



provincie
groningen





BELEIDSNOTA FIETS



COLOFON

De Beleidsnota Fiets is een product van de afdeling Verkeer en Vervoer van de provincie Groningen.

Vastgesteld door Provinciale Staten op 21 maart 2012

-  Kaartmateriaal:
Arjan van der Zwaag,
afdeling Verkeer en Vervoer
-  Fotografie:
afdeling Facilitaire Zaken, provincie Groningen
-  Vormgeving:
afdeling Facilitaire Zaken, provincie Groningen
-  Druk:
Repro, afdeling Facilitaire Zaken, provincie Groningen

Voor nadere informatie kunt u zich richten tot:



Rolf Dijkstra
Cor van der Klaauw
Arjan van der Zwaag



r.dijkstra@provinciegroningen.nl
c.j.vander.klaauw@provinciegroningen.nl
a.vander.zwaag@provinciegroningen.nl



050-3164163
050-3164374
050-3164288



INHOUDSOPGAVE

■	SAMENVATTING	5
1.	INLEIDING	9
1.1.	WAAROM FIETSEN?.....	9
1.2.	AANLEIDING.....	10
1.3.	BELEIDSNOTA FIETS EN ACTIEPLAN FIETS	10
1.4.	PROCES	11
1.5.	LEESWIJZER	11
2.	ONTWIKKELINGEN FIETSVERKEER	13
2.1.	FIETSGEBRUIK	13
2.2.	VERKEERSVEILIGHEID	14
2.3.	TOENEMENDE AANDACHT VOOR GEZONDHEID EN MILIEU	15
2.4.	TECHNISCHE ONTWIKKELINGEN.....	16
2.5.	DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN	18
2.6.	OVERIGE ONTWIKKELINGEN	20
2.7.	CONCLUSIE ONTWIKKELINGEN	21
3.	BELEIDSKADER	23
3.1.	RIJKSBELEID	23
3.2.	PROVINCIAAL BELEID	24
3.3.	REGIONAAL EN LOKAAL BELEID	27
4.	BELEIDSVISIE	29
4.1.	ALGEMEEN	29
4.2.	DOELSTELLING	29
4.3.	THEMA INFRASTRUCTUUR	30
4.4.	THEMA KETENMOBILITEIT EN FIETSPARKEREN	35
4.5.	THEMA PROMOTIE EN COMMUNICATIE.....	41
4.6.	THEMA ORGANISATIE.....	45
5.	MONITORING EN EVALUATIE	47
6.	FINANCIEEL KADER	49
■	BIJLAGEN	46



SAMENVATTING

Fietsen is gezond, goed voor het milieu en het klimaat en het levert een bijdrage aan de bereikbaarheid (en daarmee economie) van de provincie en in het bijzonder de stedelijke gebieden. Voldoende argumenten om met deze nota het gebruik van de fiets te stimuleren en daarmee de mobilist een volwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. Wanneer een deel van de Groningers de auto laat staan om vaker de fiets te gebruiken, al is het maar een of twee dagen per week, dan kan daarmee een bijdrage worden geleverd aan het bereikbaar en leefbaar houden van de stedelijke gebieden. Vooral op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Wij zetten ons hiervoor in door het op orde houden en verbeteren van de fietsinfrastructuur, de aanpak van de verkeersonveiligheid, het faciliteren van ketenmobiliteit, het promoten van de bestaande voorzieningen en mogelijkheden en het stimuleren van gemeenten om dit samen met ons te doen.

AANLEIDING

Op 18 december 2002 hebben Provinciale Staten de vorige Beleidsnota Fiets vastgesteld. Deze nota was een uitwerking van het in het vorige POP (uit 2000) op hoofdlijnen beschreven beleid ten aanzien van de fiets. Inmiddels is er in 2009 een nieuw POP vastgesteld, waarin staat dat de provincie, vanuit een oogpunt van duurzaamheid, het fietsgebruik wil stimuleren. Het huidige college van Gedeputeerde Staten onderschrijft dit in haar collegeprogramma en wil het fietsbeleid zelfs intensiveren. Tot slot zijn er in de afgelopen acht jaar verschillende ontwikkelingen geweest die een plek zouden moeten krijgen in het fietsbeleid, zoals de opmars van de elektrische fiets, krimp, landbouwverkeer, etc. Het nieuwe POP, het collegeprogramma en de verschillende ontwikkelingen op fietsgebied maakt dat gestart is met de actualisatie van de Beleidsnota Fiets.

OPZET BELEIDSNOTA FIETS

In de Beleidsnota Fiets worden de ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer, zowel in onze provincie, als in het hele land, geschetst en wordt het beleidskader beschreven, bestaande uit het rijksbeleid, het regionale beleid en het provinciale beleid. Beide worden vertaald in een concrete visie, uitmondend in concrete doelstellingen. De doelstellingen zijn uitgewerkt in vier thema's: infrastructuur, ketenmobiliteit, promotie & communicatie en organisatie. De beleidsvisie vormt samen met het financiële kader de basis voor de ontwikkeling van een actieplan.

ONTWIKKELINGEN

Het effect van het fietsbeleid is in belangrijke mate afhankelijk van externe invloeden. Diverse trends en ontwikkelingen bieden de kans om fietsgebruik te stimuleren; andere lijken daar juist tegen te werken. Op basis van alle ontwikkelingen kan geconcludeerd worden dat een belangrijke inzet op de fiets als alternatief voor onder andere de auto wenselijk is. Een aantal positieve ontwikkelingen zorgt ervoor dat het een goed moment is om dit te doen:

- De toenemende aandacht voor het milieu en het klimaat.
- De toenemende aandacht voor gezondheid en het tegengaan van overgewicht.
- De opmars van de elektrische fiets.

Naast deze positieve ontwikkelingen is er ook een aantal bedreigingen die zouden kunnen zorgen voor een afname van het fietsgebruik en/of een toename van het aantal ongevallen met fietsers.

- De grotere kans op ernstige ongevallen, door de toename van het aantal ouderen;
- De opkomst van kleine, energiezuinige auto's;
- De afname van het aantal voorzieningen, waardoor de verplaatsingsafstanden groter worden (krimp).

BELEIDSKADER

Het beleidskader bestaat uit het rijksbeleid, het regionale beleid en het provinciale beleid. De rol van het Rijk binnen het fietsbeleid is vrij beperkt: het Rijk is van mening dat de uitvoering van het fietsbeleid voornamelijk een verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden. Wel wordt er vanuit het Rijk sterk ingezet op kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen op treinstations en stimuleren ze de realisatie van snelfietsroutes op filegevoelige trajecten. De sterke rol van de provincie in het fietsbeleid wordt onderschreven in het POP. Hierin staat dat we, uit oogpunt van duurzaamheid, het gebruik van de fiets stimuleren, met name door de aanleg van Fietsroutes Plus. Op regionaal niveau is de Regio Groningen-Assen een belangrijke partij. Bij gemeenten is de aandacht voor de fiets wat beperkter. Alleen de gemeente Groningen voert al jaren een zeer actief fietsbeleid.

BELEIDSVISIE

Het beeld van de ontwikkelingen op fietsgebied en het beleidskader zijn gebruikt bij het ontwikkelen van de beleidsvisie. De visie bestaat uit twee hoofddoelstellingen en vijf subdoelstellingen en wordt uitgewerkt in vier thema's: infrastructuur, ketenmobiliteit en fietsparkeren, promotie & communicatie en organisatie. Het beleid richt zich met name op het gebruik van de fiets voor utilitaire doeleinden, zoals woon-werk en woon-school. Wel zal er worden ingegaan op de raakvlakken tussen deze doeleinden en recreatieve doeleinden.

DOELSTELLINGEN

De hoofddoelstellingen van de Beleidsnota Fiets zijn:

- Het realiseren van een toename van het gebruik van de fiets in de provincie Groningen.
- Het veiliger maken van het (brom)fietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeers veiligheidsdoelstelling: het realiseren van een afname van het aantal doden met 47% en het aantal ziekenhuisgewonden met 34% in 2020 ten opzichte van 2002 in de provincie Groningen.

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in vijf subdoelstellingen: drie specifiek voor Fietsroutes Plus, een voor de overige provinciale fietsroutes en een voor de bevordering van ketenmobiliteit

THEMA INFRASTRUCTUUR

Onze provincie beschikt in het algemeen over goede infrastructuurvoorzieningen voor de fiets. Echter om het fietsgebruik extra te stimuleren, kunnen op diverse plaatsen verbeteringen worden aangebracht. Naast completeren van het netwerk – er zijn nog enkele ontbrekende schakels in het netwerk – en het verbeteren van het comfort van de fietsvoorzieningen, zullen wij daarbij ook aandacht besteden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt voor wat betreft infrastructuur in deze Beleidsnota Fiets het uitvoeringskader aangegeven. Het richt zich onder andere op de kwaliteit van het regionale fietsnetwerk, waarbij de fietsvoorzieningen moeten voldoen aan de vijf hoofdeisen voor infrastructuur: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid.

We willen een aantal trajecten in ons regionale hoofdfietsroutenetwerk opwaarderen tot zogenaamde Fietsroutes Plus. Een Fietsroute Plus is een hoogwaardig fietspad waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte en doorstroming. Door de aanleg van deze fietsroutes moet fietsen prettiger, veiliger en toegankelijker worden. De routes worden gerealiseerd op relaties waar het huidige en potentiële gebruik het grootst is. Het gaat dan om verbindingen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden met grote vervoersstromen.

THEMA KETENMOBILITEIT EN FIETSPARKEREN

De fiets vervult in veel gevallen het voor- of natransport van het Openbaar Vervoer. In ongeveer 40% van de verplaatsingen met de trein geldt de fiets als vortransportmiddel. Voor natransport geldt een percentage van 15%. Op sommige stations liggen deze percentages zelfs nog hoger. De laatste jaren is er zowel landelijk, als in onze provincie een ontwikkeling gaande die er voor zorgt dat deze percentages alleen nog maar zullen stijgen. Dit maakt dat ook de behoefte aan goede voorzieningen bij stations, OV-knooppunten en bushaltes en op de route daar naartoe groeiende is. Vandaar dat wij inzetten op het realiseren van voldoende

kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen bij bushaltes en treinstations en stimuleren wij het gebruik van de OV-fiets en het meenemen van de fiets in de trein/bus. Ook het stimuleren van de overstap fiets-auto kan een bijdrage leveren aan het terugdringen van niet-noodzakelijk autogebruik, onder andere door het realiseren van voldoende fietsenstallingen op transferia en carpoolplaatsen. Tot slot hebben met name lokale overheden en de politie de taak om fietsendiefstal tegen te gaan, door de realisatie van fietsenstallingen op de herkomst en bestemming en het opsporen van fietsendieven.

THEMA PROMOTIE EN COMMUNICATIE

Naast het inzetten op fysieke maatregelen voor de fiets is het ook belangrijk om aandacht te hebben voor de zachte kant van het fietsbeleid: promotie en communicatie. Inzet op dit vlak schept voorwaarden en is essentieel voor het uitvoeren van succesvol fietsbeleid in Groningen. Vandaar dat wij, samen met de Taskforce Mobiliteitsmanagement van de Regio Groningen-Assen, sterk inzetten op het prikkelen van reizigers om alternatieven voor de auto te gebruiken. Daarnaast is het erg belangrijk om op verschillende momenten in het 'verkeersleven' van de verkeersdeelnemer, van baby naar senior, aan educatie en voorlichting te doen. Dit doen wij onder de noemer permanente verkeerseducatie. Het stimuleren van het (veilig) gebruiken van de fiets maakt hier onderdeel van uit. Tot slot vinden wij het van groot belang om goed te communiceren rondom concrete fietsprojecten. Het promoten van de fiets als een aantrekkelijk vervoermiddel, om daarmee de keuzereiziger te overtuigen de fiets te nemen, zien wij vooral als rol van gemeenten. Het VVB kan hierin een rol vervullen door de kennis en kunde rondom fietscampagnes samen te brengen en beschikbaar te stellen.

THEMA ORGANISATIE

Uitvoering geven aan het fietsbeleid kunnen wij niet alleen. Het is gewenst dat alle gemeenten en relevante organisaties daaraan bijdragen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Het is daarbij de ambitie van de provincie dat alle betrokken overheden en organisaties (zoals Fietsersbond, VVN, etc.) waar mogelijk samenwerken bij het stimuleren van het fietsgebruik. Hierbij willen wij sterker inzetten op onze regierol.

MONITORING

Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen in de fietswereld zetten wij verschillende middelen in op het gebied van monitoring. Dit programma bestaat uit 46 telpunten waar regelmatig (1x per 2 jaar of 1x per 3 jaar) gedurende een periode van twee maanden wordt geteld. Op de telpunten rondom de stad Groningen (agglomeratiecordon) wordt jaarlijks geteld. Naast tellingen zullen (in ieder geval) de Fietsroutes Plus worden geëvalueerd door middel van een belevingsonderzoek. Dit onderzoek moet onder andere duidelijkheid geven over de redenen waarom fietsers gebruik maken van het fietspad en op welke manier de realisatie van de Fietsroute Plus daaraan bijgedragen heeft. Daarnaast moet het onderzoek verschuivingen (van de ene route naar de andere route) in beeld brengen.

FINANCIËEL KADER EN VOORUITBLIK ACTIEPLAN FIETS

De uitwerking van deze Beleidsnota Fiets in concrete maatregelen vindt plaats in het Actieplan Fiets. Het doel hierbij is om een samenhangend pakket van maatregelen op te stellen die elkaar versterken. Het Actieplan Fiets zal zich in eerste instantie richten op de uit te voeren maatregelen waarvoor wij als wegbeheerder zelf aan de lat staan. Daarnaast zal er echter ook nadrukkelijker invulling gegeven worden aan de regierol.

Een belangrijke factor bij het opstellen van het Actieplan Fiets en de prioritering van de verschillende mogelijke maatregelen zijn de beschikbare financiële middelen. In het fietsbudget is tot en met 2015 in totaal 1,2 miljoen euro beschikbaar. Voor de aanpak van verkeersonveilige situaties is daarnaast in het beleidsplan verkeersveiligheid provinciale wegen in concept €240.000,= beschikbaar voor dezelfde periode. Ook kan er gebruik worden gemaakt van de BDU en van cofinanciering door de Regio Groningen-Assen. Tot slot zal er ook nadrukkelijk gezocht worden naar aansluiting bij andere projecten/programma's. De beschikbare middelen maken dat we in het actieplan geen nieuwe Fietsroute Plus of een ontbrekende schakel gaan opnemen. Dit betekent niet dat er op het terrein van Fietsroutes Plus niets gebeurt: de Fietsroutes Plus Groningen-Ten Boer en Groningen-Winsum, waarvan de financiering buiten dit kader (in concept) is geregeld, zullen de komende jaren worden voorbereid en gerealiseerd. Dit vraagt van ons al de nodige aandacht.





1. INLEIDING

In deze Beleidsnota Fiets is een samenhangende aanpak beschreven voor het fietsbeleid, waarbij aandacht is besteed aan alle elementen die van belang zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren. Hierbij richt het beleid zich met name op het gebruik van de fiets voor utilitaire doeleinden, zoals woon-werk en woon-school en minder op recreatieve doeleinden. Wel zal er worden ingegaan op de raakvlakken tussen de utilitaire en recreatieve doeleinden.

1.1 WAAROM FIETSEN?

De fiets vervult een onmiskenbare rol in ons vervoersysteem, zowel als hoofdvervoerswijze, maar ook als voor- en natransport neemt de fiets een belangrijk deel van het aantal ritten voor haar rekening. De fiets wordt landelijk in 27% van de verplaatsingen gebruikt. In het voortransport van de trein ligt dit percentage landelijk zelfs op 40%. De opkomst van de elektrische fiets biedt de kans om dit aandeel nog verder te vergroten. Daarmee is een beleid gericht op het stimuleren van de fiets een belangrijk middel om de bereikbaarheid te waarborgen. Maar het stimuleren van de fiets kan tevens een bijdrage leveren aan vele andere doelstellingen van overheden, zoals het milieu en de gezondheid. Ondanks al deze positieve aspecten wordt toch nog vaak voor de auto gekozen, ook op de korte afstanden. En dat terwijl fietsen ook nog eens goedkoop en voor veel mensen leuk is.

1.1.1 BEREIKBAARHEID

Fietsen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereikbaar houden van de provincie en in het bijzonder de stedelijke gebieden. Gemotoriseerd verkeer heeft een veel groter ruimtebeslag dan de fiets. Door automobilisten te verleiden gebruik te maken van de fiets, neemt de druk op het wegennet af. Het beleid van de provincie Groningen, beschreven in het POP (zie paragraaf 3.2.1), richt zich ook met name op het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad Groningen. Stimulering van het fietsgebruik kan hier dus een belangrijke bijdrage aan leveren. Een goede bereikbaarheid is immers voorwaarde voor verdere economische ontwikkeling.

1.1.2 KLIMAAT

De fiets is een van de meest milieuvriendelijke vervoermiddelen die er zijn. Het produceert geen luchtverontreiniging, geur of geluid. Doordat het, in tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer, geen CO₂ uitstoot, draagt het niet bij aan het verergeren van het broeikaseffect en daarmee van klimaatverandering. De provincie heeft de ambitie om bij te dragen aan het tegengaan van de klimaatverandering (zie paragraaf 3.2.3). Binnen 50 jaar moet de energievoorziening in onze provincie geheel duurzaam zijn geregeld. Het stimuleren van het fietsgebruik en daarmee het tegengaan van autokilometers kan hier een bijdrage aan leveren.

1.1.3 GEZONDHEID

Bewegen is gezond. Fietsen dus ook. Uit onderzoek is gebleken dat bewegen het risico op hart- en vaatziekten vermindert. Aanbevolen wordt om dagelijks minimaal 30 minuten te bewegen. Hiermee kan tevens overgewicht worden tegengegaan. Daarnaast is bewezen dat werknemers die dagelijks naar hun werk fietsen minder verzuimen. Ook wij zetten in op het verbeteren van de gezondheid van onze inwoners. Zie hiervoor paragraaf 3.2.3. Daarnaast is de fiets een sociaal vervoermiddel: het bevordert vanwege de lage kosten in gebruik de maatschappelijke participatie.

