Ook bij deze rotonde geldt de stelregel dat de situatie als complex en onveilig wordt ervaren, mensen hun rijgedrag aanpassen en alert zijn op de verkeerssituaties (opletten). Het gevolg is dat er “oogcontact” tussen de verkeersdeelnemers is en er niet of nauwelijks sprake is van conflicten. Als deze zich voordoen is er sprake van lichte ongevallen. Het is nog niet mogelijk om een verantwoorde evaluatie op te stellen van de invoering van de rotonde en de effecten daarvan op de verkeersveiligheid. In de periode 2001 – 2005 hebben zich 12 letselongevallen voorgedaan (3 tussen fiets en auto; één tussen fiets-fiets) en 49 ongevallen met schade (7 tussen auto en fiets). Dit betrof de situatie vóór invoering van de rotonde.

87. Gevaarlijk afslag voor auto en fietsers bij de dokterspost aan het Damsterdiep (47)

antwoord: wij gaan de situatie niet aanpassen, omdat de fietsstromen veel groter zijn dan het beperkte aantal automobilisten dat gebruik maakt van de afslag naar de dokterspost aan het Damsterdiep. Rechtsafslaand autoverkeer moet voorrang verlenen aan rechtdoorrijdend autoverkeer.

88. Wie heeft er voorrang bij vier richtingen groen? (Bijvoorbeeld kruising Damsterdiep – Europaweg - Petrus Campersingel (51)

antwoord: fietsers die van rechts komen hebben voorrang. Dit geldt ook in situaties als deze, waarbij fietsers in alle richtingen groen hebben. Wanneer er voorrangsborden staan, dan zijn deze leidend omdat verkeersregels boven verkeerstekens gaan.

Nieuwe infrastructuur

89. Een fietspad langs de Winschoterkade richting Damsterdiep (bij Steentilbrug) (5)

antwoord: in 2005 is een evaluatie van de verkeersstructuur in binnenstad zuidoost (omgeving Steentilstraat, Winschoterkade, Radesingel) uitgevoerd. In dit kader zijn een aantal aanbevelingen geformuleerd waaronder het aanbrengen van eenvoudige markering op de Winschoterkade en een beperkte fysieke aanpassing van de uitmonding op de Steentilbrug (fietsers ervaren de afrit bij de brug als te krap).

Wij stellen voor deze maatregelen uit te voeren.

90. Fietspad in de Ebbingestraat (3)

antwoord: De Oude Ebbingestraat vormt onderdeel van de binnenstad, waar automobilisten, bussen, fietsers en voetgangers hun rij- en snelheidsgedrag op elkaar moeten afstemmen. Ook de Nieuwe Ebbingestraat vormt, in het verlengde van de Oude Ebbingestraat, onderdeel van het “binnenstadsregime”. Beide straten zijn relatief smal hetgeen betekent dat er geen ruimte is voor een fietspad. In het verleden kende de Nieuwe Ebbingestraat een smalle rode fietsstrook; noodzakelijk omdat er toen nog twee-richtingen busverkeer in de Nieuwe Ebbingestraat was toegestaan.

Aanleg van een fietspad gaat bovendien ten kosten van de ruimte voor de voetgangers. In beide straten is de winkelfunctie van belang; aan de voetganger moet voldoende ruimte worden geboden. Wij zullen geen fietspad of fietsstroken in de Oude en Nieuwe Ebbingestraat aanleggen.

91. Fietsbrug langs de Plataanbrug (Noordelijke ringweg) (15, 30)

antwoord: de aanleg van een fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg (Plataanbrug) is opgenomen in het uitvoeringsprogramma

2007 – 2008 van de “kadernotitie fietsmaatregelen 2006 – 2010”.

