CORRIGENDUM

18 juni 2015

Betreft raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie
Registratienummer 4982864.

Toelichting: bij dictumpunt I van het raadsvoorstel is een typefout geconstateerd.

Het juiste dictum van het raadsvoorstel luidt als volgt:

"De raad besluit:

I. het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vast te stellen;

II. de kosten voor 2015 te dekken uit de beschikbare middelen extra beleid 2015 "Verplaatsen", onderdeel "Fietsstrategie uitvoeringsprogramma" (in totaal € 645.000,--)."

De secretaris,

i/o

Raadsvoorstel 18 MEI 2015/5026375

Gemeente Groningen

Onderwerp **Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie**

Registratienr. 4982864 Steller/telnr. Valkema/8980 Bijlagen 1

Classificatie	• Openbaar ○ Geheim □ Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2015 vast te stellen;
II. de kosten voor 2015 te dekken uit de beschikbare middelen extra beleid 2015 "Verplaatsen", onderdeel "Fietsstrategie uitvoeringsprogramma" (in totaal € 645.000,--).

Samenvatting

Op 22 april 2015 heeft uw raad de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' vastgesteld. In deze fietsstrategie geven we aan wat de waarde is van ons fietsbeleid en hoe de fiets kan bijdragen aan de ontwikkelingen en stedelijke uitdagingen die we de komende jaren op ons af zien komen. In de fietsstrategie kijken we nadrukkelijk verder dan de fiets en de fietser zelf. Nieuw is dat we bijvoorbeeld veel meer inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Belangrijk onderdeel van de fietsstrategie is een hoofdfietsroutekaart met aandacht voor de stedelijke knooppunten, de fietsveiligheid en het fietsparkeren. Deze kaart bepaalt waar we onze middelen in het uitvoeringsprogramma de komende jaren gaan inzetten.

Voor het uitvoeringsprogramma behorend bij de fietsstrategie hebben we € 2 miljoen structureel beschikbaar. In de afgelopen tijd hebben we samen met Stadjers en belangengroepen bepaald welke maatregelen we als eerste willen nemen. Het uitvoeringsprogramma is het resultaat van een intensief traject met diverse bijeenkomsten en andere mogelijkheden waarbij suggesties en ideeën aan ons kenbaar gemaakt konden worden.

B&W-besluit d.d.: 12-05-2015

Aanleiding en doel

Op 22 april 2015 heeft uw raad de "Fietsstrategie Groningen 2015-2025" vastgesteld waarin we nadrukkelijk verder kijken dan de fiets en de fietser zelf. Ons fietsbeleid gaat namelijk steeds vaker over duurzaamheid, innovatie, lifestyle, ruimtelijke ordening, stedenbouw, economie, gezondheid en leefbaarheid. Nieuw is dat we veel nadrukkelijker inzetten op het sociale aspect van fietsen en op gedrag, innovatie en ontwikkelingen. Maar de fietsstrategie geeft ook antwoord op een aantal autonome, stedelijke ontwikkelingen die op ons af komen zoals de groei van het aantal inwoners, de steeds drukker wordende fietspaden en de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad door de opkomst van de e-bike en de scooter.

Voor de uitvoering van maatregelen in het kader van de fietsstrategie is € 2 miljoen structureel beschikbaar. In de afgelopen periode hebben we, samen met de Stadjers en belangengroepen, bepaald welke maatregelen we willen nemen om het fietsklimaat in de stad te verbeteren en welke daarvan volgens ons prioriteit moeten krijgen. In het bijgevoegde uitvoeringsprogramma (zie de bijlage) vindt u de uitwerking hiervan.

Kader

In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" hebben we al aangekondigd dat we een hoofdfietsroutekaart zouden opstellen met speciale aandacht voor de stedelijke knooppunten en de fietsveiligheid. Deze kaart met daarop de belangrijkste fietsroutes in Groningen is opgenomen in de fietsstrategie en bepaalt waar we onze middelen in het uitvoeringsprogramma de komende jaren gaan inzetten. De routekaart vormt daarmee ook een routekaart voor de planning en uitvoering van projecten. In het coalitieakkoord is overigens ook aangegeven meer ruimte te willen maken voor het fietsparkeren en fietsers proberen te verleiden de fietsenstallingen te gebruiken.

Argumenten en afwegingen

Zie hiervoor het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De afgelopen maanden heeft een uitgebreid en intensief traject van participatie plaatsgevonden. Bewoners en organisaties zijn op diverse manieren betrokken bij de nieuwe fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma. De afgelopen tijd zijn honderden suggesties en ideeën ingebracht. Hieronder volgt een overzicht van hoe de participatie er de afgelopen periode heeft uit gezien.

Tijdens Let's Gro 2013 heeft de Deen Mikael Colville-Andersen onze ogen geopend over de waarde van Groningen Fietsstad. Medio 2014 hebben we twee bijeenkomsten georganiseerd met een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Groningen Bereikbaar, de landelijke Fietsersbond, Cycloon Post & Fietskoeriers, RUG, UMCG, provincie Groningen en Marketing Groningen. Samen met de klankbordgroepleden is de opgave voor de nieuwe fietsstrategie op scherp gesteld en is nagedacht over mogelijke maatregelen.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot Fietsambassade. Twee dagen lang konden Stadjers daar binnenlopen om mee te praten over de nieuwe fietsstrategie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen en heeft ons meer dan eens duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en er trots op mogen zijn.

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

Op 17 februari 2015 vond er een workshop met de leden van uw raad plaats. Na een korte introductie is de groep in tweeën gesplitst. Beide groepen hebben input geleverd voor de fietsstrategie en het uitvoeringsprogramma. De workshop focuste zich vooral op het verbeteren van het fietsnetwerk in z'n algemeenheid en de fietsroutes en het fietsparkeren in de binnenstad.

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

Sinds 8 april 2015 is onze nieuwe website www.groningenfietsstad.nl actief. Deze website is in eerste instantie gebruikt om suggesties en ideeën van Stadjers te verzamelen die als input dienen voor het bijgevoegde uitvoeringsprogramma. Via de website hebben we ruim 200 waardevolle suggesties en ideeën ontvangen. De ideeën en suggesties die het meest zijn genoemd:

- de Korreweg: het verbreden van de fietspaden en het fietsveiliger maken van de kruispunten, de rotonde Kapteynlaan en de Gerrit Krolbrug;
- fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten, zodat de wachttijd voor fietsers korter wordt (meest genoemd zijn Paterswoldseweg, Emmabrug, Herebrug en Parkweg);
- Slimme Routes Zernike: bestaande fietspaden verbreden, de Slimme Routes doortrekken naar het Hoofdstation en de fietsoversteken Eikenlaan en Pleiadenlaan veiliger inrichten;
- uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen op het Hoofdstation;
- scooters, brommers en snorscooters verbieden op het fietspad en toestaan op de rijbaan;
- fietspaden aanleggen langs een aantal wegen, zoals de Helperzoom, en parallel aan de Noordelijke Ringweg;
- fietsvriendelijker maken van de Diepenring, onder meer door de aanleg van fietspaden;
- verbeteren beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen (fietspaden en stallingen);
- verkeersregels meer onder de aandacht brengen (hand uit steken, voorrangsregels bij "alle richtingen tegelijk groen", voorrang verlenen bij zebrapaden, etc.);
- stallingsvoorzieningen in de binnenstad uitbreiden;
- fietsvriendelijker inrichten van de Oude en Nieuwe Ebbingestraat, bijvoorbeeld als fietsstraat.

Op 16 april 2015 heeft ten slotte het Fietsgesprek plaatsgevonden. Stadjers en diverse vertegenwoordigers van onder meer de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietsersbond en de Ouderenraad hebben onder leiding van wethouder De Rook een fietstocht gemaakt langs een aantal knelpunten en kompas-projecten uit de fietsstrategie. Aansluitend hebben we gediscussieerd over de fietsstrategie zelf, maar ook over mogelijke maatregelen en de prioritering ervan in het uitvoeringsprogramma.

Financiële consequenties

In de meerjarenbegroting is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen gereserveerd voor het onderdeel "Verplaatsen". In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2018 (raadsbesluit 17 december 2014) is hiervoor een verdeling aangegeven voor 2015 en een indicatieve verdeling voor de periode 2016-2018. Voor 2015 en 2016 is jaarlijks € 1 miljoen bestemd voor de planontwikkeling van het stationsgebied.

In dit uitvoeringsprogramma behorend bij de fietsstrategie hebben we een integrale afweging gemaakt voor de inzet van de structurele middelen voor de fietsmaatregelen/fietsstrategie. Omdat het totale maatregelenpakket in het uitvoeringsprogramma groter is dan het beschikbare budget, hebben we de diverse maatregelen geprioriteerd. Bovendien stellen we voor om het budget in 2015 en 2016 vooral in te zetten voor "kleinere" maatregelen (incidenteel) en vanaf 2017 voor de grotere projecten (structureel). Daardoor kunnen we het budget zo optimaal mogelijk inzetten en zoveel mogelijk wensen uitvoeren.

Voor 2015 heeft uw raad voor het uitvoeringsprogramma van de fietsstrategie een bedrag beschikbaar gesteld van € 645.000,--. Wij stellen voor deze middelen in 2015 vooral in te zetten voor "kleinere" maatregelen. Het gaat daarbij om de volgende projecten:

- Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring);
- ontwikkelen "fastlane" naar Meerstad;
- verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk;
- fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten;
- communicatie "Groningen Fietsstad";
- jaarlijkse fietsmonitor;
- verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer);
- kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad;
- uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad;
- fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken;
- oplossen van een aantal knelpunten op de Korreweg.

In grote lijnen sluiten deze projecten aan bij de aangedragen suggesties, ideeën, wensen en plannen die we tijdens het participatietraject hebben ontvangen.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

De komende periode werken we de diverse onderdelen van het uitvoeringsprogramma verder uit in deelprojecten. Deze worden voorzien van eventuele kredietbesluiten en ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

BIJLAGE

UITVOERINGSPROGRAMMA
FIETSSTRATEGIE GRONINGEN 2015-2025

1. Inleiding

1.1 Fietsstrategie Groningen 2015-2025

Het is inmiddels bijna veertig jaar geleden dat de toenmalige bestuurders van onze stad de rigoureuze keuze maakten om in de binnenstad meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. We zijn blij met de drastische maatregelen die toen zijn genomen, maar realiseren ons ook dat het tijd wordt om opnieuw keuzes te maken voor de fiets. Keuzes die verder gaan dan wat we tot nu toe gewend waren. Het aantal fietsers neemt namelijk nog altijd toe en het wordt steeds drukker, maar de beschikbare ruimte wordt daarentegen niet groter. Tegelijkertijd komt er een aantal grote stedelijke uitdagingen op ons af waarin de fiets een belangrijke bijdrage kan en moet leveren. Met de nieuwe Fietsstrategie Groningen 2015-2025 – op 22 april 2015 door de gemeenteraad vastgesteld – geven we antwoord op de ontwikkelingen die op ons af komen. De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is opgebouwd uit vijf strategieën, namelijk:

- de fiets eerst;
- een samenhangend fietsnetwerk;
- ruimte voor de fiets;
- fietsparkeren op maat;
- het verhaal van Groningen Fietsstad.

1.2 Participatie

In het kader van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 hebben we een uitgebreid en intensief participatietraject gevolgd. We hebben Stadjers en organisaties op talloze manieren en op verschillende momenten betrokken bij het opstellen van de nieuwe fietsstrategie en dit bijbehorende uitvoeringsprogramma.

Tijdens het inspiratiefestival Let's Gro op 21 en 22 november 2014 hebben we een leegstaand winkelpand omgetoverd tot een heuse Fietsambassade. Geïnteresseerden konden twee dagen lang bij ons binnenlopen om mee te discussiëren over de nieuwe fietsstrategie en de invulling van dit uitvoeringsprogramma. De Fietsambassade was één van de drukst bezochte Let's Gro-evenementen en heeft ons een grote hoeveelheid informatie, knelpunten en mogelijke maatregelen opgeleverd. Maar minstens zo belangrijk: het heeft ons duidelijk gemaakt dat we de fiets moeten herwaarderen en dat we trots op de fiets mogen zijn.

Op 27 november 2014 heeft de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zich gebogen over de fietsstrategie. Tijdens de brainstormsessie zijn verschillende thema's behandeld. Op 17 februari 2015 was het de beurt aan een aantal raadsleden; alle raadsfracties waren vertegenwoordigd. Op een interactieve manier is door de raadsleden input geleverd voor de fietsstrategie en dit uitvoeringsprogramma. De workshop focuste zich vooral op het verbeteren van het (hoofd)fietsnetwerk en de fietser in de binnenstad.

In februari 2015 hebben we onder de leden van het Stadspanel een enquête gehouden over het Groninger fietsbeleid. Alle 12.000 leden van het Stadspanel ontvingen een uitnodiging deel te nemen aan dit onderzoek. In slechts tien dagen tijd werd de enquête maar liefst meer dan 4.000 keer ingevuld. De uitkomsten van de enquête zelf en de opmerkingen die daarbij zijn gemaakt, zijn gebruikt als input voor dit uitvoeringsprogramma.

De website www.groningenfietsstad.nl, die sinds 8 april 2015 online is, heeft op interactieve wijze suggesties en ideeën van Stadjers opgeleverd over het verbeteren van de fietsvoorzieningen. De input is gebruikt voor dit uitvoeringsprogramma. In totaal hebben in een tijdsbestek van ruim twee weken ruim honderd individuele bezoekers hun suggesties en ideeën bij ons ingediend. Menigeen liet weten het erg te waarderen op deze manier een reactie te kunnen geven op de fietsstrategie en mee te denken over het uitvoeringsprogramma. De belangrijkste ontvangen suggesties en ideeën zijn:

- de afstelling van veel verkeerslichten kan voor fietsers beter;

- het aanleggen van opstelstroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten, zodat fietsers niet hoeven te wachten voor het rode verkeerslicht;
- het aanleggen van bredere fietspaden en/of het verkeersveiliger inrichten van de Korreweg;
- ervoor zorgen dat fietsers zich aan de verkeersregels houden en uitleggen wat de voorrangsregels zijn bij 'alle richtingen tegelijk groen';
- het verbeteren van het fietsparkeren in de binnenstad en op de treinstations;
- het verbeteren van de Slimme Routes naar Zernike, onder meer de fietsoversteek over de Eikenlaan.

In bijlage 2 hebben we een overzicht opgenomen van alle ontvangen reacties.

Tot slot hebben we op 16 april 2015 een Fietsgesprek georganiseerd met Stadjers en vertegenwoordigers van onder andere de Adviescommissie Verkeer en Vervoer, de Fietsersbond en de Ouderenraad. De middag begon met een fietstocht langs een aantal knelpunten en kompasprojecten uit de fietsstrategie. Ter plaatse gaven we tekst en uitleg over de ideeën die er zijn om het fietsklimaat op deze plekken te verbeteren. Aansluitend hebben we gediscussieerd over de fietsstrategie en over welke maatregelen in het uitvoeringsprogramma opgenomen moeten worden en welke prioriteit moeten krijgen.

