JOUW GRONINGEN. JOUW FIETSSTAD







GEMEENTE GRONINGEN

FIETSSTRATEGIE 2025 · 2035

GRONINGEN FIETSSTAD


JOUW GRONINGEN.
JOUW
FIETSSTAD
FIETSSTRATEGIE 2025 · 2035
GEMEENTE GRONINGEN
Hereweg - Stationsweg, Groningen

INHOUD

VOORWOORD 7

INLEIDING 9
Fietsen zit in ons DNA
Een compacte stad en karakteristieke dorpen
Een veranderde fietswereld
Kaders

UITDAGINGEN 19
We zijn met steeds meer
Fietsen als basisbehoefte
Het wordt steeds drukker
Fietsen doen we samen
Fietsen is veilig

TOEKOMSTBESTENDIG 23
Strategie 1 · De fiets eerst
Strategie 2 · Veilig op de fiets
Strategie 3 · Stallen van de fiets
Strategie 4 · Groningen fietsstad
Strategie 5 · Fietsrecreatie

AAN DE SLAG! 52



VOORWOORD

PHILIP BROEKSMA
WETHOUDER MOBILITEIT

In Groningen is fietsen veel meer dan een manier om van A naar B te komen. Het is onderdeel van wie we zijn. Vrijwel elke ochtend zie ik op de fiets hoe onze gemeente tot leven komt: kinderen fietsen naar school, studenten gebruiken hun fiets om naar college te gaan, werknemers stappen op de fiets naar hun werk en ouderen fietsen een rondje door het ommeland. De fiets is een vertrouwd beeld in onze straten en tegelijk een symbool van vrijheid, gezondheid en verbondenheid.

Fietsen zit in ons DNA. De meeste verplaatsingen in onze gemeente gebeuren op de fiets. Zonder de fiets zou de stad letterlijk vastlopen. Maar ook voor vitaliteit, leefkwaliteit, gezondheid en de economie is de fiets onmisbaar.

Daarom benaderen we fietsers tegenwoordig net zo serieus als we dat in het verleden met automobilisten deden. Met aandacht, zorg en ambitie. Want de fiets verdient die plek – niet alleen in ons verkeer, maar ook in ons beleid.

Sinds onze vorige fietsstrategie (2015) is er veel gebeurd en veel veranderd. Onze gemeente is, mede door de herindeling, uitgebreid; het aantal inwoners en banen is gegroeid. Maar ook het fietsen zelf veranderde. Met e-bikes, speedpedelecs en fatbikes zijn afstanden, snelheden en gedrag op het fietspad anders geworden. We fietsen steeds meer, sneller en verder. Daardoor wordt het drukker op het fietspad, en voelen kwetsbare fietsers zich soms onveilig. Dat vraagt om gerichte en doordachte acties en soms stevige maatregelen.

Met deze nieuwe fietsstrategie geven we richting aan de toekomst. We investeren in veilige en toegankelijke fietsroutes, en in slimme campagnes en gerichte communicatie. Zo blijft fietsen in Groningen een logische en aantrekkelijke keuze voor iedereen die dat wil en kan. Deze strategie sluit naadloos aan bij onze Mobiliteitsvisie: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en een infrastructuur die uitnodigt tot gezond en duurzaam vervoer.



Vismarkt, Groningen

INLEIDING

FIETSEN IS EEN MANIER VAN LEVEN

Stel je voor: een zonnige ochtend in Groningen. De stad ontwaakt en de straten vullen zich met voetgangers en fietsers. Jong en oud, iedereen is onderweg naar school, werk of maakt gewoon een ritje door de stad. De frisse lucht, het geluid van een rinkelende fietsbel en het gevoel van vrijheid maken iedere fietsrit bijzonder. Fietsen is in Groningen namelijk niet alleen een manier om je te verplaatsen, het is een manier van leven. Het verbindt mensen met elkaar en maakt ons gezonder en gelukkiger.

Fietsen zit in het DNA van de Groningers. Nergens ter wereld wordt zoveel gefietst als in onze gemeente. Al eeuwenlang is de fiets een onmisbaar onderdeel van ons dagelijks leven. Op oude foto's van Groningen valt op dat er al aan het begin van de 19de eeuw heel veel werd gefietst. Fietsen van de beroemde Rijwielenfabriek Fongers uit Groningen vonden hun weg tot aan de andere kant van de wereld.

Voor onze inwoners van nu is fietsen nog steeds ontzettend belangrijk. Het is de meest gezonde, betaalbare en duurzame manier van voortbewegen in een drukke stad. Een fiets is ook ruimte-efficiënt en neemt veel minder ruimte in beslag dan een auto of een bus, essentieel in een compacte stad als Groningen. Het bezit van een fiets of het gebruik van een deelfiets zorgt er ook voor dat je gemakkelijk en voordelig gebruik kunt maken van voorzieningen buiten je eigen wijk of dorp. Hierdoor kan iedereen eenvoudig deelnemen aan de samenleving.

De fiets is cruciaal voor het functioneren van Groningen en zorgt ervoor dat de stad en de dorpen bereikbaar blijven. Zonder de fiets zou ons verkeerssysteem helemaal vastlopen. Ruim de helft van alle verplaatsingen binnen de gemeente Groningen gebeurt immers op de fiets. En het aantal fietsverplaatsingen blijft alleen maar toenemen. We fietsen steeds meer en leggen ook langere afstanden af.

FIETSEN ZIT IN ONS DNA

GRONINGEN, FIETSSTAD MET TRADITIE

Groningen heeft een lange traditie van vooruitstrevend mobiliteitsbeleid. Met de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977 werd de bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd. Als eerste gemeente in Nederland stonden we doorgaand autoverkeer niet langer toe in grote delen van de binnenstad. Deze baanbrekende maatregel maakte het verblijf in de binnenstad aangenamer en veiliger.

Vanaf dat moment werd de fiets nog belangrijker als vervoermiddel. Een omvangrijk fietsnetwerk van meer dan 200 kilometer aan fietspaden werd uitgerold en openbare fietsenstallingen werden geopend. Voor het Hoofdstation verscheen begin deze eeuw de eerste grote ondergrondse en goed toegankelijke fietsenstaling van Nederland, het Stadsbalkon. Tegenwoordig zijn goede fietsvoorzieningen in onze gemeente gemeengoed en niet meer weg te denken.



Van Verkeerscirculatieplan naar Mobiliteitsvisie

Het ambitieuze Verkeerscirculatieplan werd op 19 september 1977 ingevoerd. Sindsdien bestaat de binnenstad van Groningen uit vier sectoren, die elk alleen via de Diepenring te bereiken zijn. Wanneer automobilisten van de ene sector naar de andere sector willen rijden, moet men altijd via de Diepenring. Hierdoor werd het autoverkeer gereduceerd tot bestemmingsverkeer en werd de autoluwe stad Groningen een voorbeeld voor veel andere steden.

Met de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' uit 2021 wordt hierop voortgebouwd. Autoverkeer dat nu nog dwars door de stad en tussen wijken rijdt, wordt in toenemende mate verleid om gebruik te maken van de ringweg, onder andere door de inzet van zogeheten 'knips'. Hierdoor ontstaat er meer ruimte in de wijken voor spelen, ontmoeten en vergroening.

Grote Markt, Groningen

1989
Alle richtingen tegelijk groen bij verkeerslichten W. van Doeverenplein

1996
Noorderplantsoen autovrij

2002
Groningen Fietsstad van Nederland

2012
Regionale doorfietsroute naar Zuidhorn

2013
Slimme route naar Zernike Campus

2015
Vaststelling Fietsstrategie 2015-2025

2017
Bussen verdwijnen uit de Brugstraat

2018
Fietsrotonde Wilhelminakade

2019
Opening fietsenstalling Nieuwe Markt

2021
Vaststelling Mobiliteitsvisie

2022
Opening fietsenstalling Grote Markt

2023
Fietstunnel Papiermolen en Fietsvallei Brailleweg

2025
Realisatie Suikerzijderoute

Een compacte stad en karakteristieke dorpen

De kracht van Groningen zit in de unieke combinatie van een compacte, levendige stad en het omliggende landschap met zijn karakteristieke dorpen zoals Garmerwolde, Onnen en Hoogkerk. De fiets is voor het functioneren van onze gemeente, samen met lopen en het openbaar vervoer, onmisbaar.

Dankzij de korte afstanden kunnen inwoners eenvoudig met de fiets naar hun werk, voorzieningen of sport, zonder afhankelijk te zijn van de auto. Dit bevordert niet alleen een gezonde en duurzame manier van leven en reizen, maar zorgt er ook voor dat onze gemeente goed bereikbaar blijft. Bovendien draagt de compacte inrichting bij aan het behoud van de omliggende natuur- en recreatiegebieden. De 15-minuten stad in levende lijve en optima forma.

De fiets bevordert de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad en de dorpen. Betere fietsverbindingen zorgen ervoor dat dorpen en de natuur- en recreatiegebieden toegankelijker worden, terwijl de stad zijn compacte en goed bereikbare karakter behoudt. Hierin schuilt de kracht van Groningen: een dynamische gemeente waar je op fietsafstand in de stad of op het platteland bent – dankzij de fiets.