92. Fietsbrug over de Reitdiep met pad via de ACM-lokatie (15,30, 45)
antwoord: wij zijn voornemens om in de loop van dit jaar, nadat overeenstemming is bereikt met de grondeigenaar van het ACM-terrein, te starten met de aanleg van de fietsbrug over het Reitdiep.
93. Fietspad aanleggen langs zuidkant A7 richting Bruilwering (24)
antwoord: langs de zuidkant van de A7 tussen de “tramtunnel” en Bruilwering loopt een landbouwontsluitingsweg. Deze eindigt echter halverwege. Er is op dit moment dus geen verbinding aanwezig met de Ter Borghlaan en Bruilwering. In het kader van de realisering van het transferium Hoogkerk en de ontwikkeling van Kranenburg-zuid wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd tussen de aansluiting A7 (Hoogkerk) en het bedrijventerrein. Langs deze nieuwe weg kan ook een vrijliggend fietspad worden aangelegd. Dit fietspad zal landschappelijk goed worden ingepast.
94. Fietspad aanleggen van de Zuiderweg via rotonde onder het viaduct A7 door naar Peizermade (langs de Groningerweg) (24)
antwoord: er wordt geen fietspad onder het viaduct van de A7 aangelegd. Voor de verbinding Hoogkerk-Peizermade-Peize is een goed alternatief aanwezig in de vorm van een fietsverbinding vanaf de rotonde Zuiderweg/Prof. Van Zweedenlaan, Eemsgolaan, “tramtunnel A7” aansluitend op het fietspad langs de Groningerweg (N370) naar Peizermade. Dit is een veilige fietsverbinding; aanleg van een fietspad langs de beide kluirotondes onder het viaduct A7 zou betekenen dat fietsers (in twee richtingen!) diverse malen de op- en afritten van de A7 zouden moeten kruisen. Dit zou tot onveilige situaties kunnen leiden.
95. Tweerichtingen bereden fietspad aan de Eemsgolaan aan de A7-kant doortrekken tot aan de Rozenburglaan (24)
antwoord: wij stellen voor de situatie niet aan te passen. De kruising van de busbaan met de Eemsgolaan is een logische plek om ook het fietsverkeer te laten kruisen. Hier kruist namelijk ook het fietsverkeer de Eemsgolaan dat van de “tramtunnel” gebruik maakt. Op deze plek vindt daarom ook de kruising van de west-oost rijdende fietsers langs de Eemsgolaan plaats, om van het aan de noordzijde gelegen (twee richtingen) fietspad naar het aan de zuidzijde gelegen fietspad te komen.
96. Aanleg fietspad langs de gehele Duinkerkenstraat en doortrekking naar Europapark en Verl. Lodewijkstraat (26)
antwoord: in het uitvoeringsprogramma 2006 – 2010 van de “kadernotitie fietsmaatregelen 2006 – 2010” is de aanleg van een fietspad langs de Duinkerkenstraat opgenomen, aansluitend bij het huidige fietspad langs de Duinkerkenstraat dat eindigt bij de Rouaanstraat. De uitvoering is gepland in 2007 – 2008.
 Het vervolg van dit fietspad naar het Europapark en de Verl. Lodewijkstraat vormt onderdeel van de toekomstige plannen voor het Europapark. Uitvoering

van deze plannen is voorzien na 2010.

97. Aanleg van een lage fietsbrug naast de bestaande Oosterhavenbrug (26)
antwoord: aanleg van een lage fietsbrug bij de huidige Oosterhavenbrug is een al vele jaren levende wens. Zowel in de “Fietsnota 2000” als de visie Eemskanaalzone is de aanleg van de fietsbrug opgenomen. De realisering van deze fietsbrug zal nog enige tijd op zich laten wachten, omdat de bouw gecombineerd wordt met de aanleg van de tramlijn naar Meerstad. Op dit moment is aanleg van deze verbinding voorzien na 2014.
98. Op de huidige brug over het Van Starckenborghkanaal (Oosterhamriktracé) inpassing van een fietspad (26,35)
antwoord: op de huidige brug ontbreekt de ruimte om een fietspad aan te leggen. In het kader van de “Ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé” wordt voorgesteld het huidige bustracé open te stellen voor het autoverkeer en een nieuwe openbaar vervoersas te realiseren via het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. Het Van Starckenborghkanaal wordt dan gekruisd met een lage brug, waarvan ook fietsverkeer gebruik kan maken. Uitvoering van deze plannen is echter niet op korte termijn voorzien. Hierbij speelt de vraag over wel/geen tramverbinding naar Lewenborg ook een rol.
99. Aanleg fietspad tussen de Engelberterweg en de Hoofdweg (Harkstede) (27)
antwoord: de aanleg van dit fietspad is een al jaren levende wens van bewoners van o.a. Middelbert. Aanleg is opgenomen in de plannen voor Meerstad. Op dit moment is nog niet bekend wanneer het fietspad gerealiseerd wordt.
100. Aanleggen van fietspaden/fietsstroken op de lintwegen: Woldjerspoorweg, Engelberterweg, Olgerweg (gedeeltelijk), Driebondsweg (gedeeltelijk) en de Middelberterweg (27)
antwoord: wij zijn het met de belangenvereniging van de Meerdorpen eens, dat aanleg van fietspaden/fietsstroken langs deze wegen een verbetering betekent voor fietsers die van deze verbindingen gebruik maken. De wegen zijn echter te smal om fietsstroken aan te leggen. Daarvoor zouden de wegen verbreed moeten worden. Onderzoek heeft echter uitgewezen dat de bermen daarvoor te slecht zijn. Er is dus geen mogelijkheid om de wegen te verbreden en deze van fietsstroken te voorzien.
 Daarnaast wordt ingezet op de invoering van een 30 km (dorpskernen) en 60 km.-regime. Volgens het principe van “duurzaam veilig” worden binnen 30 km. gebieden geen aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd; bij 60 km.-wegen is het wel mogelijk om fietsstroken aan te brengen; in onderhavige situatie is daar echter niet de ruimte voor aanwezig.
101. Aanleg van het ontbrekend deel van het al geplande fietspad langs de Roderwolderdijk (30)
antwoord: de gemeenteraad heeft een motie aangenomen die in de aanleg van fietsvoorzieningen langs de Roderwolderdijk voorziet, gelet op de toename van het vrachtverkeer als gevolg van de realisering van het bedrijventerrein