Tijdens het Fietsgesprek werden als belangrijkste knelpunten genoemd:
- de ontbrekende fietsverbinding tussen de Diamantlaan en de Peizerweg over het Suikerunie-terrein;
- de vele fietsonvriendelijke verkeerslichten langs de Paterswoldseweg;
- het tekort aan stallingsplaatsen rond de Vismarkt en de overlast die dit geeft;
- de onduidelijkheid over de voorrangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers;
- het onveilige kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg;
- de onveilige fietsoversteek over de Eikenlaan in de Slimme Route naar Zernike;
- de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de Nieuwe Ebbingestraat;
- de onduidelijke situatie in de Folkingestraat en op de Werkmanbrug, met als gevolg conflicten tussen fietser en voetganger;
- het verdwijnen van de spoorwegovergang Esperantostraat;
- de combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Diepenring.

1.3 Opbouw en prioritering maatregelenpakket

De Fietsstrategie Groningen 2015-2025 bestaat uit vijf strategieën (zie paragraaf 1.1). In dit uitvoeringsprogramma hebben we deze strategieën vertaald naar drie hoofdstukken, te weten:
- comfort en gedrag (strategieën 'de fiets eerst' en 'het verhaal van Groningen Fietsstad');
- ontbrekende schakels en knelpunten (strategieën 'een samenhangend fietsnetwerk' en 'ruimte voor de fiets');
- fietsparkeren op maat (strategie fietsparkeren op maat').

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

Voorbeeld: ★★★☆☆

De toekenning van de prioriteit van een maatregel is tot stand gekomen op basis van vijf criteria, waarbij ieder criterium gelijk staat aan een ster. Voor de prioritering gaat het om de volgende criteria:
- de fietser zelf heeft voordeel van de maatregel. Het gaat daarbij om verbeteringen van de doorstroming en de verkeersveiligheid voor de fietser. Indien de maatregel zorgt voor een sterke verbetering voor de fietser leidt dit tot een ster;

- de maatregel leidt tot het completeren van een bestaande fietsroute of fietsvoorziening. Het compleet maken van een fietsverbinding betekent een ster;
- soms kan een maatregel meeliften met andere plannen (werk-met-werk). Wanneer dit het geval is, krijgt de maatregel een ster;
- de maatregel draagt bij aan meer dan twee strategieën uit de Fietsstrategie Groningen 2015-2025. Een bijdrage aan meer dan twee strategieën betekent een ster;
- er zijn veel reacties die betrekking hebben op de maatregel en/of er is veel draagvlak voor. Meerdere reacties en/of een groot draagvlak betekent een ster.

In bijlage 1 hebben we per project aangegeven op welke criteria een maatregel scoort.

2. Maatregelenpakket

In dit hoofdstuk gaan we in op de maatregelen die in het kader van de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 worden genomen voor de fietser. Groen gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen, geel gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie worden voorgesteld. Maatregelen die niet zijn gemarkeerd komen op ons wensenlijstje.

2.1 Vastgestelde maatregelen

Behalve de maatregelen die worden genomen in het kader van de fietsstrategie, zijn er ook diverse andere projecten waar de fiets een belangrijk onderdeel van is. In deze paragraaf geven we een overzicht van de (fiets)projecten waarover al een besluit genomen is of waarover de besluitvorming in een vergevorderd stadium is.

2.1.1 Netwerkanalyse en Beter Benutten

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen de Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld, een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Voor de fiets zetten we ons in op het afmaken van het Fietsroute Plus-netwerk, dat bovendien goed moet aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. In totaal is er vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,2 miljoen beschikbaar. Daarvoor leggen we nieuwe fietspaden aan langs de Noordelijke Ringweg (zie paragraaf 2.3.3) en de spoorlijn Groningen-Sauwerd (zie paragraaf 2.3.4), verbeteren we de Slimme Routes naar Zernike (zie paragraaf 2.3.7) en maken we betere stallingsvoorzieningen op onze P+R-terreinen (zie paragraaf 2.4.3).

In het programma Beter Benutten werken het Rijk, de Regio Groningen-Assen en het bedrijfsleven samen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Doel is de files op de drukste punten te verminderen en de reistijd van deur tot deur in de spits te verbeteren. Hiervoor is de fiets een belangrijk deel van de oplossing. Daarom is het nodig op bepaalde relaties in te zetten op betere fietsverbindingen en het aantrekkelijker te maken om te fietsen. Samen met Groningen Bereikbaar willen we ook gaan informeren over het fietsalternatief. In totaal heeft het Rijk voor Beter Benutten, onderdeel fiets, ongeveer € 2,5 miljoen beschikbaar voor de Regio Groningen-Assen. Het Rijk verwacht van de regiopartners eenzelfde bijdrage als cofinanciering. Van dit bedrag wordt verreweg het meeste besteed aan projecten in en rond de stad Groningen. Vanuit dit project trekken we onder andere de Slimme Routes naar Zernike door naar het Hoofdstation (zie paragraaf 2.3.7) en leggen we de Fietsroutes Plus Groningen-Haren langs de Helperzoom (zie paragraaf 2.3.14) en het Noord-Willemskanaal versneld aan (zie paragraaf 2.3.1).

2.1.2 Aanpak Ring Zuid

De Zuidelijke Ringweg is ongeveer twaalf kilometer lang en loopt dwars door onze stad. Hoewel de weg belangrijk is voor het verkeer van en naar de stad zelf, vormt de Zuidelijke Ringweg ook een belangrijke schakel voor het regionale en (inter)nationale verkeer. Door de groei en de toenemende aantrekkingskracht van de stad neemt het verkeer op de Zuidelijke Ringweg hand over hand toe. Vooral in de spitsuren is de huidige capaciteit onvoldoende waardoor de reistijd toeneemt en de bereikbaarheid van onze stad en regio afneemt. Ook op het onderliggende wegennet ontstaat hierdoor vertraging waardoor kantoren, bedrijventerreinen en woonwijken minder goed te bereiken zijn. Dit alles leidt steeds vaker tot files en een slechte doorstroming van het verkeer. Met de Aanpak Ring Zuid willen we in de eerste plaats de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg vergroten, zodat onze bereikbaarheid toeneemt. Daarnaast beogen we met het project ook de leefbaarheid van de woonwijken rond de Zuidelijke Ringweg te verbeteren en willen we de verkeersveiligheid vergroten.

Vanaf 2017 beginnen we met de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Het definitieve plan, maar ook de bouwfase, heeft gevolgen voor de fietsverbindingen in de directe omgeving van de Zuidelijke Ringweg. De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden vervangen door een gelijkwaardig alternatief. Andere verbin-

dingen worden veiliger of verbeterd. Bovendien krijgen we er een aantal nieuwe fietsverbindingen bij. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

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

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

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

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

Voetgangers-/fietsviaduct Papiermolen
De ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft tot gevolg dat het fietstunneltje bij de Papiermolenlaan, die dagelijks door ongeveer 1.300 fietsers wordt gebruikt, verdwijnt. De combinatie van het te ondertunnelen of te overbruggen hoogteverschil en de maximaal toelaatbare hellingspercentages maken de toeleidende fietspaden erg lang en daarmee niet inpasbaar in de stedelijke situatie, een voetgangersviaduct met trappen daarentegen wel. We doen ons uiterste best om dit viaduct zo fietsvriendelijk mogelijk te maken, maar we kunnen niet voorkomen dat fietsers hier in de toekomst af zullen moeten stappen. Met behulp van de nieuwste technieken proberen we de overlast voor fietsers zo beperkt mogelijk te houden

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

Helperzoomtunnel
Tussen de Helperzoom en het Europapark leggen we de Helperzoomtunnel aangelegd, omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat over enkele jaren wordt gesloten vanwege spoorveiligheidseisen. We leggen daarom ter hoogte van de Helper Brink een nieuwe tunnel aan die de Helperzoom en de Duinkerkenstraat met elkaar gaat verbinden. Uiteraard voorzien we deze nieuwe tunnel van fietspaden, zodat ook fietsers gebruik kunnen gaan maken van deze nieuwe ontbrekende schakel. Op de langere termijn kan de Helperzoomtunnel zelfs een belangrijke schakel worden in een nieuwe fietsverbinding via de Bremenweg die Meerstad verbindt met het bedrijventerrein Zuidoost, Europapark en de zuidelijke stadswijken.

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

2.1.3 Binnenstadsvisie

Met onze nieuwe binnenstadsvisie 'Bestemming binnenstad', waarover eind dit jaar besluitvorming in de raad plaatsvindt, beogen we het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. De voetganger en de fietser staan in de binnenstad centraal en de menselijke maat wordt bij de inrichting van het straatbeeld als uitgangspunt genomen. Het belangrijkste voornemen uit de binnenstadsvisie is onze keuze voor een uitbreiding van het aaneengesloten voetgangersgebied in het stadshart en een netwerk van herkenbare en attractieve looproutes naar de entreegebieden Westerhaven, Boterdiep, Damsterdiep en het Hoofdstation. Bussen en auto's willen we zoveel mogelijk om de binnenstad heen leiden, zodat voetgangers en fietsers in de binnenstad meer ruimte krijgen. Voor de uitvoering van alle maatregelen uit de binnenstadsvisie hebben we vanaf 2017 structureel € 1 miljoen beschikbaar.

Entreegebied Westerhaven (Astraat en Brugstraat)
De Astraat en Brugstraat vormen vanuit de westelijke stadswijken dé fietsontsluiting naar de binnenstad. De route is op dit moment onvoldoende ingesteld op de vele voetgangers en fietsers. Nu al zijn de trottoirs te smal en met de ontwikkelingen rond de Westerhaven wordt de problematiek nog nijpender. In de binnenstadsvisie willen we dit oplossen door het busverkeer te verplaatsen naar de Westerhaven en de Eeldersingel en de Astraat en Brugstraat in te richten voor voetgangers en fietsers. Ook de Munnekeholm kunnen we anders inrichten. Deze straten kunnen tot het autovrije gebied in de binnenstad gaan behoren, hetgeen voor fietsers een enorme verbetering betekent. Ook de verkeerssituatie op het kruispunt Westerhaven-Westersingel, dat door veel fietsers gezien wordt als één van de meest onveilige kruispunten in de stad, kunnen we met deze plannen verbeteren.

Entreegebied Boterdiep (Boterdiep, Oude en Nieuwe Ebbingestraat)
Binnenkort beginnen we met de herinrichting van het Boterdiep. Het straatparkeren verdwijnt hier en maakt plaats voor een groene boulevard die ruimte biedt aan evenementen en activiteiten. Daarmee maken we de verbinding tussen de parkeergarage Boterdiep richting de Grote Markt aantrekkelijker en vanzelfsprekender. Ons voorstel is dat het busverkeer in de toekomst gebruik gaat maken van het Boterdiep, zodat de Oude en Nieuwe Ebbingestraat busvrij worden, en bovendien willen we de Oude Ebbingestraat toevoegen aan het autovrije gebied. Voetgangers en fietsers krijgen daardoor volop de ruimte in de Oude én Nieuwe Ebbingestraat. Voor fietsers is dat goed nieuws, want de Ebbingestraat wordt dagelijks door grote aantallen fietsers vanuit noordelijke richting gebruikt. Onze plannen uit de binnenstadsvisie maken het mogelijk de straat fietsvriendelijker in te richten, bijvoorbeeld als voortzetting van de fietsstraat Korreweg (zie paragraaf 2.3.15).

Entreegebied Damsterdiep (Steentilstraat, Oosterstraat en Gelkingestraat)
De route vanaf het Damsterdiep naar de binnenstad voert via de Steentilstraat en Oosterstraat. De steentilbrug vormt op dit moment een belangrijk knelpunt in deze route, omdat hier verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. We stellen daarom voor om een nieuwe brug tussen het Gedempte Kattendiep en Schuitendiep aan te leggen, die ervoor moet zorgen dat het auto- en busverkeer een andere routing krijgt. De Steentilbrug maken we daarmee een stuk verkeersluwer en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers.

Een belangrijke keuze in de binnenstadsvisie is om de bussen in de toekomst via de Diepenring te laten rijden. Daardoor kunnen we de Grote Markt, Oosterstraat en Gelkingestraat opnieuw inrichten, zodat het verblijfsklimaat verbeterd wordt. De Oosterstraat willen we toevoegen aan het voetgangersgebied en de Gelkingestraat willen we inrichten als fietsstraat. Een fietsroute over de Grote Markt kan de Oude Ebbingestraat en de Gelkingestraat met elkaar verbinden.

Aanleg fietsvoorzieningen Diepenring
Vanaf 2015 gaan we groot onderhoud uitvoeren aan de Diepenring, we gaan onder andere de riolering vervangen. Dat biedt kansen om de gewenste inrichting met één rijstrook en een aparte fietsstrook, zoals we hebben benoemd in de fietsstrategie, gelijktijdig mee te nemen. Daarmee maken we de Diepenring een veel aantrekkelijker alternatief voor fietsers dan nu het geval is.

2.1.4 Overige projecten

In en rond onze stad werken we hard aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de noordelijke economie. Ook voor fietsers gebeurt er veel. Hieronder volgt een aantal projecten waarin de fiets een belangrijke rol speelt.

Fietsverbinding Sontbrug (en verbeteringen aan de Sontweg en Sint Petersburgweg)
De bouw van de Sontbrug over het Winschoterdiep is inmiddels in volle gang. In het najaar van 2015 kunnen bussen, auto's en fietsers gebruik maken van deze nieuwe brug die gezien wordt als de belangrijkste route tussen Meerstad en de binnenstad. Speciaal voor fietsers leggen we aan de noordzijde van de Sontbrug een in twee richtingen bereden fietspad aan. En ook op de aansluitende Sontweg en Sint Petersburgweg leggen we nieuwe fietspaden aan die in de toekomst onderdeel uit zullen gaan maken van de belangrijkste fietsroute van en naar Meerstad.

Tunnel Paterswoldseweg (doortrekken fietspad Van Hallpad)
Vanaf eind 2017 gaan tussen Groningen en Leeuwarden extra sneltreinen rijden om het groeiend aantal treinreizigers tussen de beide noordelijke hoofdsteden te kunnen vervoeren. Dat betekent dat de overwegbomen bij de Paterswoldseweg straks vaker dicht zullen zijn. Hierdoor neemt de kans op gevaarlijk gedrag in het verkeer toe. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergang minder veilig. ProRail, de provincie en wij als gemeente hebben daarom gezamenlijk besloten de spoorwegovergang bij de Paterswoldseweg te vervangen door een nieuwe tunnel. Dit betekent ook voor fietsers een enorme verbetering, omdat ze in de toekomst niet meer hoeven te wachten voor een passerende trein. Tegelijkertijd trekken we ook het bestaande fietspad Van Hallpad rechtdoor langs het spoor naar de Paterswoldseweg. Daarmee ontstaat een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Paterswoldseweg en het Hoofdstation.