Een veranderde fietswereld

Sinds de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 is er veel veranderd. Haren, Ten Boer en Groningen zijn samengevoegd en daarmee behoren we nu tot de grootste gemeenten van ons land. Er zijn nieuwe fietsroutes aangelegd naar woonwijken die volop in ontwikkeling zijn. Zo fiets je nu al pijlsnel via de Suikerzijderoute naar De Suikerzijde. En straks via nieuwe fietsbruggen bij de Oosterhaven en over het Eemskanaal richting Stadshavens en Meerstad. Verder beschikt Groningen inmiddels over een uitgebreid netwerk van regionale doorfietsroutes naar de omliggende dorpen zoals Zuidhorn, Winsum, Bedum, Ten Boer, Thesinge, Haren, Eelde-Paterswolde, Roden en Leek en zelfs naar Assen.

Groningen groeit en de binnenstad is in de loop der jaren steeds drukker geworden. Om hierop in te spelen, is het autoluwe karakter van de binnenstad verder versterkt. Bussen volgen nieuwe routes, waardoor meer ruimte is ontstaan voor fietsers en voetgangers. Daarnaast zijn en worden er hoogwaardige inpandige fietsenstallingen aan de Nieuwe Markt, Grote Markt, Herestraat, Westerhaven en in de omgeving van de Vismarkt gerealiseerd voor lang stallen, terwijl op veel plekken kort stallen van de fiets mogelijk blijft. Ook in de komende periode blijven we ons hier volop voor inzetten.



Tien jaar geleden kon niemand voorspellen dat het aantal elektrische fietsen zo snel zou groeien. Meer dan de helft van alle verkochte fietsen is tegenwoordig een e-bike. Maar ook de diversiteit op het fietspad is toegenomen met speed-pedelecs, deelfietsen, bakfietsen en fatbikes. Ook worden fietspaden vaker gebruikt door ondernemers die met kleine elektrische voertuigen of bakfietsen hun goederen efficiënt naar hun bestemming brengen. Fietsen verschillen steeds meer in formaat en snelheid. Deze diversiteit heeft invloed op de capaciteit van verkeersveiligheid op het fietspad. Veel fietspaden zijn aangelegd in een tijd dat er minder fietsers waren en er minder verschil tussen fietsers was qua massa en snelheid. Dit kan tot conflicten en ongemak leiden.

Kortom, er zijn redenen genoeg om de positie van de fiets als belangrijkste lokale vervoermiddel te waarborgen en te blijven stimuleren en nieuwe belangrijke thema's voor de komende tien jaar te agenderen. Het inspelen op deze veranderingen in de mobiliteit vormt een permanente uitdaging.

Kaders

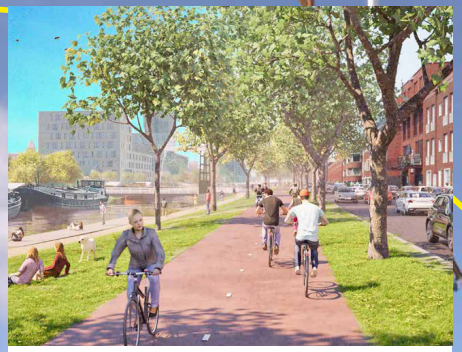
Een fietsstrategie voor Groningen staat natuurlijk niet op zichzelf. Het sluit aan bij Europees, nationaal en provinciaal fietsbeleid. Zo hebben wij met de ondertekening van de European Cycling Declaration ingestemd met de ambitie om de fiets verder te stimuleren als gezonde en duurzame manier van transport. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets geeft richting aan de duurzame inrichting van Nederland waar de fiets voor Groningen vanzelfsprekend al onderdeel van is.

Onze fietsstrategie heeft ook veel raakvlakken met het fietsbeleid van de provincies Groningen en Drenthe, met name als het gaat om het stimuleren van het gebruik van de fiets, de realisatie van regionale doorfietsroutes en het verbeteren van de fietsveiligheid. Binnen het gemeentelijke beleid is deze Fietsstrategie een beleidsvoornemen dat wordt opgenomen in het beleidshuis van de Omgevingswet.



Rijwielenfabriek Fongers aan de Hereweg. FOTOGRAAF ONBEKEND, GRONINGER ARCHIEVEN

WE GAAN VOOR DE 10!



De komende jaren werken we aan het realiseren van een nieuwe fietsroute langs het Oosterhamrikkanaal richting Kardinge.

7.6

Groningers beoordelen fietsen in onze gemeente gemiddeld met een 7,6.

We realiseren de komende jaren een comfortabele doorfietsroute langs de kade bij Stadshavens.

Korreweg

De Korreweg wordt een fietsstraat. De fietser krijgt voorrang, de auto past zich aan - daardoor wordt het voor de fietser prettiger en veiliger. Het is nu al één van de drukste fietsroutes in Groningen!

Ontwerp Fietsstraat Korreweg, Groningen

Gerrit Krolbrug

De Gerrit Krolbrug ligt in het verlengde van de Korreweg. Het is een belangrijke schakel voor fietsers, voetgangers, minder mobielen en autoverkeer.

Ontwerp toekomstige Gerrit Krolbrug. RIJKSWATERSTAAT

Paddepoelsterbrug

De Paddepoelsterbrug vormt een essentiële schakel in de verbinding tussen stad en ommeland, voor fietsers en voor voetgangers. Met het nieuwe ontwerp krijgt de brug een vaste, hoge constructie met comfortabele hellingbanen, waardoor een veilige en vlotte oversteek over het Van Starkenborghkanaal mogelijk wordt.

Ontwerp Paddepoelsterbrug. NEY & PARTNERS



Eikenlaan, Groningen

UITDAGINGEN

VOOR GRONINGEN FIETSSTAD

We zijn met steeds meer.

Met bijna 250.000 inwoners is Groningen de zesde gemeente van Nederland. En daar blijft het niet bij, want de komende tien jaar neemt het inwonertal toe richting de 300.000 inwoners. Om deze groei op te kunnen vangen, wordt er volop gebouwd in gebieden zoals Meerstad, De Suikerzijde, De Nieuwe Held en Stadshavens. Behalve een toename van het aantal inwoners, groeit de werkgelegenheid met ongeveer 30.000 banen in 2040. Daarnaast blijft Groningen grote aantallen studenten aantrekken.

De groei van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen, maar ook een toename van het aantal bezoekers, hebben natuurlijk gevolgen voor de bereikbaarheid van Groningen. Fietsroutes naar belangrijke economische gebieden zoals Europapark, Zernike Campus, het UMCG en de binnenstad zullen steeds drukker worden. Ook zullen meer fietsers gebruik gaan maken van de stations Europapark, Noord en straks ook De Suikerzijde, doordat regionale treinen doorrijden en niet meer eindigen of beginnen op het Hoofdstation. Groningen bereidt zich voor op een toekomst waarin de fiets een nog belangrijkere rol zal spelen in het dagelijks leven van onze inwoners.

Fietsen als basisbehoefte

De fiets is veel meer dan alleen een vervoermiddel; het is een basisbehoefte. Voor mensen met een smalle beurs is de fiets de beste manier om zich te verplaatsen. Het stelt hen in staat gebruik te maken van voorzieningen buiten hun eigen wijk. Bovendien vergroot het hebben van een fiets de kans op participatie en bevordert het sociale contacten.

Fietsen is ook gezond. Het verbetert de conditie, zorgt voor ontspanning en verkleint de kans op ziekte. Werknemers die naar het werk fietsen, zijn bijvoorbeeld minder vaak ziek. En fietsen maakt gelukkig! Onderzoeken tonen aan dat kinderen gelukkiger zijn als ze op de fiets naar school gaan. Door te fietsen hebben onze kinderen een grotere belevingswereld en staan ze als fietser in direct contact met hun omgeving. Fietsen stimuleert ontmoetingen in de openbare ruimte, waardoor het straatbeeld vriendelijker en rustiger oogt in vergelijking met autoverkeer.

3-14 maanden

mensen die dagelijks fietsen/ bewegen leven 3 tot 14 maanden langer.

Het wordt steeds drukker

De fietspaden in Groningen, Haren, Ten Boer en Hoogkerk worden steeds intensiever gebruikt. Vooral tijdens de spits. Terwijl nieuwe fietspaden vaak breed genoeg zijn, zijn veel oudere fietspaden, ontworpen in de jaren zeventig of tachtig, dat niet voor het groeiend aantal fietsers. Fietsen, zoals bakfietsen, zijn door de jaren heen breder en zwaarder geworden. En elektrische fietsen rijden een stuk sneller. De combinatie van meer fietsers en grotere massa- en snelheidsverschillen op het fietspad heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Daarom is het belangrijker dan ooit om te investeren in onderhoud, bredere fietspaden, alternatieve fietsroutes en het stimuleren van goed fietsgedrag.

We streven er daarom naar dat iedereen veilig en comfortabel kan fietsen in onze gemeente, ongeacht het type fiets. We willen brede, goed onderhouden fietspaden die voldoende ruimte bieden voor alle fietsen, van bakfietsen tot elektrische fietsen.



