FIETSSTAD

CIUDAD DE BICICLETAS

مدينة درَّاجات

BISIKLET KENTI

MIASTO DLA ROWERZYSTÓW

साइकिल का शहर

CITTÀ DELLE BICICLETTE

自行车之都

VILLE AMIE DES CYCLISTES

FAHRRADSTADT

مدينة بسكلتات

ГОРОД ВЕЛОС ИПЕДИСТОВ



wij ZIJN GRONINGEN FIETSSTAD

FIETSSTRATEGIE
2015 - 2025

GRONINGEN FIETSSTA

GRONINGEN
FIETSSTAD

Fietsstrategie Groningen

2015 - 2025

Gemeente Groningen



VOORWOORD

"FIETSEN ZIT BIJ ONS GRONINGERS IN HET DNA"

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

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

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

Paul de Rook,
Wethouder Gemeente Groningen

Pauls fiets:

Merk:	*Van Moof*
Bouwjaar:	*2009*
Wielmaat:	*28 inch*

INHOUD

// PAGINA 10
GRONINGEN FIETSSTAD

// PAGINA 16
UITDAGINGEN VOOR DE STAD

// PAGINA 26
ONZE FIETSSTRATEGIE

// PAGINA 45
AAN DE SLAG!



GRONINGEN IN DE JAREN '30

Grote Markt, Groningen
Gezien naar het noorden.

Foto collectie RHC Groninger Archieven (2138-1606)

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN, FIETSSTAD MET TRADITIE

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

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

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

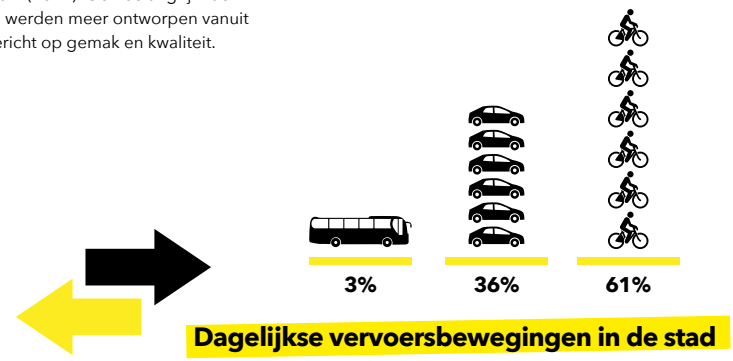
Vanaf dat moment, begin jaren '70, kwam er een ommekeer. De belangrijkste beslissing was de invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977. Daarin kregen fietsers en voetgangers de ruimte in de binnenstad. Doorgaand autoverkeer werd voortaan via de Diepenring geleid. Tegelijkertijd bleef bestemmingsverkeer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

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

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

"VERKEERSSITUATIES OPLOSSEN MET OOGCONTACT"

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



Dagelijkse vervoersbewegingen in de stad





“GRONINGEN IS A ROLE MODEL FOR CITIES OF THE FUTURE.”

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



UITDAGINGEN VOOR DE STAD

GRONINGEN GROEIT

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

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

We staan dan ook voor de volgende grote stedelijke uitdagingen:

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



Aantal inwoners gemeente Groningen

1990 **169.000**

2000 **174.000**

2015 **200.000**

2025 **225.000**

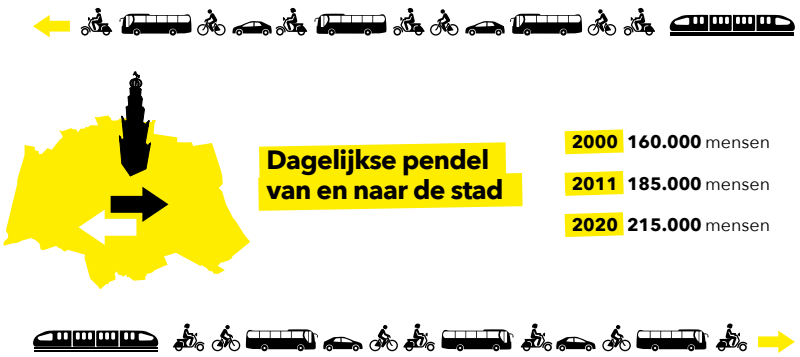
Goede omstandigheden creëren voor de groei van de stad

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

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

Bereikbaar houden van de stad

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



Dagelijkse pendel van en naar de stad

2000 **160.000** mensen

2011 **185.000** mensen

2020 **215.000** mensen



TEVREDENHEIDSCIJFER OVER
DE FIETS & HET FIETSBELEID

75% VAN DE RESPONDENTEN VAN HET STADSPANEL

GEEFT EEN 7 OF HOGER
VOOR TEVREDENHEID OVER HET FIETSBELEID

WE GAAN VOOR EEN 8!