Westpoort. Voor de Roderwolderdijk worden drie varianten uitgewerkt. Deze worden begin 2007 voorgelegd aan de raad. De financiering van de aanleg van fietsvoorzieningen langs de Roderwolderdijk vormt onderdeel van de exploitatie van het bedrijventerrein Westpoort.

102. Fietsbrug bij Leegkerk en aansluiting daarvan op de plaatselijke wegen (30)
antwoord: de provincie Groningen legt in nauwe samenwerking met de gemeenten Groningen en Zuidhorn de fietsbrug over het Aduarderdiep aan, ter hoogte van Leegkerk. De bouw van de fietsbrug begint in het derde kwartaal van 2007; naar verwachting is de brug na de zomer van 2008 gereed.
103. Het ontbrekende deel van het fietspad over de Verbetering (30)
antwoord: de aanleg van het fietspad tussen de Joh. Van Zweedenlaan en de Peizerweg, is opgenomen in de plannen voor aanleg van de noord zuid-route. De financiering van de aanleg van dit fietspad is gedekt. Uitvoering is echter afhankelijk van de grondaankoop. Op dit moment bestaat nog geen zicht op de realisering van het fietspad.
104. Realisatie fietspad tussen Siersteenlaan en de nieuw te bouwen fietsbrug bij het ACM-terrein (30)
antwoord: er wordt geen fietspad aangelegd langs het Reitdiep, vanaf de nieuwe fietsbrug bij de ACM-lokatie en de Siersteenlaan (bij de Pleiadenbrug). Fietsers kunnen gebruik maken van de parallelweg van de Friesestraatweg, zoals ook in de huidige situatie het geval is. Ook is er een alternatieve fietsroute aanwezig aan de andere zijde van het Reitdiep: het jaagpad. Dit pad sluit aan op de Pleiadenlaan (bij de Pleiadenbrug).
105. Asfaltering van de ontbrekende stukken fietspad langs de Friesestraatweg in de wijk Kostverloren (30)
antwoord: asfaltering van het ontbrekende gedeelte van het fietspad langs de Friesestraatweg is opgenomen in de “kadernotitie fietsmaatregelen 2006 – 2010” en is voorzien in 2007.
106. Kwaliteit van de route Helperzoom is zeer matig. Alternatief nieuw fietspad langs het water (32)
antwoord: het idee om een vrijliggend hoogwaardig fietspad aan te leggen langs de Helperzoom is aantrekkelijk en oogt sympathiek. De kosten van een dergelijke voorziening zijn echter hoog en passen op dit moment niet binnen het budget dat voor de uitvoering van fietsmaatregelen beschikbaar is. Wij zullen het voorstel echter plaatsen op een lijst voor lange termijn maatregelen, o.a. in het kader van de opstelling van een nieuw ruimtelijk structuurplan voor de stad Groningen. Hiermee kan een fietssnelweg Haren – Groningen vv worden gerealiseerd. Naast voldoende breedte dient het fietspad ook aan andere criteria te voldoen, zoals verlichting, doorstroming en voorzieningen (o.a. beschutting) langs het fietspad.
 Vooralsnog zijn de huidige fietsstroken voldoende.