Rode Weeshuisstraat, Groningen

Fietsen doen we samen

In Groningen fietsen we met steeds meer mensen, en onze fietsen worden sneller en zwaarder. Dit zorgt voor meer conflicten met andere weggebruikers en soms ook voor spanningen tussen fietsers onderling. Grotere snelheidsverschillen leiden tot vaker en sneller inhalen of soms afsnijden, wat irritaties kan veroorzaken. Het gebruik van mobiele telefoons en koptelefoons tijdens het fietsen kan ongelukken veroorzaken. En sommigen van ons hebben af en toe een kort lontje. Het overtreden van verkeersregels lijkt voor een kleine groep mensen normaler geworden.

Natuurlijk geldt niet het recht van de sterkste. Het is belangrijk dat we rekening houden met elkaar, ook op de fiets. Dat is de boodschap die we willen uitdragen: samen zorgen we voor een veilige en respectvolle omgeving voor iedereen.

91%

van onze inwoners vindt de fiets het belangrijkste vervoersmiddel in Groningen.

Fietsen is veilig

Na jaren van daling stijgt het aantal fietsongevallen in Groningen weer. Deze toename hangt samen met de opkomst van de elektrische fiets. Bovendien groeit het aantal inwoners, werknemers en bezoekers wat weer leidt tot meer fietsers op straat. Daarnaast zijn we met elkaar ook nog eens een stuk meer gaan fietsen.

Ieder ongeval is er één te veel en we streven ernaar het aantal ongevallen terug te dringen. De komende jaren willen we de fietsveiligheid in Groningen verbeteren. Samen met onze inwoners gaan we daarom werken aan een veiligere fietsomgeving voor iedereen.

48,5%

van alle vervoersbewegingen gebeuren op de fiets, nergens ter wereld is dit getal zo hoog als in Groningen!



Wilhelminakade, Groningen



Walfridusbrug, Groningen

TOEKOMST BESTENDIG

GRONINGEN FIETSSTAD VIJF STRATEGIEËN

De fiets is onlosmakelijk verbonden met onze cultuur. Het is belangrijk dit te koesteren en nog verder te versterken. Deze fietsstrategie is erop gericht om Groningen als fietsstad klaar te stomen voor de toekomst, waarbij we zoveel mogelijk inspelen op de toekomstige behoefte van de fietser.

We leggen in deze strategie de nadruk op het creëren van een fijne en (sociaal) veilige fietsomgeving, waarin iedereen mee kan doen. We willen een fietsnetwerk dat logisch en verbonden is en inspeelt op de behoeftes van verschillende fietsers. We vinden het belangrijk dat fietsen de meest aantrekkelijke manier van vervoer blijft en bijdraagt aan de kwaliteit van leven van al onze inwoners en bezoekers. Dit doen we aan de hand van vijf strategieën.

Strategie 1
DE FIETS EERST

In de gemeente Groningen verplaatsen we ons het meeste op de fiets. Via doorfietsroutes, hoofdfietsroutes en het basisnetwerk vinden we moeiteloos onze weg van A naar B. De afgelopen decennia is er flink geïnvesteerd in het verbinden van wijken, dorpen, publiekstrekkers en economische gebieden. Er zijn veel nieuwe fietsroutes gerealiseerd, zodat fietsers zich goed en gemakkelijk kunnen spreiden.

Maar met een groeiend aantal inwoners is het noodzakelijk om te blijven investeren in nieuwe fietsvoorzieningen. Het is essentieel om ook nieuwe wijken zoals De Suikerzijde en Stadshavens en ook Meerstad goed te verbinden met de rest van de gemeente. In een nieuwe wijk is de eerste route een fietsroute. Zo kunnen de nieuwe bewoners vanaf dag één met de fiets hun wijk of dorp uit. Een mooi voorbeeld hiervan is de Suikerzijderoute die zelfs wordt doorgetrokken naar Hoogkerk. Vanaf de Grote Markt fietst een nieuwe bewoner binnen 8 minuten naar de nieuwe stadswijk!

Doorfietsroutes

Onze regionale doorfietsroutes bieden forenzen en scholieren een snel en comfortabel alternatief voor de auto of het openbaar vervoer. Het zijn snelle en directe fietsverbindingen tussen de stad Groningen en de omliggende dorpen. Dankzij de voorrang die fietsers op de meeste plekken hebben, kunnen ze zonder stoppen zoveel mogelijk doorfietsen. Eenmaal in Groningen eindigen de doorfietsroutes aan de rand van de binnenstad.

Samen met de provincies Groningen en Drenthe blijven we investeren in onze doorfietsroutes. Dit werpt zijn vruchten af, want steeds meer mensen kiezen ervoor om vanuit de omliggende dorpen naar de stad te fietsen. Dit zorgt voor minder verkeersdrukte en een betere bereikbaarheid van onze stad en regio. Bovendien worden deze routes door de gebruikers erg gewaardeerd. Over het algemeen worden de doorfietsroutes in het buitengebied niet verlicht om natuur en donkere gebieden zoveel mogelijk te behouden, tenzij sociale veiligheid of verkeersveiligheid verlichting noodzakelijk maakt. Naast traditionele verlichting gebruiken we ook alternatieve oplossingen zoals reflectoren, lichtpuntjes of oriënterende verlichting waarmee we het fietspad markeren.

Hoofdfietsroutes

Binnen de bebouwde kom zijn hoofdfietsroutes de belangrijkste fietsverbindingen. Deze routes worden intensief gebruikt en moeten daarom comfortabel, (sociaal) veilig en direct zijn. De huidige kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk laat op sommige plekken nog te wensen over. Sommige fietsroutes zijn niet geschikt voor grote hoeveelheden fietsers. Daarom gaan we het bestaande netwerk verder verbeteren.

In onze gemeente zijn veel fietsroutes nu nog gericht op de binnenstad van Groningen. Bestemmingen als Kardinge, Zernike Campus, het UMCG, Martini Ziekenhuis en De Suikerzijde worden steeds belangrijker en dus drukker. Ook worden de stations Europapark, Noord en straks De Suikerzijde vaker gebruikt, omdat de treinen doorrijden en het Hoofdstation niet automatisch de herkomst of eindbestemming is. Daarnaast fietsen ook steeds meer mensen vanuit de dorpen naar de stad toe (en andersom). We realiseren ontbrekende schakels in het fietsnetwerk om deze bestemmingen beter te verbinden. Zo zorgen we ervoor dat het fietsverkeer beter gespreid wordt over verschillende fietsroutes. Fietsers hoeven dan niet langer via de drukke binnenstad naar hun bestemming te fietsen.

Steeds meer mensen fietsen vanuit de omliggende dorpen naar de stad toe.





HOE ZIET HET GRONINGSE HOOFDFIETS-NETWERK ERUIT?

Onze hoofdfietsroutes verbinden dorpen en woonwijken met belangrijke bestemmingen. De hoofdfietsroutes bestaan niet alleen uit fietspaden maar ook uit fietsstraten en soms woonstraten. Omdat deze routes drukker zijn dan die van het basisfietsnetwerk, verdienen ze extra aandacht.

Voor het hoofdfietsnetwerk hanteren we daarom hoge kwaliteitseisen ten aanzien van ontwerp, verlichting, beheer en onderhoud. Dit zorgt ervoor dat hoofdfietsroutes te allen tijde (sociaal) veilig, comfortabel en aantrekkelijk zijn voor fietsers.

De hoofdfietsroutes:

- zijn bij een in één richting bereden fietspad bij voorkeur minimaal drie meter breed, zodat fietsers elkaar gemakkelijk kunnen inhalen;
- zijn bij een in twee richtingen bereden fietspad minimaal 4,5 meter breed, zodat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren;
- zijn bij voorkeur tweezijdig, dat wil zeggen dat er eenrichtingsfietspaden liggen aan beide zijden van de rijbaan;
- hebben een gesloten verharding om het fietscomfort en de veiligheid te waarborgen;
- hebben bij voorkeur geen trottoirbanden om de gevolgen van stuurfouten te verkleinen. Indien er toch een trottoirband nodig is, kiezen we voor een vergevingsgezinde rijwielband om de gevolgen van een ongeval te verkleinen;
- voldoen aan de richtlijnen van het CROW voor wat betreft hellingzwaarte en hellingspercentage;
- zijn als fietspad binnen de bebouwde kom rood gekleurd, zodat ze opvallend en herkenbaar zijn;
- zijn in stedelijk gebied altijd voorzien van openbare verlichting;
- hebben daar waar de fietser gemotoriseerd verkeer kruist voorrang, mits dit op een verkeersveilige wijze gerealiseerd kan worden;
- worden bij winterweer met prioriteit gestrooid, zodat fietsers in ieder seizoen veilig gebruik kunnen maken van de routes;
- worden met prioriteit onderhouden, waarbij slijtage, wortelopdruk, hoge bermgroei, kapotte verlichting en andere problemen snel en adequaat worden aangepakt;
- zijn aantrekkelijk en mogen soms best een beetje slingeren, want dat houdt het fietsen afwisselend en leuk.

