



Betreft: Reactie Fietsersbond op het Raadsvoorstel Mobiliteitsvisie

Datum: 2 december 2021

Geachte raad, geacht college,

Graag wil de Fietsersbond Groningen reageren op het Raadsvoorstel Mobiliteitsvisie “Groningen Goed op Weg, naar een leefbare, schone en gezonde gemeente” en de daarbij behorende bijlagen. In deze brief zullen wij eerst onze algemene mening geven over de plannen, om daarna in te zoomen op enkele details.

Algemeen

De Fietsersbond is blij met deze mobiliteitsvisie! Wij zien grote overeenkomsten tussen de visie in het Raadsvoorstel en de vorig jaar door ons gepubliceerde ‘Visie Fietsersbond Groningen op mobiliteit in de gemeente Groningen’. Via deze route willen wij ook onze waardering uitspreken voor de werkgroep en medewerkers die het Raadsvoorstel en alle bijlagen hebben voorbereid vanwege de grondigheid en zorgvuldigheid waarmee de diverse onderwerpen, facetten en locaties zijn behandeld. Toch hebben wij op details nog wel opmerkingen, die we onderstaand graag willen bespreken.

Verder roepen we alle partijen in de raad op om, bij de besprekingen voor een nieuw college na de verkiezingen komend voorjaar, ruim geld te reserveren voor de implementatie van deze visie. Tevens roepen we de gemeente en de partijen op om, samen met de andere grote steden, bij het rijk te pleiten voor meer geld voor de versnelde ontwikkeling van goede fiets- en wandelinfrastructuur binnen de gemeenten.

50 km wegen, snelheid OV en auto’s

Ten opzichte van de conceptversie van afgelopen voorjaar zien wij dat er minder straten zijn waar 50 km/h de norm is; hier zijn wij blij mee. Toch vinden wij dat er nog steeds te veel straten zijn waar 50 km/h gereden mag worden. Om het verkeersbeeld rustig en evenwichtig te houden zou het beter zijn om, zelfs op wegen waar een apart fietspad langs ligt, overal 30 km/h in te voeren vanwege de volgende redenen:

1. De impact bij botsingen tussen OV of auto’s en kruisende fietsers is aanzienlijk geringer indien de snelheid van OV en auto’s 30 km/h is dan bij 50 km/h.
2. Alleen bij 30 km/h op de rijbaan is het vertrouwd om snelle fietsers (o.a. speedpedelecs), scooters en cargo-bikes van het fietspad naar de rijbaan te verwijzen. Vanwege de toenemende drukte op het fietspad is dit wel gewenst.
3. Op wegen waar geen apart fietspad naast ligt, zoals bijvoorbeeld de Oostersingel, zijn achterop-aanrijdingen van fietsers door het OV zeker niet uit te sluiten. Ook bij dergelijke aanrijdingen is de impact aanzienlijk groter indien het OV 50 km/h rijdt. Op deze wegen is het dus nog meer gewenst dat het OV 30 km/h rijdt.

Speciaal bij de nieuwe ‘knip’ in de Eikenlaan, waar de drukke slimme fietsroute oost naar Zernike de route voor het OV kruist is het ongewenst dat het OV hier 50 km/h mag blijven rijden.

Eigenlijk zou het OV alleen 50 km/h moeten mogen rijden waar zij een aparte baan hebben. Op de andere routes betwifelen wij ook de tijdswinst van het rijden met 50 km/h ten opzichte van 30



km/h. Naar onze indruk wordt de totale reistijd veel sterker bepaald door het halteren dan door de snelheid tussen de haltes.

Voetgangers en fietsers

De visie pleit er – naar onze mening terecht – voor om voetganger van bij- naar hoofdzaak te brengen. Tevens geeft de visie aan hoe belangrijk het fietsen is voor de gemeente. Toch zien wij op veel plaatsen conflicten tussen voetgangers en fietsers: bij de doorfietsroutes is er meestal geen rekening mee gehouden dat deze routes ook door voetgangers gebruikt worden. Hetzelfde geldt voor veel andere fietsroutes in de parken, in het overige groen en langs de kanalen. Voor al deze routes geldt dat ze steeds drukker bereden worden door fietsers van allerlei soorten en snelheden. Wij roepen u hierbij op om ook een programma op te stellen ter verbetering van de voorzieningen voor wandelaars op deze plaatsen. Daar zullen zowel wandelaars als fietsers baat bij hebben.