107. Tijdens aanleg parkeergarage en herinrichting van het Damsterdiep een directe route voor fietsers, geen omweg (33)
antwoord: wanneer de nieuwe parkeergarage op het Damsterdiep wordt gebouwd, zal rekening worden gehouden met voor fietsers zo kort mogelijke omleidingsroutes. Op dit moment valt nog niet precies te overzien hoe deze eruit zullen zien. De aannemer die het werk gaat uitvoeren is echter verplicht om een plan te ontwikkelen waarop de omleidingsroutes staan aangegeven, zowel voor auto, fiets als bus. De gemeente beoordeelt een dergelijk voorstel van de aannemer.
108. Bij Noordzeebrug een goed toegankelijke rolband voor fietsers (33)
antwoord: de rolband voor fietsers bij de nieuwe Noordzeebrug is afgestemd op de wensen van de gebruikers.
109. Pleidooi voor fietssnelweg Haren – Groningen: niet via Rijksstraatweg en Verl. Hereweg maar via route Kerklaan, Esserhaag en Helperzoom (34)
antwoord: zie bij 106.
110. Fietspad aan de nieuwe spoorbrug richting Adorp (Walfridusbrug) gelijk met het spoor over de Noordelijke ringweg (35)
antwoord: de aanleg van het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd in het verlengde van de nieuwe fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal richting Noorderstation en verder, is opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2005 - 2010 van de Fietsnota 2000. Op dit moment zien wij geen mogelijkheden om deze fietsverbinding volledig te realiseren. De verbinding blijft onderdeel vormen van het lange termijn uitvoeringsprogramma.
111. Aanleg fietsstrook Winschoterkade richting Steentilbrug (35)
antwoord: zie antwoord 89.
112. Aanleg (vrijliggend) fietspad langs de Roderwolderdijk tussen de aansluiting naar de A7 en de Hoendiep (36)
antwoord: zie antwoord: 101.
113. Aanleg fietspad langs de oostelijke ringweg, verbinding met Eemspoort en Driebond (Olsoweg) (37)
antwoord: wij onderschrijven het nut en de noodzaak van de aanleg van dit fietspad langs de oostelijke ringweg. Het fietspad zorgt voor een betere ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein Eemspoort. De aanleg van dit fietspad biedt een kans om dit pad te laten aansluiten op het reeds bestaande fietspad langs de A7, zodat een snelle verbinding voor fietsers, parallel aan de A7 ontstaat.
114. Fietsbrug naast de busbrug over het Starckenborghlaan (45)
antwoord: zie 98.

115. Fietsbrug in het verlengde van het Bornholmstraat over het Eemskanaal (45)
antwoord: in het verlengde van de Bornholmstraat, bij de aansluiting met de Sontweg, is de voorbereiding van de aanleg van de Berlagebrug inmiddels gestart. Deze brug zal in 2009 gereed zijn en is zowel voor het autoverkeer als fietsverkeer bedoeld. Op de brug worden vrijliggende fietspaden aangelegd.
116. Aanleg rode fietsstrook op Kwinkenplein, vanaf de Kreupelstraat richting Oude Ebbingestraat (49)
antwoord: in de binnenstad, die volledig 30 km. gebied is, zijn geen aparte fietspaden cq fietsstroken aangelegd. Het voorstel om op het Kwinkenplein een rode fietsstrook aan te leggen nemen wij niet over.
117. Aanleg fietspad langs de Oostelijke Ringweg en Euvelgunnetracé tussen Olgerweg en Kielerbocht (vanaf Driebondsweg) (54)
antwoord: zie bij 113

Overige suggesties en ideeën

118. Binnenkort overstroming van het fietspad Peizerweg (24)
antwoord: wanneer de bouw van het tuincentrum begint, zal er geen sprake meer zijn van wateroverlast; er zal riolering worden aangelegd.
119. Digitaal fietsroute-informatiesysteem (26)
antwoord: uw suggestie om in samenwerking met de provincie Groningen een digitaal fietsroute-informatiesysteem te gaan ontwikkelen, klinkt sympathiek. Toch nemen wij uw suggestie echter niet over. Wij zijn van mening dat een dergelijk systeem voor de stadgers geen toegevoegde waarde heeft. Stadgers kennen de stad en weten welke routes zij moeten fietsen. Dit geldt ook voor fietsforenzen die van buiten de stad komen. Een dergelijk systeem kan een toegevoegde waarde hebben voor toeristen die per fiets de provincie willen verkennen of voor mensen die op fietsvakantie zijn. Wij vinden het meer op de weg van de Fietsersbond liggen, om in samenwerking met marktpartijen een dergelijk systeem te ontwikkelen. De ervaringen met de fietsrouteplanner die voor de provincie Utrecht is ontwikkeld, kunnen hierbij worden betrokken.
120. “Trappers” een high tech spaarsysteem waarmee medewerkers die dagelijks op de fiets naar het werk gaan beloond worden (29, 41)
antwoord: wij zijn bekend met het “Trappers”-systeem. Een dergelijk systeem klinkt interessant om het woon-werk verkeer per fiets te stimuleren. Het introduceren van een “airmails systeem voor de fiets” vinden wij echter een verantwoordelijkheid van werkgevers, waarbij het VCC Noord Nederland uw organisatie een stimulerende rol kan vervullen. De gemeente zorgt voor de infrastrukturele voorzieningen (fietspaden, fietsstroken, stallingen etc.) die het gebruik van de fiets attractief maken.