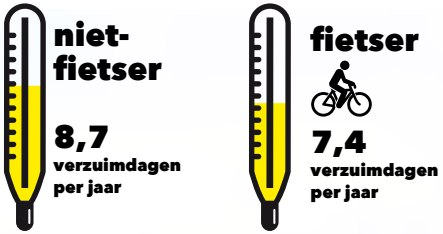
Verbeteren van de gezondheid van onze inwoners

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

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

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

Aantal verzuimdagen niet-fietser en fietser







Zorgen voor een leefbare en economisch vitale stad

De fiets is het meest schone, stille en duurzame vervoermiddel. De CO_2 uitstoot van de fiets is nihil. Bovendien is investeren in de fiets zeer kosteneffectief. Want om dezelfde CO_2 vermindering te bereiken via bijvoorbeeld meer openbaar vervoer zijn veel hogere investeringen nodig. Door te investeren in de fiets snijdt het mes aan meerdere kanten. De luchtkwaliteit verbetert, de geluidsoverlast vermindert en de stad wordt aantrekkelijker voor bezoekers te voet of op de fiets. De grootste economische kansen voor Groningen liggen in de kenniseconomie. Kennisbedrijven en -instellingen zoeken elkaar op in aantrekkelijke steden met een bloeiende binnenstad, bruisend cultuurklimaat en een hoog voorzieningenniveau. De ruimtelijke kwaliteit van Groningen is daarom van groot economisch belang. Dit trekt ook extra bezoekers en daar hebben ook de detailhandel en de horeca weer baat bij. Met de fiets kan onze stad intensiever gebruikt en aantrekkelijk blijven. Kortom, goede fietsvoorzieningen zijn belangrijk voor een duurzame economische ontwikkeling van de stad.

Zorgen voor een veilige stad

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

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



ONZE **FIETS STRATEGIE**

WAAR WILLEN WE NAAR TOE?

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

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

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

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

Vijf strategieën

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

STRATEGIE 1
DE FIETS EERST

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

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

1

KOMPASPROJECT: FIETSTUNNEL EN ONDERGRONDSE FIETSENSTALLING HOOFDSTATION

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

Beheer en onderhoud op orde
De hoofdroutes van het fietsnetwerk maken we voortaan met voorrang sneeuwvrij. Zo zorgen we dat ze schoon en veilig blijven. We ruimen glas op en pakken oneffenheden met voorrang aan. Dit doen we zoveel mogelijk buiten de spits. We zorgen voor goede verlichting op al onze hoofdroutes vanwege de sociale veiligheid. En we zorgen dat inwoners makkelijk klachten kunnen melden – bijvoorbeeld via de app MeldStad – over het beheer en onderhoud van fietsroutes en fietsvoorzieningen.

2

KOMPASPROJECT: VERWARMDE FIETSPADEN DOOR GEO- OF RIOTHERMIE

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



Artist's Impression Hoofdstation Groningen

'Mooi', Ambitiedocument Station Groningen, December 2014, NL Architects (in opdracht van Qteam Groningen Spoorknoop)

STRATEGIE 2
EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK

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

We borgen de samenhang op twee manieren:

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

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

Het hoofdnetwerk
Het Groninger hoofdnetwerk bestaat uit:

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

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

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

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

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

3

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

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

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

4

KOMPASPROJECT: VERSNELLING FIETSROUTE PLUS GRONINGEN-HAREN

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

HOOFDFIETSNETWERK

LEGENDA

- Hoofdfietsroute
- Ontbrekende schakel
- Fietsroute Plus Fietsroute +
- ABC Economische trekker (dynamo)
- Treinstation
- P+R Reitdiep P+R terrein



SLIMME ROUTES EN KOMPASPROJECTEN

LEGENDA

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

OV fiets

Park & Bike

1 Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation
Bij de vernieuwing van het Hoofdstation wordt een fietstunnel onder het station aangelegd en wordt de stallingscapaciteit sterk uitgebreid.