1.1.4. TOERISME

De helft van de Nederlandse bevolking stapt wel eens op de fiets voor het maken van een recreatieve fietstocht, blijkt uit het Continu Vrijetijdsonderzoek (CVTO) van NBTC-NIPO. In 2007 werden er in ons land ongeveer 205 miljoen fietstochten ondernomen. Gemiddeld is een recreatieve fietstocht 19,2 km lang en is men 2,67 uur onderweg. De gemiddelde snelheid geeft al aan dat men veelal onderweg ook

afstapt om iets anders te doen dan fietsen (bezoek horeca, attractie etc.). Er wordt relatief veel in de eigen omgeving gefietst: 40 procent van de fietstochten vinden in de eigen gemeente plaats. Bijna de helft van de fietstochten begint dichtbij de eigen woning. Naar verwachting zal de belangstelling voor het recreatieve fietsen de komende jaren verder toenemen.

1.2 AANLEIDING

Op 18 december 2002 hebben Provinciale Staten de huidige Beleidsnota Fiets vastgesteld. De huidige Beleidsnota Fiets is een uitwerking van het in het vorige POP (uit 2000) op hoofdlijnen beschreven beleid ten aanzien van de fiets. In deze nota is een samenhangende aanpak beschreven voor het fietsbeleid, waarbij aandacht is besteed aan veel elementen die van belang zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren. De looptijd van de Beleidsnota Fiets was tot en met 2010. Inmiddels is er in 2009 ook een nieuw POP vastgesteld. Hierin staat over fietsbeleid geschreven dat de fiets, als milieuvriendelijk vervoermiddel, bijdraagt aan de bereikbaarheid van de stedelijke centra en vooral aantrekkelijk is voor verplaatsingen tot zo'n 7 à 10 kilometer. De provincie wil, vanuit een oogpunt van duurzaamheid, het fietsgebruik stimuleren, door de realisatie van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes (Fietsroutes Plus). Daarnaast heeft het huidige college van Gedeputeerde Staten in haar collegeprogramma uitgesproken het fietsbeleid te willen intensiveren. Behalve een nieuw POP en een collegeprogramma zijn er in de afgelopen acht jaar verschillende ontwikkelingen geweest die een plek zouden moeten krijgen in het (geactualiseerd) fietsbeleid, zoals de opmars van de elektrische fiets, krimp, landbouwverkeer, etc. Een en ander maakt dat begin 2011 gestart is met de actualisatie van de Beleidsnota Fiets.

1.3 BELEIDSNOTA FIETS EN ACTIEPLAN FIETS

Bij het opstellen van de Beleidsnota Fiets uit 2002 is gekozen voor een tweedeling.

- Beleidsnota Fiets; dit deel betreft het beleidsgedeelte;
- Actieplan Fiets; de uitwerking van het beleid in concrete acties voor een periode van vier jaar.

De Beleidsnota Fiets vormde het beleidskader voor het verder ontwikkelen van actieplannen en een beoordelingskader voor het toekennen van bijdragen, zoals de Brede Doeluitkering (BDU), aan plannen voor het fietsverkeer op gemeentelijk en regionaal niveau. De beleidsnota was gericht op de regionale fietsstructuur. Het aanpakken van de lokale fietsnetwerken binnen de kernen is de taak van gemeenten.

In het Actieplan Fiets werden de concrete projecten uitgewerkt en geprioriteerd. Het eerste Actieplan voorzag in benoemde acties voor de periode 2004-2007. Het tweede Actieplan Plan liep van 2008 tot en met 2010.

Beide actieplannen zijn uitgewerkt aan de hand van vijf thema's:

- Kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen
- Ontbrekende fietsvoorzieningen
- Fietsroutes Plus
- Verkeersveiligheid
- Flankerend beleid

Bij de uitvoering van het fietsbeleid heeft de afgelopen periode de nadruk gelegen op het realiseren van Fietsroutes Plus tussen Groningen en omliggende kernen. De Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn is grotendeels gerealiseerd en die tussen Groningen en Bedum wordt binnenkort gerealiseerd. Daarnaast is het aantal fietsenstallingen bij treinstations in de provincie sterk uitgebreid, met bijdragen uit het programma 'Ruimte voor de Fiets' van ProRail en het RSP-project 'Facelift Noordelijke Stations'. Tot slot is ingezet op de aanpak van fietsoversteken en flankerend beleid. In bijlage 1 staat een overzicht van de uitgevoerde projecten in de afgelopen periode. Het opstellen van het nieuwe Actieplan Fiets door Gedeputeerde Staten zal in de eerste helft van 2012 plaatsvinden.

1.4 PROCES

Bij de totstandkoming van de geactualiseerde Beleidsnota Fiets is ervoor gekozen om een intensief intern proces te voeren. Tijdens de inventarisatie is breed gekeken welke andere beleidsterreinen raakvlakken hebben met ons fietsbeleid, om te zien waar de verschillende beleidsterreinen elkaar kunnen versterken. Vervolgens zijn er gesprekken gevoerd op vele verschillende afdelingen. Deze input heeft op een aantal thema's geleid tot een concreet beleidsvoorstel en leidt ertoe dat de nota de toets van integraliteit kan doorstaan.

Bij het opstellen van de nota zijn verschillende externe partijen betrokken. In eerste instantie is aan alle gemeenten en vertegenwoordigers van belangenorganisaties gevraagd om aan te geven wat ze belangrijk vonden voor het fietsbeleid van de provincie en welke rol de provincie zou moeten aannemen. Daarnaast is er een externe klankbordgroep georganiseerd om het conceptrapport te bespreken. Tijdens deze bijeenkomst is het kader waar binnen we dit project uitvoeren duidelijk neergezet. Duidelijk is gemaakt dat niet alle ambities met de beschikbare middelen kunnen worden waargemaakt.

1.5 LEESWIJZER

Deze Beleidsnota Fiets bestaat naast de inleiding uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer, zowel in onze provincie, als landelijk geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader geschetst, bestaande uit het rijksbeleid, het regionale beleid en het provinciale beleid. In hoofdstuk 4 wordt dit kader vertaald in een concrete visie, uitmondend in concrete doelstellingen. Deze doelstellingen worden vervolgens uitgewerkt in vier thema's: infrastructuur, ketenmobiliteit, promotie & communicatie en organisatie. In hoofdstuk 5 wordt specifiek ingegaan op het thema monitoring en in hoofdstuk 6 worden tot slot de financiële mogelijkheden geschetst, als basis voor het ontwikkeling van een actieplan.



2. ONTWIKKELINGEN FIETSVERKEER

Het effect van het fietsbeleid is in belangrijke mate afhankelijk van externe invloeden. Diverse trends en ontwikkelingen bieden de kans om fietsgebruik te stimuleren; andere lijken daar juist tegen te werken. Deze ontwikkelingen (en daaruit volgende kansen) worden in dit hoofdstuk besproken, te beginnen met de ontwikkelingen in onze provincie zelf voor wat betreft het gebruik van de fiets en de verkeersveiligheid van fietsers. Daarna komen onder andere technische en demografische ontwikkelingen aan de orde.

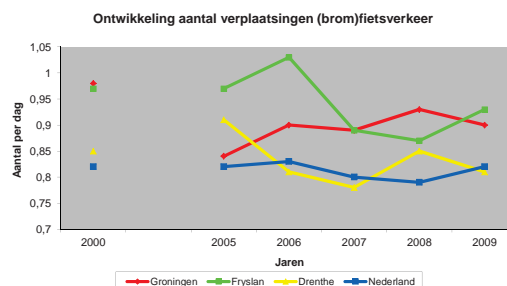
2.1 FIETSGEBRUIK

In het POP en in onze Beleidsnota Fiets 2002-2010 is aangegeven dat we het fietsgebruik in de provincie Groningen willen stimuleren. Het resultaat van het beleid is weer te geven op basis van gegevens van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) over de vervoersprestatie en het aantal verplaatsingen en op basis van telpunten van de provincie en de gemeente Groningen.

- Landelijke monitoring (gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland MON)
- Provinciale monitoring (gegevens van telpunten van de provincie en de gemeente Groningen)

2.1.1 LANDELIJKE MONITORING

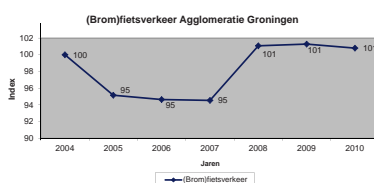
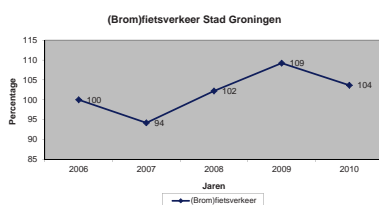
In het MON zijn gegevens opgenomen over de vervoersprestatie (in miljarden kilometers) en over het aantal verplaatsingen per provincie. Het aantal met de (brom)fiets verreden kilometers blijft zich in de periode 2000-2009 bewegen rond de 0,5/0,6 miljard kilometers. Omdat het aandeel van de auto in de vervoersprestatie in die periode is gestegen van 4,9 miljard kilometer naar 5,5 miljard kilometer, is het aandeel van de fiets in de vervoersprestatie iets gedaald naar 7,2%. Dit percentage ligt in onze provincie iets lager dan in de overige provincies. Wat betreft het aantal verplaatsingen per fiets zien we tussen 2000 en 2009 een lichte daling: van 0,98 verplaatsingen per dag naar 0,90 verplaatsingen per dag. Het aantal verplaatsingen ligt nog steeds wel boven het gemiddelde van Nederland.



2.1.2. PROVINCIALE MONITORING

De monitoring van het fietsgebruik in de provincie Groningen bestaat uit telpunten op provinciale fietspaden en telpunten op fietspaden van de gemeente Groningen. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met de telpunten in onze provincie. De verschillende gegevens laten een zeer wisselend beeld zien: op de gemeentelijke fietspaden in de stad Groningen is sinds 2006 een stijgende trend te zien, op de provinciale fietspaden naar de stad Groningen toe (agglomeratie Groningen) is het beeld redelijk stabiel, terwijl op de overige provinciale fietspaden (buiten de agglomeratie Groningen) een dalende trend te zien is.

2.1.3. CONCLUSIE



Zowel op basis van de gegevens van het MON, als op basis van de gegevens van de provinciale telpunten en die van de gemeente Groningen is te constateren dat de doelstelling uit de Beleidsnota Fiets uit 2002 (te komen tot een toename van het aantal verplaatsingen op de fiets) niet is gehaald. Een verklaring hiervoor is niet beschikbaar. Er blijkt echter ook dat er de laatste paar jaar weer sprake is van een stijgende trend, terwijl de trend landelijk redelijk stabiel is. In bijlage 3 is bovenstaande analyse nog verder uitgewerkt.

2.2 VERKEERSVEILIGHEID

2.2.1 DOELSTELLING UIT DE BELEIDSNOTA FIETS 2002-2010

In de beleidsnota uit 2002 stond als doelstelling t.a.v. het verbeteren van de verkeersveiligheid:

“Te komen tot het veiliger maken van het fiets- en bromfietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidsdoelstelling 28% minder ziekenhuisgewonden en 35,7% minder dodelijke verkeersslachtoffers onder fietsers en bromfietsers in 2010 t.o.v. 1998”

Om te kunnen vaststellen of deze doelstelling is gehaald, is een vergelijking gemaakt op basis van data in de perioden 1998 t/m 2000 (de laatste analyse periode uit de Beleidsnota Fiets) en 2007 t/m 2009 (de laatst beschikbare ongevalsdata van RWS).

Periode	Ziekenhuisgewonden	Toe- afname	Doden	Toe- afname
		(gemiddelde)		(gemiddelde)
1998-2000	840		9	
2007-2009 ¹	505	-39,9%	9	Gelijk gebleven

Gemiddelde ontwikkeling op alle wegen

Op basis van deze berekening is te constateren dat, voor wat betreft het verminderen van het aantal ziekenhuisgewonden, de doelstelling is gehaald, maar dat de gewenste vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers niet is gehaald. Echter de afloop van een ongeval berust op toeval. Aan de afloop van een ongeval kunnen wij als wegbeheerder weinig doen, maar wij kunnen wel proberen onze infrastructuur zo in te richten dat wij ongevallen proberen te voorkomen. Wanneer bovenstaande gegevens worden uitgesplitst naar wegbeheerder valt op dat de daling van het aantal ziekenhuisgewonden op provinciale wegen minder sterk is (27%) dan op de overige wegen (41%). In het Actieplan Fiets wordt een nadere analyse uitgevoerd van alle slachtofferongevallen met betrokkenheid van fietsers, op basis waarvan maatregelen worden voorgesteld ter verbetering van de verkeersveiligheid van (brom)fietsers.

In bijlage 4 en 5 is te zien waar de slachtofferongevallen op respectievelijk provinciale wegen en overige wegen plaatsvinden.

2.2.2. OVERIGE CONSTATERINGEN

Naast een vergelijking met de doelstelling uit de Beleidsnota Fiets uit 2002 is ook geprobeerd een beeld te schetsen van de verkeersonveiligheid voor (brom)fietsers in de provincie Groningen. Dit is gedaan op basis van slachtofferongevallen. De belangrijkste constatering is:

- (Brom)fietsers zijn relatief vaak betrokken bij slachtofferongevallen in de provincie Groningen: op provinciale wegen is bij 24% van de slachtofferongevallen een (brom)fietsers betrokken en op overige wegen ligt dit percentage zelfs op 55%;

¹ Er zijn (door problemen met de registratie van ongevallen bij de politie) geen cijfers over 2010 beschikbaar. Daarom is een vergelijking t/m 2009 gemaakt.

- De daling van het aantal slachtofferongevallen op provinciale wegen met betrokkenheid van (brom) fietsers loopt achter bij de totale daling van het aantal slachtofferongevallen (respectievelijk 28% tegen 35%);
- Bij het merendeel van de slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers (56% op provinciale wegen en 64% op de overige wegen) is een auto betrokken. Ook gebeuren er relatief veel ongevallen tussen (brom)fietsers onderling en eenzijdige ongevallen. In de tabel hieronder is de betrokkenheid per vervoerswijze per wegbeheerder te zien. Opvallend is de hoge betrokkenheid van bromfietsers (54%) bij slachtofferongevallen op provinciale wegen in relatie tot het gebruik van de bromfiets.

Vervoerswijze	Provinciale wegen	Overige wegen
Fiets x Auto	29,5% (257)	40,7% (2089)
Fiets x Eenzijdig	4,9% (26)	2,9% (152)
Fiets x Fiets	4,7% (25)	6,4% (328)
Fiets x Bromfiets	11,8% (63)	6,7% (345)
Bromfiets x auto	26,3% (140)	23,3% (1199)
Bromfiets x Eenzijdig	12,4% (66)	4,4% (224)
Bromfiets x Bromfiets	3,4% (18)	1,5% (76)

Slachtofferongevallen naar vervoerswijze en wegbeheerder

- In de leeftijdscategorieën 4-11 jaar (-47%), 18-24 jaar (-42%) en 25-34 jaar (-44%) is de sterkste daling van het aantal slachtoffers waar te nemen. In de categorie 50-64 jaar blijft het aantal slachtoffers stabiel, terwijl in de categorie 65+ de laatste jaren zelfs een lichte stijging waar te nemen is.
- Veruit de meeste slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers vinden plaats op gemeentelijke wegen, met de stad Groningen logischerwijs als absolute koploper.

In bijlage 6 is meer informatie te vinden over deze verkeersveiligheidsanalyse.

2.3 TOENEMENDE AANDACHT VOOR GEZONDHEID EN MILIEU

Mobiliteit is een van de belangrijkste veroorzakers van CO₂-uitstoot en draagt hiermee bij aan de klimaatverandering. Zowel op Europees en Nationaal niveau, als op lokaal niveau worden er steeds meer maatregelen getroffen om deze klimaatverandering tegen te gaan. Ook onder consumenten is een toenemende belangstelling op dit thema te constateren. Het stimuleren van het fietsgebruik draagt bij aan het tegengaan van klimaatverandering. De fiets produceert geen luchtverontreiniging, geur of geluid.

Ook gezondheid is een thema waar steeds meer aandacht aan wordt besteed. Onder consumenten ontstaat steeds meer het besef dat gezondheid en het tegengaan van overgewicht erg belangrijk zijn voor een prettig leven. Steeds meer mensen voldoen aan de beweegnorm die is gesteld door de overheid. Fabrikanten van onder andere levensmiddelen springen hier gretig op in door het aanbieden van steeds meer lightproducten. De fiets kan hier ook een grote rol in spelen, want uit onderzoek blijkt dat fietsers minder verzuimen [Onderzoek TNO; 2009] en minder overgewicht hebben [Bassett et al.; 2008].

Bij het stimuleren van het gebruik van de fiets zijn de aspecten klimaat en vooral gezondheid dus belangrijke aandachtspunten. De toenemende aandacht voor beide zaken kan benut worden in bijvoorbeeld de promotie en communicatie van de fiets.

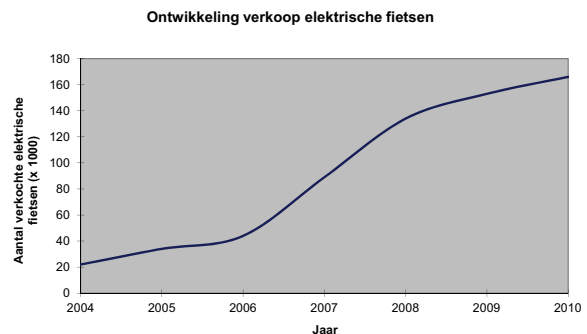
2.4 TECHNISCHE ONTWIKKELINGEN

2.4.1. ONTWIKKELINGEN AAN DE FIETS ZELF

De afgelopen jaren is er een relatief sterke toename van technische en innovatieve ontwikkelingen te zien geweest. Het gaat dan vooral om ontwikkelingen op het gebied van de fiets zelf. Zaken als automatische verlichting, vering, hydraulische remmen en elektrische aandrijvingen worden meer en meer standaard. Hierdoor wordt, naast comfort, het imago van de fiets als vervoermiddel versterkt.