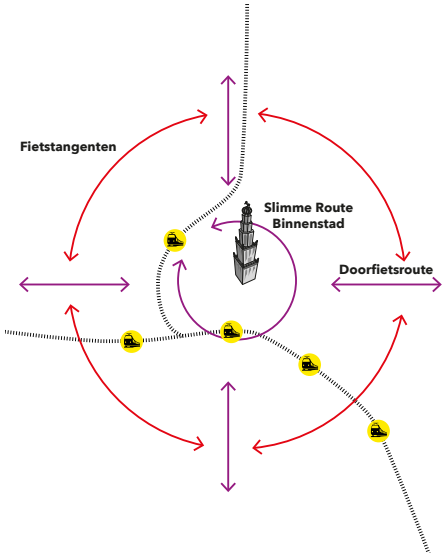




Het basisnetwerk

Fietsroutes die geen doorfietsroute of hoofdfietsroute zijn, behoren tot het fijnmazige basisfietsnetwerk. Deze fietsroutes vormen een essentiële schakel tussen de woonwijken, buurten en het hoofdfietsnetwerk. Ze zorgen ervoor dat bewoners, scholieren of werknemers gemakkelijk van hun huis, school of werkplek op het hoofdfietsnetwerk kunnen komen.

In dit basisnetwerk komen fiets- en autoverkeer vaak samen; een scheiding van beide is vaak niet haalbaar en meestal ook niet noodzakelijk. Daarom besteden we extra aandacht aan de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit binnen dit netwerk, zodat de veiligheid en het comfort voor alle gebruikers waarborgen. Daar hoort ook bij dat we als uitgangspunt hanteren dat de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur is.



De Slimme Route Binnenstad

Groningen speelt van oudsher een centrale rol in Noord-Nederland. Dat is duidelijk te zien aan de vele wegen en fietsroutes die in de vorm van radialen naar het hart van de stad leiden. Voor veel fietsers betekent dit dat hun route vaak via de Grote Markt gaat, zelfs als de binnenstad niet hun eindbestemming is. Dit leidt tot onnodige drukte en conflicten. Voor het doorgaand fietsverkeer, dat geen bestemming in de binnenstad heeft, zetten we daarom in op hoogwaardige alternatieve fietsroutes, zogenaamde tangenten.

Rond de binnenstad realiseren we de Slimme Route Binnenstad, waarmee het aantrekkelijker wordt om via de singels en de Diepenring te fietsen. Deze fietsroute zetten we ook in op het moment dat bepaalde fietsroutes in de binnenstad niet beschikbaar zijn vanwege bijvoorbeeld de weekmarkt of een evenement. Een goede alternatieve fietsroute zorgt ervoor dat het fietsverkeer in en rond de binnenstad beter gespreid wordt, zodat het centrum toegankelijker en veiliger wordt voor iedereen.
Maar ook verder van de binnenstad af verbeteren we de fietstangenten tussen de wijken, zoals tussen Vinkhuizen en Haren via De Suikerzijde, waar een rechtstreekse verbinding ontbreekt. Zo hoef je niet langer altijd via de levendige binnenstad naar je bestemming te fietsen.

Fietsers met een herkomst of een bestemming in de binnenstad willen we natuurlijk zo goed mogelijk blijven faciliteren. Fietsers dienen hier goed en zo gemakkelijk mogelijk bij hun bestemming te kunnen komen, al is het soms wat minder snel, en moeten zich welkom voelen. Daarom realiseren we een nieuwe noord-zuidverbinding via Pelsterstraat en Guldenstraat. Zo kan een student gemakkelijk met de fiets van het Hoofdstation naar het Academiegebouw fietsen. En ook een oost-westverbinding voor fietsers blijft noodzakelijk in de binnenstad.

312km

Groningen heeft maar liefst 312 kilometer aan fietsinfrastructuur.



Alle fietsers tegelijk groen

Verkeerslichten zijn voor veel fietsers een bron van frustratie. Het is veel fijner om lekker door te fietsen zonder te hoeven stoppen. Daarom ontwerpen we nieuwe fietsroutes zoveel mogelijk verkeerslichtvrij. Toch zijn ze op sommige plekken onmisbaar om de verkeersveiligheid te waarborgen.

In onze gemeente zijn fietsers vaak in de meerderheid. Daarom streven we ernaar om fietsers vaker groen licht te geven dan auto's. We werken daarom met een maximale wachttijd van 60 seconden en waar mogelijk verkorten we deze zelfs naar 40 seconden.

Sinds 1989 gebruiken we op veel plekken de regel 'alle fietsers tegelijk groen'. Op deze kruispunten gebeuren geen dodelijke ongevallen meer tussen fietsers en (afslaand) autoverkeer. De voordelen van 'alle fietsers tegelijk groen' zijn duidelijk:

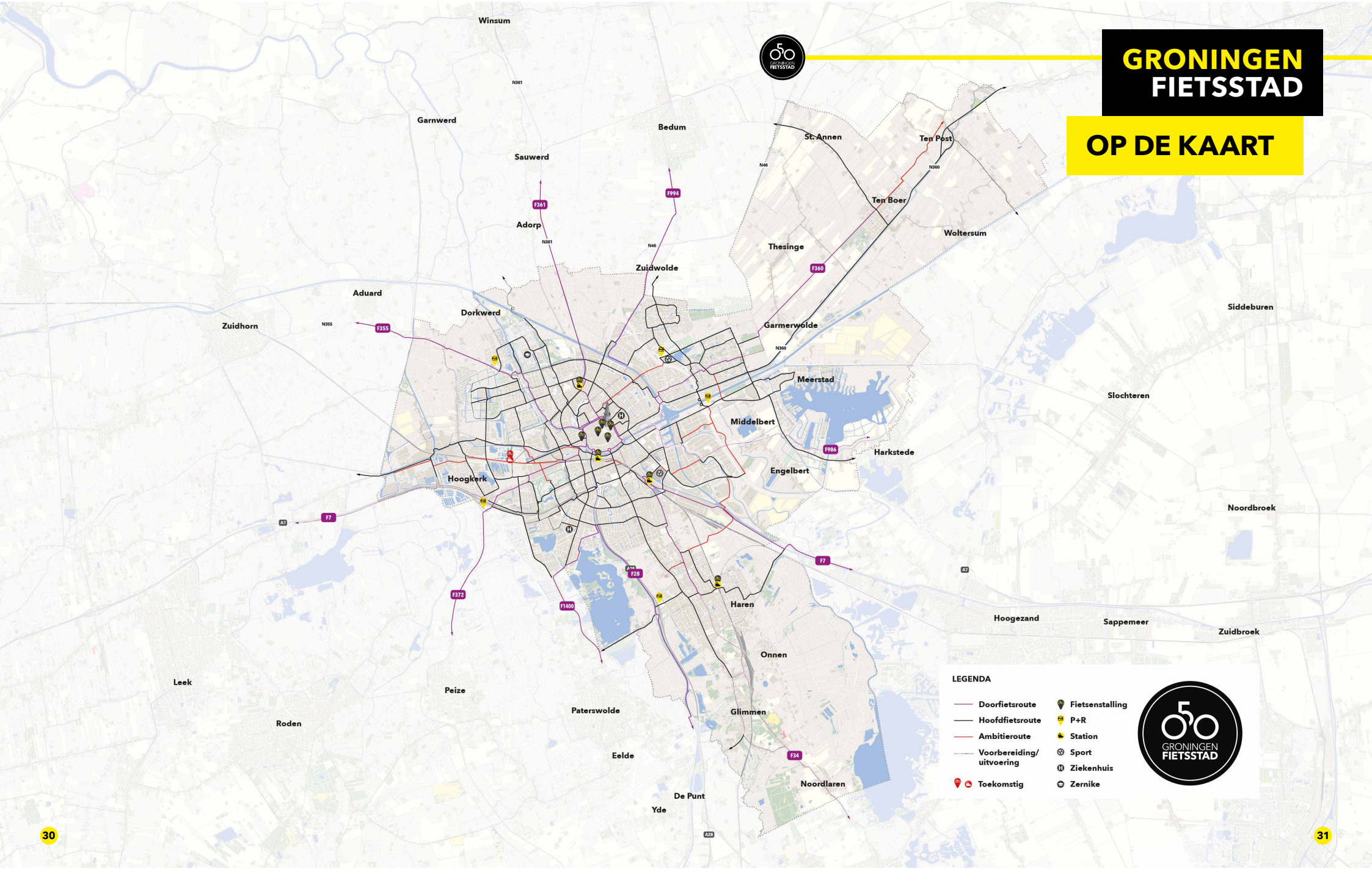
- fietsers kunnen in één keer linksaf slaan, zonder dit in twee etappes te hoeven doen en nog een keer te moeten wachten voor het rode verkeerslicht;
- er is geen conflict met (zwaar) autoverkeer waardoor fietsers veel veiliger kunnen oversteken;
- in korte tijd kunnen veel fietsers tegelijk de overkant bereiken.

31

Bij 31 kruispunten krijgen fietsers tegelijk groen, nergens in Nederland is dit zo veel.