121. Teveel auto en vrachtverkeer in de binnenstad (31)

antwoord: In vergelijking met andere steden in Nederland kent Groningen een relatief grote autoluwe binnenstad. Door het intensieve gebruik van de binnenstad (winkels, markt) is er op sommige momenten van de dag intensief autoverkeer. Met name in de ochtenduren van 05.00 tot 11.00 uur maar ook gedurende de rest van de dag. Ik deel uw bezorgheid met betrekking tot de toename van het autoverkeer; wij zullen ons in de komende tijd beraden op welke wijze het oneigenlijke autoverkeer (dwz autoverkeer zonder ontheffing en buiten de venstertijden) in de binnenstad kan worden beperkt.

122. “Groninger Fiets”: een “witte fietsenplan” voor de binnenstad.

antwoord: het is een sympathiek idee om in de binnenstad een groot aantal “openbare gratis fietsen” te stallen, die door iedereen gratis gebruikt kunnen worden. In steden als Kopenhagen en Berlijn bestaan vergelijkbare systemen. In Utrecht wordt aan de invoering van een dergelijk systeem gedacht. Wij zien aan de invoering van een dergelijk systeem nogal wat bezwaren kleven: onderhoud fietsen, tegengaan diefstal etc. Daarnaast hebben de meeste Stadjes een eigen fiets en zullen niet zo gauw een “Groninger Fiets” gaan gebruiken. Alleen voor toeristen en dagjesmensen zou het systeem interessant zijn. Voor hotelgasten beschikken de Groninger hotels echter over fietsen die zij hun gasten gratis ter beschikking stellen. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van OV-Fiets en kunnen zowel bij de stationsrijwielstalling als bij de stalling van bewaakte rijwielstallingen in de Oude Boteringestraat fietsen worden gehuurd.

123. Fietswegbewijzing in de stad Groningen: aanduiding Haren ontbreekt op de route via de Helperzoom (39)

antwoord: de fietsbewegwijzing is afgelopen jaar volledig vernieuwd. De nieuwe bewegwijzing is gericht op fietsers die niet bekend zijn in de stad, bijvoorbeeld lange afstands fietsers of fietsers op fietsvakantie. Voor deze fietsers worden de routes bewegwijzerd die daarvoor het meest in aanmerking komen. Voor de verbindingen met Haren en verder is gekozen voor de route via de Hereweg, Verlengde Hereweg en Rijksweg.

124. Plaatsing nieuwe bewegwijzeringsborden op bestaande ANWB-masten Stationsweg/Verlengde Hereweg (Herebrug), nabij Regiokantoor ABN Amro (39)

antwoord: in het kader van de sanering van bewegwijzing is de bewegwijzing voor het autoverkeer op dit kruispunt verwijderd. Wel staan op de toeleidende wegen vooraanduidingen (o.a. verwijzing naar P-route en station). Voor fietsers is op dit kruispunt nieuwe fietsbewegwijzing aangebracht.

125. Het ANWB-bewegwijzeringsbord bij Kempkensberg

Coendersborg/Rijkskantoren is beschadigd. Het bewegwijzeringsbord Delfzijl/Bedum is beschadigd. Grote blauwe ANWB-bewegwijzeringsborden op de aanrijroutes naar de stad zijn over het algemeen smerig (39)

antwoord: wij zullen de beschadiging doorgeven aan de ANWB die voor herstel moet zorgdragen.

126. Geen tram in de stad. Rails is te gevaarlijk voor fietsers (45)

antwoord: wanneer de tram in de stad wordt aangelegd en gaat rijden, zal specifiek aandacht worden besteed aan de wijze waarop fietsers de tramrails moeten kruisen. Communicatie hierover is ook in diverse Franse steden gegeven toen de tram opnieuw werd ingevoerd (o.a. Orléans). Overigens rijden er in de drie grote steden ook trams en fietsers (al 100 jaar lang). Wij kunnen van de ervaringen in deze steden leren en er gebruik van maken bij het ontwerpen van de tramrails in de Groninger binnenstad.

127. Te veel glas (kapotte bierflessen) op straat (47)

antwoord: de Milieudienst zorgt voor het schoonhouden van de wegen en straten. Ook fietspaden maken onderdeel uit van het veegprogramma van de Milieudienst. Wij kunnen echter niet voorkomen dat mensen bierflessen op straat kapot gooien met alle gevolgen van dien voor fietsers. Wanneer wij hiervan een melding krijgen, wordt de rommel echter zo snel mogelijk opgeruimd.

128. Geen fietsen meer aan lantaarnpalen vastbinden (47)

antwoord: het is niet verboden om een fiets aan een lantaarnpaal vast te binden. In de APVG (Algemene Plaatselijke Verordening Groningen) is geen artikel opgenomen die het plaatsen van een fiets tegen een lantaarnpaal verbiedt.

129. Fietsdoorsteek Kornoeljestraat/Vlierstraat – Plataanlaan (55)

antwoord: fietsers maken nu al gebruik van deze illegale verbinding (spoor in het grasveld). Wij stellen voor deze verbinding te legaliseren door een fietsdoorsteek aan te leggen; dit project wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.