2.4.2. ELEKTRISCHE FIETS

De elektrische fiets is eind jaren 90 als nieuw product op de markt gekomen. De elektrische fiets is een fiets met trapondersteuning. Je moet zelf fietsen, maar de elektromotor van de fiets ondersteunt je daarbij tot een snelheid van ongeveer 25 kilometer per uur. Het product is aan een flinke opmars bezig: het aantal verkochte elektrische fietsen is de afgelopen jaren explosief gestegen tot ongeveer 166.000 verkochte elektrische fietsen in 2010 (zie grafiek). Daarmee had de elektrische fiets een marktaandeel van 14%. Ter vergelijking: in 2004 had de elektrische fiets nog maar een marktaandeel van 2%. De verwachting is dat de nog relatief hoge aanschafprijs de komende jaren verder zal dalen.



In 2008 heeft TNO, samen met BOVAG Tweewielerbedrijven en het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD) een eerste onderzoek gedaan om meer inzicht te krijgen in het gebruik en de toekomstmogelijkheden van de elektrische fiets. Op basis van dit onderzoek kunnen een aantal voorlopige conclusies getrokken worden: in het onderzoek wordt onder geconcludeerd dat het stimuleren van het elektrisch fietsgebruik positieve gevolgen kan hebben voor mobiliteit, gezondheid en milieu. Nederlanders zullen vaker en verder fietsen. Dit leidt waarschijnlijk tot een iets betere bereikbaarheid. Meer Nederlanders zullen gaan voldoen aan de beweegnorm en de kans op overgewicht neemt af. Door de vermindering van de CO₂-uitstoot is ook een netto positief effect te verwachten op klimaatverandering.

Over de verkeersveiligheid van de elektrische fiets is nog weinig bekend. Het enige onderzoek dat er in Nederland naar is gedaan is een verkennend onderzoek door middel van literatuur, deskundigen en gebruikers. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de elektrische fiets een iets groter ongevalsrisico heeft dan de gewone fiets, doordat de berijders relatief eenvoudig hogere snelheden kunnen bereiken en de snelheidsverschillen met de overige weggebruikers groter worden. Met name bij de steeds groter wordende groep ouderen worden problemen verwacht. Doordat er in de ongevallenregistratie nog geen onderscheid wordt gemaakt tussen gewone fietsen en elektrische fietsen is dit echter lastig objectief te maken. Dit vergt nader onderzoek. Door de verslechterde registratie van ongevallen zal dit steeds lastiger worden.

Omdat er nog relatief weinig bekend is over de kansen en de effecten van de elektrische fiets, gaat het Fietsberaad een uitgebreid onderzoek doen naar de effecten van de opmars van de elektrische fiets. Het resultaat van dit onderzoek en de effecten die dit voor onze provincie kan hebben zullen worden meegenomen bij het formuleren van een tweede Actieplan Fiets, behorend bij deze Beleidsnota Fiets. Een algemene conclusie die al wel kan worden getrokken is het feit dat door de opkomst van de elektrische fiets gemakkelijker grotere afstanden kunnen worden afgelegd op de fiets en dat het daarmee een vervoermiddel is dat een (grote) bijdrage kan leveren aan het realiseren van de doelstelling om te komen tot een toename van het fietsgebruik, bijvoorbeeld op Fietsroutes Plus.

2.4.3. FIETSNAVIGATIE

Naast navigatiesystemen voor automobilisten, die al haast niet meer zijn weg te denken, zijn er sinds een tijdje ook navigatiesystemen speciaal voor fietsers. Deze systemen worden steeds meer gebruikt. Het heeft dan ook enkele voordelen: het biedt vrijheid (je kunt tijdens het fietsen op je gemak om je heen kijken en je hoeft niet meer af te stappen om op de kaart te kijken), zekerheid (verdwalen is er niet meer bij) en comfort. Fietsnavigatie is met name interessant voor de recreatieve fietser.

2.4.4. VERLICHTING

Bij openbare verlichting was het licht van oudsher aan of uit. Tegenwoordig is vrijwel alle verlichting dimbaar (te maken). Dit wil zeggen dat de intensiteit van de verlichting op specifieke momenten kan worden verlaagd, waardoor er minder energie wordt verbruikt. Door het dimregime terug te brengen tot nul kan verlichting op gewenste momenten worden gedoofd. Het moment waarop de verlichting wordt gedimd, kan afhankelijk zijn van het tijdstip of van de omstandigheid. Naast de mogelijkheid om verlichting op vooraf ingestelde momenten te dimmen, bestaat ook de mogelijkheid om te verlichten bij verkeersaanbod (dynamisch), met behulp van een detectiesysteem. In paragraaf 4.3.2 staat weergegeven hoe wij hiermee omgaan.

Inmiddels heeft led-verlichting zijn opmars gemaakt. Fabrikanten hebben hoge verwachtingen van de eigenschappen van dit type verlichting. Een grootschalig onderzoek naar led-verlichting in de praktijk moet uitwijzen of de voorspellingen worden waargemaakt. Led-verlichting heeft een lange levensduur, is bijzonder energiezuinig, goed richtbaar en produceert bovendien weinig tot geen strooilicht.

Wat verder interessant is, zijn alternatieven voor verlichting, zoals actieve markering. Actieve markering geeft zelf licht in tegenstelling tot reflectiemiddelen zoals belijning. Door gebruik te maken van actieve markering is het verloop van een weg zichtbaar, ook buiten het bereik van de koplampen. Een ander alternatief is markering zonder energiebron. Voorbeelden hiervan zijn reflectoren, 'kattenogen' en glasbollen.

2.4.5. OVERIGE VERVOERSMIDDELEN

Ook op het gebied van vouwfietsen vinden er veel technische ontwikkelingen plaats. Mede hierdoor neemt het gebruik van de vouwfiets, vooral in combinatie met het openbaar vervoer, sterk toe. Ook andere fietssoorten nemen de laatste jaren sterk in populariteit toe, zoals de bakfiets en de ligfiets. Daar waar in de Beleidsnota Fiets uit 2002 nog werd geconstateerd dat de populariteit van skates/skeelers groeiende was, is de afgelopen periode gebleken dat de sterke groei aan het einde van de jaren 90 zich in de periode vanaf 2000 niet heeft doorgezet. Vandaar dat aan deze specifieke groep geen aandacht wordt geschonken in de Beleidsnota Fiets.



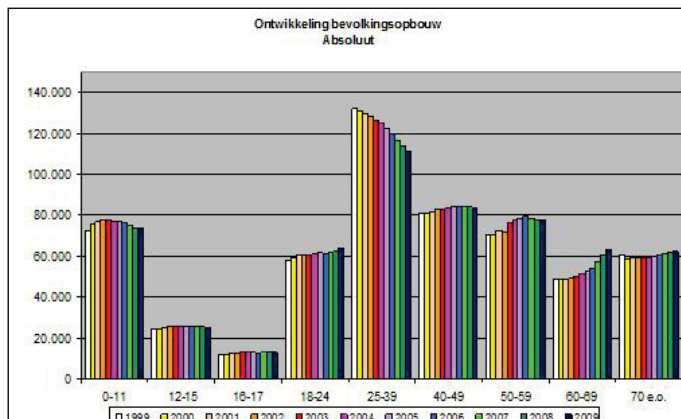
2.5. DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN

2.5.1 BEVOLKINGSOPBOUW

In de afgelopen 10 jaar is de bevolking in de provincie Groningen licht toegenomen van 559.000 in 1999 tot 570.000 in 2009. In onderstaand figuur is de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw weergegeven.

In de leeftijdscategorie 0 - 18 jaar is geen grote verschuiving opgetreden. De categorie 19 - 24 jaar vertoont een lichte stijging, voornamelijk veroorzaakt door de toename van het aantal studenten in de stad Groningen. Het aantal inwoners in de categorieën 25 - 29 en 30 - 39 jaar

neemt af. Het aantal 40 - 49 jarigen en 70-plussers is in de afgelopen tien jaar niet gewijzigd en redelijk constant gebleven. De categorieën 50 - 59 en 60 - 69 jarigen laten de laatste jaren een stijgende lijn zien: 50 - 59 jarigen: 10% en 60 - 69 jaar: 30%. Dit is ook te zien in het fietsgebruik onder de leeftijdscategorie 60- plussers: het aandeel fietsers is de afgelopen jaren sterk gestegen.



Uit de figuur blijkt dat er tussen 1999 en 2009 een verschuiving heeft plaatsgevonden naar de oudere leeftijdscategorieën. Bovendien blijkt dat de gemiddelde leeftijd van de Groningers de laatste jaren is gestegen.

Ouderen

Het aantal ouderen in onze samenleving neemt toe. Daarnaast neemt in de komende jaren ook de vergrijzing toe en wonen ouderen langer zelfstandig thuis. Dit betekent ook dat zij langer zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Voorlichting aan ouderen over deelname aan het verkeer (o.a. verkeersveiligheid) is belangrijk, bijvoorbeeld met betrekking tot het gebruik van de elektrische fiets. Met deze fietsen kan een hogere snelheid worden bereikt dan ouderen gewend waren bij gebruik van een normale fiets. Naast de hogere snelheid is ook de remweg langer. Daarnaast neemt met het ouder worden de reactiesnelheid af. Ook het inschatten van situaties kost meer tijd en moeite en is het inschatten van risico's lastiger.

Uit onderzoek blijkt dat vergrijzing een licht negatief effect op het gemiddelde fietsgebruik heeft. Door de toename van het aantal ouderen stijgt het aantal fietsverplaatsingen van ouderen met 50% [bron: onderzoek Fietsberaad]. Nu wordt (landelijk) 12% van de fietsverplaatsingen door 65-plussers gemaakt, in 2025 is dit percentage gestegen tot 18%. Deze toename kan van invloed zijn



op de verkeersveiligheid: ouderen zijn veel kwetsbaarder en de kans op letsel is veel groter dan bij jongere fietsers. Volgens prognoses zal het aantal ernstige fietsslachtoffers met zo'n 10% stijgen. Dit zullen voornamelijk enkelvoudige fietsongevallen zijn (o.a. paaltjes, vallen, in de berm geraken).

Ouderen maken relatief veel gebruik van de fiets in vergelijking tot de auto. Op de afstanden tot 7 kilometer gebruikt van de 65 tot 75 jarigen 33% de fiets en 25% de auto.

De vraag doet zich voor of in de toekomst de verkeerskundige ontwerpers meer rekening moeten gaan houden met de wensen, eisen en beperkingen van ouderen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen: langere groentijden bij verkeerslichten, geen hellingen en overzichtelijke verkeerssituaties zoals de aanleg van een middengeleider. Ook comfortabele fietspaden met minder hobbels en voldoende breedte dragen bij aan een voor ouderen veiliger fietsinfrastructuur. Inmiddels is door het CROW een werkgroep gestart die onderzoek doet naar de mogelijkheden van een “seniorenproof” verkeersontwerp. Fietsvoorzieningen maken onderdeel uit van de studie. De aanleg van fietsvoorzieningen langs provinciale wegen en de realisering van kortsluitende verbindingen dragen bij aan verhoging van de verkeersveiligheid. Wij wachten de resultaten van deze werkgroep af en gaan voorlopig uit van de kwaliteitseisen die staan weergegeven in paragraaf 4.3.2 en bijlage 10.

Vermindering van onvoorspelbaar gedrag van mede weggebruikers (geen verlichting, onhoorbaar, bellen) en het negeren van verkeersregels (tegen de richting in fietsen) vormen vooral ook voor ouderen potentieel gevaarlijke omstandigheden.

2.5.2. KRIMP

Bevolkingsdaling of krimp: ook in onze provincie merken we de gevolgen.

Er zijn drie gebieden waar krimp merkbaar en zichtbaar is:

- Noordoost-Groningen / Eemsdelta;
- Oost-Groningen;
- Gemeente De Marne.

Krimp is meer dan alleen bevolkingsdaling. Ook de bevolkingsopbouw verandert. Jonge mensen en gezinnen trekken weg. De mensen die er blijven, worden ouder.

Een gevolg van bevolkingskrimp is dat het aantal voorzieningen (scholen, winkels, werk, etc.) afneemt, waardoor verplaatsingsafstanden groter worden. Dit wordt deels versterkt door schaalvergroting. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van de voorzieningen af. Het aantal voorzieningen dat gaat verdwijnen (bijvoorbeeld winkels) of samenvoegen (bijvoorbeeld scholen) neemt naar verwachting sterker toe door de bevolkingskrimp. Ouderen en scholieren zijn de groepen die het meest afhankelijk zijn van de fiets en vormen van openbaar vervoer. Doordat de afstanden groter worden zal er meer met de auto worden gereisd wat nadelige gevolgen kan hebben voor fietsers en wandelaars. Bijvoorbeeld meer autoritten naar basisscholen, waardoor fietsers en voetgangers zich minder veilig kunnen voelen.

Dit betekent dat de aanleg van fietsvoorzieningen langs provinciale wegen (fietspaden, fietsstroken, kortsluitende verbindingen, verkeersveilige routes en oversteken) extra belangrijk is. Ook een verdere toename van het gebruik van de elektrische fiets kan de toename van de verplaatsingsafstand compenseren. Ondanks de langere afstand kan de verplaatsingstijd gelijk blijven en wellicht zelfs korter zijn.

Bevolkingskrimp en vergrijzing bieden kansen voor de aanleg van recreatieve fiets- en wandelpaden. In de krimpgebieden is geen behoefte meer aan veel nieuwe infrastructuur of woningbouw en er is vaak veel natuur aanwezig. Hierdoor zijn de gebieden aantrekkelijk voor vakantiegangers maar ook voor ouderen. Zij hebben meer vrije tijd en tijd om te recreëren.

In veel situaties hebben fietspaden zowel een recreatieve als utilitaire functie. Een integrale benadering, ook financieel, is hierbij van belang.

In het kader van de bevolkingsdaling hebben wij het provinciaal actieplan bevolkingsdaling “Kijk op krimp” vastgesteld. Een van de acties uit dit actieplan is het opstellen van woon- en leefbaarheidsplannen, per krimpregio, die inspelen op de veranderende balans tussen bevolkingsomvang en -samenstelling en functies als wonen, werkgelegenheid, voorzieningen en mobiliteit. Deze plannen worden opgesteld door de regio's, met ondersteuning van ons.

2.6. OVERIGE ONTWIKKELINGEN

Naast bovenstaande ontwikkelingen zijn er nog vele autonome ontwikkelingen die het gebruik van de fiets beïnvloeden, zoals:

- De stijgende brandstofprijzen, waardoor autorijden duurder wordt en fietsen (relatief) goedkoper;
- De toenemende belangstelling van werkgevers voor de gezondheid van hun medewerkers;
- De toename van 'de fiets van de zaak';
- De toenemende aandacht voor het beter benutten van de huidige infrastructuur en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

2.7 CONCLUSIE ONTWIKKELINGEN

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een belangrijke inzet op de fiets als alternatief voor onder andere de auto wenselijk is. Een aantal positieve ontwikkelingen zorgt ervoor dat dit een goed moment is om dit te doen:

- De toenemende aandacht voor het milieu en het klimaat;
- De toenemende aandacht voor gezondheid en het tegengaan van overgewicht;
- De opmars van de elektrische fiets;

Naast deze positieve ontwikkelingen is er ook een aantal bedreigingen die zouden kunnen zorgen voor een afname van het fietsgebruik en/of een toename van het aantal ongevallen met fietsers.

- De grotere kans op ernstige ongevallen, door de toename van het aantal ouderen;
- De opkomst van kleine, energiezuinige auto's;
- De afname van het aantal voorzieningen, waardoor de verplaatsingsafstanden groter worden (krimp).

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst, op basis waarvan in hoofdstuk 4 een visie wordt bepaald. Het kader bestaat uit het rijksbeleid (paragraaf 3.1), het provinciale beleid (paragraaf 3.2) en het regionale en lokale beleid (paragraaf 3.3).

3.1. RIJKSBELEID

3.1.1. STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

In juni 2011 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de “Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” (SVIR) gepresenteerd. De SVIR vervangt de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte van het vorige kabinet. Het Rijk wil de bereikbaarheid van met name de mainports (Schiphol, Rotterdam), greenports (Venlo) en brainports (Eindhoven) verbeteren, zowel voor weg, spoor, lucht en water.

In de hoofdtekst van de SVIR wordt geen aandacht besteed aan het onderwerp “fiets”. In bijlage 6 van de SVIR staan de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit (NoMo), deel IV die (gewijzigd) van kracht blijven. Over de modaliteit “fiets” wordt het volgende vermeld:

“Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op”.

3.1.2. OVERIG RIJKSBELEID

Binnen het Rijk wordt er ingezet op de realisatie van snelfietsroutes, routes die lopen langs filegevoelige knooppunten in Nederland. Het gaat om het sneller en comfortabeler maken van bestaande fietsroutes door onder meer het wegnemen van obstakels, verbeteren van asfalt, goede bewegwijzering en verlichting en soms ook het aanbrengen van fietsbruggen en tunnels. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft voor de aanleg van deze snelfietsroutes 21 miljoen euro uitgekeerd. De subsidie van 21 miljoen euro komt voort uit de MobiliteitsAanpak 2008 die als doel heeft vlot en veilig van deur tot deur te reizen. Met de subsidie stimuleert het ministerie fietsgebruik op woon-werkverbindingen. Voor zover bekend komt er geen vervolg op de succesvolle eerste uitvraag van het ministerie en zijn de regionale overheden nu weer aan zet.