Verbeteren verkeersveiligheid aansluiting Noordelijke Ringweg op de Zonnelaan
De grote aantallen fietsers op de Zonnelaan richting Zernike Campus veroorzaken doorstromingsproblemen voor het gemotoriseerde verkeer op de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg en verkeersveiligheidsproblemen voor fietsers. Een oplossing hiervoor zien we in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer. Tegen deze achtergrond zijn we in 2013 begonnen met de promotiecampagne Slimme Route naar Zernike. Dit is echter niet afdoende gebleken en daarom is ook een infrastructurele aanpassing noodzakelijk. Hoewel een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers en autoverkeer hier wenselijk is, zien we hiervoor op dit moment geen financiële ruimte. Met een beperkte reconstructie van het kruispunt en het plaatsen van verkeerslichten verbeteren we de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid voor fietsers. Vanuit de Netwerkanalyse hebben we hiervoor momenteel € 500.000,- beschikbaar.

Educatie en aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers
Deelname aan het verkeer met de fiets is niet zo vanzelfsprekend als het vaak lijkt. Het is belangrijk dat fietsers over de nodige kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om zich veilig in het drukke verkeer te verplaatsen. Daarom vormt verkeerseducatie een essentieel element van ons verkeersveiligheidsbeleid. Voor kinderen, jongeren én ouderen. Daarbij kijken we nadrukkelijk verder dan ons reguliere verkeersbeleid, want het gaat namelijk ook om trendgevoelige onderwerpen zoals het gebruik van nieuwe media in het (fiets)verkeer en het gebruik van de e-bike door ouderen.

Samen met andere partijen, zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland, willen we veilig verkeersgedrag door middel van educatie en voorlichting bevorderen. Samen willen we het opnemen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers: voetgangers en fietsers. We beginnen met kinderen op de basisschool en gaan door tot mensen op oudere leeftijd. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld het houden van gedragscampagnes of het organiseren van trainingen. Voor verkeerseducatie is jaarlijks € 55.000,- beschikbaar.

2.2 Comfort en gedrag

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

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

2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen

In ons gemeentelijk gladheidbestrijdingsplan houden we in de toekomst nog meer rekening met fietsers dan nu. Omdat de fiets een evenwichtsvoertuig op twee smalle banden is, kunnen fietsers gemakkelijk vallen. Voor fietsers is tijdige gladheidbestrijding daarom van extra belang. Het is niet haalbaar – en betaalbaar – om de gladheid voor fietsers overal te bestrijden, daarom moeten we ook in de toekomst keuzes maken. Daarom hebben we voor fietsers een apart gladheidsbestrijdingsnetwerk waarbij we vooral prioriteit geven aan het hoofdfietsnetwerk. Het is daarmee voor fietsers helder wat ze mogen verwachten van ons als wegbeheerder en ze kunnen eventueel een andere route kiezen.

Voor de kwaliteit van onze fietsvoorzieningen en het beheer en onderhoud ervan sluiten we zoveel mogelijk aan bij de landelijke richtlijnen. Maar we gaan ook een stapje verder. Om de kwaliteit, de veiligheid en het comfort van het hoofdfietsnetwerk zelf te kunnen verbeteren, is allereerst inzicht nodig in de huidige toestand ervan. Dit inzicht willen we verkrijgen door de inzet van de Fietscomfortmeter van KOAC-NPC (kenniscentrum voor verhardingen). Dit instrument meet het comfortniveau en geeft een overzicht van de visuele conditie van de fietsvoorziening en zijn directe omgeving. Aan de hand van de resultaten wordt duidelijk welke wegvakken een goed comfort bieden en welke niet. De slechtste wegvakken pakken we meteen aan.

Overigens proberen we onderhoudswerkzaamheden en het schoonhouden van fietsvoorzieningen zoveel mogelijk buiten de spits uit te voeren. En we willen fietsers zo weinig mogelijk overlast laten ondervinden bij wegwerkzaamheden. We besteden daarom meer aandacht aan tijdelijke fietsvoorzieningen, zodat een fietser minder vaak hoeft af te stappen. Daarbij denken we aan fietsers op de rijbaan door een zo veilig mogelijke doorgang via de kortst mogelijke route.

★★★★☆

2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad'

Nieuwe fietsvoorzieningen willen we zoveel mogelijk aanleggen volgens de ontwerpprincipes van het 'vergevingsgezinde fietspad'. Dit doen we omdat door de opkomst van de e-bike ouderen langer blijven fietsen en hun snelheid bovendien toeneemt. Omdat ouderen hier niet altijd adequaat op kunnen reageren, neemt de kans op een eenzijdig fietsongeval toe. Bij veel van deze enkelvoudige fietsongevallen is spraken van uitglijden, uit balans raken, van het fietspad afraken of tegen obstakels op of naast het fietspad botsen. Het 'vergevingsgezinde fietspad' is een concrete stap in de richting van een Duurzaam Veilige fietsinfrastructuur. Dit fietspad houdt er rekening mee dat een fietser fouten kan maken. De inrichting van het fietspad dient zo te zijn dat fouten zoveel mogelijk worden voorkomen en dat, als er toch een fout wordt gemaakt, die niet meteen tot (ernstig) letsel leidt. Bij de vormgeving wordt vooral rekening gehouden met de beperkingen en capaciteiten van jongere en oudere fietsers waardoor het uiteindelijk voor iedereen veiliger is. Er zijn diverse elementen

voorhanden die de fietsveiligheid op deze manier kunnen vergroten: sanering van fietspaaltjes op het fietspad of het toepassen van flexibele fietspaaltjes, kleine infrastructurele aanpassingen ter verbetering van de fietsveiligheid (zoals het toepassen van schuine trottoirbandjes, ruimere boogstralen, witte kantstrepen, etc.) en extra aandacht voor de fietsveiligheid in lopende projecten.

2.2.3 Kleine fietsmaatregelen

Regelmatig ontvangen wij van Stadjers suggesties en ideeën voor kleine, eenvoudige maatregelen die het fietsklimaat in de stad kunnen verbeteren. Zo voorkomt de verbreding van een klein stukje fietspad langs de Veemarktstraat, zodat fietsers hier in twee richtingen kunnen fietsen, bijvoorbeeld dat fietsers uit de binnenstad richting het Sontweggebied tweemaal moeten oversteken. Samen met de Stadjers willen we de komende tijd meer uitvoering geven aan dergelijke maatregelen. Daarnaast zullen we Stadjers vaker oproepen om met verbetervoorstellen te komen die goed zijn voor de fietser(s). We stellen voor om van het beschikbare jaarlijkse budget '(kleine) verkeersmaatregelen' de helft beschikbaar te stellen voor fietsmaatregelen. Het gaat dan om € 70.000,- in 2015 en € 100.000,- per jaar voor de periode 2016-2018.

2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring)

In 2013 zijn we begonnen met de promotiecampagne 'Slimme Route naar Zernike', een campagne die tot doel had het verleiden van (eerstejaars) studenten alternatieve fietsroutes te gebruiken. De belangrijkste reden voor de introductie van de Slimme Routes was dat zich op de Zonnelaan en de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen voordeden vanwege de grote stroom fietsers richting Zernike. Een klassieke manier om deze conflictsituatie op te lossen, waren infrastructurele maatregelen om de verkeersstromen ter plaatse te scheiden. Ditmaal hebben we echter gekeken naar alter-natieve oplossingen waarbij fietsers niet benadeeld zouden worden, de verkeersveiligheid zou toenemen en ook de doorstroming voor het overige verkeer verbeterd zou worden.

Hiervoor bood de Slimme Route-campagne uitkomst. Tijdens de campagne hebben we fietsers gewezen op twee alternatieve fietsroutes: Jaagpad en Park Selwerd. Veel fietsers wisten het bestaan van deze routes niet of onvoldoende. Vooral het feit dat deze routes verkeerslichtenvrij zijn en door een aantrekkelijk gebied voeren, heeft veel studenten blijvend kunnen overtuigen gebruik te maken van deze fietsroutes. Inmiddels is de fietsroute door Park Selwerd met dagelijks zo'n 17.300 fietsers de drukste fietsroute van Groningen geworden. De komende tijd willen we een aantal knelpunten op beide routes oplossen (zie paragraaf 2.3.7).

Gezien het grote succes van de Slimme Route naar Zernike willen we ook op andere plaatsen in de stad Slimme Routes introduceren. We zien kansen voor Slimme Routes naar Haren en Ten Boer, maar ook voor een Slimme Route rond de binnenstad via de Diepenring. Vooral op drukke momenten in de binnenstad (bijvoorbeeld op zaterdag) kan de Slimme Route Diepenring gebruikt worden door doorgaand fietsverkeer om de binnenstad heen.

Voor het uitrollen van Slimme Routes naar Haren, Ten Boer en op de Diepenring reserveren we in totaal € 50.000,- vanuit de fietsstrategie. De uitvoering hiervan is gepland voor 2015 en 2016.

2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad

Een gemiddelde fietsrit in Nederland is ruim 3 kilometer lang en driekwart van alle fietsritten korter dan 3,7 kilometer. De afstand tussen Meerstad en de binnenstad is met 7 kilometer veel groter. Om ervoor te zorgen dat de bewoners van Meerstad toch vooral op de fiets naar de (binnen)stad zullen gaan, zetten we in op een supersnelle en rechtstreekse fietsroute van en naar Meerstad. De e-bike kan er namelijk voor zorgen dat de fietspotentie voor afstanden boven de 5 kilometer een stuk groter wordt, omdat fietsers sneller en comfortabeler op de plaats van bestemming kunnen komen. TNO heeft berekend dat de introductie van de e-bike een verlenging van de gemiddelde fietsafstand van 6,8 naar 8,9 kilometer mogelijk maakt. Voor de ontwikkeling van een 'fastlane' naar Meerstad reserveren we vanuit de fietsstrategie € 25.000,-. De uitvoering van deze maatregel vindt plaats in 2015.

★★★☆☆

2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk

Op korte termijn willen we het hoofdfietsnetwerk op diverse punten verbeteren. Zo leggen we diverse ontbrekende schakels aan en nemen we maatregelen die de doorstroming verbeteren en de veiligheid voor fietsers vergroten. In paragraaf 2.3 staan de diverse infrastructurele maatregelen vermeld. Behalve fysieke maatregelen, willen we ook de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk verbeteren, zodat fietsers hier beter mee bekend zijn. Zo kunnen fietsers bewuster kiezen voor het gebruik van de belangrijkste doorgaande fietsroutes, maar weten ze ook waar bijvoorbeeld als eerste gestrooid wordt. Behalve op straat willen we de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk ook op 'papier' vergroten. Als één van de eerste steden in Nederland willen we namelijk een fietskaart uitbrengen met daarop het hoofdfietsnetwerk, speciale fietsinfrastructuur, fietsenstallingen, locaties waar OV fietsen gehuurd kunnen worden, fietswinkels, etc.. Dit doen we voor de Stadjers, maar ook voor de bezoekers van onze stad. Het kan een effectief middel zijn om het fietsgebruik verder te stimuleren. Voor het verbeteren van de herkenbaarheid van het hoofdfietsnetwerk reserveren we € 100.000,- in totaliteit. In 2015 en 2016 gaan we hiermee aan de slag.

★★★☆☆

2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten (wachttijdvoorspellers, regensensoren, etc.)

Groningen telt ongeveer veertig kruispunten met verkeerslichten waarvan fietsers gebruik maken. Veel fietsers ervaren verkeerslichten, hoe fietsvriendelijk ze ook zijn afgesteld, als vervelend. Op diverse locaties zijn echter geen alternatieve fietsroutes en dat betekent dat fietsers ook in de toekomst gebruik zullen blijven maken van deze routes met verkeerslichten. Het spreekt voor zich dat we de verkeerslichten zo fietsvriendelijk mogelijk willen afstellen, maar ook de informatie voor de fietser zelf willen we verbeteren. We zetten ons de komende tijd in voor het fietsvriendelijker maken van de bestaande verkeerslichten. Met regensensoren op alle verkeerslichten geven we fietsers bij regen of sneeuw nog meer prioriteit. En via goed functionerende wachttijdvoorspellers laten we zien hoelang een fietser nog moet wachten voordat hij of zij groen licht krijgt. Maar we doen meer. Zo gaan we bijvoorbeeld meer inzetten op voorsignalering. Dat wil zeggen dat fietsers al op tientallen meters voor het kruispunt worden gedetecteerd, zodat de kans groter is dat ze in één keer door kunnen fietsen zonder dat ze hoeven te stoppen voor het rode licht. En daar waar het kan geven we fietsers ook in de spits tweemaal groen per cyclus.

We beginnen met het fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten op de volgende locaties:

- Paterswoldseweg-Eendrachtskade;
- Paterswoldseweg-Peizerweg;

- Paterswoldseweg-Parkweg;
- Paterswoldseweg-Leonard Springerlaan;
- Paterswoldseweg-Overwinningsplein;
- Sint Jansbrug;
- Maagdenbrug;
- Ebbingebrug;
- Verlengde Hereweg-Goeman Borgesiuslaan;
- Verlengde Hereweg-Van Iddekingeweg;
- Hoendiep-Diamantlaan.

Vanuit de fietsstrategie stellen we € 85.000,- beschikbaar voor het fietsvriendelijker maken van de bovengenoemde verkeerslichten in de periode 2015-2017.

2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad

De maatregelen die voortkomen uit de binnenstadsvisie zorgen ervoor dat veel straten de komende jaren worden heringericht, zoals de Oude Ebbingestraat, Brugstraat en Sint Jansstraat. Dit zijn ook belangrijke fietsroutes van en naar de binnenstad. Met de herinrichting van deze straten houden we dan ook rekening met de fiets. Fietsers krijgen de ruimte in het voetgangersgebied, zoals dat momenteel al gebeurt in de Zwanestraat en op de Westerhaven. Daarnaast maken we van de route via de Ebbingestraat, Grote Markt en Gelkingestraat een aantrekkelijke route om te fietsen. Door de strategische ligging van de bewaakte fietsenstallingen zorgen we ervoor dat fietsers gemakkelijk hun fiets kwijt kunnen aan de rand van het kernwinkelgebied.

De fiets is al lang geen middel meer om alleen één of meerdere personen mee te vervoeren. In het straatbeeld verschijnen de laatste jaren ook steeds meer (e-)bakfietsen of cargobikes. Ze worden gebruikt om kleine kinderen te halen en te brengen, maar ook steeds vaker voor het vervoer van goederen. Ook in de stadsdistributie wordt de fiets daarmee een steeds belangrijker en volwaardiger alternatief. In het kader van de binnenstadsvisie gaan we onderzoeken hoe we de stadsdistributie in de binnenstad kunnen verbeteren, zodat er minder overlast ontstaat voor voetgangers en fietsers. De fiets is hier een onderdeel van.