130. twee-richtingen fietsverkeer Brailleweg tussen fietspad Noord Willemskanaal en fietsbrug Julianabrug (56)

antwoord: in de praktijk maken fietsers die vanaf de Van Iddekingebrug komen al gebruik van de fietsstrook op de Brailleweg. Zij fietsen tegen het verkeer in. Wij stellen voor de situatie aan te passen, zodanig, dat fietsers in twee richtingen van de fietsstrook gebruik kunnen maken. Voorstel wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2007 – 2008.

BIJLAGE 4: toelichting bij het indicatieve uitvoeringsprogramma 2009 – 2010

Aanleg van fietspaden

a) fietspad tussen Aquamarijnstraat, Goudlaan en fietstunnel Friesestraatweg

Deze fietsvoorziening vormt binnen de verbinding tussen de noordwestelijke stadswijken (De Held, Gravenburg, Vinkhuizen) en Zernike, Reitdiep, Paddepoel en Selwerd een ontbrekende schakel. Door de aanleg van een kortsluitend stukje fietspad tussen de Aquamarijnstraat en de fietspaden bij de fietstunnel bij de knoop Friesestraatweg/Noordelijke Ringweg/Westelijke Ringweg (N355/N370) ontstaat in combinatie met de nieuwe fietsbrug een directe fietsverbinding. Verder wordt aangesloten bij het fietspad vanaf Vinkhuizen naar De Held en Gravenburg (Aquamarijpad). In combinatie met de fietsbrug Aduarderdiep ontstaat een aantrekkelijke fietsverbinding voor studenten en werknemers van de RUG en Hanzehogeschool, afkomstig uit o.a. Zuidhorn, Tolbert en Leek richting Zernike.

b) fietspad tussen Reitdiep en Iepenlaan (parallel aan Plataanlaan: Noordelijke Ringweg)

Dit fietspad vormt de verbinding tussen de nieuwe fietsbrug bij de noordelijke ringweg, Paddepoel en Selwerd. In eerste instantie is gedacht aan de aanleg van een volledig nieuw fietspad, parallel aan de noordelijke ringweg. In de praktijk is echter al een groot deel van de fietsroute beschikbaar in Paddepoel en Selwerd, door gebruik te maken van bestaande straten. Om een aantal routeverkortingen te realiseren dienen enkele ontbrekende schakels te worden aangelegd.

c) fietspad tussen Plataanlaan en Reitdiep (parallel aan spoorlijn Groningen-Sauwerd)

Deze fietsverbinding sluit aan op de recent gerealiseerde fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal (Walfridusbrug). De exacte situering van het vervolg van deze fietsverbinding, parallel aan de spoorlijn, vergt echter nader onderzoek. In de plannen voor de nieuwbouw “achter de Rietdijk” is de aanleg van een fietspad, aansluitend op de fietsbrug ACM naar de Prinsesseweg, opgenomen. In het plan is echter geen financiële dekking opgenomen voor dit fietspad.

d) fietsroute Hoogezand-Groningen

In het kader van het meerjarenuitvoeringsprogramma infrastructuur van de Regiovisie Groningen Assen is een uitvoeringsprogramma voor regionale fietsinfrastructuur opgesteld. In dit programma wordt prioriteit gegeven aan de aanleg van fietsroutes gericht op forenzenplaatsen rond de stad Groningen. Als eerste project legt de provincie de “superfietsroute” Zuidhorn-Groningen vv langs de Friesestraatweg in de komende jaren aan. Als tweede prioriteit vormt de relatie Hoogezand-Groningen een kansrijke verbinding. Recent is een belangrijk deel van deze route gerealiseerd, tussen Meerwijck en de Waterhuizerweg. In Groningen kan aansluiting worden gevonden bij de te realiseren fietspaden langs de Duinkerkenstraat, Antwerpenweg en de bestaande fietsroute via de fietstunnel Antwerpenweg (Klein Martijn) naar Groningen-zuid. Vanaf de Waterhuizerweg in de gemeente Haren is de Noorderzanddijk langs het

Winschoterdiep onderdeel van de fietsroute. Nabij de Vagron ontbreekt een verbinding met de Duinkerkenstraat. De route is opgenomen in het recreatieve uitvoeringsprogramma van de provincie Groningen en in het Landinrichtingsplan Haren-noord. Voor dit project dient ook een gezamenlijke financiering te worden gevonden.

e) Verbetering (tussen Zuiderweg en Peizerweg)

Dit fietspad vormt onderdeel van het toekomstig parkgebied “het verscholen bos” nabij de vloeivelden van de Suikerunie. Dit fietspad vormt onderdeel van de exploitatie Noordzuidroute en is financieel gedekt. Aanleg van dit pad is mogelijk wanneer er overeenstemming is met de grondeigenaar en de Suikerunie.