Ketenmobiliteit

Terecht benoemt de visie het belang van ketenmobiliteit. De bespreking richt zich hierbij sterk op hubs. Naar onze mening dient er ook meer aandacht te zijn voor voorzieningen bij de overige haltes, dus tussen de hubs. Voor fietsers, die op deze plaatsen vaak hun fiets voor meerdere uren achterlaten, is het gewenst om hier ruime voorzieningen te maken zodat de fietsen beter tegen diefstal en vandalisme beschermd kunnen worden, waarbij wij de zogenaamde ‘nietjes’ (waaraan fietsen met het frame vastgezet kunnen worden) als minimale invulling van deze vraag zien.

Scooters met en zonder verbrandingsmotor in de binnenstad

Voor de afgelopen zomer heeft de raad ook gesproken over scooters met en zonder verbrandingsmotor in de binnenstad. Naast het gezondheidsaspect, brengen wij ook het veiligheidsaspect onder de aandacht: scooters rijden vaak sneller dan toegestaan en nemen veel ruimte in: op fietspaden en in smalle straten levert dit gevaarlijke situaties op. Wij zouden graag zien dat er een bredere visie op scooters in de gemeente ontwikkeld wordt

Kwaliteit fietspaden

Het zal een flink aantal jaren duren voordat de visie geïmplementeerd is en de stad is ingericht volgens de Leidraad Openbare Ruimte. Op veel plaatsen is de kwaliteit van fietspaden/stroken niet al te best. Het is gewenst dat met de aanpak hiervan niet gewacht wordt tot de stad is heringericht. Achterstallig onderhoud, b.v. bij de van Iddekingeweg moet snel worden aangepakt

Verkeerslichten

Het gebruik van slimme VRI's juichen wij van harte toe. Zeker wanneer de fietser daar van kan profiteren.

Rotondes

De wettelijke situaties rondom rotondes is in Nederland slecht geregeld, omdat de keuze bij de inrichting – fietsers wel of niet in de voorrang – is belegd bij de wegbeheerder. Hierdoor is de inrichting vaak niet consequent, daardoor onvoorspelbaar en slecht voor de verkeersveiligheid. Binnen de gemeente Groningen is gelukkig op veel gevallen binnen de bebouwde kom geregeld dat fietsers bij rotondes in de voorrang zijn. Dit is echter nog niet bij alle rotondes zo en daarom roepen wij u op hier consequent de lijn te kiezen dat voor alle rotondes binnen de bebouwde kom de fietsers in de voorrang zijn.

Overigens is het dan ook niet de bedoeling om een rotonde kunstmatig buiten de bebouwde kom te houden zoals bij de kruising Hoendiep- Johan van Zwedenlaan is gedaan.



Fietsparkeren.

Ketenmobiliteit en fietsparkeren gaan hand in hand. Wij maken ons echter ongerust over uitspraken over het verdwijnen van het Stadsbalkon, inclusief fietsenstalling in de huidige vorm. Wij vragen de gemeente om zorgvuldig met de plannen om te gaan en voldoende fietsparkeerruimte te garanderen om de, groeiende, behoefte aan ketenmobiliteit te blijven faciliteren.

Tot slot

Desgewenst willen wij het bovenstaande graag nader met u bespreken. Wij zijn hiervoor bereikbaar via [groningen@fietsersbond.nl](mailto: groningen@fietsersbond.nl).

Met vriendelijke fietsgroet,

Fietsersbond Groningen,
Wim Borghols, Voorzitter

De Fietsersbond Groningen streeft naar plezier in het fietsen voor iedereen op de fiets.