2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad'

Groningen staat regelmatig in de belangstelling als het gaat om zijn bijzondere fietscultuur. Zelf zien we niet altijd meer dat er in de stad veel gefietst wordt, terwijl de rest van de wereld vaak lyrisch is. Samen met partijen als Marketing Groningen willen we het succes van de fiets verder uitbouwen. Ook onze eigen inwoners willen we hier veel meer bij betrekken. Uiteindelijk willen we dat iedere Stadjer weet dat Groningen uniek is als het gaat om het fietsklimaat en de fietscultuur. En dat we daar met z'n allen trots op kunnen en moeten zijn. Maar ook dat we rekening met elkaar moeten houden. Zo zetten we in op gedragscampagnes rond verschillende thema's zoals bijvoorbeeld 'alle richtingen tegelijk groen' bij verkeerslichten. Zo willen we fietsers duidelijk maken wat er van hem of haar verwacht wordt. Maar we willen daarnaast ook laten zien wat we doen op fietsgebied, op stedelijk niveau maar ook lokaal. Dat doen we via de website www.groningenfietsstad.nl, maar ook via twitter, facebook en instagram. Bij werkzaamheden aan het fietspad willen we fietsers bijvoorbeeld uitleggen waar we mee bezig, waarom we dit doen en hoelang het nog gaat duren. Bij alle communicatie over

de fiets zullen we in de toekomst gebruik gaan maken van het 050 Fietsstad-logo. De komende tijd stellen we voor onze activiteiten een communicatieplan en -kalender op.

Ook willen we Stadjers veel meer dan voorheen betrekken bij ons fietsbeleid en alles wat met de fiets te maken heeft. Bewoners en organisaties in de stad hebben vaak goede initiatieven en ideeën. Hier willen we graag als overheid een bijdrage aan leveren. Daarvoor stellen we een innovatiefonds in.

Lokaal gaan we de fiets, maar vooral de fietser, dus veel meer op een positieve manier benaderen. Maar ook nationaal en internationaal willen we Groningen als fietsstad veel meer op de kaart zetten. Omdat dit zorgt voor een positief imago, maar ook omdat het werkgelegenheid en inkomsten oplevert. Nu al komen er jaarlijks delegaties naar Groningen om naar onze fietsinfrastructuur te kijken en te horen over ons fietsbeleid. Deze mensen overnachten hier in de stad en geven hier geld uit. Goed dus voor onze economie. Samen met bijvoorbeeld Marketing Groningen willen we kijken of we dit 'fietstoerisme' naar Stad en Ommeland de komende jaren verder kunnen stimuleren. Ten slotte organiseren we in 2016 het Jaar van de Fiets. Inmiddels is bekend dat het Nationaal Fietscongres, met vele honderden bezoekers, in juni 2016 in Groningen plaatsvindt. Ook op deze manier willen we Groningen Fietsstad verder uitbouwen.

★★★☆☆

2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie

In het project Geothermie Zernike willen we warm water van ongeveer drie kilometer diepte gebruiken voor het verwarmen van 10.000 huishoudens. In de wijken Paddepoel, Selwerd, Vinkhuizen en Zernike moet hiervoor een warmtenet worden aangelegd. In dit project gaan we bovendien onderzoeken of het mogelijk is om met de restwarmte die over blijft ook fietspaden te verwarmen. Hierdoor is het op het fietspad altijd comfortabel fietsen en hoeven we minder vaak te strooien.

Ook op het gebied van riothermie zien we kansen, bijvoorbeeld bij de vervanging van de riolering van de Diepenring. Door warmte aan het riool te onttrekken, kunnen we de fietsvoorzieningen verwarmen. Dit zou betekenen dat we op bepaalde locaties niet langer of minder vaak hoeven te strooien. We gaan onderzoeken of het mogelijk is om riothermie in Groningen toe te passen. Indien blijkt dat we dit relatief gemakkelijk mee kunnen nemen binnen de plannen voor de vervanging van de riolering zullen we dit zeker gaan toepassen.

★★★☆☆

2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor

Om meer inzicht in het fietsgedrag te krijgen gaan we een fietsmonitor opzetten. Zo willen we gaan deelnemen aan de Nationale FietsTelweek. De landelijke Fietsersbond heeft hiervoor, samen met een aantal andere partijen, het initiatief genomen. Deelname aan deze Nationale FietsTelweek betekent dat we in de derde week van september zoveel mogelijk deelnemers via een app gaan volgen. Dit stimuleert het fietsgebruik en levert een schat aan informatie op die onderbouwde beslissingen over infrastructuur en ander fietsbeleid mogelijk maken. Als fietsstad van Nederland willen we hier aan mee doen. De Nationale FietsTelweek zien we als een eerste aanzet van het real-time in beeld brengen van de fietsstromen in de stad (zie paragraaf 2.2.12).

Behalve dat we meer inzicht willen hebben in het gedrag van fietsers, willen we ook weten hoe de fietsers over ons fietsbeleid denken en wat hun beweegredenen zijn om te gaan fietsen. Daarom willen we jaarlijks een enquête fietstevredenheid onder de leden van het Stadspanel houden. Maar ook van bepaalde fietsvoorzie-

ningen, zoals een nieuwe fietsenstalling of een nieuw fietspad, willen we het oordeel van de klant – de fietser – weten. Dit geeft ons de mogelijkheid om eventuele gebreken te herstellen of te verbeteren, maar ook om ervan te leren. Jaarlijks stellen we vanuit de fietsstrategie € 25.000,- beschikbaar voor deze fietsmonitor.

2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen

We hebben op dit moment een globaal beeld van de fietsstromen in onze stad. Om onze ambities als fietsstad waar te kunnen maken, willen we beter weten hoe fietsers zich door de stad verplaatsen en welke routes ze daarvoor kiezen. De komende jaren willen we hiervoor een innovatief en adequaat monitoringssysteem opzetten. Deze samenwerking moet bijdragen aan de Smart City-gedachte en invulling geven aan het label Living Lab waarbij Groningen zich profileert als 's werelds proeftuin op fietsgebied.

2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten

De fiets draagt bij aan een intensief en duurzaam gebruik van onze stad. Ook is de fiets belangrijk voor ons vestigingsklimaat. Essentieel voor de Groninger economie zijn bovendien goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en de regio. Daarom hebben we in onze fietsstrategie in kaart gebracht hoe ons hoofdfietsnetwerk eruit moet zien. We verbeteren ons fietsnetwerk en maken Slimme Routes. Daarnaast geven we de fiets letterlijk meer ruimte.

2.3.1 Fietsroutes Plus (naar Winsum, Ten Boer, Leek en Haren)

Net als wij wil ook de provincie het fietsen aantrekkelijker en veiliger maken. Daarom wordt een aantal drukke fietsroutes van en naar de stad opgewaardeerd tot een Fietsroute Plus. Deze fietspaden zijn veel breder en comfortabeler dan een gewoon fietspad. Door de aanleg ervan moet het fietsen prettiger en veiliger worden, waardoor op afstanden tot vijftien kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Inmiddels zijn de Fietsroutes Plus naar Zuidhorn en Bedum gerealiseerd. Momenteel zijn de routes naar Winsum, Ten Boer en Leek in de planfase. De Fietsroute Plus Groningen-Winsum zal grotendeels worden gerealiseerd parallel aan de spoorlijn Groningen-Winsum (westzijde). De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer bestaat in feite uit twee aparte fietsroutes: één ervan voert via de Stadsweg tussen Groningen en Ten Boer, de andere is het huidige fietspad langs de Rijksweg (N360). Het tracé van de Fietsroute Plus Groningen-Leek is op dit moment nog niet duidelijk aangezien de planfase pas recentelijk is opgestart. Het provinciale budget voor deze drie Fietsroutes Plus bedraagt € 18 miljoen.

Daarnaast zetten de provincie en de gemeenten Groningen en Haren zich in voor de realisatie van twee Fietsroutes Plus tussen Groningen en Haren. De belangrijkste en drukste Fietsroute Plus voert via de Helperzoom (zie paragraaf 2.3.14), de andere verbinding ligt aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal en verbindt de P+R Haren met Groningen Zuid (onder andere Martini Ziekenhuis). Het fietspad langs het Noord-Willemskanaal kan bovendien deel uit gaan maken van de toekomstige fietssnelweg Groningen-Assen (zie paragraaf 2.3.2). Voor de opwaardering van het bestaande fietspad langs het Noord-Willemskanaal stelt de provincie Groningen een bedrag beschikbaar van € 1,2 miljoen (inclusief een bijdrage vanuit het landelijke programma Beter Benutten).

★★★☆☆

2.3.2 Fietssnelweg Groningen-Assen

De provincies Groningen en Drenthe laten vanaf op dit moment onderzoeken of een fietssnelweg tussen Groningen en Assen haalbaar is. Deze fietssnelweg moet forenzen verleiden om vaker op de fiets te gaan. Dat is ook belangrijk als straks de Zuidelijke Ringweg op de schop gaat. De nieuwe fietssnelweg wordt ongeveer 30 kilometer lang, maar door de opkomst van de e-bike en vooral de speed pedelec zal die afstand steeds minder een probleem worden om dagelijks heen en weer te reizen. De ligging van een fietssnelweg tussen Groningen en Assen is nog niet duidelijk, ditzelfde geldt voor de aanlegkosten.

★★★☆☆

2.3.3 Fietspad Noordelijke Ringweg

Eén van de ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Na het gereedkomen van het Blauwbrugje en de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn, beiden in 2012, is het belang van deze ontbrekende fietsverbinding toegenomen. De aanleg ervan leidt in combinatie met het Blauwbrugje tot een uitstekende en directe fietsroute tussen diverse stadswijken, P+R Reitdiep, Zernike Campus en UMCG. In 2014 heeft de raad ingestemd met de aanleg van dit fietspad en hiervoor € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld.

★★★☆☆

2.3.4 Fietsverbinding Pegasusstraat-Noorderstation (parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd)

In 2009 is de ACM-Brug over het Reitdiep geopend. Tussen deze nieuwe fietsbrug en station Groningen Noord ontbreekt een fietsverbinding langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Een belangrijk aandachtspunt vormen de fietsoversteken ter hoogte van de Zonnelaan en de Kastanjelaan. In 2014 heeft de raad ingestemd met de aanleg van een fietspad tussen de Klaas de Vriezestraat en de Pegasusstraat en hiervoor € 600.000,- beschikbaar gesteld.

★★★☆☆

2.3.5 **Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord** (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winsum)

Enkele jaren geleden is de provincie gestart met de planvorming voor de Fietsroute Plus van Groningen naar Winsum. De Walfridusbrug over het Van Starkenborghkanaal vormt het eindpunt van deze toekomstige snelle fietsroute. Doortrekking van deze route naar station Groningen Noord betekent een enorme verbetering van het fietsnetwerk in dit gedeelte van de stad. Dit fietspad sluit namelijk perfect aan op de fietsroute richting de binnenstad (via Kastanjelaan en Ebbingestraat), maar ook op diverse andere goede fietsverbindingen zoals de fietspaden langs de Noordelijke Ringweg en de Eikenlaan. Bovendien ontstaat met de aanleg van deze ontbrekende schakel in combinatie met de aanleg van een fietspad tussen de Klaas de Vriezestraat en de Pegasusstraat een rechtstreekse fietsverbinding richting Paddepoel en Vinkhuizen. De totale kosten voor aanleg van deze fietsverbinding bedragen naar schatting ongeveer € 5 miljoen, waarvan alleen al een fietsviaduct over de Noordelijke Ringweg (beheer en onderhoud provincie Groningen) naar verwachting € 2 miljoen kost. We gaan daarom op zoek naar een projectsubsidie van € 2 miljoen voor de aanleg van dit fietspad. Wij zijn voornemens dit fietspad aan te leggen in 2018.

★★★☆☆

2.3.6 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg

De realisatie van de ACM-Brug over het Reitdiep heeft ervoor gezorgd dat dagelijks steeds meer fietsers gebruik maken van het fietstunneltje onder de Westelijke Ringweg nabij het Sportpark Vinkhuizen. De route naar de Diamantlaan vanaf het fietstunneltje voert via een kruip-door-sluip-door en sociaal onveilige route. Een rechtstreekse fietsverbinding vanaf de Diamantlaan is een enorme kwaliteitsverbetering voor veel fietsers van en naar Vinkhuizen en leidt tot een betere ontsluiting van de sportvelden in Vinkhuizen Zuid. Tevens zien we met de aanleg van dit fietspad kansen om fietsen en sport met elkaar te verbinden. Dit past bij ons streven om de sportieve ruimte waar mogelijk een openbaar karakter te geven. Vooralsnog nemen we de aanleg van dit fietspad mee in de plannen voor het ongelijkvloers maken van de aansluitingen met de Westelijke Ringweg.

★★★★☆

2.3.7 Verbeteren Slimme Routes en doortrekken naar het Hoofdstation

In 2013 zijn we begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus, de zogenaamde Slimme Routes. In 2014 hebben we hier een vervolg aan gegeven. Deze alternatieve fietsroutes via het Jaagpad langs het Reitdiep en door Park Selwerd zijn sneller, want zonder verkeerslichten, en bovendien veel aantrekkelijker. Vooral de Slimme Route via Park Selwerd is inmiddels erg populair, dagelijks maken ruim 17.000 fietsers gebruik van deze route. In 2014 heeft de raad besloten een aantal knelpunten op te lossen, zoals het verkeersveiliger maken van de fietsoversteken over de Pleiadenlaan en de Eikenlaan. Bovendien worden de bestaande Slimme Routes in het kader van het Rijksprogramma Beter Benutten doorgetrokken naar het Hoofdstation. De Studenten Advies Commissie (SAC) heeft ons hierover geadviseerd. Het doortrekken van de Slimme Routes heeft mogelijk tot gevolg dat in de toekomst meer studenten voor de fiets zullen kiezen in plaats van voor de bus. Onderzoek van de RUG heeft namelijk uitgewezen dat een kwart van de studenten die nu met de bus naar Zernike Campus reist, de fiets zou willen gebruiken wanneer duidelijker is welke route men kan fietsen. In totaal is er voor optimalisatie van de Slimme Routes en het doortrekken ervan naar het Hoofdstation € 1,45 miljoen beschikbaar in het kader van de actualisatie van de Netwerkanalyse en het programma Beter Benutten.