Daarnaast wil het Rijk met het “Programma Beter Benutten” op een innovatieve wijze komen tot een verbeterde benutting van onze bestaande netwerken. Het doel van het programma is om de filedruk de komende jaren met 20 tot 30% te verminderen op trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet.

In pijler 1 van het programma “Maatwerk in gebiedspakketten Beter Benutten” wordt aangegeven dat de (elektrische) fiets een uitstekend alternatief is voor de reiziger op de korte afstand: “Verbetering van

de fietsinfrastructuur kan daarom deel uitmaken van de gebiedspakketten. Regionale snelfietsroutes en het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij stations op de PHS - corridors kunnen eveneens een belangrijke rol spelen in de gebiedspakketten Beter Benutten". De Regio Groningen-Assen stelt ook een pakket benuttingsmaatregelen op. De benuttingsmaatregelen zullen bijdragen aan het beheersen van het exploitatietekort bij het OV en aan het opvangen van de gevolgen van de aanpak van de Zuidelijke Ringweg in de periode 2015/2016 – 2020. Investerings in fietsmaatregelen zijn daarbij passende maatregelen.

Tot slot is ProRail in 1999 in opdracht van het Rijk een project gestart onder de titel "Ruimte voor de fiets", ter verbetering van de fietsparkeervoorzieningen bij de stations. Met het RSP-project 'Facelift Noordelijke Stations' is hierbij aangehaakt. Meer hierover in de paragraaf over het thema 'Ketenmobiliteit en fietsparkeren' (paragraaf 4.4).

3.2. PROVINCIAAL BELEID

3.2.1. VERKEER EN VERVOER

Ons fietsbeleid, zoals beschreven in deze Beleidsnota Fiets is een uitwerking van de paragraaf over de fiets die in het POP staat opgenomen. In het POP staat:

"De fiets draagt, als milieuvriendelijk vervoermiddel, bij aan de bereikbaarheid van de stedelijke centra. De fiets is vooral aantrekkelijk voor verplaatsingen tot zo'n 7 à 10 kilometer. De tendens is dat het fietsgebruik geleidelijk afneemt. Er ligt een vrij uitgebreid net van fietspaden voor dagelijks gebruik naar school en werk en voor recreatief gebruik. De fietsroutes naar de stad Groningen liggen er van oudsher, maar kunnen wel een opknopbeurt gebruiken.

Uit een oogpunt van duurzaamheid stimuleren we het fietsgebruik. De opmars van de elektrische fiets maakt dit vervoermiddel, met name voor ouderen, ook aantrekkelijk voor verplaatsingen van meer dan 10 kilometer. We werken aan de aanleg van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes (Fietsroutes-Plus) tussen de grootste forenzenkernen en de stad Groningen."

In het POP staat daarnaast beschreven dat voor de aanpak van bereikbaarheidsknelpunten de Zevensprong of Ladder van Verdaas gehanteerd wordt. Dit is een getrapte benadering van bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen. De Ladder van Verdaas gaat er vanuit dat de beste mogelijkheid om de bereikbaarheid van deur tot deur te verbeteren ligt in het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening. In de Regio Groningen-Assen en dus ook in onze provincie is het beleid om de nieuwe locaties voor wonen en werken te situeren in de T-structuur van de Rijkswegen A7 en A28 op plekken waar maximaal gebruik gemaakt kan worden van openbaar vervoer en wegverbindingen. Deze opvatting biedt ook kansen voor de fiets, als vervoermiddel voor de korte afstand.

Naast goede fietsvoorzieningen streven we in de provincie ook naar hoogwaardig openbaar vervoer tussen enerzijds het hoofdstation en het centrum van de stad Groningen en anderzijds de andere grote kernen. We streven naar verbindingen die qua snelheid en comfort kunnen concurreren met de auto, met een reistijd van maximaal een half uur naar het hoofdstation van Groningen. De fiets speelt een belangrijke rol in de vervoersketen, met name in het voor- en natransport naar en van de stations, OV-knooppunten en belangrijke bushaltes. Kwalitatief hoogwaardige stallingvoorzieningen zijn integraal onderdeel van het hoogwaardige openbaar vervoerssysteem. De uitwerking van het aspect ketenmobiliteit is te vinden in paragraaf 4.4.

3.2.2. VERKEERSVEILIGHEID

Vanaf de jaren '90 kreeg in onze provincie de verkeersveiligheid een meer vooraanstaande plaats in het provinciaal beleid. Dit was het logische gevolg van een stijging van het aantal verkeersongevallen begin jaren '90 en het decentralisatieakkoord verkeersveiligheidsbeleid in 1994. Hiermee hebben de provincies de eerste verantwoordelijkheid gekregen voor de beleidscoördinatie van de verkeersveiligheid binnen de provinciale grenzen. Dit betekent dat de provincie, naast de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid op de eigen provinciale wegen, ook een coördinerende- en stimulerende rol heeft voor de verkeersveiligheid op rijks- en gemeentelijke wegen.

Hiertoe heeft het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB) het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid "Samen Veilig op weg" (2011) ontwikkeld. Hierbij zijn alle wegbeheerders en ook andere organisaties zoals de Regiopolitie Groningen en de Fietsersbond nauw betrokken geweest. Zo is een breed gedragen plan tot stand gekomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de provincie.

Voor het terugdringen van de verkeersonveiligheid op de eigen provinciale wegen is het Beleidsplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen in de maak. Dit plan, dat begin 2012 zal worden vastgesteld door Provinciale Staten, geeft een kader en structuur aan het provinciale verkeersveiligheidsbeleid. Na vaststelling van het beleidsplan zal Gedeputeerde Staten een meerjarenuitvoeringsprogramma provinciale wegen (MUP) 2012-2015 vaststellen, als uitwerking van de in het beleidsplan gemaakte keuzes. Het beleidsplan vormt dus het beleidskader en het uitvoeringsprogramma benoemt de concrete maatregelen voortvloeiend uit dit beleidskader. Dit betreft infrastructurele projecten op de provinciale wegen en fietspaden. Voor wat betreft het speerpunt '(brom)fietsveiligheid' zal de uitwerking plaatsvinden in het Actieplan Fiets.

3.2.3. RECREATIEF FIETSBELEID

Wij stimuleren het recreatief fietsen. In het POP is onder meer aangegeven dat wij ons richten op het oplossen van knelpunten in het Groningse deel van de landelijke routestructuur voor fietsen en dat gezocht wordt naar mogelijkheden om de provinciale routestructuren voor fietsen uit te breiden en te vernieuwen. Dit wordt onder meer bereikt door de aanleg van recreatieve fietspaden. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de betrokken gemeenten.

Naast de aanleg van fietspaden is het realiseren van fietsroutes een belangrijke bouwsteen van het provinciale recreatieve fietsbeleid. Er zijn vier landelijke lange afstandroutes die de provincie Groningen doorsnijden:

LF 09: NAP-route (Delfzijl-Breda);

LF 10: Waddenzeeroute (Bad Nieuweschans-Lauwersoog-Callantsoog);

LF 14: Saksenroute (Lauwersoog-Enschede);

LF 20: Flevoroute (Groningen-Haarlem).

In bijlage 7 is een kaart opgenomen met de ligging van deze LF-routes.

De middelen voor de aanleg van recreatieve fietsvoorzieningen zijn opgenomen in het Programma Landelijk Gebied (PLG).

In 2011 is in Groningen met de aanleg van fietsknooppuntenroutes gestart. Dit wordt gedaan in het kader van het project Routenetwerk Fietsknooppunten Groningen, dat een gezamenlijk initiatief is van de provincie Groningen en de 23 Groninger gemeenten. Landschappelijke aantrekkelijkheid is het belangrijkste criterium voor het ontwerp van de routes. Onderdeel van de knooppuntenroutes is de plaatsing van ca. 530 informatiepanelen met daarop routekaarten. Ook wordt in het kader van dit project

een digitale fietsrouteplanner Groningen gerealiseerd en zal een toeristisch-recreatief fietspromotieplan worden opgesteld en uitgevoerd. Begin 2012 zijn alle routebordjes en informatiepanelen geplaatst. Op de kaart in bijlage 8 staan de knooppuntroutes weergegeven.

Wij hebben voor de jaren 2012 tot en met 2015 het budget 'Versterking toeristische infrastructuur' ingesteld. Dit budget is beschikbaar voor realisering van tastbare en zichtbare voorzieningen, zoals fiets- en wandelpaden, bruggen, aanlegsteigers etc., en bedraagt jaarlijks € 750.000,-. Het budget kan aangewend worden voor de cofinanciering van concrete projecten ('van hout en steen').

3.2.4. KLIMAAT EN GEZONDHEID

Mobiliteit is één van de belangrijkste veroorzakers van CO₂-uitstoot en draagt hiermee bij aan de klimaatverandering. Zonder maatregelen neemt de uitstoot alleen maar toe. Zowel op Europees en Nationaal niveau, als op lokaal niveau worden er maatregelen getroffen om de klimaatverandering tegen te gaan. Wij hebben de ambitie dat de energievoorziening in onze provincie binnen 50 jaar geheel duurzaam is geregeld. De maatregelen om naar een zo duurzaam mogelijke energievoorziening te komen zijn te verdelen in drie categorieën. In het energiebeleid hanteert men hiervoor de Trias Energetica.

1. Beperk de vraag naar energie door toepassen van vraagbeperkende maatregelen.
2. Gebruik zoveel mogelijk duurzame energiebronnen om de energie die nog nodig is op te wekken.
3. Zet efficiënte technieken in om het resterende energiegebruik op te wekken.



Binnen de sector verkeer gaat het dan om (1) het verminderen van autokilometers, (2) het verhogen van de brandstofefficiency van vervoermiddelen en (3) het toepassen van CO₂-armere brandstoffen of elektriciteit.

Het stimuleren van het fietsgebruik valt onder 'beperk de energievraag' (nummer 1) uit de Trias Energetica en draagt bij aan het tegengaan van klimaatverandering. Het stimuleren van de fiets moet leiden tot een hoger aandeel fietsers in de modal split (vervoerswijzekeuze). Ongeacht of die fietsers komen uit de auto of het openbaar vervoer leidt dit tot een positieve bijdrage aan een beperking van het energiegebruik. Doordat de fiets vooral potentie heeft in druk stedelijk gebied, kan een verschuiving van de modal split ook leiden tot een betere doorstroming op het wegennet, wat ook gepaard gaat met energiebesparing.

Naast het stimuleren van de fiets wordt binnen de provincie onder andere ook gewerkt aan het stimuleren van het Openbaar Vervoer, mobiliteitsmanagement en het stimuleren van alternatieve brandstoffen, zoals biobrandstoffen.

Een goede gezondheid is een belangrijke voorwaarde voor een prettig leven. Ieder individu kan daarop zelf invloed uitoefenen door gezonde voeding en voldoende beweging, zoals het fietsen van en naar het werk. Minder invloed hebben individuen op milieufactoren in onze omgeving, zoals geluid, geur en luchtkwaliteit. Daar ligt ook een taak voor overheden.

Eind 2010 is daarom door het college van Gedeputeerde Staten de provinciale strategie Gezondheid en Milieu vastgesteld, met als doel om de negatieve gezondheidseffecten van geluid, geur en luchtverontreiniging aan te pakken. De strategie bestaat voor een groot deel uit concrete projecten. Deze projecten zijn mede geselecteerd naar aanleiding van de uitgevoerde gezondheidseffect screening (GES; een methodiek van Rijk en GGD) en de bestuurlijke keuze om prioriteit te geven aan de milieuthema's lucht, geur en geluid. Door middel van een GES-score van 1-8 wordt aangegeven

wat de gezondheidseffecten van genoemde milieuthema's zijn, waarbij een score van 6-8 schadelijk voor de gezondheid kan zijn.

De strategie Gezondheid en Milieu richt zich met name op het terugdringen van mogelijke gezondheidseffecten van activiteiten, waarvoor wij bevoegd gezag zijn. Er is geen specifieke aandacht voor het stimuleren van het fietsgebruik, ondanks dat fietsen goed is voor de eigen gezondheid. Ook is er binnen de strategie geen aandacht voor de effecten van geluid, geur en luchtkwaliteit op de fietser. Wel kan geconstateerd worden dat:

- Fietsen langs een drukke weg slechter is voor de gezondheid dan fietsen langs een rustige weg, door de blootstelling aan luchtverontreiniging;
- De afstand van het fietspad tot de weg invloed heeft op de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging.

3.2.5. LANDSCHAP EN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Een van de belangrijkste doelstellingen van het POP is het beschermen van de bijzondere karakteristieken van het Groninger Landschap, zoals de EHS en weidevogelgebieden. Bij de aanleg van de nieuwe fietspaden houden wij hier rekening mee.

Daarnaast staat in het POP dat het betrekken van ruimtelijke kwaliteitsaspecten bij aanpassingen aan wegen een voorwaarde is om het karakter en de aantrekkelijkheid van de provincie duurzaam door te ontwikkelen. Er is dus structurele aandacht nodig voor het integraal ontwerpen van wegen. Dit geldt ook voor fietspaden of wegen met fietspaden.

3.3. REGIONAAL EN LOKAAL BELEID

Regio Groningen-Assen

De Regio Groningen - Assen (RGA) is een samenwerkingsverband van twaalf gemeenten en twee provincies. Gezamenlijk is er een visie (Regiovisie) ontwikkeld en zijn er afspraken gemaakt over woningbouw, bereikbaarheid, bedrijvigheid, leefbaarheid, landbouw, natuur, water en recreatie en toerisme. De bereikbaarheidsmaatregelen in de Regiovisie hebben tot doel om huidige verkeers- en vervoersknelpunten op te lossen en ook op langere termijn de bereikbaarheid te waarborgen. Eén van de doelstellingen is het stimuleren van het fietsgebruik, zowel utilitair als recreatief. De doelstelling is uitgewerkt in de volgende subdoelstellingen waarbij het gaat om:



Regio Groningen-Assen 2030
nationaal stedelijk netwerk

- het waarborgen en verbeteren van de fietsbereikbaarheid van de steden vanuit de omliggende forensenplaatsen;
- in het stedelijk gebied de bereikbaarheid per fiets van voorzieningen te waarborgen en te verbeteren;
- het waarborgen en verbeteren van de fiets-bereikbaarheid van het recreatieve uitlooph gebied.

De projecten die bijdragen aan de eerste twee doelstellingen zijn gericht op het utilitaire fietsverkeer (woon-werk en woon-school). Recreatieve routes vallen onder de derde doelstelling. In de praktijk is het gebruik van fietsroutes door utilitaire en recreatieve fietsers niet strikt gescheiden. De recreant kan de utilitaire routes gebruiken om bijvoorbeeld snel het buitengebied te bereiken vanuit de grotere kernen. Daarnaast kan de utilitaire fietser gebruik maken van de recreatieve routes omdat deze een aantrekkelijk alternatief voor utilitaire routes kunnen zijn.

In “De fiets in de regio” (november 2005) is het fietsbeleid voor de RGA nader uitgewerkt. Het rapport bevat een inventarisatie van zowel utilitaire als recreatieve fietspaden. Ook is een prioriteitsvolgorde opgesteld van te realiseren voorzieningen. Deze volgorde is gebaseerd op het belang van de route, de realiteitswaarde en de planvormingsfase van het project. Tenslotte bevat het rapport een uitvoeringsprogramma waarin het uitvoeringstijdvak, de kosten en de financiering is opgenomen. Uit te voeren fietsprojecten worden vervolgens opgenomen in het jaarlijkse Meerjarenuitvoeringsprogramma van de RGA.

De regio zet in haar programma sterk in op de realisatie van Fietsroutes Plus en levert dan ook forse financiële bijdragen aan Fietsroute Plus-projecten van overheden in de regio. Voor de Fietsroutes Plus Groningen-Zuidhorn en Groningen-Bedum is hier al gebruik van gemaakt.

Gemeenten

Behalve de gemeente Groningen, hebben de meeste gemeenten geen aparte fietsnota. Wel hebben de meeste gemeenten met een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) hierin een paragraaf opgenomen over fietsverkeer. Hierbij ligt de nadruk vooral op infrastructuur, waarbij er over het algemeen geen onderscheid is tussen utilitaire fietsvoorzieningen en recreatieve fietsvoorzieningen. Op gemeentelijk niveau is er slechts op beperkte schaal sprake van het stimuleren van ketenmobiliteit of van fietspromotie. Wel zijn er gemeenten die nadrukkelijk het gebruik van de fiets naar school stimuleren.

Gemeente Groningen

Het fietsbeleid van de gemeente Groningen is verwoord in de fietsnota ‘Stap Op’. In deze nota komen alle aspecten die te maken hebben met het stimuleren van het gebruik van de fiets aan de orde. In de afgelopen 20 jaar is vooral veel geïnvesteerd in completering van het fietsnetwerk in de gemeente. Naast de aanleg van nieuwe fietspaden en fietsstroken zijn ook een aantal ontbrekende schakels gerealiseerd. De komende jaren zal er meer nadruk komen te liggen op het fietsparkeren. Zowel bij het Hoofdstation als in de binnenstad vormt het grote aantal fietsen een knelpunt: er is weinig stallingcapaciteit beschikbaar en de vraag naar stallingruimte is groot. Daarnaast wil de gemeente de provinciale Fietsroutes Plus doortrekken tot de binnenstad: de aanleg van een nieuwe fietsroute parallel aan de spoorlijn Groningen - Sauwerd tussen de Noordelijke Ringweg en het Noorderstation maakt hiervan onderdeel uit. Daarnaast zijn de doorstroming van fietsers bij verkeerslichten, fietsendiefstal en fietspromotie belangrijke thema’s in de gemeente Groningen.