2 Verwarmde fietspaden door geo- of riothermie
We zien goede kansen om door warmte uit de bodem of het riool fietspaden duurzaam te verwarmen.

3 Park & Bike op alle P+R terreinen en stations
Door aanbieden van fietsvoorzieningen en goede verbindingen naar de stad stimuleren we het fietsgebruik.

4 Versnelling Fietsroute Plus Groningen-Haren
De ombouw van de Zuidelijke Ringweg biedt kans om de Fietsroute Plus langs de Helperzoom naar Haren te versnellen.

5 Fietsen op de Diepenring
Als de Diepenring wordt vernieuwd willen we een aantrekkelijke fietsroute creëren als alternatief om de binnenstad heen.

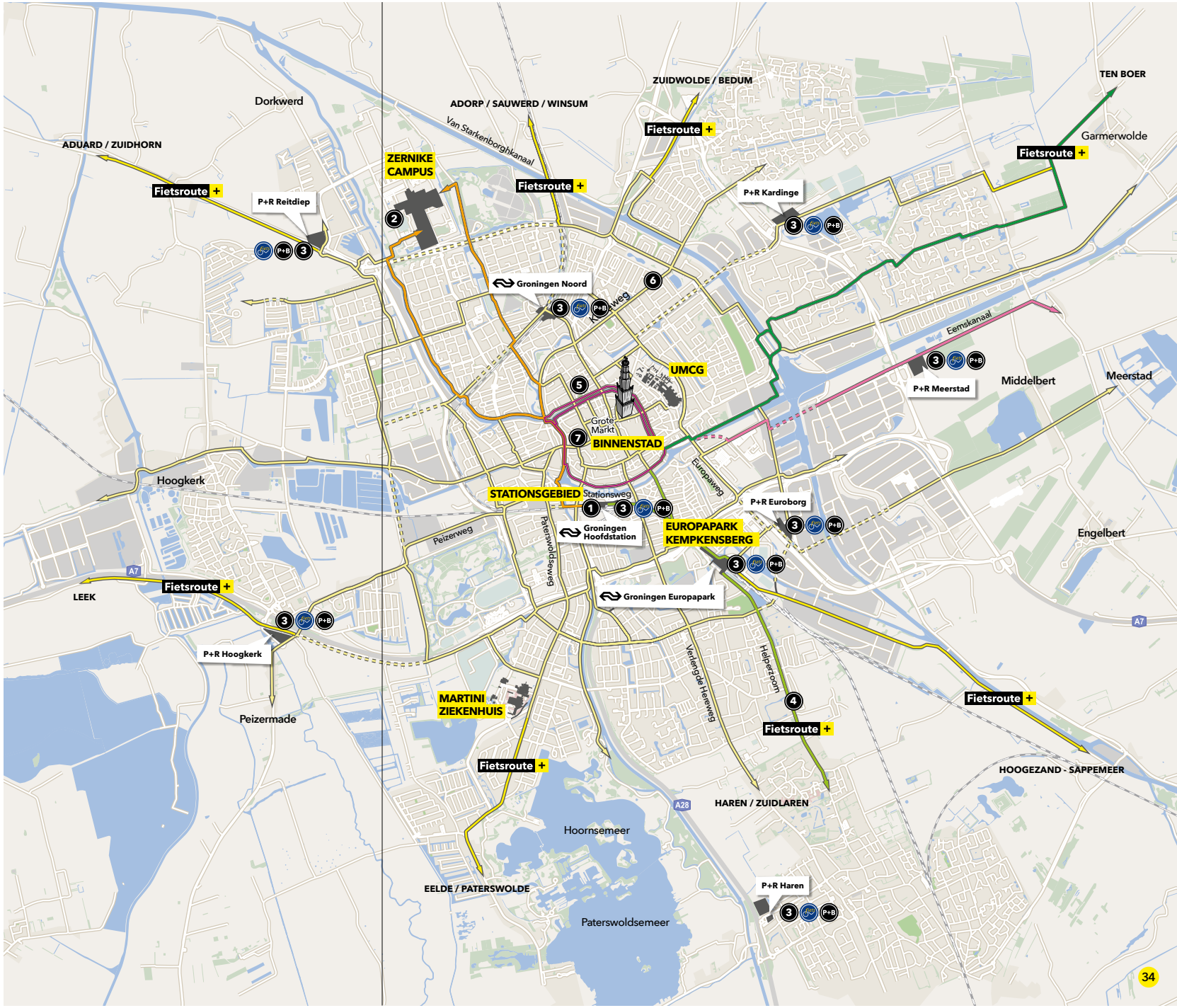
6 Fietsstraat Korreweg
De Korreweg willen we herinrichten als fietsstraat waar de fiets de ruimte krijgt.