★★★★★

2.3.8 Fietspad P+R Euroborg-De Meeuwen (parallel aan de Europaweg)

Om de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanaf P+R terrein Euroborg te verbeteren, leggen we in het kader van de Aanpak Ring Zuid een nieuw fietspad aan tussen de Euroborg en De Meeuwen (parallel aan de Europaweg). Hierdoor hebben fietsers straks een rechtstreekse fietsroute parallel aan de Europaweg (aan de westzijde) en hoeven ze niet langer om te fietsen via de Bornholmstraat. Dit heeft grote voordelen voor gebruikers van P+R Euroborg die bijvoorbeeld in de binnenstad of het UMCG werken. De kosten voor aanleg van deze nieuwe fietsverbinding bedragen ongeveer € 1,2 miljoen.

★★★★☆

2.3.9 Fietstunnel Esperantostraat

Doordat de spoorwegovergang bij de Esperantostraat op termijn wordt afgesloten, verdwijnt een belangrijke fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Fietsers moeten daardoor omfietsen via het Hereweg-viaduct of de fietstunnel bij station Europapark. De Stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft de wens uitgesproken de fietsverbinding te willen behouden door hier een nieuwe fietstunnel aan te willen leggen. Dit is één van de drie wensen (optimalisaties) die uitgevoerd kan worden als er bij de Aanpak Ring Zuid een aanbestedingsmeevaller is. De kosten voor de aanleg van deze nieuwe fietstunnel bedragen ongeveer € 4,5 miljoen.

★★★★★

2.3.10 Fietspad De Verbetering

Tussen Groningen en Hoogkerk leggen we een fietspad aan door de polder De Verbetering. Dit fietspad sluit aan op het bestaande fietspad langs de Peizerweg, loopt parallel aan de spoorlijn Groningen-Leeuwarden, kruist de Johan van Zwedenlaan en sluit daar aan op het aanwezige fietspad. Behalve het aanleggen van een nieuw fietspad verbeteren we ook de fietsoversteek met de Johan van Zwedenlaan, die we een stuk veiliger maken. Voor dit project heeft de raad een bedrag van € 570.000,- beschikbaar gesteld.

★★★★☆

2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer)

Samen met de provincie Groningen willen we het fietsgebruik van en naar de stad stimuleren. Daarom zetten we gezamenlijk in op de aanleg van Fietsroutes Plus: hoogwaardige fietspaden waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, verkeersveiligheid en doorstroming. De aanleg ervan levert naar verwachting een grote bijdrage aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien past de aanleg uitstekend in het beleid ten aanzien van de e-bike.

De Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer voert via de Stadsweg van Ten Boer naar Groningen en wordt door middel van een nieuw fietspad rechtstreeks aangesloten op het fietspad Midscheeps door Lewenborg. Fietsers kunnen op deze manier de verkeerslichten langs de N360 en de Rijksweg vermijden (ontvlechting) waardoor een nieuwe Slimme Route ontstaat. Vanuit de wijk Lewenborg hebben wij diverse verbeterpunten ontvangen om het fietspad Midscheeps vooral verkeersveiliger te maken. Het gaat dan onder andere om de fietsoversteek Lijzijde, bij het winkelcentrum Lewenborg, en de aanleg van een ontbrekend stukje fietspad tussen Midscheeps en de Stadsweg ter hoogte van de Bakboordswal. De kosten voor deze verbeteringen worden op dit moment ingeschat op € 300.000,-. De kosten hiervan brengen we ten laste van de fietsstrategie. In 2015 en 2016 wordt dit project door ons uitgevoerd.

★★★☆☆

2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer)

Fietsers richting Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Lewenborg maken op dit moment veelvuldig gebruik van de fietsvoorzieningen langs het Damsterdiep en de Rijksweg (N360). Aangezien deze route ook een belangrijke aanrijroute voor het auto- en busverkeer is, worden veel kruispunten geregeld door middel van verkeerslichten. Dit leidt tot oponthoud en vertraging voor het fietsverkeer. Net als bij de Slimme Route naar Zernike is er een goed alternatief beschikbaar voor deze route, namelijk de route via het Eemskanaal Noord, de Stadsweg en Midscheeps (zie paragraaf 2.2.4). Ook deze route is zonder verkeerslichten. Om te voorkomen dat fietsers vlakbij de binnenstad alsnog terug moeten fietsen naar de Steentilbrug, willen we een nieuwe fietsbrug aanleggen die de Oosterkade en de Winschoterkade met elkaar gaat verbinden. Zodoende kan de drukke verkeerssituatie rond de Steentilbrug worden vermeden en ontstaat een aantrekkelijke fiets- én wandelroute. De Oosterhaven wordt op deze manier rechtstreeks aangesloten op de singels. Ook voor de fietsroute richting het Sontweggebied en Meerstad betekent de aanleg van deze fietsbrug een verbetering, zeker in combinatie met de nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal (zie paragraaf 2.3.13). Vooralsnog reserveren we vanuit de fietsstrategie € 3 miljoen (€ 165.000,- structureel) voor de aanleg van deze nieuwe fietsverbinding. De aanleg van deze nieuwe fietsbrug staat gepland voor 2018.

★★★☆☆

2.3.13 Fietsbrug Eemskanaal

De aanwezigheid van ruimtelijke barrières, zoals het Eemskanaal, zorgt voor diverse ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk. Zo ontbreekt bijvoorbeeld een langzaam verkeersverbinding over het Eemskanaal ter hoogte van de Oosterhavenbrug. Door het aanleggen van een nieuwe fiets-/voetgangersbrug op maaiveld willen we de fietsverbinding tussen de binnenstad, het Sontweggebied en Meerstad versterken. Daarnaast zorgen we er met deze brug voor dat minder fietsers gebruik zullen gaan maken van de verkeerslichten op de drukke kruispunten van de Europaweg, zodat de doorstroming hier voor het overige verkeer verbetert. Ten slotte kan deze brug

uitgroeien tot een icoon die Groningen weer op de kaart kan zetten als fietsstad (zoals bijvoorbeeld de Hovenring in Eindhoven). Voor de aanleg van een nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal is € 4 miljoen gereserveerd.

2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren)

De aanleg van de nieuwe Helperzoomtunnel leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten op de Helperzoom. Omdat goede fietsvoorzieningen hier ontbreken, neemt de (subjectieve) verkeersonveiligheid naar verwachting toe. Bovendien ontstaat voor fietsers in noordelijke richting ter hoogte van de Helper Brink een oncomfortabele situatie, omdat zij hier de Helperzoom over moeten steken.

De aanleg van een in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde van de Helperzoom zorgt voor een grote kwaliteitsverbetering voor fietsers. Het is zowel een verbetering van het fietscomfort als de verkeersveiligheid. De zijstraten worden ontsloten door middel van in-/uitritconstructies. Ter hoogte van de Goeman Borgesiuslaan willen we een verkeersveilige fietsoversteek aanleggen waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer. Het nieuwe fietspad zal een belangrijke schakel in de toekomstige Fietsroute Plus Groningen-Haren gaan vormen.

De kosten voor de aanleg van een fietspad langs de Helperzoom – als onderdeel van de Fietsroute Plus Groningen-Haren – worden op dit moment geraamd op € 1,8 miljoen. Het project wordt voor € 800.000,- gefinancierd door het Rijk en de provincie vanuit het Rijksprogramma Beter Benutten. Vanuit de fietsstrategie reserveren we de resterende € 1 miljoen voor dit project. Het gedeelte van de Fietsroute Plus Groningen-Haren binnen de gemeente Haren wordt vooralsnog geraamd op nog eens € 2,3 miljoen. De aanleg van dit gedeelte van de Fietsroute Plus wordt gefinancierd door het Rijk, de provincie en de gemeente Haren en staat gepland voor 2017.

2.3.15 Fietsstraat Korreweg

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

Het herinrichten van de Korreweg tot fietsstraat zorgt voor een enorme verbetering van het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor fietsers op de Korreweg en de Gerrit Krolbrug. Bovendien laat deze keuze duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets. Het autoverkeer is als het ware te gast in de straat. Met de herinrichting van de Korreweg moeten we ook extra maatregelen treffen op de verschillende kruispunten. Zo kan op het kruispunt met de J.C. Kapteynlaan bijvoorbeeld overwogen worden een fietsrotonde aan te leggen waarbij fietsers alle kanten op kunnen rijden, maar het autoverkeer soms iets om moet rijden.

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat hangt vooralsnog nauw samen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé. Hoewel het op dit moment nog

onduidelijk is wat de kosten zijn voor een herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat, reserveren we hiervoor vanuit de fietsstrategie vooralsnog een bedrag van € 5 miljoen (€ 275.000,- structureel). In 2017 beginnen we met de voorbereidingen, zodat we in 2018 kunnen beginnen met de uitvoering ervan.

Vooruitlopend op de herinrichting van de Korreweg willen we wel alvast een paar knelpunten voor fietsers oplossen. Zo willen we onder meer de verkeersveiligheid op de rotonde J.C. Kapteynlaan verbeteren door het toepassen van bijvoorbeeld kleine fysieke aanpassingen. Hiervoor reserveren we in 2015 een bedrag van € 50.000,- uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen' (zie paragraaf 2.2.3).

★★★★★

2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamriktracé

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

★★★★☆

2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft tot gevolg dat de huidige op- en afritten op de Hereweg zullen verdwijnen, net zoals de verkeerslichten. Hiervoor in de plaats krijgt de Hereweg via een nieuwe parallelweg langs de Maaslaan een aansluiting op de Zuidelijke Ringweg. Gevolg van alle maatregelen is dat de verkeersintensiteiten op de Hereweg en de Verlengde Hereweg zullen afnemen. Hiermee krijgen we de mogelijkheid om de Hereweg/Verlengde Hereweg voor fietsers fietsvriendelijker in te richten. Hiervoor reserveren we vanuit de fietsstrategie vooralsnog een bedrag van € 1 miljoen (€ 55.000,- structureel). Het fietsvriendelijker maken van de Hereweg staat gepland voor 2018 en wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan de werkzaamheden rond de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

★★★★★

2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug

De verkeerslichten op het kruispunt bij de Emmabrug zijn door middel van een netwerkregeling gekoppeld aan de verkeerslichten bij de Werkmanbrug en bij de Herebrug. Met deze netwerkregeling is de capaciteit van de Stationsweg en de betreffende kruispunten groter dan in een situatie zonder netwerkregeling. Groot nadeel ervan is echter dat een wijziging in de verkeersregeling op het ene kruispunt gevolgen heeft voor de andere twee kruispunten. Daardoor is het moeilijk om fietsers op het kruispunt bij de Emmabrug in de spits meer groen te geven, zonder dat dit relatief grote gevolgen heeft voor het auto- en busverkeer.

Het doortrekken van de busbaan langs de Koeriersterweg (HOV-as West) naar het Emmaviaduct en de toekomstige bustunnel onder het Hoofdstation zorgen ervoor dat er op de middellange termijn (vanaf 2020) geen of nauwelijks nog lijnbussen gebruik zullen maken van het kruispunt bij de Emmabrug. Op dat moment ontstaat er veel meer capaciteit op dit kruispunt en kunnen we de wachttijden voor het fietsverkeer aanmerkelijk korter

maken. We willen fietsers dan ook veel meer prioriteit geven in de verkeersregeling. Vanuit de fietsstrategie reserveren we hiervoor een bedrag van € 15.000,-. Overigens kunnen fietsers door in de toekomst gebruik te maken van de nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation ook kiezen voor een alternatieve fietsroute, zodat de verkeerslichten op het kruispunt bij de Emmabrug kunnen worden vermeden.

2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid

Eén van de belangrijke ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een hoogwaardige, rechtstreekse fietsverbinding tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid (Corpus den Hoorn en Martini Ziekenhuis, één van de economische kerngebieden van Noord-Nederland). Met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding verkorten we de fietsafstand en daarmee de reistijd. Met de aanleg van dit fietspad verbeteren we de ketenmobiliteit tussen fiets en openbaar vervoer, maar bieden we ook (nieuwe) mogelijkheden voor Park en Bike aan. Voor de bereikbaarheid van de stad vanuit westelijke richting (filegevoelig traject) kan de fiets een goed alternatief vormen. Nu al staat de bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis onder druk. Tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg neemt deze druk naar verwachting alleen maar verder toe. Om meer mensen gebruik te laten maken van de fiets – en Park en Bike – is het essentieel dat we goede fietsverbindingen hebben tussen de P+R terreinen en de belangrijke economische gebieden.

2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerunie-terrein)

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

2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat

Een belangrijke ontbrekende schakel in ons hoofdfietsnetwerk is een fietsroute tussen Meerstad, de bedrijventerreinen Euvelgunne en Eemspoort, het Europapark en de zuidelijke stadswijken. In de afgelopen jaren hebben we echter al delen van deze route gerealiseerd, zoals een fietstunnel onder het Euvelgunnetracé en vrijliggende fietspaden langs de Bremenweg. Andere gedeelten ontbreken echter nog of leggen we de komende tijd alsnog aan, zoals de fietsbrug Hunzeloop en de Helperzoomtunnel.

2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan

Op de Oosterhamriklaan geldt op dit moment een snelheidslimiet van 50 km/uur. Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om hier aparte fietsvoorzieningen aan te leggen, minimaal fietsstroken. Toch kunnen we ook overwegen om de snelheidslimiet hier te verlagen naar 30 km/uur. Aparte fietsvoorzieningen zijn in dat geval niet nodig.

2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg-Herman Colleniusstraat is sprake van een complexe verkeerssituatie. Dit wordt vooral veroorzaakt door het feit dat hier sprake is van een afbuigende voorrangsweg met veel auto's en bussen, terwijl veel fietsers hier oversteken de Slimme Route naar Zernike op. In de afgelopen tijd hebben we onderzocht hoe we de verkeerssituatie en de verkeersveiligheid voor met name fietsers op dit kruispunt kunnen verbeteren. Zo is het mogelijk om op deze locatie een rotonde aan te leggen, maar ook het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor het gemotoriseerd verkeer behoort tot de mogelijkheden.

2.3.24 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan

In Groningen doen we er veel aan om de reistijd voor fietsers zo klein mogelijk te houden, vooral ten opzichte van de auto. De doorstroming voor fietsers krijgt daarom veel aandacht. Toch moeten fietsers in de praktijk nog altijd vaak lang wachten op kruispunten met verkeerslichten, zo ook bij de verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan. Vooral als het regent of sneeuwt is dit extra hinderlijk. Om de wachttijd voor fietsers hier terug te dringen, willen we investeren in het fietsvriendelijker afstellen van de verkeerslichten op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan. Daarom willen we onderzoeken of het mogelijk is regensensors aan te brengen waardoor fietsers sneller en vaker groen krijgen als het regent of sneeuwt, maar ook de mogelijkheid om fietsers buiten de spits tweemaal groen per cyclus te geven.

De verkeerslichten op de kruispunten van de Van Ketwich Verschuurlaan met de Vondellaan en de Van Lennepplaan hebben we voor het fietsverkeer aan elkaar gekoppeld. Dit betekent dat in feite sprake is van één kruispunt en dat fietsers op de Van Ketwich Verschuurlaan in één keer door kunnen rijden. Zodoende voorkomen we dat fietsers tweemaal moeten wachten en daardoor mogelijk sneller door rood gaan rijden.