4. BELEIDSVISIE

De in dit hoofdstuk beschreven beleidsvisie houdt zo veel mogelijk rekening met het beleidskader beschreven in het vorige hoofdstuk. De visie bestaat uit een algemeen deel (paragraaf 4.1), concrete doelstellingen (paragraaf 4.2) en de uitwerking hiervan in vier thema's:

- Infrastructuur (paragraaf 4.3)
- Ketenmobiliteit en fietsparkeren (paragraaf 4.4)
- Promotie en communicatie (paragraaf 4.5)
- Organisatie (paragraaf 4.6)

4.1. ALGEMEEN

Fietsen is gezond, goed voor het milieu en het klimaat en het levert een bijdrage aan de bereikbaarheid (en daarmee economie) van de provincie en in het bijzonder de stedelijke gebieden. Voldoende argumenten om met deze nota het gebruik van de fiets te stimuleren en daarmee de mobilist een volwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. Wanneer een deel van de Groningers de auto laat staan om vaker de fiets te gebruiken, al is het maar een of twee dagen per week, dan kan daarmee een bijdrage worden geleverd aan het bereikbaar en leefbaar houden van de stedelijke gebieden. Vooral op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Wij zetten ons hiervoor in door het op orde houden en verbeteren van de fietsinfrastructuur, het faciliteren van ketenmobiliteit, het promoten van de bestaande voorzieningen en mogelijkheden en het stimuleren van gemeenten om dit samen met ons te doen.

Helaas is de fietser nog steeds veel te vaak betrokken bij ongevallen, met vaak ernstige afloop. Naast het stimuleren van het fietsgebruik zetten wij ons daarom ook in voor de verbetering van de verkeersveiligheid van fietsers. Dit doen wij onder andere door in te zetten op de realisatie van Fietsroutes Plus en de aanpak van fietsoversteken.

4.2. DOELSTELLING

Op basis van de ontwikkelingen beschreven in hoofdstuk 2 blijkt dat een belangrijke inzet op de fiets als alternatief voor onder andere de auto wenselijk is. Er is een aantal positieve ontwikkelingen die ervoor zorgt dat dit een goed moment is om dit te doen. Aan de andere kant is er ook een aantal bedreigingen die zouden kunnen zorgen voor een afname van het fietsgebruik en/of een toename van het aantal ongevallen met fietsers.

Ook op het gebied van de verkeersveiligheid zijn de algemene ontwikkelingen zeer positief. Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven blijft de positieve ontwikkeling op de provinciale wegen achter bij die op de overige wegen in de provincie en bij de landelijke trend. Hier is geen verklaring voor beschikbaar.

De hoofddoelstellingen van de Beleidsnota Fiets zijn:

- Het realiseren van een toename van het gebruik van de fiets in de provincie Groningen.
- Het veiliger maken van het (brom)fietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidsdoelstelling: het realiseren van een afname van het aantal doden met 47% en het aantal ziekenhuisgewonden¹ met 34% in 2020 ten opzichte van 2002 in de provincie Groningen².

¹ Een ziekenhuisgewonde is iemand die als gevolg van het ongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis. De licht gewonden (EHBO) maken hier dus geen onderdeel van uit.

² De percentages zijn een doorvertaling van de landelijke doelstelling uit de SVIR naar de provincie. Het monitoren van de afname van het aantal doden is voor wat betreft (brom)fietsers minder betrouwbaar door het kleine aantal.

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in vijf subdoelstellingen:

- De fietsintensiteit op een Fietsroute Plus moet minimaal met 15% toegenomen zijn in 2020 ten opzichte van voor de realisatie.
- De kwaliteit van de Fietsroutes Plus moet na realisatie door de gebruikers gemiddeld worden beoordeeld met minimaal een 8³.
- Op Fietsroutes Plus moet de verkeersveiligheid sterk verbeteren: het aantal ernstige verkeersslachtoffers⁴ moet drie jaar na realisatie met 50% zijn gedaald ten opzichte van een periode van drie jaar daarvoor.
- Op alle overige provinciale fietsroutes moet de fietsintensiteit in 2020 minimaal gelijk zijn ten opzichte van de fietsintensiteit in 2010 (en dus de dalende trend gekeerd).
- Het realiseren van een toename in het aantal verplaatsingen op de fiets in de provincie Groningen in het voor- of natransport van het Openbaar Vervoer of de auto (ketenmobiliteit).

Daarnaast zal in het Actieplan Fiets worden onderzocht of het mogelijk is om op een simpele manier de overige fietspaden ook te laten beoordelen door gebruikers op kwaliteit; in aanvulling op de comfortmeting die standaard wordt gedaan.

Om de doelstelling te bereiken achten wij het noodzakelijk om te beschikken over een fijnmazig regionaal fietsnetwerk van goede kwaliteit. Daarnaast is het van belang om goede voorzieningen te hebben die het ketenvervoer bevorderen en om de mogelijkheid om de fiets te gebruiken regelmatig onder de aandacht te brengen van onder andere forensen. De doelstellingen worden in deze Beleidsnota Fiets uitgewerkt in vier themas: infrastructuur, ketenmobiliteit en fietsparkeren, promotie & communicatie en organisatie.

De doelstellingen uit de Beleidsnota Fiets kunnen wij niet alleen bereiken. Zonder medewerking van gemeenten, die een uitvoerende taak hebben voor wat betreft hun eigen wegennet (en fietsvoorzieningen) en een stimulerende taak richting haar bevolking, lukt dit niet. Ook vallen voorzieningen op de plek van herkomst en/of bestemming, zoals bijvoorbeeld fietsenstallingen, onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Het VVB heeft hierbij een rol om haar partners te stimuleren actief fietsbeleid te voeren. Belangrijke bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen zijn de externe factoren, die door ons moeilijk te beïnvloeden zijn.

4.3. THEMA INFRASTRUCTUUR

In deze paragraaf zal in worden gegaan op het aspect infrastructuur. De paragraaf bestaat uit informatie over het in de Beleidsnota Fiets uit 2002 vastgestelde regionale fietsnetwerk en haar kwaliteitseisen, over Fietsroutes Plus, over verkeersveiligheid en over beheer en onderhoud.

4.3.1. HOOFDFIETSROUTENETWERK

Onze provincie beschikt in het algemeen over goede infrastructuurvoorzieningen voor de fiets. Echter om het fietsgebruik extra te stimuleren, kunnen op diverse plaatsen verbeteringen worden aangebracht. Naast completeren van het netwerk – er zijn nog enkele ontbrekende schakels in het netwerk – en het verbeteren van het comfort van de fietsvoorzieningen, zullen wij daarbij ook aandacht besteden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

³ In het kader van de planvorming van een Fietsroute Plus wordt standaard een fietsenquête uitgevoerd. Na realisatie van de Fietsroute Plus zal standaard een vergelijkbaar belevingsonderzoek worden gedaan.

⁴ Ernstige verkeersslachtoffers zijn doden en ziekenhuisgewonden samengevoegd.

Mede vanuit financiële overwegingen is het nodig om prioriteiten te stellen. Daarom kiezen wij er voor onze inzet om te komen tot een kwalitatief hoogwaardig en veilig fietsnetwerk, vooral te richten op het vastgestelde regionaal fietsnetwerk (zie bijlage 9). Dit vormt in feite de hoofdfietsstructuur in onze provincie. Daarbij zullen wij ook de andere (provinciale) fietsvoorzieningen in onze provincie niet uit het oog verliezen. Binnen onze hoofdfietsstructuur (het regionaal fietsnetwerk) wordt een aantal routes onderscheiden waaraan wij extra kwaliteit willen toekennen: de zogenaamde regionale Fietsroutes Plus. Deze potentiële Fietsroutes Plus staan ook weergegeven op de kaart in bijlage 9.

Het regionaal fietsnetwerk betreft met name fietsroutes voor utilitair gebruik (naar het werk, winkels, onderwijsinstellingen en andere voorzieningen) en is in de Beleidsnota Fiets uit 2002 bepaald samen met gemeenten en de Fietsersbond. Wij hebben geen signalen ontvangen die ertoe noodzaken het toen vastgestelde netwerk te herzien.

4.3.2. KWALITEITSEISEN HOOFDFIETSROUTENETWERK

Diverse factoren zijn van belang bij het stimuleren van fietsverkeer. Ten aanzien van het fietsnetwerk gaat het om het bieden van voldoende kwaliteit. Nadenken over voorzieningen voor fietsers begint echter bij de functie van de weg en wat dit betekent voor de fietsvoorzieningen. Op basis hiervan kan bepaald worden welk type voorziening gerealiseerd zou moeten worden. Bij de realisatie van deze voorziening zijn vervolgens de vijf hoofdeisen voor het ontwerpen van wegen/fietspaden van belang: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. In bijlage 10 staan de kwaliteitseisen uitgewerkt.

Deze kwaliteitseisen gelden als vertrekpunt bij de aanleg van vrijliggende fietspaden of de inrichting van wegen met fiets(suggestie)stroken. Dit overigens in het besef dat er daarnaast altijd sprake moet zijn van op de omstandigheden afgestemd maatwerk.

4.3.3. FIETSRUTES PLUS

We willen de kwaliteit van een aantal trajecten in ons regionale hoofdfietsroutenetwerk opwaarderen tot zogenaamde Fietsroutes Plus. Een Fietsroute Plus is een hoogwaardig fietspad waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte en doorstroming. Door de aanleg van deze fietsroutes moet fietsen prettiger, veiliger en toegankelijker worden.

De routes worden gerealiseerd op relaties waar het huidige en potentiële gebruik het grootst zijn. Het gaat dan om verbindingen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden met grote vervoersstromen. Door het concentreren van maatregelen op deze trajecten kan naar verwachting de grootste winst worden bereikt ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik. Ook gezien de sterke woon-werk- en woon-schoolrelaties tussen deze kernen mag worden verwacht dat op deze relaties het meeste succes kan worden geboekt ten aanzien van het beïnvloeden van de modal split.

Naast het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto hebben de Fietsroutes Plus ook tot doel de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. De eerste vier Fietsroutes Plus die in onze provincie worden gerealiseerd liggen alle vier op trajecten die behoorden tot de gevaarlijkste fietsroutes van de provincie. De verwachting is dat met name door het aanzienlijk verbreden van de fietspaden de verkeersveiligheid sterk zal verbeteren. Ook bij toekomstige Fietsroutes Plus zal de verkeersveiligheid een belangrijk aspect vormen bij de afweging.

Inmiddels zijn er vier Fietsroutes Plus in ontwikkeling:

- Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn (in november 2011 voor 90% gerealiseerd);
- Fietsroute Plus Groningen-Bedum (planning: realisatie afgerond in 2012 of 2013);
- Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer (verkenning eind 2011 gestart);
- Fietsroute Plus Groningen-Winsum (verkenning eind 2011 gestart).

Daarnaast zijn er verschillende trajecten benoemd als potentiële Fietsroute Plus, zoals bijvoorbeeld de verbinding Groningen-Leek. Op de kaart in bijlage 9 staan de potentiële Fietsroutes Plus weergegeven.



Ondanks dat het concrete effect van de realisatie van Fietsroutes Plus nog niet bekend is en er ook landelijk nog onvoldoende duidelijkheid is over de effecten, blijven wij inzetten op de realisatie van Fietsroutes Plus, omdat we overtuigd zijn van het positieve effect op de concurrentiepositie van de fiets en de verkeersveiligheid. Dit sluit ook aan bij het beleid dat het Rijk voorstaat (zie paragraaf 3.1) en dat in de Regio Groningen-Assen wordt gevoerd (zie paragraaf 3.3). Wel zullen we de realisatie van de eerste twee Fietsroutes Plus uitgebreid evalueren, onder andere door het uitvoeren van een belevingsevaluatie. Hierbij hebben wij als doel dat de gebruikers de Fietsroute Plus minimaal een rapportcijfer 8 moeten geven.

Kwaliteitseisen

Naar aanleiding van de Beleidsnota Fiets uit 2002 zijn er specifieke kwaliteitseisen opgesteld voor Fietsroutes Plus. Deze zijn vervolgens in 2006 afgestemd met de provincie Drenthe, zodat er in de hele Regio Groningen-Assen dezelfde kwaliteitseisen worden gehanteerd voor Fietsroutes Plus. Deze kwaliteitseisen zijn op twee plaatsen iets gewijzigd. Allereerst is niet meer opgenomen dat de gehele Fietsroute Plus verlicht moet worden. Deze kwaliteitseis is aangepast conform het beleid uit het beleidsplan openbare verlichting (zie bijlage 10). Daarnaast is explicieter opgenomen dat er bij de toepassing van beschutting niet alleen op de sociale veiligheid gelet moet worden, maar ook op inpassing in het landschap. De kwaliteitseisen zijn opgenomen in bijlage 12.

4.3.4. VERKEERSVEILIGHEID

Zoals uit de ongevalsanalyse is gebleken, zijn fietsers en bromfietzers kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarom is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren en verbeteren van fietsvoorzieningen. In het actieplan zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan:

- **Black spots**

Black spots zijn locaties waar in drie jaar tijd drie of meer letselgevallen of zes of meer ongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers hebben plaatsgevonden. De afgelopen tien jaar is er op provinciale wegen slechts sprake geweest van één black spot voor fietsers. Deze is inmiddels opgelost.

- **Gevaarlijke fietsroutes**

In het Actieplan Fiets 2004-2007 is geconstateerd dat er sprake was van een concentratie van ongevallen op een aantal concrete fietsroutes. Allemaal van en naar de stad Groningen. Met de realisatie van vier Fietsroutes Plus wordt de verkeersveiligheid van het (brom)fietsverkeer op een groot aantal van deze routes sterk verbeterd.

- **Fietsoversteken**

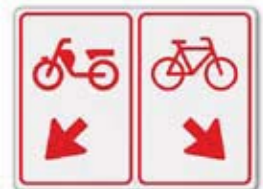
Door de grote snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers zijn locaties waar fietsers provinciale wegen moeten oversteken per definitie risicovolle plekken. In het Beleidsplan Verkeersveiligheid provinciale wegen wordt voorgesteld voor de periode 2012-2015 jaarlijks een bedrag beschikbaar te stellen voor onder andere de aanpak van gevaarlijke fietsoversteken. In het Actieplan Fiets zal worden aangegeven welke fietsoversteken en andere knelpunten eerst zullen worden aangepakt. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het aantal ongevallen en de oversteekbaarheid.



fietsoversteek bij 't Hemelrijk (N361)

- **Bromfietser op de rijbaan**

Om de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietzers te vergroten is op 15 december 1999 de maatregel “bromfiets op de rijbaan” landelijk ingevoerd. De invoering van deze maatregel houdt in dat een bromfietser niet meer op een “verplicht fietspad” mag rijden. Ook in onze provincie is de maatregel consequent doorgevoerd. Overigens valt in zijn algemeenheid in de ongevalsanalyse de hoge betrokkenheid van bromfietzers op. In het actieplan zal de hoge betrokkenheid van bromfietzers bij ongevallen nader geanalyseerd worden.



Ook in andere gevallen, wanneer op een fietsroute sprake is van een concentratie van ongevallen, zullen maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarbij kan worden gedacht aan het scheiden van verkeerssoorten, het verminderen van de snelheid van het autoverkeer, het verbreden van een fietspad en het duidelijk inrichten van wegen en kruispunten waardoor de weggebruiker een beter overzicht heeft. Daarnaast zal er in het actieplan nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de problematiek van enkelvoudige ongevallen, specifieke doelgroepen en het feit dat (brom)fietsers bij de meeste ongevallen zelf de veroorzakers zijn. Permanente Verkeerseducatie (zie paragraaf 4.5.3) speelt hierbij een belangrijke rol.

Voor wat betreft de voorrang van (brom)fietsers op rotondes wijken wij af van de landelijke insteek om (brom)fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven op het verkeer dat de rotonde nadert of verlaat. Wij kiezen ervoor om (brom)fietsers zowel op rotondes binnen de bebouwde kom als op rotondes buiten de bebouwde kom voorrang te laten verlenen aan het verkeer dat de rotonde nadert of verlaat. Hierbij kiezen wij nadrukkelijk voor de verkeersveiligheid boven de fietsvriendelijkheid. Hierin worden wij gesterkt door het onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) waarin is geconstateerd dat op rotondes met fietsers in de voorrang gemiddeld zes keer meer ongevallen tussen (brom)fietsers en autoverkeer plaatsvinden dan op rotondes met fietsers uit de voorrang.

4.3.5. BEHEER EN ONDERHOUD

Aanleggen van nieuwe fietspaden is stap een, maar vervolgens moeten de fietspaden ook worden onderhouden. Hiermee houden wij in de planvorming al rekening, bijvoorbeeld bij de keuze tussen asfalt en beton (zie bijlage 10).

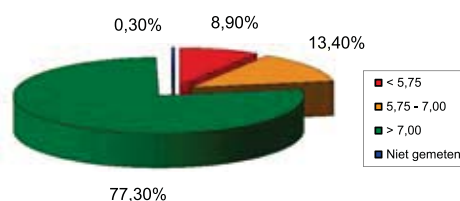
Om een goed beeld te krijgen van de inzet die nodig is op het gebied van beheer en onderhoud voeren we sinds 2000 comfortmetingen uit bij de bij ons in beheer zijnde fietspaden (in totaal ongeveer 245 km). Deze comfortmetingen worden (ongeveer) één keer per vier jaar herhaald en de laatste meting is uitgevoerd in 2010. Het comfort van de fietspaden wordt gemeten door over de fietspaden met een minibus te rijden waarachter twee fietswielen zijn gehangen. Deze registreren de trillingen welke worden veroorzaakt door de oneffenheden van het fietspad. Hiermee is informatie verkregen over de vlakheid van de verharding.

Vanwege onderhoudswerkzaamheden is het niet gelukt om alle fietspaden te meten. Bij de laatste comfortmeting (2010) is het gelukt om 213 van de 245 km aan fietspaden te meten.