7 Uitbreiding fietsenstallingen binnenstad
We willen een nieuwe fietsenstalling bij de Vismarkt/Haddingestraat aanleggen en meer tijdelijke ruimte creëren.

8 Fietsparkeren op orde
Als er draagvlak is bij bewoners gaan we vaker autoparkeerplaatsen opheffen ten gunste van fietsparkeren in de wijken.

9 050 Fietsstad-logo
Het 050 Fietsstad-logo gebruiken we als beeldmerk om Groningen Fietsstad internationaal te promoten om ons imago en de stedelijke economie te versterken.

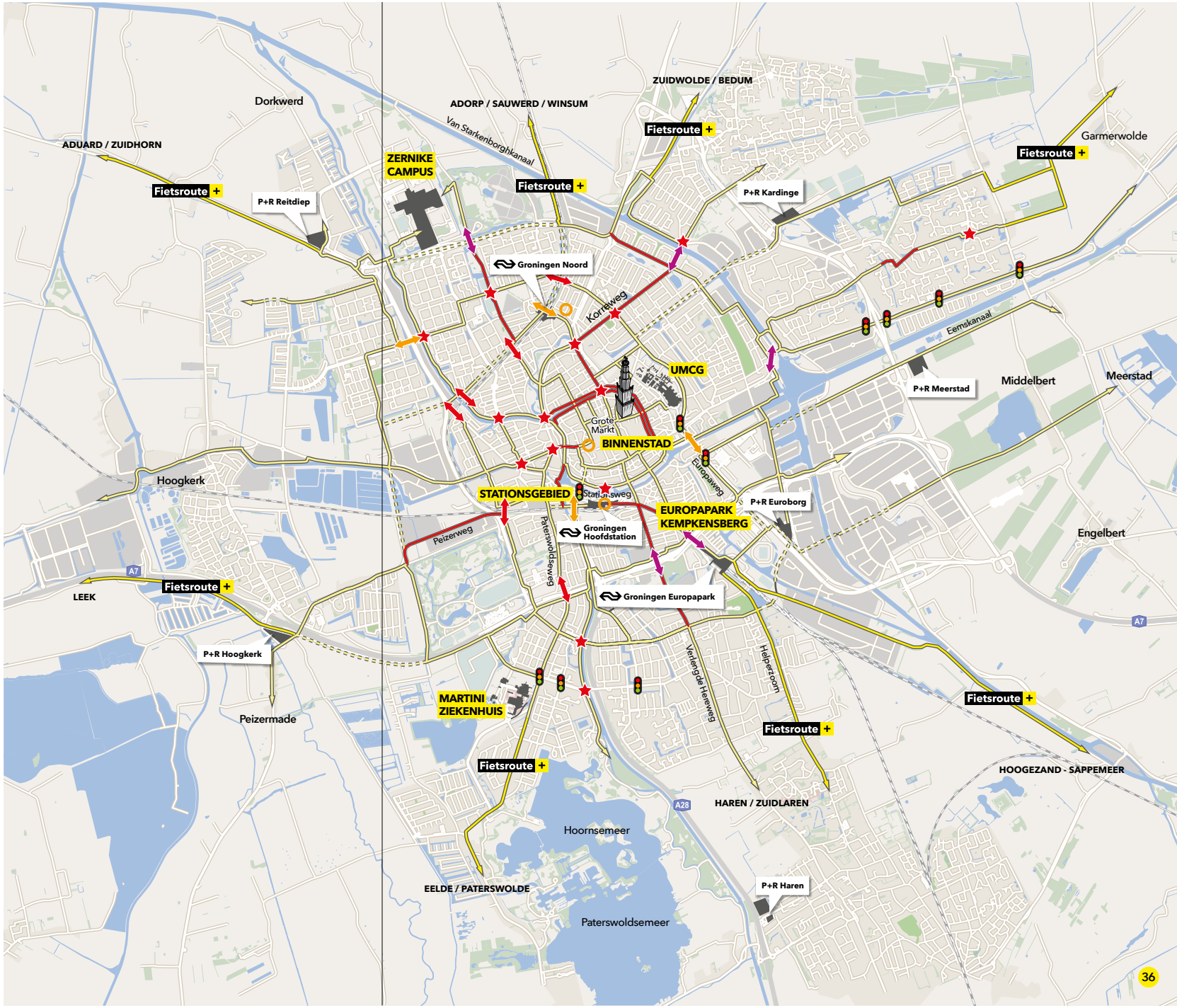
10 Jaar van de Fiets 2016
In 2016 organiseren we het Jaar van de Fiets, willen we beste Fietsstad van Nederland worden en proberen we een groot fietscongres binnen te halen.