2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk

Fietsers die op de Hoornsedijk fietsen moeten zowel de Laan Corpus den Hoorn als de Van Iddekingeweg oversteken. Bij de fietsoversteek over de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een complexe verkeerssituatie: op- en afritten van de A28 met verkeerslichten, een beweegbare brug en een drukke autoroute. We willen onderzoeken of we deze fietsoversteek kunnen verbeteren. Ook de fietsoversteek over de Van Iddekingeweg is oncomfortabel voor fietsers. De snelheid van het autoverkeer op de Van Iddekingeweg ligt relatief hoog en het fietsverkeer moet twee verkeersdrempels passeren. De fietsoversteek kan volgens ons beter worden ingericht waardoor de overstekende fietser meer comfort wordt geboden.

2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade

Het kruispunt van de Aweg met de Eendrachtskade wordt door fietsers al jaren gezien als een onveilig kruispunt. Hoewel het aantal fietsongevallen beperkt is, zorgen vooral de hoge verkeersintensiteiten en de soms onoverzichtelijke situatie, vanwege het oversteken van twee rijstroken, ervoor dat fietsers zich hier niet veilig voelen. In het verleden is er al een aantal verbeteringen op het kruispunt doorgevoerd, maar desondanks is de situatie nog steeds niet optimaal. We willen deze situatie dan ook verder verbeteren.

2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg

Langs de Peizerweg ligt aan de noordzijde een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt. Hoewel het fietspad op zichzelf prima in orde is, zorgen de in-/uitrit bij Tuinland en Gamma met enige regelmaat voor verkeersonveilige situaties. Vooral tijdens piekmomenten is het gemotoriseerde verkeer van en naar Tuinland en Gamma vooral gericht op het gemotoriseerde verkeer op de Peizerweg en worden fietsers regelmatig over het hoofd gezien. Bovendien hebben auto's tussen het fietspad en de rijbaan geen opstelmogelijkheid, waardoor wachtend autoverkeer het fietspad blokkeert. In overleg met Tuinland en Gamma willen we proberen deze onwenselijke situatie te verbeteren.

2.4 Fietsparkeren op maat

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

2.4.1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation

De komende jaren verbouwen we het Hoofdstation tot een toekomstbestendig openbaar vervoerknoop. Gelijktijdig met deze verbouwing leggen we een fietstunnel en een nieuwe ondergrondse fietsenstalling voor zo'n 5.000 fietsen aan de zuidzijde aan. De fietstunnel zorgt ervoor dat de huidige barrierèwerking van het spoor wordt opgeheven, maar biedt ook kansen voor de gebiedsontwikkeling van Stationsgebied Zuid. Tevens zal de fietstunnel straks een belangrijke functie hebben in het oplossen van de stallingsproblematiek in het stationsgebied. De behoefte aan stallingsplaatsen neemt namelijk toe van 10.000 nu tot 17.500 in 2030 en realisatie van voldoende stallingsplaatsen aan de noordzijde alleen is onmogelijk gebleken. De aanleg van een fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling kost in totaal ongeveer € 26,5 miljoen. Vanuit de fietsstrategie willen we hiervoor € 12 miljoen (€ 660.000,- structureel) reserveren, de resterende € 14,5 miljoen komt ten laste van ProRail, NS en de provincie Groningen.

★★★★★

2.4.2 Uitbreiden stallingscapaciteit station Groningen Noord

De huidige stallingscapaciteit op station Noord bedraagt 280 stallingsplaatsen (inclusief 40 fietskluizen). Net als op station Europapark en het Hoofdstation is ook hier de vraag naar stallingsplaatsen de afgelopen jaren toegenomen. Hoewel we in 2009 nog 128 nieuwe stallingsplaatsen hebben toegevoegd, zijn er nu opnieuw te weinig plekken. Daarom willen we, samen met ProRail en de provincie, de stallingscapaciteit op Groningen Noord met ruim 200 stallingsplaatsen uitbreiden. Vanuit ProRail en de provincie Groningen is voor de uitbreiding ongeveer € 100.000,- beschikbaar.

★★★★☆

2.4.3 Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingsvoorzieningen op P+R terreinen (Park & Bike)

Een belangrijk onderdeel van het verkeer- en vervoersysteem van onze stad wordt gevormd door P+R voorzieningen. Hiermee bieden we alternatieven voor het reizen met de auto tot in de (binnen)stad en verbeteren daarmee de bereikbaarheid. Over het algemeen reizen mensen verder met het openbaar vervoer, maar ook het belang van de fiets neemt hand over hand toe. Dit willen we dan ook faciliteren met betere stallingsvoorzieningen (fietsklemmen en -kluizen) en de introductie van OV fiets op alle P+R terreinen. Ook de fietsbereikbaarheid van de P+R terreinen zelf kan hier en daar verbeterd worden. Voor de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de stallingsvoorzieningen op de P+R terreinen heeft de raad in 2014 een bedrag van € 300.000,- beschikbaar gesteld in het kader van de actualisatie van de Netwerkanalyse.

Het gaat hierbij om de volgende P+R terreinen:

- P+R Reitdiep
- P+R Meerstad
- P+R Euroborg

- P+R Kardinge
- P+R Hoogkerk

2.4.4 Fietsenstalling Groninger Forum

Onder de nieuwbouw van het Groninger Forum leggen we een fietsenstalling aan die aan 1.200 fietsen plaats zal bieden. Daarmee verdubbelen we het huidige aantal bewaakte stallingsplaatsen in de binnenstad in één keer. Deze kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling wordt voor de gebruiker goed toegankelijk. De kosten voor de nieuwe fietsenstalling bedragen ongeveer € 5 miljoen.

2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad

Momenteel hebben we in de binnenstad vier fietsenstallingen (Openbare Bibliotheek, Haddingestraat, Pathé en Peperstraat). Ondanks het feit dat het gebruik van deze stallingen enorm is toegenomen sinds de stallingen gratis gebruikt kunnen worden, zijn er nog steeds veel mensen die niet weten waar de stallingen zich bevinden. We willen de vindbaarheid van de binnenstadsstallingen dan ook als eerste verbeteren. Maar ook de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid kunnen vaak beter. De strategisch gelegen locatie, de fysieke entree, het bovengrondse maar ook zeker het inpandige uiterlijk en een eventuele binnendoor verbinding is hier van groot belang. De uitstraling van de entree kan in die zin ook een aantrekkende werking hebben. Feitelijk willen we stallingen creëren waar de fietser zich thuis voelt. De nieuwe fietsenstalling onder het Groninger Forum moet als voorbeeld gaan dienen voor de kwaliteit van de overige stallingen in de binnenstad. Voor de kwaliteitsverbetering van de bestaande fietsenstallingen in de binnenstad stellen we vanuit de fietsstrategie € 150.000,- beschikbaar. In 2015 en 2016 gaan we binnenstadsstallingen kwalitatief verbeteren.

2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat

Met de toekomstige fietsenstalling onder het Groninger Forum zorgen we ervoor dat we op termijn aan de oostzijde van de binnenstad de beschikking hebben over voldoende inpandige stallingsplaatsen voor bezoekers aan de binnenstad. Aan de westzijde – rond de Vismarkt – ontbreekt tot dusverre een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling. Toch zien we mogelijkheden om ook aan de westzijde van de binnenstad één of meerdere fietsenstallingen te realiseren. In de eerste plaats willen we verkennen of het mogelijk is om de bestaande parkeergarage Haddingestraat zodanig om te bouwen tot een aantrekkelijke fietsenstalling voor bezoekers aan dit deel van de binnenstad. Om te voorkomen dat fietsers en het autoverkeer elkaar letterlijk tegenkomen in de parkeergarage, moeten we waarschijnlijk een aparte in-/uitgang voor fietsers maken. De inrichting en uitstraling van deze nieuwe fietsenstalling behoeft de nodige zorg en aandacht. Voor dit project trekken we in het kader van de fietsstrategie een bedrag uit van € 180.000,-. Mogelijke uitvoering hiervan vindt plaats in 2017.

De grootste uitdagingen voor wat betreft het fietsparkeren doen zich voor op de zaterdag. Vooral rond de Vismarkt staan dan veel fietsen gestald in de openbare ruimte. Met een mobiele bewaakte fietsenstalling naast de Korenbeurs willen we fietsers verleiden hier hun fiets neer te zetten in plaats van elders op of rond het plein. We verwachten dat het gebruik van deze stallingsfaciliteit groot zal zijn aangezien de fietsenstalling aan één

van de belangrijkste invalsroutes voor fietsers is gelegen (gemak) en omdat het een aantrekkelijk alternatief is (bewaakt én gratis). Gelet op de fysieke ruimte verwachten we maximaal 500 bewaakte stallingsplaatsen aan te kunnen bieden. Vanuit de fietsstrategie reserveren we voor deze tijdelijke fietsenstalling op zaterdag een bedrag van € 50.000,- per jaar voor de periode 2016-2018.

2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden

Twee derde van alle bezoekers aan de binnenstad komt op de fiets. Ergens in die binnenstad zoeken zij een plek om hun fiets voor langere of kortere tijd te stallen. Tijdens drukke piekmomenten staan er meer dan tienduizend gestalde fietsen in de toch al beperkte openbare ruimte in het centrum. We willen maatregelen nemen om te voorkomen dat dit tot problemen en ergernis gaat leiden. Daarvoor willen we onderzoeken of we leegstaande winkelpanden kunnen veranderen in tijdelijke fietsenstallingen. Daarbij laten we winkelpanden die kort (maximaal drie maanden) leegstaan buiten beschouwing. We gaan er in deze specifieke gevallen namelijk vanuit dat er sprake is van zogeheten aanvangs-/frictieleegstand (verbouw, ombouw of nieuwe eigenaar). Bovendien wegen de kosten voor het inrichten van deze stallingen niet op tegen de korte periode dat deze stallingen als zodanig gebruikt kunnen worden. En we willen dat fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden een impuls geven aan de directe omgeving.

Het ombouwen van leegstaande winkelpanden tot tijdelijke fietsenstallingen heeft diverse voordelen. Het grootste voordeel is dat de panden weer een tijdelijke functie krijgen. Daarnaast breiden we de stallingscapaciteit op een relatief eenvoudige en snelle manier uit. Andere voordelen zijn dat deze stallingen zich over het algemeen in de nabijheid van het kernwinkelgebied bevinden, dat ze gemakkelijk toegankelijk zijn (maaiveld) en dat ze sociaal veilig zijn.

2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad

De afgelopen jaren hebben we in de binnenstad diverse pilots met fietsparkeervakken gedaan. Daardoor weten we steeds beter wat werkt en wat niet. De komende tijd willen we het aantal fietsparkeervakken verder uitbreiden, uiteraard in overleg met de betrokken ondernemers. We kiezen daarbij voor de standaard uitvoering zoals deze in de Brugstraat eind 2014 is uitgevoerd. Fietsparkeervakken zijn vooral bedoeld voor kortparkeerders en om die reden worden ze aangelegd in het kernwinkelgebied. Omdat er geen fysieke voorzieningen zijn, zullen langparkeerders geneigd zijn hun fiets te stallen in een fietsklem of een bewaakte fietsenstalling. Het voordeel van fietsparkeervakken is dat ze alleen gebruikt worden tijdens drukke momenten als de winkels geopend zijn. Op andere momenten staan ze veelal leeg en behoren de vakken onopvallend tot de stedelijke ruimte. Op een aantal plekken in het kernwinkelgebied zullen we onderzoeken of we fietsklemmen kunnen vervangen door fietsparkeervakken.

De fietsklemmen zijn momenteel vooral te vinden in de zijstraten van winkelstraten, daar waar bezoekers er minder last van hebben. Fietsers kunnen hun fiets hier vastbinden, zodat de kans op diefstal kleiner is. Maar fietsklemmen hebben ook nadelen: ze nemen ruimte in als er geen fietsen in staan en het zijn verzamelplekken voor zwerfvuil en wees- en wrakfietsen. De fietsklemmen maken het gebruik van de openbare ruimte bovendien minder flexibel. We onderzoeken of op bepaalde locaties in de binnenstad uitbreiding van fietsklemmen mogelijk dan wel wenselijk is. En bestaande fietsklemmen die kapot zijn, vervangen we door nieuwe. Ten slotte

zetten we ook meer in op de handhaving van wees- en wrakfietsen in de bestaande fietsklemmen, omdat hiermee onnodige stallingscapaciteit wordt bezet.

Voor de uitbreiding van de flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad stellen we vanuit de fietsstrategie een totaalbedrag van € 65.000,- beschikbaar. In 2015 vindt de uitvoering hiervan plaats.

2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in oude wijken

De parkeerdruk in de wijken rond de binnenstad neemt toe, zowel voor de auto als voor de fiets. Vooral in de traditionele studentenwijken zijn vaak alle autoparkeerplaatsen bezet en staan overal los gestalde fietsen. Op dit moment is er voor het plaatsen van fietsklemmen in de oude wijken jaarlijks € 25.000,- beschikbaar. Hoewel er in 2013 nog ruim 700 fietsklemmen zijn geplaatst, is dit toch minder dan beoogd. Dit komt voornamelijk door toenemende fysieke belemmeringen: het trottoir is te smal, de parkeerdruk te hoog om autoparkeerplaatsen op te heffen en groenstroken willen we liever niet opofferen. We gaan, nog meer dan voorheen, stimuleren en indien mogelijk daadwerkelijk afdwingen dat eigenaren een fietsenstalling op eigen terrein realiseren. Samen met bewoners, winkeliers, etc.. Op verzoek van hen gaan we experimenteren met maatregelen zoals bijvoorbeeld het (tijdelijk) opofferen van een autoparkeerplaats. Voor de uitbreiding van stallingsplaatsen in de oude wijken stellen we voor om jaarlijks € 25.000,- extra beschikbaar te stellen vanuit de fietsstrategie.

4. Financiën

Bij de gemeentebegroting 2015 hebben we uit de eigen middelen € 2 miljoen structureel toegevoegd aan het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Deze middelen zijn bestemd voor maatregelen die voortvloeien uit de fietsstrategie en de ontwikkeling van het stationsgebied tot HOV-knooppunt. De inzet van de middelen ziet er als volgt uit:

	Bedragen x € 1000,-			
Bestemming	2015	2016	2017	2018
Stationsgebied				
Planontwikkeling en strategie	1.000	1.000	-	-
Fietsstrategie				
Fietstunnel Hoofdstation*				660
Uitvoeringsprogramma	645	445	1.445	785
Verkeersveiligheid				
(Kleine) verkeersmaatregelen** / ***	-	200	200	200
Reservering onvoorziene maatregelen	100	100	100	100
Diverse onderzoeks- en proceskosten	50	50	50	50
Verkeerseducatie	55	55	55	55
Experimenten verkeersgedrag	150	150	150	150
Totaal	2.000	2.000	2.000	2.000

* De aanleg van een spoorkruisende fietstunnel is geraamd op € 12 miljoen. Dit komt overeen met circa € 660.000,- structureel. In tegenstelling tot de begroting 2015 gaan we ervan uit dat het budget voor de fietstunnel pas nodig zal zijn vanaf 2018.