GRONINGEN FIETSSTAD

OP DE KAART



VEILIGHEID STAAT VOOROP



Slimme Route Zernike

Strategie 2

VEILIG OP DE FIETS

We fietsen steeds meer in onze gemeente. Onze fietspaden worden drukker en het aantal ongevallen neemt na een jarenlange daling weer toe. Dit zorgt voor irritaties en een onveilig gevoel en dat vinden we jammer, want fietsen is juist gezond en leuk en dat moet zo blijven. Daarom nemen we verschillende maatregelen om fietsen veiliger te maken.

Beheer en onderhoud

De komende jaren zetten we ons in voor een betere kwaliteit van onze fietspaden. We zorgen voor comfortabele, veilige en schone fietspaden, waarbij problemen zoals een slecht of oneffen wegdek, slijtage van markeringen, wortelopdruk, vervelende putdeksels, slechte of kapotte verlichting en hoge bermgroei tot het verleden gaan behoren. Met extra financiële middelen kunnen we klein onderhoud sneller en beter uitvoeren en groot onderhoud vaker laten plaatsvinden. We kiezen dan natuurlijk voor duurzame en kwalitatief hoogwaardige oplossingen. Bij groot onderhoud kijken we meteen of we fietspaden kunnen verbreden en vergevingsgezinde trottoirbanden kunnen aanbrengen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We plannen het onderhoud aan fietspaden proactief, met speciale aandacht voor wintermaatregelen en de langdurige bescherming van het wegdek. Hoofdfietsroutes worden bij winterse omstandigheden altijd als eerste gestrooid. Meldingen van bewoners en bezoekers pakken we actief op, zodat we samen werken aan een optimale kwaliteit van onze fietspaden. Zo maken we Groningen nog fietsvriendelijker!

Scheiden en spreiden

We streven naar fietsroutes die veilig en toegankelijk zijn voor iedereen, van jong tot oud en van forens tot Stadjer. Veel fietspaden in onze gemeente zijn zo druk, dat het niet meer fijn fietsen is. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad. Fietsers halen elkaar vaker in, wat tot conflicten leidt. Omdat iedereen zich veilig moet voelen op het fietspad, zetten we in het op het spreiden van het fietsverkeer. Het fietsnetwerk ondergaat de komende jaren een schaalsprong, met de toevoeging van nieuwe routes, waaronder een verbinding tussen Kardinge en de binnenstad, en tussen Vinkhuizen, de Suikerzijde en Haren. We verbinden dorpen, wijken en bestemmingen buiten het centrum beter met elkaar, zodat fietsers niet langer zijn aangewezen op routes door de drukke binnenstad. Zo spreidt het fietsverkeer zich beter over de hele gemeente en wordt de druk op individuele fietspaden verminderd of in elk geval niet verder vergroot.

De komende jaren verlagen we in Groningen de snelheid op steeds meer wegen van 50 naar 30 kilometer per uur. Tegelijkertijd richten we deze wegen aantrekkelijker in. Veel van deze wegen hebben vrijliggende fietspaden. Een snelheidsverlaging biedt de kans om snelle speed-pedelecs, brom- en snorfietsers en andere snelle fietsers veilig van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Op de weg kunnen zij lekker doorrijden, terwijl er op het fietspad meer ruimte overblijft voor de kwetsbare fietser. Dit zorgt ervoor dat op veel fietspaden binnen de bebouwde kom van Groningen niet sneller dan 25 kilometer per uur wordt gefietst. Snellere fietsers krijgen dan de keuze om op de weg te fietsen.

Zorgen voor comfortabele, veilige en schone fietspaden.



Het intakelen van de fietsbrug over de ringweg, onderdeel doorfietsroute Winsum - Groningen. FOTO: PETER WASSING

Consistentie in het verkeersontwerp

Voor fietsers is het prettig om al van afstand de verkeerssituatie goed te kunnen inschatten. In onze gemeente zijn op bepaalde plekken in het fietsnetwerk de voorrangsregels inconsistent. Zo hebben fietsers bijvoorbeeld op de ene rotonde wel voorrang en op de andere niet. Dit kan zorgen voor verwarring bij weggebruikers en onveilige situaties.

De komende jaren herzien we daar waar het kan het ontwerp van kruispunten, rotondes en het snor- en bromfietsnetwerk. Ook halen we zoveel mogelijk fietspaaltjes weg. Deze laten we alleen staan op plekken waar het de veiligheid van de fietser verbetert en om te voorkomen dat auto's het fietspad gebruiken als kortere route.

Scholenaanpak

Alle basisscholen worden door de gemeente benaderd om samen na te denken over een veiligere inrichting van de schoolomgeving.

Veilig op de fiets naar school

Onderzoek laat zien dat kinderen die naar school fietsen of lopen gelukkiger zijn. Nederlandse kinderen zijn daardoor vaak gelukkiger en zelfstandiger dan kinderen in veel andere Europese landen. Ieder kind in onze gemeente moet veilig lopend of op de fiets naar school kunnen gaan! Samen met Verkeerswijzer Groningen zetten we ons in voor het verkeersveiliger maken van schoolomgevingen van zowel basis- als middelbare scholen via onze Scholenaanpak. Maatregelen richten zich daarbij vooral op het autoluw maken van de schoolomgeving zelf, het verlagen van de toegestane snelheid, het veiliger maken van schoolroutes en het maken van gedragsafspraken met ouders. Ook besteden we extra aandacht aan het creëren van voldoende wacht- en stallingsruimte bij scholen voor ouders die hun kinderen met de fiets halen en brengen.

Schoolgaande kinderen bieden we ook educatieve kinderfietsroutes aan, zoals in Ten Boer. Deze routes zijn speciaal ontworpen om de veiligheid van kinderen te waarborgen, met lagere snelheden en overzichtelijke kruispunten. Op die manier kunnen zij veilig naar school fietsen zonder gehinderd te worden door autoverkeer. Bovendien valt er onderweg nog iets te leren!



Kinderen die naar school fietsen of lopen zijn gelukkiger.

Veilige routes en rustige tijdstippen

De levendigheid en drukte van de binnenstad geeft Groningen zijn charme. Maar voor een groeiende groep inwoners kan deze drukte soms minder prettig zijn. Daarom zetten we ons in voor het aanbieden van rustige en veilige fietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals de binnenstad, het UMCG en de winkelcentra in wijken en dorpen.

Wij zorgen ervoor dat deze fietsroutes duidelijk en geschikt zijn voor kwetsbare fietsers, zonder onnodige omwegen. We maken inzichtelijk welke routes rustig zijn en op welke tijdstippen kwetsbare fietsers het veiligst zijn. Waar mogelijk sluiten we aan bij bestaande programma's, zoals 'Doortrappen', om fietsen voor kwetsbare groepen te bevorderen.

Sociale veiligheid

In Groningen staat sociale veiligheid op het fietspad voor iedereen hoog op de agenda. We zetten ons in voor goed verlichte en veilige fietsroutes, waarbij het essentieel is dat de verlichting het altijd doet. Drukke fietsroutes profiteren van meer sociale controle, wat bijdraagt aan een veiliger gevoel voor alle weggebruikers.

Op rustige routes, zoals buiten de bebouwde kom, is er vaak minder sociale veiligheid. Daarom kiezen we er in het buitengebied voor om routes juist niet te verlichten, om schijnveiligheid te voorkomen en lichtvervuiling te beperken. Bij het ontwerp van nieuwe fietsroutes zorgen we voor zicht vanuit woningen of activiteiten langs het fietspad, zodat daarmee de sociale controle toeneemt. Tunnels en onderdoorgangen ontwerpen we ruim en open met duidelijke begin- en eindpunten. Uiteraard is de verlichting uitstekend, zodat fietsers zich hier altijd veilig voelen.



Paterswoldsemeer, Paterswolde

Strategie 3

STALLEN VAN DE FIETS

Nergens ter wereld wordt er zo veel gefietst als in onze gemeente. Uiteindelijk staat de fiets het grootste deel van de tijd stil. Gestalde fietsen horen bij de charme van Groningen Fietsstad. Op plekken waar de hoeveelheid gestalde fietsen tot overlast in de openbare ruimte leidt, zorgen we voor extra stallingsplekken. Zowel in de binnenstad als bij belangrijke bestemmingen en openbaar vervoer knooppunten buiten het centrum. We vinden het belangrijk om voldoende stallingsplekken te creëren, omdat het bijdraagt aan een goed toegankelijke en prettige openbare ruimte voor iedereen. In Groningen staat leefkwaliteit voorop in alles wat we doen!

Een fijne stallingsplek maakt het aantrekkelijker om de fiets te pakken.

Ons visitekaartje: gratis stallen in de Binnenstad

Een fijne stallingsplek voor de fiets maakt het aantrekkelijker om de fiets te pakken. De fiets moet op een veilige, comfortabele en goed toegankelijke manier gestald kunnen worden. Dit geldt niet alleen voor reguliere stadsfietsen maar ook voor driewielfietsen, kinderfietsen, sportieve fietsen en andere typen fietsen. Duidelijke regels voor het stallen van fietsen zijn niet alleen gunstig voor de fietsers zelf, maar dragen ook bij aan een betere benutting van de openbare ruimte. De vrijgekomen ruimte komt daarmee ten goede aan onder meer voetgangers, gezinnen met kinderwagens en gebruikers van een rolstoel of scootmobiel.