De mate van comfort wordt uitgedrukt in een rapportcijfer. Hoe hoger het rapportcijfer hoe beter het comfort. Het maatgevende rapportcijfer is een 6-. Dit betekent dat alles onder 5.75 als onvoldoende wordt gewaardeerd. Uit de laatste comfortmeting (2010) is gebleken dat slechts 8,9% van de fietspaden onvoldoende scoort. Wij wijken met dit percentage niet af van het landelijke beeld.

Op de kaart in bijlage 13 en in onderstaande grafiek zijn de resultaten van de comfortmeting weergegeven.

In het kader van het uitvoeringsprogramma beheer en onderhoud zullen wij op basis van de comfortmeting bepalen waar de verharding van fietspaden te wensen overlaat. Hieruit komen eventueel te treffen maatregelen in dat verband aan de orde. Voor wat betreft Fietsroutes Plus zullen er nog aparte afspraken worden gemaakt over een eventueel hoger niveau van beheer en onderhoud.



Een belangrijk onderdeel van het beheer van fietspaden in de gladheidbestrijding. In het draaiboek gladheidbestrijding is het uitgangspunt dat alle provinciale fietspaden (preventief) gestrooid worden. In het draaiboek worden de meest efficiënte strooiroutes benoemd. Hierbij is er geen sprake van fietspaden met een hogere of lagere prioriteit. Alleen wanneer er sprake is van extreme situaties moeten er keuzes worden gemaakt. Belangrijk bij het strooien van fietspaden is de afstemming met andere gemeenten. Hier zijn goede afspraken over gemaakt.

Gemeentelijke fietspaden langs provinciale wegen

In de periode 2004 t/m 2010 zijn er door verschillende gemeenten fietspaden aangelegd langs provinciale wegen: onder andere langs de N865 Ten Post - Schildwolde, de N998 Rottum - Usquert en de N999 ter hoogte van Zandweer. Omdat er qua beheer en onderhoud geen (beleidsmatige) afspraken voor deze gemeentelijke paden zijn gemaakt, levert dit onduidelijke, niet praktische situaties op. De gladheidbestrijding en het sneeuwruimbeleid van de gemeente sluit vaak niet aan bij dat van de provincie, waardoor het kan voorkomen dat delen van een fietspad soms wel en soms niet zijn gestrooid. Ook voor het bermbeheer (maaien) ontstaan soms onduidelijk situaties.

Wij gaan afspraken maken om te voorkomen dat er nieuwe onduidelijke beheerssituaties gaan ontstaan. Hierbij zal de provinciale insteek zijn dat dit soort fietspaden in beheer komt bij de provincie, op het moment dat ze 2,5 meter of breder zijn. Dit heeft te maken met de breedte van het onderhoudsmaterieel van de provincie.

Beheerssysteem

Alle gegevens die worden verzameld tijdens de comfortmetingen worden opgeslagen in het beheerssysteem. Vanuit dit systeem kunnen allerlei gegevens over de oneffenheden van de fietspaden worden gehaald. Tijdens het uitvoeren van de metingen worden tegelijkertijd ook foto's van elke 10 m van het fietspad gemaakt. Door dit systeem is het mogelijk geworden om plaatsonafhankelijk de staat van de fietspaden te bekijken. Met dit systeem is de ontsluiting van beheersinformatie gerealiseerd en hierdoor kan de afdeling wegbeheer een beter onderhoudsplan maken.

4.4. THEMA KETENMOBILITEIT EN FIETSPARKEREN

De fiets vervult in veel gevallen een functie in het voor- of natransport van het Openbaar Vervoer. In ongeveer 40% van de verplaatsingen met de trein geldt de fiets als voorttransportmiddel. Voor natransport geldt een percentage van 15%. Op sommige stations liggen deze percentages zelfs nog hoger. De laatste jaren is er zowel landelijk, als in onze provincie een ontwikkeling gaande die er voor zorgt dat deze percentages alleen nog maar zullen stijgen. Dit maakt dat ook de behoefte aan goede voorzieningen bij stations, OV-knooppunten en bushaltes en op de route daar naartoe groeiende is.

De fiets wordt over het algemeen gezien al een goed alternatief voor de auto op afstanden tot ongeveer 10 à 15 kilometer. Met de opkomst van de elektrische fiets zouden deze afstanden nog kunnen vergroten. Voor onze provincie betekent dit dat de kracht van de fiets met name ligt in de verbindingen tussen de stad Groningen en de nabijgelegen grotere kernen. Over het algemeen liggen deze kernen op een afstand die door de meeste fietsers als acceptabel wordt beoordeeld. Voor grotere afstanden vormt de fiets voor de meeste mensen geen alternatief. Op deze afstanden biedt de combinatie fiets – Openbaar Vervoer goede kansen als alternatief. Dit gecombineerde vervoer noemen we ketenmobiliteit.

In het POP wordt onderschreven dat ketenmobiliteit een belangrijke plaats inneemt in ons beleid. Hierbij speelt de fiets een belangrijke rol, met name in het voor- en natransport naar en van de stations, OV-knooppunten en belangrijke bushaltes. Kwalitatief hoogwaardige stallingvoorzieningen zijn integraal onderdeel van het hoogwaardige openbaar vervoersysteem dat wij nastreven. Hier wordt, zoals eerder gesteld, aan gewerkt.

Of men de fiets ook daadwerkelijk gebruikt, wordt over het algemeen bepaald door het motief van de reis en de beoordeling van de voorzieningen op de gehele keten. Hierbij spelen in de basis drie factoren een belangrijke rol.

- De herkomst: het bezit van een fiets en de mogelijkheid om hem veilig te stallen;
- De route: de route (inclusief overstappunten) dient voldoende kwaliteit te hebben (terug te leiden tot de vijf hoofdeisen voor infrastructuur: samenhang, comfort, directheid, veiligheid en aantrekkelijkheid);
- De bestemming: de mogelijkheid om de fiets veilig te stallen op de plaats van bestemming;

In paragraaf 4.4.3 zal worden ingegaan op de voorzieningen op de plaats van herkomst of bestemming. Bij ketenmobiliteit speelt de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige stallingvoorzieningen misschien nog wel een veel belangrijkere rol in de keuze. In paragraaf 4.4.1 zal worden ingegaan op de overstap fiets – Openbaar Vervoer (inclusief de mogelijkheid om een (vouw)fiets mee te nemen in de trein/bus). In de paragraaf 4.4.2. wordt ingegaan op een andere vorm van ketenmobiliteit: de overstap fiets – auto. Tot slot wordt aandacht besteed aan kwaliteitseisen voor fietsenstallingen en een van de bedreiging voor het stimuleren van ketenmobiliteit: fietsendiefstal.

4.4.1. OVERSTAP FIETS – OPENBAAR VERVOER

Fietsenstallingen bij treinstations

Zoals aangegeven vervult de fiets in veel gevallen een functie in het voor- of natransport van het Openbaar Vervoer. Dit zogeheten ketenvervoer willen wij stimuleren. Zowel in het voortransport als in het natransport is de aanwezigheid van voldoende fietsenstallingen van goede kwaliteit hierbij van groot belang. De provincie speelt bij de uitbreiding van fietsenstallingen bij treinstations maar een beperkte rol. Gemeenten, ProRail en NS-fiets zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de realisatie van fietsenstallingen. De provincie heeft alleen een rol in het – in goede samenwerking met gemeenten – subsidiëren van deze uitbreidingen.

Het vorige decennium is er een grote stap gezet in de vergroting van de capaciteit van fietsenstallingen bij treinstations als gevolg van het programma ‘Ruimte voor de Fiets’ van ProRail en NS. Een bijdrage van 50% in de kosten van de uitbreiding heeft er toe geleid dat de capaciteit van fietsenstallingen overal in het land fors is uitgebreid. In de provincie Groningen is het aantal fietsenstallingen



bij treinstations uitgebreid van bijna 3000 stallingplaatsen naar ruim 4800 stallingplaatsen (exclusief het hoofdstation van Groningen). De uitbreiding is medegefinancierd vanuit het RSP-project ‘Facelift Noordelijke Stations’. De verwachting is dat er met deze uitbreiding op korte termijn ruim voldoende stallingen zijn bij alle stations in de provincie. Tegelijkertijd dienen we alert te blijven op mogelijke tekorten, gezien de groei op het regionale spoor en de bijbehorende behoefte aan stallingcapaciteit.

Ook landelijk wordt er richting 2020 nog een sterke toename verwacht van de behoefte aan stallingvoorzieningen bij treinstations. Bij de kamerbehandeling van het “Actieplan Fietsparkeren bij stations” in oktober 2011 is besloten om het programma tot 2020 voort te zetten. Voor de periode 2012 - 2020 is door het Ministerie € 67 mln. beschikbaar gesteld, uitgaande van 50% co-financiering door de decentrale overheden. Voor de eigen (50%) bijdrage van de decentrale overheden mag de BDU worden aangewend. De minister zal in januari 2012 aan de leden van de Tweede Kamer een brief sturen met aanvullende informatie en voorwaarden over het programma “Ruimte voor de fiets 2012 - 2020”.

OV-fiets

Ook in het natransport is het belang van kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen groot, zodat de reiziger er voor kan kiezen om een tweede fiets te stallen op de plaats van bestemming. Echter, de laatste jaren is een ander product bezig aan een sterke opmars: de OV-fiets. De OV-fiets is een huursysteem waarbij fietsen bij honderden stationsstallingen van onder andere de NS kunnen worden betrokken. OV-fiets berust op het principe van een lidmaatschap. Deelnemers aan het systeem hebben een pas ter identificatie, waarmee een fiets bij de fietsenstalling kan worden afgehaald. Inmiddels is het aantal ritten met een OV-fiets gestegen naar ongeveer 1 miljoen per jaar.



Op dit moment zijn er twee stations in onze provincie waar de OV-fiets beschikbaar is: op het hoofdstation in Groningen en op het station van Winschoten. Daarnaast staat er een automatische box op het P+R-terrein bij de Euroborg. Het uiteindelijke doel van de OV-fiets organisatie is dat de reiziger op elk station in Nederland een OV-fiets kan huren. Wij delen deze mening, maar zien het als streefbeeld. In het Actieplan Fiets zal dit streefbeeld worden uitgewerkt, en zal worden gekeken of en zo ja, op welke manier dit eindbeeld gerealiseerd kan worden.

Bij de opzet van een nieuwe locatie hanteert OV-fiets het principe dat de overheden de infrastructuur (de boxen, techniek, etc.) financieren en dat OV-fiets verantwoordelijk is voor de exploitatie (lidmaatschap, aanschaf en onderhoud van de fiets, personeelskosten, etc.).

Fietsenstallingen bij bushaltes

Daar waar de ontwikkelingen rond fietsenstallingen bij treinstations zich in hoog tempo opvolgen, blijft het rond fietsenstallingen bij bushaltes de laatste jaren stil. Ook in de delen van de provincie zonder een treinverbinding willen we een goed alternatief voor de auto bieden. Dit gebeurt door het aanbieden van een vorm van openbaar vervoer. Door de uitgestrektheid van delen van de provincie heeft niet iedereen een bushalte op loopafstand. De fiets is dan een welkome aanvulling. De aanwezigheid van hoogwaardige stallingvoorzieningen moet een integraal



onderdeel zijn van het hoogwaardig openbaar vervoersysteem dat de provincie en het OV-bureau nastreven. De aanwezigheid van stallingen en de voldoende kwaliteit ervan verhoogt de kans op voortransport per fiets. Vandaar dat wij de aanwezigheid van fietsenstallingen bij onze bushaltes van groot belang vinden. In paragraaf 4.4.4. wordt ingegaan op de kwaliteitseisen van fietsenstallingen.

Vanuit onze regierol zullen we inzetten op het stimuleren van gemeenten ter verbetering van fietsenstallingen bij bushaltes in het beheer bij gemeenten. Daarnaast zullen wij zelf een actief beleid voeren ten aanzien van bushaltes in ons eigen beheer. In het kader van de ontwikkeling van een actieplan zal onderzocht worden of het mogelijk is om op regionale schaal een programma te maken zoals 'Ruimte voor de fiets', specifiek gericht op fietsenstallingen bij bushaltes.

Met de fiets in de trein/bus

Tot slot bestaat er de mogelijkheid om een (vouw)fiets mee te nemen in de trein of een vouwfiets in de bus ⁵. Ook in de tram die vanaf 2016 zal rijden in Groningen wordt het toegestaan om een vouwfiets mee te nemen. In september 2006 is er in verschillende regionale media aandacht geweest voor het feit dat in alle stadsbussen, streekbussen en Qliners in de provincies Groningen en Drenthe gratis een vouwfiets mag worden meegenomen. In 2012 zal er door het OV-bureau opnieuw aandacht aan geschonken worden.

4.4.2. OVERSTAP FIETS – AUTO

Waar het Openbaar Vervoer geen alternatief is voor de auto, kan de combinatie fiets – auto een goed alternatief bieden voor het gebruik van de auto. Wij willen de mobilist stimuleren om voor het gedeelte van de reis waarop de meeste congestie te verwachten is (met name rond de stad Groningen) de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Wij willen de mobilist stimuleren om de auto aan de rand van de stad te parkeren en vanaf daar de reis per fiets te vervolgen. In Groningen noemen wij dit concept ‘Park & Bike’. Hiermee willen we een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van met name de stad Groningen. Dit vergt enerzijds voldoende mogelijkheden om de auto en de fiets aan de rand van de stad veilig te parkeren en anderzijds goede fietsvoorzieningen van de rand van de stad naar de stad. Inmiddels is de stad Groningen, de Regio Groningen-Assen, samen met de provincie en het Rijk bezig met de ontwikkeling van transferia rond de stad. Een belangrijke voorwaarde bij de realisatie van deze transferia is de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen.

Ook willen we bekijken of wij op locaties buiten de stad het gebruik van de fiets in combinatie met de auto kunnen stimuleren. Dit kan onder andere door het aanbieden van voldoende fietsenstallingen bij de verschillende carpoolplaatsen die we in de provincie hebben, zodat de fiets gebruikt kan worden voor de rit van huis naar de carpoolplaats.

4.4.3. FIETSENSTALLINGEN HERKOMST/BESTEMMING

Zoals in de inleiding van paragraaf 4.4 is beschreven hangt de keuze om de fiets te nemen niet alleen af van het oordeel over de kwaliteit van de route en de aanwezigheid van fietsenstallingen op overstappunten. Ook op de plaats van herkomst en op de bestemming dienen de voorzieningen goed te zijn.

In 2003 is de verplichting om een fietsenberging te bouwen bij een nieuwbouwhuis geschrapt uit het bouwbesluit, in de veronderstelling dat marktwerking voldoende zou zijn om nieuwbouwhuizen te voorzien van een deugdelijke fietsenberging. De praktijk bleek echter weerbarstiger. Waarschijnlijk zal de fietsenberging daarom weer onderdeel uitmaken van het bouwbesluit dat naar verwachting vanaf 1 april 2012 of 1 juli 2012 van kracht wordt.

In veel oudere wijken, met name in de steden, zijn vaak nog wel onvoldoende stallingmogelijkheden aanwezig. Het opzetten van buurtstallingen kan hier een oplossing bieden. De gemeenten kunnen dat stimuleren door het verstrekken van investeringssubsidies en het inpassen van buurtstallingen in stads- en dorpsvernieuwing.

De mogelijkheid om de fiets goed te kunnen stallen op de plaats van bestemming is van belang om het fietsgebruik te bevorderen. Naast eenvoudige voorzieningen zoals fietsklemmen en –rekken, leveren bewaakte stallingmogelijkheden een belangrijke bijdrage aan het bevorderen van het gebruik van de fiets. In de stad Groningen functioneren er al diverse bewaakte rijwielstallingen. Uitbreiding van het aantal bewaakte rijwielstallingen wordt als een positieve ontwikkeling gezien. Ook voor werkgevers zien wij een rol weggelegd om het fietsgebruik te stimuleren.

⁵ Een vouwfiets mag meegenomen worden in de bus als handbagage. De vouwfiets moet wel opgevouwen zijn en mag anderen, net als andere bagage, niet hinderen. De chauffeur bepaalt of dit het geval is.

Zij kunnen een bijdrage leveren door te zorgen voor goede stallingmogelijkheden en eventueel andere voorzieningen, zoals de mogelijkheid te douchen op het werk. Als provincie zullen wij werkgevers stimuleren in het kader van mobiliteitsmanagement. Zie ook paragraaf 4.5.1.

4.4.4. KWALITEITSEISEN FIETSENSTALLINGEN

We hebben de ambitie om het ketenvervoer te stimuleren, om daarmee een goed alternatief te bieden voor het gebruik van de auto. Een belangrijke voorwaarde is hierbij de aanwezigheid van voldoende kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen. Dit betekent dat de stallingen aan een aantal eisen dienen te voldoen. Voor wat betreft fietsenstallingen bij treinstations is dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente, ProRail en NS Fiets. Voor wat betreft fietsenstallingen bij bushaltes zien wij wel een rol voor onszelf weggelegd, die zich richt op bushaltes langs provinciale wegen.

Op de volgende pagina staat weergegeven wat ons streefbeeld is. In het Actieplan Fiets zal dit verder worden uitgewerkt. Hierbij zullen wij, indien mogelijk, het onderzoek dat adviesbureau Inno-v in opdracht van het Fietsberaad doet naar kwaliteitsnormen van fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes betrekken.

Fietsenstallingen bij bushaltes

Een van de belangrijkste kwaliteitseisen is de capaciteit: er dienen voldoende stallingen te zijn. De meest eenvoudige manier van het bepalen van de benodigde capaciteit is het uitvoeren van tellingen van het aantal fietsen bij een stalling. Om te voorkomen dat de capaciteit direct al onvoldoende blijkt te zijn wordt bij het resultaat van de telling 10 tot 20% opgeteld. Het minimum aantal stallingen bij een halte is vijf. Naast de capaciteit is de bereikbaarheid van de stallingvoorziening ook erg belangrijk. De fietsers moet op een goede en veilige manier bij de stalling kunnen komen, anders wordt de stalling niet gebruikt of kunnen er onveilige situaties ontstaan.