** Voor 2015 is uit de bestaande middelen nog € 140.000,- beschikbaar.

*** We stellen voor om in 2015 € 70.000,- en voor de periode 2016-2018 jaarlijks € 100.000,- beschikbaar te stellen voor kleine fietsmaatregelen.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er voor dit uitvoeringsprogramma vanaf 2015 structureel een bedrag is gereserveerd dat varieert van € 645.000,- in 2015, € 445.000,- in 2016 en vanaf 2017 € 1.445.000,- per jaar. Deze structurele middelen kunnen over verschillende manieren worden ingezet. Wij stellen voor om het beschikbare budget in 2015 en 2016 vooral in te zetten voor 'kleinere' maatregelen en vanaf 2017 voor enkele grotere projecten (dus structureel). Zodoende kunnen we het budget optimaal inzetten en kunnen we de periode ervoor gebruiken voor de planvorming van deze (fiets)projecten. In de onderstaande tabel is aangegeven hoe we de middelen de komende vier jaar gaan inzetten.

De maatregelen die in de tabel hieronder staan weergegeven en niet gemarkeerd zijn, komen op ons wensenlijstje. De komende tijd gaan we op zoek naar subsidies, fondsen, cofinanciering, etc., zodat we deze projecten mogelijk alsnog kunnen realiseren. Jaarlijks maken we een update van het uitvoeringsprogramma waarin we de stand van zaken van de projecten bijhouden, maar ook welke projecten we eventueel kunnen toevoegen aan het uitvoeringsprogramma.

Bestemming	Totale kosten	Bijdrage derden	Bedragen x € 1.000,- 2015	2016	2017	2018 en verder
2.2 Comfort en gedrag						
2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen	PM	-	-	-	-	-
2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad'	PM	-	-	-	-	-
2.2.3 Kleine fietsmaatregelen	370	370*	-	-	-	-
2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring)	50	-	30	20	-	-
2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad	25	-	25	-	-	-
2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk	100	-	50	50	-	-
2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten	85	-	35	25	25	-
2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad	PM	-	PM	PM	PM	PM
2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad'	190	-	90	50	25	25
2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie	PM	PM	PM	PM	PM	PM
2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor	100	-	25	25	25	25
2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen	PM	PM	PM	PM	PM	PM
	920	**0**	**255**	**170**	**75**	**50**
2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten						
2.3.1 Fietsroutes Plus (naar Winsum, Ten Boer en Leek)	19.200	19.200	-	-	-	-
2.3.2 Fietssnelweg Groningen-Assen	PM	PM	-	-	-	-
2.3.3 Fietspad Noordelijke Ringweg	1.500	-	-	-	-	-
2.3.4 Fietsverbinding Pegasusstraat-Noorderstation (parallel aan de spoorlijn)	600	-	-	-	-	-
2.3.5 Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winsum)	5.000	2.000	-	-	-	165 (S)
2.3.6 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg	PM	-	-	-	-	
2.3.7 Verbeteren Slimme Routes en doortrekken naar het Hoofdstation	1.450	650	-	-	-	-
2.3.8 Fietspad P+R Euroborg-De Meeuwen (parallel aan de Europaweg)	1.200	1.200	-	-	-	-
2.3.9 Fietstunnel Esperantostraat	4.500	-	-	-	-	-
2.3.10 Fietspad De Verbetering	570	-	-	-	-	-
2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer)	300	-	200	100	-	-
2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer)	3.000	-	-	-	-	165 (S)
2.3.13 Fietsbrug Eemskanaal	4.000	-	-	-	-	-
2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren)	4.100	3.100	-	-	1.000	-
2.3.15 Fietsstraat Korreweg	5.000	-	50**	50	100	275 (S)
2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamriktracé	PM	-	-	-	-	-
2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg	1.000	-	-	-	-	55 (s)
2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug	15	-	-	-	15	-
2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid	PM	-	-	-	-	-
2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerunie-terrein)	PM	-	-	-	-	-

Bestemming	Totale kosten	Bijdrage derden	Bedragen x € 1.000,- 2015	2016	2017	2018 en verder
2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat	PM	-	-	-	-	-
2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan	PM	-	-	-	-	-
2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg	PM	-	-	-	-	-
2.3.23 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich	PM	-	-	-	-	-
2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk	PM	-	-	-	-	-
2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade	PM	-	-	-	-	-
2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg	PM	-	-	-	-	-
	51.435	**26.150**	**200**	**150**	**1.115**	**660**
2.4 Fietsparkeren op maat						
2.4.1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation	26.500	14.500	-	-	-	660 (S)
2.4.2 Uitbreiden stallingscapaciteit station Groningen Noord	100	100	-	-	-	-
2.4.3 Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingsvoorzieningen op P+R terreinen	300	-	-	-	-	-
2.4.4 Fietsenstalling Groninger Forum	5.000	-	-	-	-	-
2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad	150	-	100	50	-	-
2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat	330	-	-	50	230	50
2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden	PM	-	-	-	-	-
2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad	65	-	65	-	-	-
2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken	200	100	25	25	25	25
	32.645	**14.700**	**190**	**125**	**255**	**735**
TOTAAL	**85.000**	**40.850**	**645**	**445**	**1.445**	**1.445**
MAXIMAAL BESCHIKBAAR			**645**	**445**	**1.445**	**1.445**

* We stellen voor om uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen' in 2015 € 70.000,- en voor de periode 2016-2018 jaarlijks € 100.000,- beschikbaar te stellen voor kleine fietsmaatregelen.

** We stellen voor om voor het oplossen van knelpunten op de Korreweg € 50.000,- beschikbaar te stellen uit de post '(kleine) verkeersmaatregelen'.

Groen gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen.

Geel gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie door ons worden voorgesteld.

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

BIJLAGE 1 scores van de maatregelen

Maatregel	Voordeel voor de fietser zelf	Completeren fietsnetwerk	Meeliften met andere plannen	Bijdrage aan meer dan één strategie	Veel reacties en/of draagvlak
2.2 Comfort en gedrag					
2.2.1 Afspraken maken over beheer en onderhoud fietsvoorzieningen	•		•	•	•
2.2.2 Nieuwe fietsvoorzieningen aanleggen volgens principes 'vergevingsgezinde fietspad'	•		•	•	•
2.2.3 Kleine fietsmaatregelen	•		•	•	•
2.2.4 Slimme Routes (naar Haren, Ten Boer en Diepenring)	•		•	•	•
2.2.5 Ontwikkelen 'fastlane' naar Meerstad	•		•	•	
2.2.6 Verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsnetwerk	•	•		•	
2.2.7 Fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten	•		•	•	•
2.2.8 Ruimte voor de fiets in de binnenstad	•		•	•	•
2.2.9 Communicatie 'Groningen Fietsstad'			•	•	•
2.2.10 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie	•		•	•	
2.2.11 Jaarlijkse fietsmonitor			•	•	
2.2.12 Real-time in beeld brengen van fietsstromen			•	•	
2.3 Ontbrekende schakels en knelpunten					
2.3.1 Fietsroutes Plus (naar Winsum, Ten Boer en Leek)	•	•		•	
2.3.2 Fietssnelweg Groningen-Assen	•	•		•	
2.3.3 Fietspad Noordelijke Ringweg	•	•		•	
2.3.4 Fietsverbinding Pegasusstraat-Noorderstation (parallel aan de spoorlijn)	•	•		•	
2.3.5 Fietspad Walfridusbrug-Groningen Noord (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Winsum)	•	•		•	
2.3.6 Fietspad Diamantlaan-Friesestraatweg	•	•	•	•	
2.3.7 Verbeteren Slimme Routes en doortrekken naar het Hoofdstation	•	•	•	•	•
2.3.8 Fietspad P+R Euroborg-De Meeuwen (parallel aan de Europaweg)	•	•	•	•	
2.3.9 Fietstunnel Esperantostraat	•	•	•	•	•
2.3.10 Fietspad De Verbetering	•	•		•	•
2.3.11 Verbeteren fietspad Midscheeps (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer)	•	•		•	
2.3.12 Fietsbrug Oosterkade/Winschoterkade (onderdeel Slimme Route naar Ten Boer)	•	•		•	
2.3.13 Fietsbrug Eemskanaal	•	•	•	•	
2.3.14 Fietspad Helperzoom (onderdeel Fietsroute Plus Groningen-Haren)	•	•	•	•	•
2.3.15 Fietsstraat Korreweg	•	•	•	•	•
2.3.16 Fietsverbinding Oosterhamriktracé	•	•	•	•	

Maatregel	Voordeel voor de fietser zelf	Completeren fietsnetwerk	Meeliften met andere plannen	Bijdrage aan meer dan één strategie	Veel reacties en/of draagvlak
2.3.17 Fietsvriendelijker maken Hereweg/Verlengde Hereweg	•	•	•	•	•
2.3.18 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Emmabrug	•		•	•	•
2.3.19 Fietsverbinding P+R Hoogkerk-Groningen Zuid	•	•		•	
2.3.20 Fietspad Diamantlaan-Peizerweg (via het Suikerunie-terrein)	•	•		•	
2.3.21 Fietsverbinding Bremenweg-Duinkerkenstraat	•	•		•	
2.3.22 Verbeteren fietsveiligheid Oosterhamriklaan	•			•	
2.3.23 Verbeteren kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg	•			•	•
2.3.24 Fietsvriendelijker afstellen verkeerslichten Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich	•			•	•
2.3.25 Verbeteren fietsoversteken Hoornsedijk	•				
2.3.26 Verbeteren kruispunt Aweg-Eendrachtskade	•			•	
2.3.27 Verbeteren fietsvoorzieningen Peizerweg	•				
2.4 Fietsparkeren op maat					
2.4.1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation	•	•	•	•	•
2.4.2 Uitbreiden stallingscapaciteit station Groningen Noord	•	•	•	•	
2.4.3 Uitbreiding en kwaliteitsverbetering stallingsvoorzieningen op P+R terreinen	•	•	•	•	•
2.4.4 Fietsenstalling Groninger Forum	•	•	•	•	•
2.4.5 Kwaliteitsverbetering fietsenstallingen binnenstad	•			•	•
2.4.6 Verkenning fietsenstalling Vismarkt/Haddingestraat	•	•		•	•
2.4.7 Tijdelijke fietsenstallingen in leegstaande winkelpanden	•	•		•	
2.4.8 Uitbreiden flexibele stallingsmogelijkheden in de binnenstad	•	•	•	•	•
2.4.9 Fietsparkeeroplossingen op maat in de oude wijken	•	•		•	•

Groen gemarkeerd zijn de maatregelen waarover al een besluit is genomen.
Geel gemarkeerd zijn de maatregelen die in het kader van de fietsstrategie door ons worden voorgesteld.
Niet gemarkeerd zijn de maatregelen die we op ons wensenlijstje zetten.

BIJLAGE 2 ontvangen suggesties en ideeën via www.fietsstadgroningen.nl

Nr.	Suggestie/idee
1	Afstelling verkeerslichten Maagdenbrug kan beter voor fietsers
2	Fietstunneltje bij Martiniplaza/Westelijke Ringweg fietsvriendelijker maken
3	Afstelling verkeerslichten Oostersingel-W.A. Scholtenstraat veiliger maken
4	Fietspaden eerder/vroeger strooien vanwege de 'vroege vogel'-fietsers
5	Aparte stroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten (Emmasingel-Stationsweg)
6	Gratis witte fietsenplan gebruikmakend van weesfietsen
7	Nieuwe Ebbingestraat inrichten als fietsstraat
	Aparte stroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten (Hereweg-Zuiderpark)
	Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) verkeersveiliger maken ('zebrapad voor fietsers')
8	Inrichten fietsroute Binnenstad-Zernike in een veilige en up-to-date fietsroute
9	Afstelling verkeerslichten fietsvriendelijker maken (Parkweg-Hoornsediep)
10	Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken, wachten voor rood licht, etc.)
11	Afstelling verkeerslichten fietsvriendelijker maken (iedere modaliteit even lang groen)
	Folkingestraat fietsvrij maken (minimaal op zaterdag)
	Witte fietsenplan
12	Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen
13	Ontbrekend stukje fietspad langs de Florakade (ter hoogte van de Oostersluis)
14	Blauwe zone fietsparkeren in de binnenstad
15	Afstelling verkeerslichten Emmabrug-Stationsweg kan beter voor fietsers
16	Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers ('groene zone' ---> groene golf)
17	Afstelling verkeerslichten Hereweg-Zuidelijke Ringweg kan beter voor fietsers
18	Fietsroute via het UMCG veiliger maken (inclusief de fietsoversteek Petrus Campersingel)
19	Scooters en brommers verbieden op het fietspad
20	Fietspad Paterswoldseweg/Laan Corpus den Hoorn veranderen in een tweerichtingenfietspad
21	Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen
	Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken)
22	Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen
	Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (Paterswoldseweg)
23	Korreweg fietsveiliger inrichten (rotonde, De Beren, Boterdiep)
24	Ondergrondse fietsenstallingen in de binnenstad (gratis leenfietsen voor toeristen)
	Fietspaden langs de Diepenring
	Fietspaden op rotondes altijd één richting voor fietsers
	Apart fietspad maken bij de Werkmanbrug
	Apart fietspad maken aan de zuidzijde van de Stationsweg (voorkomt tweemaal oversteken)
25	Bussen en vrachtwagens uit de binnenstad