95%

van onze inwoners vindt het belangrijk dat er toezicht is in onze fietsenstallingen.

Een bezoek aan de binnenstad begint en eindigt voor veel mensen met een bezoek aan één van onze fietsenstallingen. Ze vormen ons visitekaartje en daarom streven we ernaar om ze toegankelijk, veilig en schoon te houden. Als de fietser naar de binnenstad komt, moeten er aantrekkelijke plekken zijn om de fiets te stallen.

De komende jaren ontwikkelen we nieuwe stallingen bij de Herestraat, Westerhaven en de omgeving van de Vismarkt. Deze stallingen zijn ontworpen als fijne en veilige plekken die voorzien zijn van een groot aantal stallingsplekken. Naast inpandige fietsenstallingen blijven we ook stallingsplekken op straat aanbieden. Het gaat dan om goed vindbare en duidelijk herkenbare fietsvakken en fietsrekken. Deze zijn vooral bedoeld voor korte (winkel)bezoeken en voor mensen die minder ver kunnen lopen naar hun bestemming. Op deze manier houden we rekening met verschillende behoeften. Iedere fietser, ongeacht het type fiets of de persoonlijke situatie, kan zo een geschikte stallingsplek vinden. Bij drukte spelen we in op de behoefte door pop-up of tijdelijke stallingsplekken. Voor buitenmodelfietsen, zoals bakfietsen, fatbikes en fietsen met drie of vier wielen, richten we speciale stallingsplekken in. Door gerichte stimulering van specifieke doelgroepen om hun fiets op de meest geschikte plek te stallen, dragen we bij aan een aantrekkelijke en toegankelijke openbare ruimte.



Nieuwe Markt, Groningen

Stallen als onderdeel van ruimtelijke ontwikkeling

In onze gemeente is het stallen van fietsen een vast onderdeel van ruimtelijke plannen. Bij herinrichtingen zorgen we er samen met bijvoorbeeld ontwikkelaars voor dat stallingsvoorzieningen goed worden ingepast. We kijken daarbij naar factoren zoals de afstand tot bestaande stallingen, de fietsstromen, de intensiteit van het fietsverkeer, de beschikbare ruimte en de behoeften van de omgeving. Door fietsenstallingen structureel mee te nemen in onze plannen, zorgen we voor passende, goed bereikbare voorzieningen. Zo dragen we bij aan een efficiënte ruimtebenutting, gebruiksgemak voor fietsers en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Stallen voor bewoners

Buiten de binnenstad is er vaak voldoende ruimte om de fiets in een schuur, tuin of voor de deur te stallen. In de binnenstad geldt dit echter vaak niet. Hierdoor blijft de openbare ruimte vaak de enige optie om fietsen te stallen. We zetten fietsvlonders in om parkeerplaatsen voor auto's om te zetten naar fietsenrekken. Daarmee bieden we een slimme en flexibele oplossing voor het stallen van fietsen.

Ook bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is ruimte soms schaars. Daarom moet het stallen van de fiets altijd integraal worden meegenomen bij nieuwbouw en herontwikkeling, groot of klein. We werken aan nieuwe 'Groningse' fietsstallingsnormen voor nieuwbouw, zodat toekomstige bewoners hun fietsen veilig en droog in hun eigen stalling kunnen zetten. Bovendien zoeken we naar oplossingen voor stallingen bij verbouwingen en bestaande gebouwen. Bestaande en nieuwe fietsbuurtstallingen kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.



Impressie nieuwe Fietsenstalling, Herestraat, Groningen

Stallen bij bestemmingen

Onze gemeente heeft veel regionale voorzieningen die heel Noord-Nederland bedienen, zoals hoger onderwijsinstellingen, topsport- en evenementenlocaties en het UMCG en het Martini Ziekenhuis. Samen met deze partners zorgen we ervoor dat er voldoende veilige stallingsplaatsen voor fietsen zijn, zodat bezoekers hun fiets comfortabel kunnen stallen zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte. Dit geldt zowel voor locaties in de binnenstad als daarbuiten.

Grote publieke bestemmingen, zoals Kardinge, de Oosterpoort en Martiniplaza, worden de komende jaren vernieuwd, verbouwd of zelfs verplaatst. Veel bezoekers komen op de fiets en daarom hebben deze voorzieningen een goede fietsenstalling nodig. We zorgen ervoor dat er voldoende stallingscapaciteit beschikbaar is om met de fiets naar deze bestemmingen te gaan.

Stallen bij evenementen

In onze gemeente worden jaarlijks talloze evenementen georganiseerd, zowel in de stad als in de dorpen. Veel bezoekers komen op de fiets, en dat willen we graag zo houden. We streven ernaar om van elk evenement een succes te maken, met comfortabele en veilige stallingsplekken. Door samen te werken met organisatoren zorgen we ervoor dat het stallen van fietsen bij evenementen altijd goed geregeld is. Dit draagt bij aan een positieve ervaring voor alle bezoekers van het evenement.



Evenement in Stadspark, Groningen



P+R, Hoogkerk

Stallen van deeltweewielers

Een uitgebreid netwerk van deeltweewielers zorgt ervoor dat bewoners en bezoekers op loopafstand een elektrische deelfiets of -scooter kunnen gebruiken, zonder er zelf een te hoeven kopen. Ze bieden een flexibele en duurzame manier van reizen, ideaal voor de laatste kilometers vanaf bijvoorbeeld P+R-terreinen, treinstation en andere OV-haltes. Met strategisch geplaatste digitale parkeerzones en fysieke deelmobiliteitshubs ontstaan herkenbare en overzichtelijke stallingsplekken. Zo wordt reizen van deur tot deur eenvoudig, ook zonder eigen fiets of scooter.

15%

van de P+R reizigers pakt vanaf daar de fiets naar hun bestemming.

Overstappunten

In Groningen is de fiets perfect te combineren met andere vervoersmiddelen. Veel forenzen maken bijvoorbeeld gebruik van de P+R, waar ze hun auto parkeren en daarna op hun fiets de reis vervolgen. Anderen pakken de trein en nemen vanaf daar de fiets naar hun eindbestemming.

Onze stations Europapark, Noord, Haren en het nieuwe station bij De Suikerzijde zijn belangrijker geworden sinds de regionale treinen doorrijden en niet langer beginnen of eindigen op het Hoofdstation. Vertrekken vanaf een ander station dan het Hoofdstation is aantrekkelijker geworden en zorgt voor extra reizigers. Dit vraagt ook om extra stallingsplekken bij deze stations. We zetten daarom vol in op betere fietsroutes naar stations en meer stallingscapaciteit.

Fietsstallingen in cijfers:

Stallingen Binnenstad:

Nieuwe Markt	1.500
Grote Markt	1.500
Westerhaven	1.000
Herestraat	500
Haddingestraat	1.000
Binnenstad West (zoekgebied)	2.000

Bij stations:

Hoofdstation	17.500
Station Noord	470
Haren	570
Europapark	1.300

P+R:

Reitdiep	100
Kardinge	110
Hoogkerk	540
Haren	305
Meerstad	220

Strategie 4

GRONINGEN FIETSSTAD

In de gemeente Groningen koesteren we de liefde voor onze fiets. Als fietser ben je binnen een kwartier in het prachtige ommeland op in de natuur. Onze gemeente biedt een aantrekkelijke woon- en werkomgeving, waar goede fietsvoorzieningen het leven nog fijner maken.

Fietsen draagt bij aan de economische groei en vitaliteit van onze gemeente, want per fiets is alles goed bereikbaar. Het is hier prettig wonen en werken met de fiets als onmisbaar onderdeel van ons dagelijkse leven. Groningen is daarmee het beste voorbeeld voor alle andere gemeenten in Nederland én in het buitenland.

Promotie en communicatie

Het fietsbeleid van de gemeente Groningen is al jaren internationaal een toonaangevend voorbeeld. We willen deze status verder versterken door actief onze positie als Groningen Fietsstad uit te dragen. We ontvangen regelmatig bezoekers van over de wereld die die van onze fietsaanpak willen leren. Tegelijkertijd doen we op deze manier ook zelf nieuwe ideeën op.

Kennisdeling en internationale samenwerking versterken niet alleen ons imago als fietsstad, maar dragen ook bij aan de lokale economie, bijvoorbeeld door hotelovernachtingen en andere economische activiteiten. Daarnaast gebruiken we het merk Groningen Fietsstad om op een positieve manier bewustzijn te creëren bij inwoners en bezoekers over belangrijke thema's zoals fietsenstallen, verkeersregels en gedrag in het verkeer.

Steeds meer mensen fietsen vanuit de omliggende dorpen naar de stad toe.