f) Fietspad Asingastraat (tussen Bedumerstraat en Bedumerweg)

Realisering van dit korte ontbrekende stukje fietspad vormt onderdeel van de reconstructie van het kruispunt Bedumerweg/Asingastraat (bereikbaarheidsroute Bedumerweg). Uitvoering van maatregelen op de Bedumerweg en het kruispunt Asingastraat/Bedumerweg vormt onderdeel van de maatregelen om de bereikbaarheidsroute Bedumerweg te verbeteren (kruising Bedumerweg/Asingastraat/Sumatralaan).

g) Fietspad A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilwering

In het kader van de Langmanmaatregelen (aansluiting Laan Corpus den Hoorn/A7) wordt een gedeelte van dit bestaande fietspad verbeterd. Het aansluitende gedeelte tussen de “plangrens” en Bruilwering moet ook “op niveau” worden gebracht (verbreden van het bestaande smalle pad, nieuwe verharding) zodat fietsverkeer in twee richtingen mogelijk is. Financiering van deze “upgrading-maatregelen” vormen onderdeel van de Langman-maatregelen.

Kwaliteitsverbetering fietsvoorzieningen

Asfaltering bestaande fietspaden

Onderstaand zijn de tegelfietspaden opgenomen, die na 2008 voor asfaltering in aanmerking komen.

a. Noordelijke Ringweg zz: tussen Iepenlaan en Bedumerweg/Poortstraat.

b. Noordelijke Ringweg nz: tussen Van der Hoopstraat en Virulystraat:

c. tunnel onder Bedumerweg tussen Curacaostraat en fietspad Noordzeebrug.

Asfaltering van deze drie fietspaden vormen onderdeel van de maatregelen in het kader van reconstructie knoop Bedumerweg/Plataanlaan/Noordzeebrug worden gerealiseerd.

d. Electronpad en fietstunnel Friesestraatweg tussen parallelweg Friesestraatweg (ACM-lokatie) en sportveld Vinkhuizen.

e. fietspaden in de centrumzone van Beijum

f. fietspaden tussen Lavendelweg en Pop Dijkemaweg

g. Boutenspad (tussen Papiermolen en Hora Siccamasingel)

BIJLAGE 5: Inventarisatie fietsmaatregelen die in de afgelopen jaren zijn

**uitgevoerd, gebaseerd op de uitvoeringsprogramma's 2000 – 2002 en 2002 – 2004
uit de
Beleidsnota Fietsverkeer 2000**

Aanleg fietspaden en fietsstroken

Fietsstroken Hoendiep-de Poffert
 Fietsstroken Borgsloot
 Fietsstroken Kapteynlaan
 Fietsstroken W.A. Scholtenstraat
 Fietsstroken van Iddekingeweg
 Fietsstroken Leegeweg (tussen Noodweg en De Held)
 Fietsstroken Diamantlaan
 Fietsstroken Metaallaan
 Fietsstroken Gotenburgweg
 Fietsstroken Koeriersterweg
 Fietspad Prof. Uilkensweg
 Fietspad Van Zweedenlaan
 Fietspaden Piccardthof
 Fietspad Koningslaagte
 Fietspad UMCG (voorzieningsgebouw)
 Fietspad Lijzijde-Noorddijkerweg
 Fietspad Hoogeweg (tussen Uilkensweg en het Poortje)
 Fietspad Amkemaheerd
 Fietspad Emingaheerd
 Fietspad Bornholmstraat
 Fietspad Kardingemaar
 Fietspad tussen Spakenpad en Oosterseweg
 Fietspad Aquamarijnpad (tussen Gravenburg en Vinkhuizen)
 Fietspad Van Aquinopad (Gravenburg)

Fietsstraat

Nieuwe Sint Jansstraat

Fietsbruggen

Fietsbrug Van Starckenborghkanaal (Walfridusbrug)

Fietstunnel

Antwerpenweg (Klein Martijn)

Asfaltering fietspaden

Fietspaden Pleiadenlaan
 Fietspaden Laan Corpus den Hoorn
 Fietspad Winschoterweg
 Fietspad Paterswoldseweg
 Fietspad Sprikkenburg
 Fietspaden Petrus Campersingel
 Fietspaden Verlengde Hereweg

Fietspad Vondellaan
Geert Teispad
Fietspad Midscheeps (Lewenborg)
Fietspaden Stationsweg en Emmasingel

Stallingsvoorzieningen

Fietsklemmen Schildersbuurt
“Buurtfietsenstallingen” (fietsklemmen) Celebesstraat, middengebied Oosterpoort, kop
Indische buurt
(1^e en 2^e Hunzestraat)
Stadsbalkon: 4150 plaatsen
Euroborg

Bewegwijzering

Plaatsing nieuwe fietsbewegwijzering

BIJLAGE 6: overzicht van fietsmaatregelen zoals opgenomen in de Beleidsnota Fietsverkeer 2000, waarvan de financiering gedekt is en realisering op korte c.q. middellange termijn is voorzien

Fietsbruggen

Aduarderdiep (bij Leegkerk): gaat naar uitvoeringsfase (2007/2008). Financiering is gedekt.