KNELPUNTEN

LEGENDA

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



STRATEGIE 3
RUIMTE VOOR DE FIETS

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

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

5

KOMPASPROJECT:
FIETSEN OP DE DIEPENRING

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

Ruimte voor de fiets op routes naar de binnenstad
Ons fietsnetwerk richting de binnenstad kan op enkele punten de drukte niet meer aan. Niet alleen heeft dit nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid maar ook voor de afwikkeling van het auto- en busverkeer. Met de groei van Groningen in het achterhoofd zijn er op meerdere plekken echt duidelijke keuzes nodig voor de fiets.

6

KOMPASPROJECT:
FIETSSTRAAT KORREWEG

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



TOP 5 drukste fietsroutes

2004 2014

1 **Slimme Route naar Zernike via Park Selwerd**
11.600 *
17.300
*** 2013**

2 **Korreweg**
13.100
14.800

3 **Helperzoom**
9.900
12.800

4 **Hereweg**
9.800
12.400

5 **Damsterdiep**
10.200
12.100

STRATEGIE 4
FIETSPARKEREN OP MAAT

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

Fietsparkeren in de binnenstad
Bij het fietsparkeren in de binnenstad maken we duidelijke keuzes die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers en werknemers:
- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
- middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
- lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, inpandig of ondergronds. Belangrijk is dat kort en middellang parkeren gratis blijft.

7

KOMPASPROJECT: UITBREIDING FIETSENSTALLINGEN BINNENSTAD

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



Fietsparkeren in de wijken
Vooral jongeren willen graag wonen in de oude stadswijken rond de binnenstad. Het fietsparkeren in de openbare ruimte is hier dan ook sterk toegenomen. En dat terwijl de ruimte er beperkt is. Om het parkeren voor bewoners in goede banen te leiden, maken we de volgende keuzes:
- zoveel mogelijk inpandig oplossen. Ontwikkelaars moeten dit vanaf het begin meenemen in hun planontwikkeling, zoals vastgelegd in de nieuwe Fiets Effect Analyse;
- zijn er inpandig geen mogelijkheden dan zoeken we naar een oplossing op eigen terrein;
- zijn er inpandig en op eigen terrein geen mogelijkheden dan zoeken we wijkgerichte maatwerkoplossingen in de openbare ruimte. Natuurlijk gebeurt dit in overleg met de buurtbewoners.

8

KOMPASPROJECT: FIETSPARKEREN OP ORDE

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

STRATEGIE 5
HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD

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

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

9

KOMPASPROJECT:
050 FIETSSTAD-LOGO

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

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

10

KOMPASPROJECT:
JAAR VAN DE FIETS

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







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

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

Simon Tibbling
Voetballer FC Groningen

Komt uit Stockholm, Zweden

AAN DE SLAG!

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



STRATEGIE **1**: DE FIETS EERST

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

STRATEGIE **2**: EEN SAMENHANGEND FIETSNETWERK

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

STRATEGIE **3**: RUIMTE VOOR DE FIETS

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

STRATEGIE **4**: FIETSPARKEREN OP MAAT

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

STRATEGIE **5**: HET VERHAAL VAN GRONINGEN FIETSSTAD

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



GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

GRONINGEN FIETSSTAD

COLOFON

UITGAVE
Gemeente Groningen, mei 2015

MET SPECIALE DANK AAN
Artgineering

ONTWERP
Initio