Slimme campagnes

Het is in Groningen vanzelfsprekend dat iedereen goed op de hoogte is van verkeersregels en ook veilig heeft leren fietsen. Via de Verkeerswijzer Groningen wordt voorlichting gegeven en worden educatieve programma's en campagnes georganiseerd die goed fietsgedrag stimuleren. Zo richten we ons bijvoorbeeld op basisschoolkinderen die de overstap naar het voortgezet onderwijs maken. Zij maken de overstap naar een nieuwe, soms elektrische fiets, en moeten wennen aan een nieuwe schoolroute met vaak meer verkeer. Daarnaast krijgen nieuwe inwoners, zoals buitenlandse studenten en werknemers, maar ook kinderen en ouderen hulp bij het leren fietsen. Ze leren over voorrangsregels, het gebruik van verlichting en waar je wel of juist niet mag fietsen. Ook is er in deze programma's steeds meer aandacht voor het gebruik van de fietshelm.

We vinden het belangrijk om in het verkeer netjes met elkaar om te gaan. Dit geldt overigens ook voor het stallen van de fiets. Even snel de fiets stallen in een rek of vak voor de winkel moet kunnen, maar natuurlijk niet op een zebrapad, blindengeleidestrook of looproute. Met slimme campagnes gaan we onze inwoners en bezoekers attenderen om rekening met elkaar te blijven houden.



Emmaplein, Groningen

Groningen Fietsstad is actief op de socials, volg ons op Instagram! @groningenfietsstad

Scherp per toezicht

Wanneer we ons aan de verkeersregels houden, wordt fietsen een stuk veiliger. De inzet van campagnes alleen is echter niet altijd voldoende. Handhaving door de politie en BOA's kan de veiligheid op het fietspad vergroten. Zij kunnen ervoor zorgen dat verkeersregels, zoals het niet door rood fietsen, het niet gebruiken van de telefoon op de fiets en het gebruik van fietsverlichting, worden nageleefd. Dit draagt bij aan een gemeente waarin we rekening met elkaar houden en waar fietsen veilig, prettig en verantwoord is.

Ook de opkomst van de fatbike vraagt om gerichte aandacht. Vooral het gebruik van illegaal opgevoerde fatbikes en het onveilige rijgedrag worden aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De wereld kijkt naar Groningen als fietsstad. Wij blijven vooruitgaan en delen wat we leren.

Voorbeeld functie

Groningers staan bekend om hun nuchterheid. We zijn trots op wat we bereiken, maar schreeuwen dat niet van de daken. Toch is het belangrijk om als Groningen Fietsstad zichtbaar te blijven, zowel nationaal als internationaal. De afgelopen jaren heeft ons vooruitstrevende fietsbeleid veel internationale aandacht getrokken. Bezoeken van verschillende (internationale) experts en delegaties leveren niet alleen inspiratie op, maar bieden ook waardevolle voorbeelden van wat elders wel of niet werkt. Dit houdt ons scherp, zorgt dat we op de hoogte blijven van nieuwe ontwikkelingen en opent de deur naar samenwerkingen, subsidies en kennisuitwisseling. Door actief onze positie als fietsstad te blijven benadrukken, blijven we niet alleen koploper, maar dragen we ook bij aan betere fietsvoorzieningen elders. Daarom delen we onze lessen graag met de buitenwereld, op bijvoorbeeld een nationaal of internationaal fietsevent.



Penningsdijk, Groningen

Fietsen stimuleren

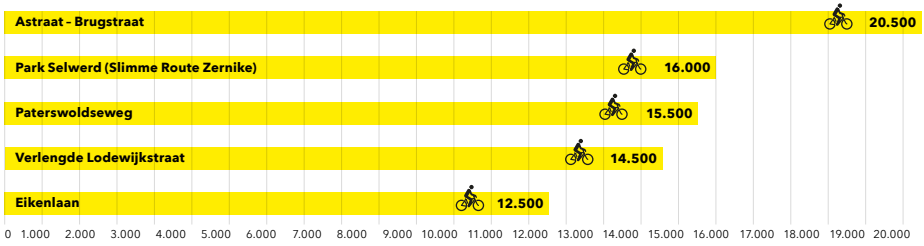
Het gezegde 'Jong geleerd is oud gedaan' geldt zeker voor fietsen. We hechten er veel waarde aan dat onze jongste inwoners al op de basisschool leren om veilig naar school te fietsen. Daarom blijven we, via Verkeerswijzer Groningen, investeren in het aanbieden van fietsvaardigheidslessen.

In onze gemeente willen we dat werkgevers het goede voorbeeld geven als het gaat om duurzame mobiliteit. De komende jaren zetten we ons daarom actief in om het gebruik van de fiets als vervoermiddel nog meer te stimuleren. Fietsen draagt namelijk niet alleen bij aan een beter bereikbare gemeente, maar is ook duurzaam en bevordert een gezonde levensstijl.
Om dit te ondersteunen, moedigen we werkgevers aan om fietsen voor hun werknemers financieel aantrekkelijk te maken. Hierdoor wordt de keuze om de auto te laten staan makkelijker gemaakt. Het resultaat?
Minder verkeersdrukte in Groningen, een schonere omgeving en gezondere inwoners.

Data en monitoring

Tien jaar geleden hadden we niet kunnen voorspellen hoe populair elektrische fietsen zouden worden, net zoals we de populariteit van de smartphone niet zagen aankomen. De toekomst is moeilijk te voorspellen, maar één ding is zeker: over tien jaar zullen we waarschijnlijk toegang hebben tot veel meer fietsgegevens dan we ons nu kunnen voorstellen. Dit biedt kansen voor het verbeteren van data en het monitoren van projecten en fietsinfrastructuur. Met een verkeersveiligheidsmonitor hebben we straks beter inzicht in fietsintensiteiten, knelpunten en fietsongevallen. Op dit moment is er nog sprake van een onderregistratie van het aantal verkeersongevallen, met name onder fietsers, maar we verwachten dat we in de toekomst meer inzicht krijgen. Daarnaast blijven we de tevredenheid over fietsroutes en stallingen nauwlettend in de gaten houden via een tweejaarlijkse enquête. Dit stelt ons in staat om gerichte maatregelen te nemen en de veiligheid voor alle fietsers te verbeteren. Uiteraard zorgen we ervoor dat dit gebeurt met respect voor de privacy van onze inwoners en bezoekers.

Top 5 drukste fietsroutes



Strategie 5
FIETSRECREATIE

Fietsen is fijn en verbindt ons met de natuur en met elkaar. Of het nu gaat om een ontspannen rondje vanuit huis of een avontuurlijke dagtocht, fietsen geeft ons een gevoel van vrijheid en vreugde. De afgelopen jaren hebben we een toename gezien in recreatief fietsgebruik: we fietsen vaker, langer en verder.

De groep wielrenners groeit in onze gemeente gestaag, en ook mountainbiken wint aan populariteit. Daarnaast verwelkomen we jaarlijks duizenden fietstoeristen van over de grens, die per persoon ruim honderd euro per dag uitgeven aan onze lokale economie. We blijven daarom investeren in de vrijetijdseconomie en in initiatieven die het fietsen nog aantrekkelijker maken.

Populaire recreatieve fietsroutes

Rondje Paterswoldsemeer

Fietsroute door het Noorderplantsoen

Langs het Reitdiep

GRONINGEN FIETSSTAD

Kansen voor recreatie

De provincie Groningen, en in het bijzonder onze gemeente, hebben op toeristisch gebied ontzettend veel te bieden. We beschikken over een enorme culturele en landschappelijke rijkdom en diversiteit. Daarnaast hebben we veel ruimte waar het goed toeven is. Een groot en dekkend netwerk aan provinciale fietsroutes van ruim tweeduizend kilometer zorgt ervoor dat er vele kilometers per fiets af te leggen zijn. Fietsroutes brengen je langs de mooiste plekken van onze gemeente en daarbuiten. Toeristen, recreanten maar ook onze eigen inwoners kunnen hun hart ophalen. Het fietsen in onze provincie wordt momenteel gewaardeerd met een 7,8 terwijl het landelijk gaat om een 8,2.

Bereikbaarheid van onze landschappen

Vanuit onze gemeente zijn verschillende cultuur-landschappen uitstekend bereikbaar op de fiets. Denk aan het Reitdiepdal, het besloten landschap in het zuidelijk Westerkwartier, de oneindige vergezichten in de Veenkoloniën, of aan het mooiste natuurgebied van Nederland: UNESCO Werelderfgoed Waddenzee. Ook fiets je zo naar Nationaal Park de Drentsche Aa, Geopark de Hondsrug, de Onlanden in Drenthe.

Ook dichter bij de stad Groningen is natuurlijk veel mooi te ontdekken: karakteristieke boerderijen, middeleeuwse kerken, statige borgen en prachtige dorpen (waaronder Winsum, in 2020 uitgeroepen tot het mooiste dorp van Nederland). Twee Langeafstand Fietsroutes, zogenaamde LF-routes, voeren door onze gemeente: de LF14 Saksenroute van Lauwersoog naar Enschede en de LF9 NAP-route van Bad Nieuweschans naar Breda. Daarnaast loopt de EuroVelo 12 langs de gemeente Groningen, wat kansen biedt voor de lokale economie door meer fietsreizigers naar de gemeente te trekken.