ACM-lokatie (Reitdiep): uitvoering in 2007. Financiering is gedekt.

Berlagebrug (in aanleg: in combinatie met auto- en OV-ontsluiting). Financiering is gedekt.

Sontbrug (in combinatie met auto- en ov-ontsluiting). Financiering moet plaatsvinden in het kader van Eemskanaalzone/Meerstad.

Fietspaden

Fietspad A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilwering: maakt onderdeel uit van uitvoering Langman-maatregelen.

Fietspad tussen Driebondsweg en Olgerweg (parallel aan Euvelgunnetracé): onderdeel van Meerstad

Fietspaden parallel aan A7 (bypasses): Lubeckweg en Osloweg: worden aangelegd in het kader van Langman. Financiering is gedekt.

De Verbetering (tussen Zuiderweg en Peizerweg). Financiering is gedekt uit grondexploitatie Noord Zuid route.

Fietsstunnel

Olgerweg (aanleg door RWS in het kader van Langman). Financiering is gedekt.

Verlengde Bremenweg (onder Euvelgunnetracé: wordt aangelegd in het kader van Meerstad). Financiering is gedekt.

A7 ter hoogte van aansluiting Laan Corpus den Hoorn (Gasunie): wordt aangelegd in het kader van Langman. Financiering is gedekt.

Fietsstroken

Iepenlaan. Financiering is gedekt.

Asfaltering fietspaden

Fietspaden Van Ketwich Verschuurlaan: asfalteringsprogramma 2006

Fietspad Maaslaan (ten noorden van de Zuidelijke Ringweg) tussen Maaslaan en Hereweg: asfalteringsprogramma 2006

Fietspad Hoornsediep oostzijde (door Stadsbeheer zelf)

BIJLAGE 7: fietsvoorzieningen die onderdeel uitmaken van integrale projecten, of waarvan de realisering om meerdere redenen (financiën, grondeigendom, planhorizon) niet voor 2010 mogelijk is, zodat daarover in het kader van deze nota geen besluitvorming kan plaatsvinden.

- (recreatieve) fietsverbinding tussen fietsbrug Aduarderdiep en Kerkstraat (langs tochtslot Kliefdiep)
- oost-west fietsroute CiBoGa (Boterdiep-Bloemsingel) en fietsvoorziening

Bloemsingel-Oosterhamrikkade: onderdeel van CiBoGa-plannen

- fietsverbinding tussen noord zuid-route en Diamantlaan: onderdeel van ontwikkeling Westpark
- lage fietsbrug Oosterhavenbrug: onderdeel van tramverbinding Hoofdstation-Meerstad
- fietsvoorzieningen Boterdiep: onderdeel van tramverbinding Hoofdstation-binnenstad-Zernike
- fietsontsluiting Groningen-oost: o.a. aanleg fietspad Osloweg en fietsbrug Euvelgunnetracé/ knoop Oostelijke Ringweg
- fietsvoorziening en fietsbrug Oosterhamriktracé: onderdeel van reconstructie Oosterhamriktracé en nieuwe OV-as via Vinkenstraat (+ lage fietsbrug)
- lage fietsbrug over Eemskanaal tussen Driebondsweg en Ruischerwaard (in het verlengde van de Waardbrug over het Damsterdiep)
- fietstunnel Marwixkade en Hoornsediep WZ: onderdeel van ontwikkeling Stationsgebied Zuid
- fietspad langs toekomstige Noord Zuid route (tussen Friesestraatweg en rotonde Kliefdiep): onderdeel van aanleg van de Noord zuid route.
- fietsverbinding Buitenhof – Piccardthof: ter hoogte van Piccardthof over A7 (Zuidelijke Ringweg)
- fietsverbinding tussen Friesestraatweg en Diamantlaan: onderdeel van zuidelijke ontsluiting Vinkhuizen
- fietsverbinding Vinkhuizen – Stadspark: aanleg brug over Hoendiep, via vloeivelden Suikerunie, naar Peizerweg
- fietsverbinding Roderwolderdijk – Bernhardlaan - Zuiderweg (Hoogkerk), inclusief fietsbrug Koningsdiep. Van belang ivm ontsluiting van bedrijventerrein Westpoort.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,