We kiezen er bij alle haltes voor om een zelfde type stalling toe te passen, en om de omgeving van de stalling te verharderen. Het type rek moet voldoen aan de eisen van FietsParKeur⁶. Vervolgens dient de fietser niet te ver te hoeven lopen naar de halte. Hiervoor hanteren wij een maximale loopafstand van 30 meter bij standaard haltes en 50 meter bij grotere knooppunten. De overige eisen zijn afhankelijk van de omvang van de stalling.

Op het moment dat blijkt dat er bij bepaalde haltes sprake is van veel fietsendiefstal zal bekeken worden of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan extra handhaving of het eventueel inzetten van cameratoezicht of het aanbieden van fietskluisen. Standaard zullen hier vanwege de hoge kosten geen voorzieningen voor worden getroffen. Wel worden er fietsenklemmen toegepast waar de fiets met een ketting aan vastgebonden kan worden.



⁶ FietsParKeur is een initiatief van de Fietsersbond en de leveranciers van fietsparkeervoorzieningen en is ontwikkeld om de koper van fietsparkeersystemen te helpen bij de keuze voor een goed product.

Kwaliteitseisen fietsenstallingen bij bushaltes

- Voldoende capaciteit: te bepalen op basis van tellingen + een marge van 10/20%
- Bereikbaarheid: goede, veilige route naar de stallingen
- Bereikbaarheid: korte loopafstand tot de bushalte
- Prettig stallen: type stalling dient te voldoen aan Fietsparkeur
- Comfortabel stallen: verharding van de omgeving van de stalling
- Beheer en onderhoud: de stalling dient schoon en heel te blijven.

Bij 10 of meer stallingen

- Comfortabel stallen: overkapping
- Sociaal veilig stallen: verlichting (maatwerk)
- Extra voorzieningen: afhankelijk van de locatie (maatwerk).

4.4.5. FIETSENDIEFSTAL

Het risico van fietsendiefstal is voor sommige personen aanleiding om de fiets thuis te laten. Fietsendiefstal staat zelfs hoog in de ergernis top 10 van Nederlanders. Vandaar dat de aanpak van fietsendiefstal wenselijk is wanneer het gebruik van de fiets gestimuleerd moet worden. Het bestrijden van fietsendiefstal is geen taak van de provincie. De provincie kan preventieve maatregelen treffen, die voorzien in voldoende fietsenrekken, zodat de fietser de mogelijkheid heeft om zijn of haar fiets ergens aan vast te binden.

De rol van gemeenten en de politie is groter. Met name de politie in het district Groningen/Haren is al heel erg actief in het tegengaan van fietsendiefstal. Zo werkt de politie Groningen/Haren op dit moment aan de intensivering van de aanpak van fietsendiefstal door kennisoverdracht binnen het bureau. Hierbij gaat het onder ander om het kunnen herkennen van een gestolen fiets, zodat ook bij bijvoorbeeld een verlichtingscontrole geconstateerd kan worden dat iemand op een gestolen fiets rijdt. Daarnaast werkt de politie Groningen/Haren op dit moment met een lokfiets (een fiets die gevolgd kan worden door middel van GPS op het moment dat hij wordt gestolen) en het heeft twee chipreaders in haar bezit waarmee fietsen voorzien van een chip geïdentificeerd kunnen worden.



Wij zullen in VVB-kader aandacht vragen voor de problematiek van fietsendiefstal. Gemeenten moeten worden gestimuleerd om samen met de politie (in het kader van integraal veiligheidsbeleid) aan de slag te gaan met de aanpak van fietsendiefstal, om daarmee het gebruik van de fiets te stimuleren. Idealiter zou er enerzijds sprake moeten zijn van kennisoverdracht van de politie Groningen/Haren naar de andere lokale korpsen. Hierbij is het mogelijk om, zoals al in de gemeente Stadskanaal gebeurt, een lokfiets en een chipreader voor drie maanden te lenen. Op die manier moet er een soort sneeuwbaaleffect

ontstaan, waardoor de kennis van de politie Groningen/Haren zich langzaam verspreid over de rest van de provincie. Anderzijds is het aan gemeenten om de voorwaarden te scheppen om fietsendiefstal tegen te gaan, zoals het aanbieden van goede en voldoende fietsenstallingen.

4.5. THEMA PROMOTIE EN COMMUNICATIE

Het is erg belangrijk om goede voorzieningen voor de fiets te realiseren, zoals goede fietspaden en voldoende kwalitatief hoogstaande fietsenstallingen, maar het kan minstens even effectief zijn om door middel van promotie en communicatie het fietsgebruik te stimuleren. Dit kan onder andere door het inzetten van mobiliteitsmanagement en permanente verkeerseducatie, door het uitvoeren van concrete fietspromotieacties of het communiceren rondom de uitvoering van fietsprojecten.

4.5.1. MOBILITEITSMANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement is eigenlijk meer dan promotie of communicatie. Het is het organiseren van slim reizen & werken. De reiziger wordt geprikkeld om alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, P+R of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken. In onze regio ontwikkelen we samen voorwaarden rondom: op een andere manier reizen - op een ander moment reizen – niet reizen (thuiswerken). [Bron: website GA Slimmer Reizen & Werken]

Mobiliteitsmanagement wordt toegepast als een van de mogelijkheden om de bereikbaarheid in het algemeen, en in het bijzonder van de stad Groningen te verbeteren. Enerzijds gebeurt dit via de Taskforce Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen, anderzijds via een jaarlijks werkplan mobiliteitsmanagement van de provincie Groningen.

De **Taskforce Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen** is een regionale uitwerking van de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement die in 2007 door VNO-NCW en MKB Nederland in het leven is geroepen, met als achterliggende gedachte dat werkgevers en werknemers gezamenlijk veel meer kunnen doen aan de reductie van het aantal autokilometers in de spits en dus aan de bestrijding van files. Inmiddels is de landelijke Taskforce omgedoopt in het Platform Slim Werken Slim Reizen. Met het ondertekenen van het regionale convenant zeggen de samenwerkende partijen ook in de Regio Groningen-Assen 'ja' tegen maatregelen om de automobiliteit in het woon-werkverkeer met 10 procent terug te dringen; hiermee moet het totale autoverkeer tijdens de spits met vijf procent afnemen. Voor de Regio biedt het een bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen, maar ook aan het verminderen van de overlast die zal ontstaan tijdens de uitvoering van grote projecten, zoals de Zuidelijke Ringweg Groningen.

De Taskforce zet de strategie uiteen en voert het werkprogramma uit. Zij informeert, initieert en verbindt. Zij helpt werkgevers met het maken van een uitvoerbaar mobiliteitsplan en is de linking-pin met de overheden binnen de regio. Elke werkgever bepaalt zelf welke maatregelen worden ingezet om het woon-werkverkeer van zijn medewerkers te reduceren. Er kunnen bijvoorbeeld afspraken worden gemaakt over het 'nieuwe werken', waarbij werknemers gestimuleerd en ondersteund worden om tijd- en plaatsonafhankelijk te werken. Maar ook maatregelen zoals e-conferencing (internetvergaderen), parkeermanagement (parkeren vanuit transferia en P+R) en persoonlijk mobiliteitsbudget in plaats van reiskostenvergoeding vallen binnen het convenant.

Het stimuleren van het gebruik van de fiets heeft maar een beperkte plek binnen het convenant. Daar waar tot nu toe binnen mobiliteitsmanagement de nadruk lag op de overstap van auto naar openbaar vervoer en fiets, staat bij het moderne mobiliteitsmanagement de vraag van werkgevers/werknemers centraal. Het doorbreken van de van-9-tot-5-cultuur en meer waardering voor geleverde arbeid van een werknemer, in plaats van zijn of haar aanwezigheid op kantoor.

Op de website www.gaslimmerreizen.nl staat wel een aantal mogelijkheden weergegeven waarmee werkgevers het gebruik van de fiets kunnen stimuleren. Hier staat bijvoorbeeld informatie opgenomen over Park & Bike, de vrachtfiets, Fietsroutes Plus, de Fietsvergoeding, de Fiets van de Zaak, OV-fiets en de fietscalculator.



Aanvullend op de maatregelen vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen, benoemd in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement, maakt de provincie elk jaar een **werkplan mobiliteitsmanagement**. Met het werkplan 2011 is zo veel mogelijk aangesloten bij het maatregelenpakket uit het convenant. In het werkplan Mobiliteitsmanagement 2011 is de actie 'Op voeten en fietsen naar school' de enige concrete actie die het gebruik van de fiets moet stimuleren. Daarnaast worden er nog wel seminars georganiseerd voor gemeenten, bedrijven en OR-leden om hen een handreiking te geven met mobiliteitsmanagement aan de slag te gaan.

Conclusie

Het aantal zogenaamde 'keuzereizigers' neemt toe. Deze reizigers maken per reis een afweging in het te kiezen vervoermiddel. Uit onderzoek blijkt dat 45% van alle reizigers tot deze groep behoort; 31% behoort tot de verstokte automobilisten, 20% tot de verknochte openbaar vervoerreizigers en slechts 4% tot de fietsers en voetgangers. Deze keuzereiziger moet worden verleid vaker met de fiets te gaan. Hiervoor is meer bekendheid met de voordelen van de fiets noodzakelijk. Dit kan onder andere door middel van mobiliteitsmanagement, maar ook door goede communicatie rondom fietsprojecten (zie paragraaf 4.5.2).

4.5.2. PROMOTIE

Het is niet altijd noodzakelijk om de keuzereiziger te overtuigen de fiets te nemen door middel van het verbeteren van de infrastructuur. Hetzelfde effect kan ook bereikt worden door gerichte promotiecampagnes. Het doel van deze campagnes is het zorgen voor meer bekendheid van de voordelen van fietsen. Hierbij is het belangrijk een heldere strategie te hebben en aan te sluiten bij je doelgroep. In publicatie 17 van het Fietsberaad is een overzicht gegeven van mogelijk campagnes rondom het fietsverkeer. De campagnes zijn verdeeld in zes categorieën:

- Maatregelen die zijn gericht op het belonen van fietsers (zoals 'Met belgerinkel naar de winkel' en 'Trappers');
- Maatregelen waarin teams van fietsers onderling een wedstrijd aangaan om de meeste kilometers (zoals 'Fiets het verschil');
- Marketing in fietsbeleid (zoals 'ZOEf');
- Gemeentelijke communicatiecampagnes (zoals 'Amsterdam Fietst');
- Losse acties met als doel stimuleren van fietsgebruik (zoals 'Meimaand fietsmaand');
- Voorzieningen rondom fietsroutes (zoals een informatiezuil voor fietsers).

Wij zien in het promoten van de fiets als aantrekkelijk vervoermiddel met name een grote rol voor gemeenten. Met concrete promotieacties kunnen de inwoners van een gemeente worden gestimuleerd gebruik te maken van de fiets. Het VVB kan hierin een rol vervullen door de kennis en kunde rondom fietscampagnes samen te brengen en beschikbaar te stellen, zodat de drempel om aan bepaalde campagnes mee te doen voor gemeenten lager wordt. Wij zien met name een rol in het (uitgebreid) communiceren rondom concrete provinciale fietsprojecten en het (eventueel) organiseren van een 'Jaar van de Fiets'. Uitwerking van dit idee zal plaatsvinden in het op te stellen Actieplan Fiets.

Communicatie rondom fietsprojecten

Communicatie over de mogelijkheden voor het gebruik van de fiets in de provincie levert een bijdrage aan het verbeteren van het imago van de fiets en daarmee aan een toename van het gebruik van de fiets. In eerste instantie zullen we ons hierbij richten op communicatie rondom concrete fietsprojecten die worden uitgevoerd, zoals de aanleg van een Fietsroute Plus of de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen. Alleen al door op dit soort momenten uitingen te doen in de reguliere media (website, huis-aan-huisbladen, persbericht, twitter) wordt een bijdrage geleverd aan de doelstelling van het fietsbeleid. Net als bij grote autoprojecten zou de communicatie niet alleen na afronding van de werkzaamheden kunnen plaatsvinden, maar ook al tijdens de werkzaamheden. Hierbij moet de boodschap zich richten op feitelijke informatie over de mogelijkheden om te fietsen; we willen automobilisten de mogelijkheid bieden om een afgewogen keuze te maken tussen de verschillende modaliteiten. In het te ontwikkelen actieplan zal een (simpele, maar eenduidige) communicatielijijn worden ontwikkeld.



4.5.3. VERKEERSEUCATIE

Tijdens iemands levensloop, van baby naar senior, heeft een verscheidenheid aan personen, instellingen en overheden de verantwoordelijkheid voor zijn of haar gedrag als verkeersdeelnemer. Om iemand het meest veilige en sociale gedrag zo goed mogelijk aan te leren, zorgen wij voor permanente verkeerseducatie (PVE). PVE betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop geconstateerd wordt of verwacht kan worden dat de bestaande voorwaarden kennen (kennis), kunnen (vaardigheden en inzicht) en willen (attitude) niet meer toereikend zijn voor veilig gedrag en niet door alleen zelfinstructie toereikend zullen worden. Het permanente karakter ligt in het feit dat educatie telkens voortbouwt op eerdere verkeerseducatie en de basis legt voor latere verkeerseducatie. Momenten waarop dit verwacht en gesignaleerd kan worden, zijn bijvoorbeeld: veranderende verkeersomgeving, veranderde verkeersregels, anders wordende verkeerstaak (van lopen naar fiets etc.), verandering van maatschappelijke functie, veranderde fysieke en mentale gesteldheid (bijvoorbeeld door ongeval) en het wegzakken van kennis, vaardigheden en/of motivatie.



In het beleidskader verkeerseducatie van het VVB wordt beschreven aan welke doelgroepen en beleidsaccenten de partners in het VVB prioriteit willen geven en op welke wijze zij het beschikbare budget willen inzetten. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling is leeftijd- en voertuigerelateerd. In het beleidskader wordt geen specifieke aandacht besteed aan fietsers. De gemeenten kunnen zelf invullen voor welke activiteiten en welke doelgroepen ze de middelen die het VVB beschikbaar heeft voor gemeentelijke PVE-activiteiten willen inzetten. In de meeste gemeenten worden er echter wel activiteiten op het gebied van de fiets gedaan. Voorbeelden van projecten zijn: de fietskeuring, praktisch verkeersexamen, op voeten en fietsen

naar school, laat je zien (verlichtingscampagne) en de verkeersmarkt (met vaak wel een fietsonderdeel). En die activiteiten zijn nodig, want fietsers zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Met name jongeren en ouderen. Jongeren die voor het eerst naar de middelbare school gaan zijn kwetsbaar voornamelijk omdat zij het inzicht in moeilijke (nieuwe) verkeerssituaties niet kennen noch onderkennen. Ouderen zijn kwetsbaar vanwege hun toenemende fysieke beperkingen. De elektrische fiets is met name bij ouderen favoriet. Zij onderkennen onvoldoende de risico's van de toegenomen snelheid. Een korte vaardigheidstraining is van belang om risico's te beperken.

Daarom is het belangrijk dat educatie en voorlichting over verkeersveiligheid op verschillende momenten in het 'verkeersleven' van de verkeersdeelnemer wordt gegeven.

4.6. THEMA ORGANISATIE

Uitvoering geven aan het fietsbeleid kan de provincie niet alleen. Het is gewenst dat alle gemeenten en relevante organisaties daaraan bij dragen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Het is daarbij de ambitie van de provincie dat alle betrokken overheden en organisaties (zoals Fietsersbond, VVN, etc.) waar mogelijk samenwerken aan het stimuleren van het fietsgebruik. Toch hebben de verschillende overheden ook helder omschreven rollen binnen het fietsbeleid.

Provincie

De provincie is primair verantwoordelijk voor de wegen die zij zelf in beheer heeft. Daarbij dragen wij zorg voor de aanleg, de verkeersveiligheid en het onderhoud. Hierbij richten wij ons op het in 2002 vastgestelde regionale fietsnetwerk. Daarnaast zijn wij uiteraard verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende kwalitatief hoogwaardige stallingvoorzieningen bij onze provinciale bushaltes. Tot slot is het monitoren van het effect van maatregelen een belangrijke taak.

Daarnaast hebben we een stimulerende en coördinerende rol richting gemeenten. Het is onze bedoeling aan deze rol, mede door de uitwerking en actualisatie van het fietsbeleid in deze Beleidsnota Fiets, een belangrijke impuls te geven. Ook is in de ongevalsanalyse gebleken dat een groot deel van de ongevallen met fietsers plaatsvindt op gemeentelijke wegen. Hier is dus nog een sterke winst te behalen. De exacte invulling van deze regierol zal worden uitgewerkt bij de ontwikkeling van het Actieplan Fiets. Het VVB lijkt bij uitstek geschikt om deze regisserende rol vorm te geven en op zich te nemen.

Gemeenten

Daar waar de provincie verantwoordelijk is voor de aanleg, het onderhoud, de verkeersveiligheid van haar fietspaden en de stallingvoorzieningen langs haar eigen wegen, zijn de gemeenten dat natuurlijk ook voor hun fietsinfrastructuur. Daarnaast zien wij een sterke rol voor gemeenten als het gaat om het promoten van het gebruik van de fiets door middel van gerichte fietscampagnes en de bestrijding van fietsendiefstal.