Meerweg, Haren



Molenpad, Groningen

Impuls voor recreatief fietsen

Samen met de provincie Groningen willen we het toerisme in onze regio de komende jaren een flinke impuls geven in aansluiting op onze buurprovincies Friesland en Drenthe. De toeristische potentie die we hebben, willen we volop benutten. De economische agenda Nij Begun biedt ons geweldige kansen en middelen om recreatief fietsbeleid en fietsproducten verder te ontwikkelen.

Samen met onze partners tillen we het recreatief fietsen naar een hoger niveau. We verbeteren de (fiets)infrastructuur met projecten zoals de nieuwe Paddepoelsterbrug, een unieke verbinding in het Pieterpad. Daarnaast voegen we recreatieve fietspaden toe, zoals tussen Woltersum en Ten Boer, vernieuwen we de wegdekkwaliteit en onderhouden we de bermen. Ook houden we het fietsknooppuntennetwerk up-to-date en integreren we het beter met de lokale economie, zodat we recreatieve fietsers stimuleren om een tussenstop te maken bij lokale winkeliers en horecazaken. Dit versterkt niet alleen de routebeleving, maar geeft ook een economische impuls aan de regio.

Recreatieve fietsers worden in onze gemeente vaak aangetrokken door de bijzondere landschappen bij Haren, Glimmen en Onnen, Kardinge en Thesinge en bij het schilderachtige Reitdiep. Deze gebieden zijn geliefd vanwege hun karakter en rust. Bij het onderhoud van recreatieve fietspaden zorgen we ervoor dat de kwaliteit van deze unieke gebieden behouden blijft, met een focus op beleving en veiligheid in plaats van snelheid en breedte. We streven ernaar om bebording tot een minimum te beperken en waar mogelijk te combineren, zodat de natuurlijke beleving van het landschap niet wordt verstoord.



AAN DE SLAG!

DE VIJF THEMA'S VAN DE NIEUWE FIETSSTRATEGIE HEBBEN WE VERTAALD NAAR CONCRETE MAATREGELEN, ZOALS TE ZIEN IS IN HET OVERZICHT HIERNAAST.

Noorddijkerweg, Groningen

DE FIETS EERST

- Slimme fietsroute rond de binnenstad
- Nieuwe fietsroutes Kardinge-binnenstad, Haren-Vinkhuizen via Stadspark en Suikerzijde en Meerstad-Groningen Zuid/Haren
- Verbetering van fietsroutes van en naar onze dorpen
- Verbetering fietsroutes tussen bestemmingen (tangenten)
- Inrichten van de Pelsterstraat als nieuwe fietsroute in de binnenstad
- Nieuwe doorfietsroutes naar Zuidlaren, Harkstede en Delfzijl
- Fietsbrug 'Reitdieploper' tussen Vinkhuizen en Paddepoel
- Meer prioriteit voor fietsers bij verkeerslichten

VEILIG OP DE FIETS

- Snorfietsers krijgen vaker de mogelijkheid op de rijbaan te rijden
- Toewerken naar een consistenter verkeersontwerp (rotondes, voorrang)
- Fietsvoorzieningen worden 'vergevingsgezind' aangelegd
- Kwaliteitsniveau beheer en onderhoud van fietsvoorzieningen is hoog
- Vergroten fietsveiligheid, vooral bij kwetsbare doelgroepen zoals kinderen en ouderen
- Meer verkeerseducatie in samenwerking met Verkeerswijzer Groningen

STALLEN VAN DE FIETS

- Nieuwe fietsenstallingen Herestraat, Westerhaven en rond de Vismarkt
- Uitwerken Groningse standaard fietsparkeernormen
- Fietsenstallen in de openbare ruimte
- Fietsenstallen bij station Suikerzijde
- Stallingen bij nieuwe publiekstrekkers en evenementen
- Strategie voor het stallen van fietsen in en rond de binnenstad
- Voldoende stallingscapaciteit bij (nieuwe) stations, P+R terreinen en belangrijke bushaltes

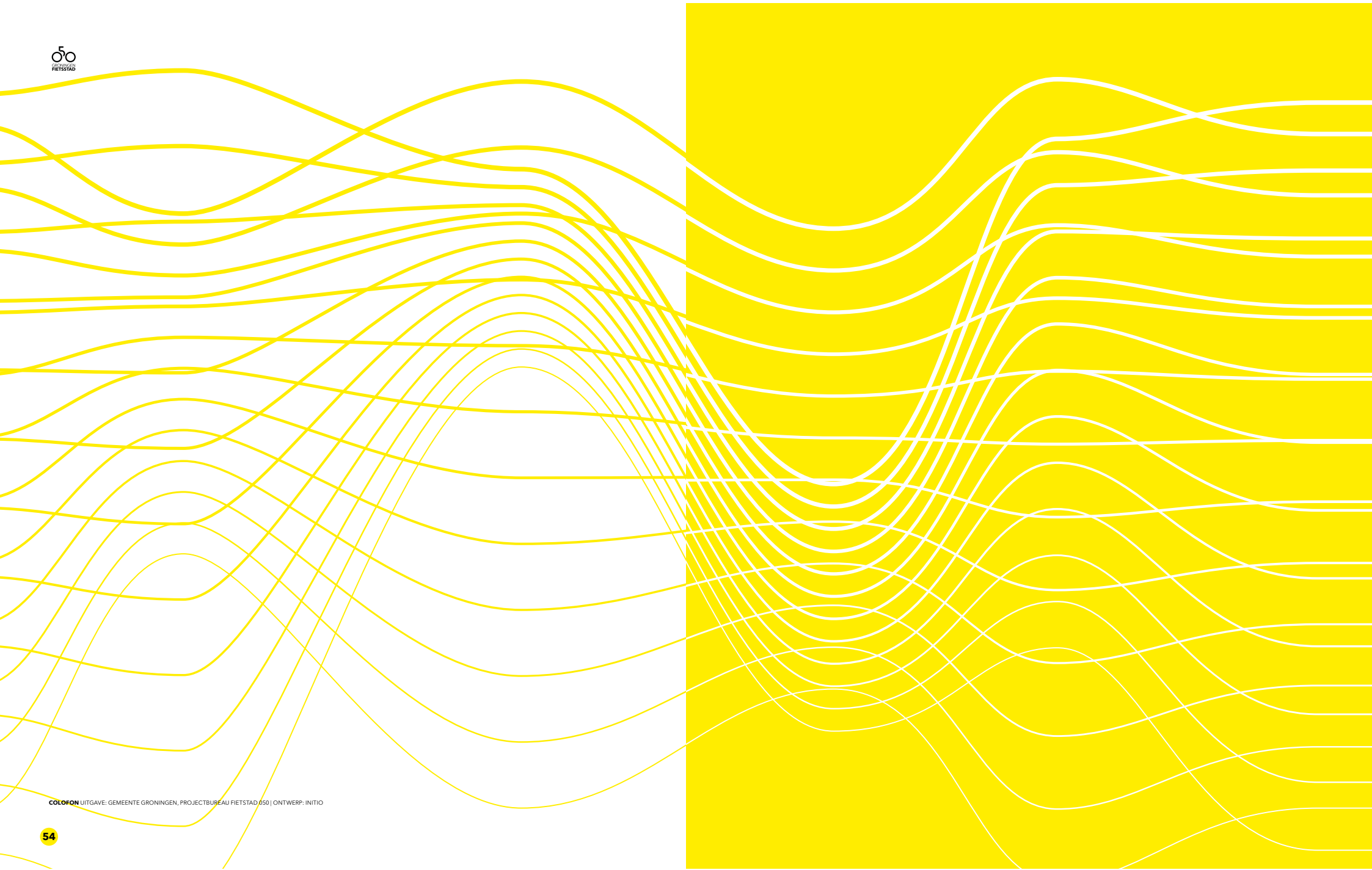
GRONINGEN FIETSSTAD

- Positieve gedragscampagnes om goed fietsgedrag te stimuleren
- Informeren bezoekers binnenstad over fietsvoorzieningen
- Uitdragen Groningen Fietsstad op congressen en tijdens evenementen
- Stimuleren van de fiets bij doelgroepen (kinderen, ouderen, werkgevers)
- Meer handhaven bij gevaarlijk fietsgedrag
- Organisatie groot (inter)nationaal fietscongres
- Omleidingen zijn kort, logisch en duidelijk aangegeven

FIETS RECREATIE

- Verbeteren van bestaande en realisatie van nieuwe recreatieve fietsroutes
- Stimuleren van fietsrecreatie in Groningen
- Verbeterde informatievoorziening voor recreatieve fietsers
- Aanleg van de Paddepoelsterbrug
- Update van het fietsknoop-puntennetwerk in onze regio

DE KOMENDE JAREN WERKEN WE HARD AAN DE UITVOERING OM DEZE STRATEGIE TOT EEN SUCCES TE MAKEN.



COLOFON UITGAVE: GEMEENTE GRONINGEN, PROJECTBUREAU FIETSTAD 050 | ONTWERP: INITIO

JOUW GRONINGEN. JOUW FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

GEMEENTE GRONINGEN

FIETSSTRATEGIE 2025 · 2035