	Bredere fietspaden langs de Korreweg
	Fietspaden langs de Diepenring
	Scooters en brommers verbieden op het fietspad
	Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers
	Betere (gratis) stallingsmogelijkheden in de binnenstad
	Meer actie tegen fietsdiefstal
26	Fietspad Dwarsdijkje tussen Beijum en Lewenborg verbreden
27	Afsluiten Gerrit Krolbrug voor gemotoriseerd verkeer
	Fietsenstalling aanleggen onder het Groninger Forum
	Duidelijk aangeven waar fietsers hun fiets mogen stallen en waar niet (inclusief handhaving)
28	Fietspad Werkmanbrug rechtdoor en ongelijkvloers doortrekken richting Hoofdstation
29	Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen
30	Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg
31	Korreweg fietsveiliger inrichten
	Uitbreiden stallingscapaciteit Hoofdstation
32	Verbied de bordjes in de binnenstad 'verboden fietsen te plaatsen'
33	Fietspad Veemarktstraat (Trompbrug-Bonte Brug) veranderen in een tweerichtingenfietspad
34	Haakse bochten vloeiender maken
35	Snelle fietsen (speed pedelec, racefiets, ligfiets, velomobiel) toestaan op de rijbaan
36	Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg
37	Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) verkeersveiliger maken
	Verbreden Slimme Route in Park Selwerd
	Bredere fietspaden langs de Korreweg
	Rotonde Korreweg verkeersveiliger maken
	Verbeteren openbare verlichting langs fietspad Hunzeboord
	Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (Paterswoldseweg)
	Meer groen aanbrengen langs fietsvoorzieningen (J.C. Kapteynlaan)
38	Verhoogde fietspaden van circa 3.00 meter hoog
39	Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg verkeersveiliger maken
40	Fietstunnel laten beschilderen door kunstenaars, fietspaden door dichters
	Witte fietsenplan
41	Aparte fietsstrook (of alternatieve fietsroute) aanleggen in de Lodewijkstraat
42	Auto's uit de zijstraten van de Korreweg blokkeren het fietspad (verkeersonveiligheid)
43	Fietsers fietsen tegen de richting in op het fietspad langs de Prof. Uilkensweg
	Fietsers in het voetgangersgebied Reitdiephaven
	Aanleg stallingsplaatsen Reitdiephaven (eventueel een fietsenstalling)
44	Fietsstroken zijn onveilig, daarom graag fietspaden aanleggen (Van Iddekingeweg)
45	Fietsoversteek Bedumerweg (Molukkenstraat-Poortstraat) verkeersveiliger maken
	Fietsroute over het parkeerterrein Kardinge is aantrekkelijker (vooral korter) dan via fietspad
46	Friesestraatweg rechttrekken ter hoogte van ACM-locatie
	Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg verkeersveiliger maken (afsluiten brug geen optie)

	Kruispunt Westersingel-Astraat verkeersveiliger maken
	Kruispunt Westerhaven-Aweg verkeersveiliger maken
	Kleine verbeteringen ter bevordering van de fietsvriendelijkheid (in-/uitritconstructie Rubensstraat-Friesestraatweg vloeiender bochtje, aanleggen fietsoversteek Wilhelminakade richting Noorderplantsoen, twee haakse bochten rechttrekken in fietspad langs de Westelijke Ringweg (Verzetsstrijderslaan-Concourslaan), Jan Evert Scholtenlaan doortrekken richting Ni Hao, fietspad Friesestraatweg iets uitbuigen, zodat fietsers gemakkelijker linksaf kunnen het Hoendiep op, verwijderen 'varkensruggen' tussen trottoir en fietspad langs het Hoendiep (ten westen van Diamantlaan), bocht Hoogeweg naar Reitdiephaven verkleinen (verkeersveiliger))
	Aanleg rotonde op het kruispunt Rembrandt van Rijnstraat-Hoendiep
47	Fietsoversteek Bedumerweg-Soendastraat verkeersveiliger maken
48	Korreweg fietsveiliger inrichten
	Inrichten van de stad tot 30 km/uur-gebied, zodat e-bikes, brommers, etc. naar rijbaan kunnen
	Fietsoversteek Wilhelminakade-Plantsoenbrug verkeersveiliger maken
	Kruispunt Westerhaven-Aweg verkeersveiliger maken
	Afstelling verkeerslichten Eendrachtsbrug kan beter voor fietsers
49	Aparte stroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten (Emmabrug en Herebrug)
	Parallel aan drukke straten, 'fietsstraten' inrichten (Lage der A als alternatief Westersingel)
50	Neerslaan van de fietsterreur! Handhaving tegen fietsen op voetpaden, etc.
51	Fietsoversteek Pleiadenlaan (Slimme Route) verkeersveiliger maken
	Racefietsers buiten de bebouwde kom
52	Verbeteren gevoeligheid detectielussen bij verkeerslichten (voordetectie)
53	Bredere fietspaden langs de Korreweg
54	Bushaltes scheiden van fietsstroken
	Kruispunt Zuiderdiep-Herestraat verkeersveiliger maken (onderdoorgang voor fietsers)
	Aanleg vrijliggend en breed fietspad in de Nieuwe Ebbingestraat
	Fietsverkeer meer scheiden van autoverkeer, fietsstroken wijzigen in fietspaden
55	Voorrang voor fietsers op alle rotondes (eenduidigheid)
56	Afstelling verkeerslichten Damsterdiep-Petrus Campersingel kan beter voor fietsers
	Diepe put in het fietspad Damsterdiep
57	Fietspaden langs de Diepenring
58	Kruispunt Korreweg-Boterdiep verkeersveiliger maken
59	Folkingestraat, Vismarkt-noord, Guldenstraat en Grote Markt-noord fietsvrij maken (minimaal op zaterdag)
	Fietsenstalling aanleggen rond de Korenbeurs/Vismarkt
60	Snorfietsen op de rijbaan
61	Huurfietsen voor openbaar vervoerreizigers die naar de stad komen
62	In het ontwerp van fietsvoorzieningen rekening houden met scootmobiels
63	Voorlichting over de voorrangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers
64	Befietsbaar maken van de Hoge der A
65	Aanleg fietsrotonde Jaagpad-ACM Brug
	Kruispunt Friesestraatweg-Donghornsterpad verkeersveiliger maken
66	Goed werkende wachttijdvoorspellers
	Fietsers en gemotoriseerd verkeer vaker los van elkaar regelen bij verkeerslichten
67	Autoparkeerplaatsen inrichten voor fietsparkeerplekken

68	Fietspaden langs de Diepenring
	Rotondes Hereplein en Emmaplein voor fietsers tweerichtingen maken
	Afstelling verkeerslichten Eendrachtsbrug kan beter voor fietsers (belijning voor voorsorteren)
69	Niet overal 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen
70	Fietsstroken in de hele stad, bussen en fietsers scheiden
71	Fietslessen voor buitenlandse studenten
72	Verkeerslichtenvrije routes (Slimme Routes) van de noord- naar de zuidkant van de stad
73	Goed werkende wachttijdvoorspellers
	Openbare fietspompen op diverse locaties
	Afstelling verkeerslichten kan beter voor fietsers (bij slecht weer vaker groen)
	Onderhoud van fietspaden verbeteren (vooral tegelfietspaden)
74	Korreweg fietsveiliger inrichten (Boterdiep, Nieuwe Ebbingestraat)
75	Voorlichting over de voorrangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers
76	Groene golf voor fietsers (Hereweg ter hoogte van Zuidelijke Ringweg)
	Onderhoud fietspad Sleedoornpad is erg slecht
	Onderhoud Slimme Route door Park Selwerd is slecht
77	Verbod op brommers, scooters en snorscooters in verband met uitstoot
	Rotonde Korreweg verkeersveiliger maken
78	Tweemaal groen per cyclus bij verkeerslichten voor fietsers (daar waar het kan)
	Kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg verkeersveiliger maken (afsluiten brug geen optie)
79	Niet langer 'alle richtingen tegelijk groen' instellen
	Onderhoud van fietspaden kan beter (Van Iddekingeweg)
80	Fietslessen voor buitenlandse studenten
81	Opstellen van een fietsparkeerplan
82	Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken)
83	Witte fietsenplan
	Kortere wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten (bij 'alle richtingen tegelijk groen' duurt het te lang)
	Fietspaden verdelen in tweeën: rechts langzame fietsers, links de snelle fietsers
84	Meer fietsrekken in de binnenstad (HEMA, C&A, V&D)
85	Onduidelijke voorrangssituatie op het kruispunt Oostersingel-W.A. Scholtenstraat
86	Fietsers de verkeersregels leren (hand uit steken)
87	Fietsroute Plus Groningen-Haren niet doortrekken via Saaksumborg
88	Bredere fietspaden langs de Korreweg
	Meer fietsrekken in de binnenstad
	Fietspaden regelmatig controleren op gevaarlijke of hinderlijke zaken (vergevingsgezinde fietspaden)
89	Verkeersspiegel bij het kruispunt Boterdiep-Korreweg vanuit de richting Noorderplantsoen
	Voorrang Korreweg op het Boterdiep
90	Meer ruimte voor de fiets door bredere fietsvoorzieningen (Diamantlaan, J.C. Kapteynlaan, Metaallaan)
91	Binnenstad aanwijzen als voetgangersgebied waar gefietst mag worden
92	Fietsers voorrang geven op zebrapaden of voorlichting onder voetgangers om kwetsbare fietsers voor te laten gaan
93	Bredere fietspaden langs de Korreweg

	Korreweg fietsveiliger inrichten (Gerrit Krolbrug)
94	Fietsoversteek Eikenlaan (Slimme Route) verkeersveiliger maken (fietspad in rood (drempel) doortrekken)
95	Aanleggen fietsenstalling onder het Broerplein
96	Afstelling verkeerslichten Bedumerweg/Asingastraat kan beter voor fietsers
	Verkeersdrempels Bedumerweg verwijderen
	Uitbreiden stallingscapaciteit Noorderstation
97	Aanleg rotonde op het kruispunt Hoendiep-Friesestraatweg
	Voorlichting over de voorrangsregels bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers
98	Verbreden van de Trompbrug (met ook ruimte voor voetgangers)
	Duidelijke scheiding voetgangers en fietsers in Folkingestraat (hogere trottoirbanden)
99	Onderhoud Schuitendiep (vooral oostzijde) is slecht
100	Fietspomp integreren in fietsrekken/nietjes
	Aparte stroken voor rechtsafslaande fietsers bij verkeerslichten
	Twee hoge verkeersdrempels verwijderen (of lager maken) in de fietsroute Concourslaan (thv. viaduct)
101	Concourslaan opnemen in de strooiroute
	Snor- en bromfietsers verbieden op fietspaden
	Fietspaden en vooral tweerichtingen fietspaden verbreden
102	Obstakels zoals paaltjes en verkeersdrempels verwijderen
	Kruispunt Grote Markt-Sint Jansstraat-Kreupelstraat verkeersveiliger maken
	Kruispunt Westersingel-Astraat verkeersveiliger maken
103	Fietsverbinding aanleggen vanaf de S.S. Rosensteinlaan richting de Bloemsingel
104	Aanleggen fietsroute Hooghoudtstraat/Olgerweg richting Meerstad
	Bredere fietspaden aanleggen (Slimme Route door Park Selwerd, (Verlengde) Hereweg, Korreweg)
	Verbeteren van de fietsroute richting Winsum
	Bij het kruisen van wegen en stoepen geen andere bestrating toepassen, maar glad asfalt (comfortabeler)
	Bij verkeersdrempels in fietsroutes een strook aan de zijkant vrijhouden voor fietsers
105	Haaientanden aanbrengen op drukke fietspadkruispunten (Rademarkt-Zuiderdiep, Vismarkt-Folkingestraat, Wilhelminakade-Prinsesseweg)
106	Slimme Route naar Zernike niet via de Bessemoerstraat, maar via de Dierenriemstraat
	Aanleg van voorzieningen kan beter (hoek Zuiderdiep-Herestraat (scherpe hoeken), Oude Ebbingestraat-Rode Weeshuisstraat, Meeuwerderweg-Kwintlaan (ongelijke vlakken), Hooghoudtstraat (Huis van Bewaring) (kuilen waar het water in blijft staan))
	In bouwplannen rekening houden met fietsenstallingen en parkeergarages (zoveel mogelijk ondergronds)
	Bij fietsparkeervoorzieningen rekening houden met afwijkende fietsen
	Snelfietsroute aanleggen langs de westzijde van het Hoornse Diep
107	Openbaar vervoer 'onder' de Diepenring, binnenstadszijde alleen nog voor fietsverkeer
108	Fietsparkeren bij de Neboflat, onder andere voor studenten, centrale fietsenstalling
	Korreweg fietsveiliger inrichten (rotonde, Boterdiep)
	Aantrekkelijker maken van de Nieuwe en Oude Ebbingestraat, Kwinkenplein, Grote Markt, Gelkingestraat en Oosterstraat
	Verbeteren fietsoversteken Slimme Route met Pleiadenlaan en Eikenlaan
	Nieuwe Boteringestraat inrichten als fietsstraat (evt. in combinatie met Moesstraat en Kerklaan)
	Fietsers en voetgangers scheiden op de oversteek Stationsweg (wellicht al op de Werkmanbrug)
	Meer straten toevoegen aan 30 km/uur-gebied (Vechtstraat, Haydnlaan, Helperbrink) en handhaven

	Vrijliggend fietspad aanleggen langs de Helperzoom
	Rekening houden met de zwakkeren bij 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers
	Opstelruimte tussen bushalte en het fietspad aanleggen
	Verbeteren fietsoversteken (Kolendrift-Boterdiep, Vrydemalaan-Kolendrift, Plantsoenbrug, Folkingestraat-Zuiderdiep, Aweg-Westerhaven)
	Vrijliggend fietspad aanleggen langs de Goeman Borgesiuslaan
109	Minder verkeerslichten oostzijde van de stad
	Fietsverbinding aanleggen langs het Oosterhamriktracé
	Tweerichtingsverkeer instellen op de Brailleweg
	Fietssnelwegen door de stad aanleggen
	Snelle en brede fietsroute aanleggen tussen Hoofdstation en Zernike Campus
	Slimme Route naar het zuiden van de stad inrichten (via Helperzoom of fietstunnel Papiermolen)
	Fietspaden aantrekkelijker en groener inrichten
	Fietspaden aanleggen in de binnenstad (scheiding fiets, voetganger, bus)
	Fietspaden langs de Diepenring
	Slimme Route naar Zernike door Park Selwerd verbreden
	Fietsen op de Westerhaven (Westerkade) toestaan
	Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen (Brugstraat, onder de Vismarkt en onder het Broerplein)
	Uitbreiden fietsenstallingen op het Hoofdstation (drijvende fietsenstalling)
	Verkeersveiliger maken kruispunten (Wilhelminakade-Prinsesseweg, Bloemsingel-Boteringesingel,
	Verbreden fietspad Herewegviaduct
	Parallelweg Hoendiep alleen nog maar fietsers toestaan
	Oude Boteringestraat inrichten als fietsstraat
	Geen 'alle richtingen tegelijk groen' voor fietsers instellen op kruispunt Oostersingel-Bloemstraat
	Betere gladheidsbestrijding voor fietsers (onder andere in De Hunze en op de Gerrit Krolbrug)
	Scooters op de rijbaan (net zoals brommers)
	Fietsen een kentekenplaat geven
	Sightseeing op de fiets voor toeristen
	Fietslessen voor buitenlandse studenten promoten
	Betere fietsbewegwijzering in Nederlands én Engels
	Goed werkende wachttijdvoorspellers
	Fietsafstanden aangeven naar Assen, Leeuwarden, Waddenzee, etc.
110	Beter opruimen glas en ander afval (onder meer Bloemsingel)
111	Behouden fietstunneltjes Vondellaan, Papiermolenlaan en Brailleweg