	Provincie	Gemeente
Infrastructuur		
Aanleg	Rol als wegbeheerder	Rol als wegbeheerder
Onderhoud	Rol als wegbeheerder	Rol als wegbeheerder
Verkeersveiligheid	Rol als wegbeheerder	Rol als wegbeheerder
Ketenmobiliteit		
Stallingvoorzieningen treinstations	Verantwoordelijkheid ProRail en NS Fiets (eventueel financiering door provincie en/of gemeenten)	
Stallingvoorzieningen bushaltes	Rol als wegbeheerder	Rol als wegbeheerder
Promotie en communicatie		
Mobiliteitsmanagement	Stimuleren, uitvoeren	Stimuleren, uitvoeren
Verkeerseducatie	Regisseur, financiering	Uitvoering, financiering
Fietspromotie	Regisseur, uitvoering	Uitvoering
Communicatie	Uitvoering, regisseur	Uitvoering

Overzicht rollen binnen fietsbeleid

Regio Groningen-Assen

Het regiobureau voert zelf geen projecten uit; dit wordt door de partners (provincies en gemeenten) in de Regio Groningen-Assen zelf gedaan. De Regio Groningen-Assen bewaakt de strategie die is vastgelegd in de Regiovisie en de nota "De fiets in de regio", de gemaakte samenwerkingsafspraken en de uitvoering van de programma's. Daarnaast worden regionale projecten gefinancierd.





5. MONITORING EN EVALUATIE

Telpunten

In de beleidsnota uit 2002 is geconstateerd dat als wij beter inzicht willen krijgen in de ontwikkelingen van het (brom)fietsverkeer, wij een uitgebreider telsysteem nodig hebben. In 2002/2003 is het besluit genomen om een uitgebreid telpuntennetwerk voor de provinciale fietspaden op te zetten. Dit heeft erin geresulteerd dat er vanaf 2004 op 46 punten op de provinciale fietspaden regelmatig (1x per 2 jaar of 1x per 3 jaar) tellingen worden gedaan gedurende een periode van 2 maanden per locatie. De resultaten van de tellingen en de locaties van de telpunten zijn weergegeven op de kaart in bijlage 2. Dankzij dit uitgebreide telpunten netwerk kunnen wij nu uitspraken doen over de ontwikkelingen in de intensiteit op onze provinciale fietspaden.

Agglomeratie Groningen

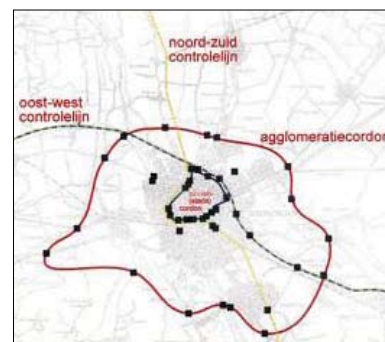
Om inzicht te krijgen in het verkeersbeeld over een periode van meerdere jaren is in 1986 gestart met metingen van en naar de agglomeratie Groningen (Groningen en Haren). Er is voor gekozen om op twee cordons tellingen te houden:

- Binnenstadcordon

Dit cordon geeft inzicht in de verplaatsingen van het (brom)fietsverkeer wat van en naar de binnenstad van Groningen rijdt.

- Agglomeratiecordon

Op dit cordon wordt jaarlijks de ontwikkeling van het (brom)fietsverkeer op meerdere punten rondom de stad Groningen gevolgd. Door dit cordon kan het (brom)fietsverkeer wat van en naar de stad Groningen rijdt goed worden gemonitord. Door vergelijkingen te maken inclusief en exclusief de gegevens van dit cordon, kan de invloed van de stad Groningen (beter) zichtbaar worden gemaakt.



Evaluatie van maatregelen

In 2006 is de afdeling Verkeer en Vervoer begonnen met de evaluatiemonitor. Dit houdt in dat bij (verkeerskundige) projecten structureel gegevens, zoals intensiteiten en ongevalcijfers, worden verzameld. Door deze gegevens voor (nulmeting) en na de reconstructie (na een jaar en na drie jaar) met elkaar te vergelijken kunnen wij de effecten van een herinrichting of verandering cijfermatig onderbouwd evalueren. Door daarnaast (steeds vaker) concrete doelstellingen in onze projectplannen op te nemen, hopen wij na realisatie beter te kunnen zeggen of een project geslaagd is of niet.

Naast de cijfermatige ontwikkelingen willen wij ook graag weten hoe de (brom)fietser onze fietspaden beleeft. Bij de beleving van een (brom)fietser hebben wij het onder andere over de mate van comfort (van het fietspad) en hoe veilig men zich op het fietspad voelt. Deze vorm van belevingsonderzoek hebben wij al toegepast in het onderzoek naar de Fietsroutes Plus.

Fietsroutes Plus

De provincie Groningen is in 2010 begonnen met aanleg van de Fietsroutes Plus. De monitoring bestaat uit een nulmeting, waaronder het meten van de verkeersintensiteit en een belevingsonderzoek, en een aantal uitgebreide analyses na realisatie. Inmiddels zijn op de routes Zuidhorn-Groningen, Bedum-Groningen, Ten Boer-Groningen en Winsum-Groningen in dat kader enquêtes uitgezet en geanalyseerd. De resultaten zijn/worden gebruikt bij de planvorming. Na realisatie zal drie jaar lang de ontwikkeling van de verkeersintensiteit en ongevallen worden bijgehouden. Daarnaast zal er opnieuw een belevingsonderzoek uitgezet worden. Dit onderzoek moet onder andere duidelijkheid geven

over de reden waarom fietsers gebruik maken van het fietspad (wat is doorslaggevend) en op welke manier de realisatie van de Fietsroute Plus daaraan bijgedragen heeft. Daarnaast moet het onderzoek verschuivingen (van de ene route naar de andere route) in beeld brengen. Bij de evaluatie zal worden aangesloten bij de evaluatiemethodiek die is ontwikkeld

Rapportage

De afdeling Verkeer en Vervoer bracht jaarlijks een rapportage uit waarin alle resultaten van verkeersonderzoeken samengevat werd weergegeven. In 2008 zijn wij hiermee gestopt omdat wij overgestapt zijn op het weergeven van de resultaten via een website. Op de website www.verkeersmonitor.nl worden jaarlijks o.a. de resultaten van de metingen van het (brom)fietsverkeer bijgewerkt.

6. FINANCIËEL KADER

De uitwerking van deze Beleidsnota Fiets in concrete maatregelen vindt plaats in het Actieplan Fiets. Het doel hierbij zal zijn om een samenhangend pakket van maatregelen op te stellen die elkaar versterken. Het gaat hierbij om maatregelen op het gebied van:

- Infrastructuur
- Ketenmobiliteit en fietsparkeren
- Promotie en communicatie

Het Actieplan Fiets zal zich in eerste instantie richten op de uit te voeren maatregelen waarvoor wij als wegbeheerder zelf aan de lat staan. Daarnaast zal er echter ook nadrukkelijker invulling gegeven worden aan de in paragraaf 4.6 genoemde regierol.

Een belangrijke factor bij het opstellen van het Actieplan Fiets en de prioritering van de verschillende mogelijke maatregelen zijn de beschikbare financiële middelen. De beschikbare middelen maken dat we in het actieplan geen nieuwe Fietsroute Plus of een ontbrekende schakel gaan opnemen. Dit betekent niet dat er op het terrein van Fietsroutes Plus niets gebeurt: de Fietsroutes Plus Groningen-Ten Boer en Groningen-Winsum, waarvan de financiering buiten dit kader (in concept) is geregeld, zullen de komende jaren worden voorbereid en gerealiseerd. Dit vraagt van ons al de nodige aandacht.

Onderstaand staat weergegeven welke middelen er zijn en op welke manier die benut kunnen worden.

Fietsbudget

In het kader van het collegeprogramma 2011-2015 is voor de uitvoering van het fietsbeleid voor de periode 2012-2015 jaarlijks een bedrag gereserveerd van €250.000,=. In het kader van de voorjaarsnota 2007 was voor de periode 2008-2011 jaarlijks een bedrag van €200.000,= gereserveerd. Hiervan is €200.000,= (voor 2011) nog niet besteed. Deze middelen zullen worden overgeboekt naar 2012. In totaal is er voor de periode tot en met 2015 dus €1.200.000,= beschikbaar voor de uitvoering van het fietsbeleid.

BDU

De Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is een bundeling van jaarlijkse uitkeringen van het Rijk op het gebied van verkeer en vervoer. Ook fietsprojecten kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage uit de BDU (50%). Hierbij dient opgemerkt te worden dat het onduidelijk is wat de omvang van het beleidsvrije deel van de BDU vanaf 2012 zal zijn, gezien de bezuinigingen van het Rijk.

Beleidsplan/uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid provinciale wegen

Begin 2012 wordt het beleidsplan voor de verkeersveiligheid op provinciale wegen in Provinciale Staten behandeld. Na vaststelling zullen Gedeputeerde Staten het daaraan gekoppeld uitvoeringsprogramma vaststellen. Een van de speerpunten van dit beleidsplan is de verkeersveiligheid van (brom)fietsers op provinciale wegen. In het uitvoeringsprogramma zal naar verwachting voor de periode 2012-2015 in totaal €240.000,= worden opgenomen. Deze middelen kunnen worden ingezet voor de verbetering van de verkeersveiligheid van (brom)fietsers op bijvoorbeeld oversteeklocaties. Ook kunnen deze middelen worden ingezet om extra fietsmaatregelen te realiseren binnen Groot Onderhoud-projecten. De uitwerking van de maatregelen zal plaatsvinden in het Actieplan Fiets.

Beheer en onderhoud

Wanneer er sprake is van groot onderhoud aan een weg of fietspad zal kritisch gekeken worden of er, met beperkte meerkosten, kleine maatregelen genomen kunnen worden om het gebruik van de fiets te stimuleren of de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. We maken daarbij werk-met-werk.

Recreatief fietsverkeer

De middelen voor de aanleg van recreatieve fietsvoorzieningen zijn opgenomen in het Programma Landelijk Gebied (PLG). Deze middelen kunnen ook aangewend worden voor utilitaire fietspaden met een recreatieve functie. Daarnaast hebben wij voor de jaren 2012 tot en met 2015 het budget 'Versterking toeristische infrastructuur' ingesteld. Dit budget is beschikbaar voor realisering van tastbare en zichtbare voorzieningen, zoals fietspaden, en bedraagt jaarlijks € 750.000,-.

Fietsroutes Plus Groningen-Winsum en Groningen-Ten Boer

Het college van Gedeputeerde Staten heeft onlangs een voordracht vastgesteld waarin voorgesteld wordt om een opnamebesluit te nemen voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum en hiervoor een deel van de gereserveerde middelen voor de aanpak van de N361 beschikbaar te stellen. Deze Fietsroute Plus komt dan ten laste van RSP-middelen en hoeft dan dus niet bekostigd te worden uit het 'fietsbudget'.

De realisatie van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Ten Boer is opgenomen in het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en hoeft dus ook niet bekostigd te worden uit het fietsbudget.

Regio Groningen-Assen

De Regio Groningen – Assen zet in haar programma sterk in op de realisatie van Fietsroutes Plus en daarmee op de bereikbaarheid van de steden vanuit de omliggende forensenplaatsen. De afgelopen jaren heeft de regio een bijdrage van 50% geleverd aan de Fietsroutes Plus tussen Groningen en Zuidhorn en Groningen en Bedum. De verwachting is dat een zelfde bijdrage zal worden geleverd aan de Fietsroute Plus Groningen-Winsum en de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer. Daarnaast kan de regio ook een bijdrage leveren aan het realiseren van ontbrekende schakels en het stimuleren van het ketenvervoer door middel van het realiseren van kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen op OV-knooppunten (bushaltes).

Ruimte voor de Fiets

Het vorige decennium is er een grote stap gezet in de vergroting van de capaciteit van fietsenstallingen bij treinstations als gevolg van het programma 'Ruimte voor de Fiets' van ProRail en NS. Een bijdrage van 50% in de kosten van de uitbreiding heeft er toe geleid dat de capaciteit van fietsenstallingen overall in het land fors is uitgebreid. Het lijkt erop dat dit programma van het Rijk een vervolg krijgt. Voor de periode 2012 - 2020 is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu € 67 mln. beschikbaar gesteld, uitgaande van 50% co-financiering door de decentrale overheden. Voor de eigen (50%) bijdrage van de decentrale overheden mag de BDU worden aangewend.

Facelift Noordelijke Stations

Binnen het project Facelift Noordelijke Stations (RSP) zijn er vier deelprojecten. Eén daarvan is de uitbreiding van de capaciteit van fietsenstallingen. De middelen zijn tot nu toe gebruikt als cofinanciering bij de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations op het regionale spoor. Het project 'Facelift Noordelijke Stations' is tot nu toe dus feitelijk dezelfde als het project 'Ruimte voor de Fiets' van ProRail en NS als het gaat om fietsenstallingen bij treinstations. Met de uitbreidingen die de afgelopen periode zijn gerealiseerd gaan we er vanuit dat de capaciteit voorlopig ruim voldoende is. De beschikbaarheid van eventuele middelen in de toekomst is afhankelijk van de andere deelprojecten en eventuele ruimte in het budget op dat moment.

P+R/Transferia

Het realiseren van fietsenstallingen op P+R-terreinen of transferia maakt onderdeel uit van de realisatie van de terreinen en drukken dus niet op het 'fietsbudget'.

Daarnaast zal er ook nadrukkelijk gezocht worden naar aansluiting bij projecten/programma's die lopen op andere beleidsterreinen dan verkeer, zoals gezondheid en duurzame mobiliteit.

In onderstaande tabel staat schematisch weergegeven welke middelen er in welke periode beschikbaar zijn en op welke manier ze inzetbaar zijn. De middelen zijn te verdelen in provinciale middelen (vierde kolom) en externe middelen (vijfde kolom).

Budget	Toelichting	Periode	Beschikbare middelen (hele periode)	
			Provinciaal	Extern
Fietsbudget	Beschikbaar voor de fietsprojecten die zullen worden benoemd in het Actieplan Fiets.	2012-2015	€1.200.000,=	
BDU	Fietsprojecten kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage uit de BDU (50%).	jaarlijks	Geen concreet bedrag voor fiets	
Beleidsplan verkeersveiligheid provinciale wegen	De middelen kunnen worden ingezet voor de verbetering van de verkeersveiligheid van (brom)fietsers op bijvoorbeeld oversteeklocaties of om extra fietsmaatregelen te realiseren binnen Groot Onderhoud-projecten. Uitwerking in Actieplan Fiets.	2012-2015	€240.000,=	
Beheer en onderhoud	Kleine maatregelen treffen (tegen beperkte meerkosten) op het moment dat er toch groot onderhoud plaatsvindt.	jaarlijks	Geen concreet bedrag voor fiets	
Recreatief fietsverkeer	De middelen voor recreatieve fietspaden in het PLG en het budget 'versterking toeristische infrastructuur' kunnen mogelijk ook ingezet worden voor utilitaire fietspaden met een recreatieve functie.	Jaarlijks (PLG) 2012-2015 (Budget versterking toeristische infrastructuur)	Geen concreet bedrag voor fiets (PLG) 3 miljoen (Budget 'versterking toeristische infrastructuur')	

Fietsroute Plus Groningen-Winsum	Het college van GS heeft onlangs een voordracht vastgesteld waarin wordt voorgesteld om een deel van de middelen van de aanpak van de N361 beschikbaar te stellen voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum (RSP).	Niet van toepassing	Nog niet gespecificeerd
Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer	De middelen voor de Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer staan in het MIT.	Niet van toepassing	Nog niet gespecificeerd
Regio Groningen-Assen	De regio kan een bijdrage (tot 50%) leveren aan de realisatie van Fietsroutes Plus Groningen-Winsum en Groningen-Ten Boer, ontbrekende schakels en het stimuleren van ketenvervoer.	jaarlijks	Op aanvraag
Ruimte voor de Fiets	Het programma Ruimte voor de Fiets, waarmee vele fietsenstallingen bij stations zijn uitgebreid, krijgt een vervolg voor de periode 2012-2020.	2012-2020	67 miljoen (landelijk)
Facelift Noordelijke Stations (RSP)	De beschikbaarheid van eventuele middelen voor verdere uitbreiding van fietsenstallingen bij stations in de toekomst is afhankelijk van de andere deelprojecten en eventuele ruimte in het budget op dat moment.	Tot en met 2015	Op dit moment niet bekend
P+R/Transferia (RSP)	Het realiseren van fietsenstallingen op P+R-terreinen of transferia maakt onderdeel uit van de realisatie van de terreinen en drukken dus niet op het 'fietsbudget'.	Niet van toepassing	Niet gespecificeerd

Overzicht middelen

BIJLAGEN

- BIJLAGE 1 PROJECTENOVERZICHT 2003-2010**
- BIJLAGE 2 TELPUNTEN EN INTENSITEITEN OP PROVINCIALE WEGEN**
- BIJLAGE 3 ONTWIKKELING FIETSGEBRUIK**
- BIJLAGE 4 VERKEERSVEILIGHEID – SLACHTOFFERONGEVALLLEN OP PROVINCIALE WEGEN**
- BIJLAGE 5 VERKEERSVEILIGHEID – SLACHTOFFERONGEVALLLEN OP OVERIGE WEGEN**
- BIJLAGE 6 ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID**
- BIJLAGE 7 KAART MET LF-ROUTES**
- BIJLAGE 8 KAART MET KNOOPPUNTRoutes**
- BIJLAGE 9 REGIONALE HOOFDFIETSSTRUCTUUR EN POTENTIËLE FIETSROUTES PLUS**
- BIJLAGE 10 KWALITEITSEISEN HOOFDFIETSROUTENETWERK**
- BIJLAGE 11 WEGENCATEGORISERING PROVINCIE GRONINGEN**
- BIJLAGE 12 KWALITEITSEISEN FIETSROUTES PLUS**
- BIJLAGE 13 RESULTAAT COMFORTMETING PROVINCIALE FIETSPADEN**



PROJECTENOVERZICHT 2003-2010

Infrastructuur

Project	Doel	Toelichting	Uitvoering in
Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren van het gebruik van de fiets	De realisatie van de hoogwaardig fietspad tussen Groningen en Zuidhorn langs de zuidkant van de N355. In oktober 2011 is het grootste gedeelte (90%) van de Fietsroute Plus opgeleverd. Alleen het gedeelte ter hoogte van de nieuwe aansluiting bij Nieuwklap (rondweg Aduard) moet nog aangelegd.	Laatste deel in 2013/2014
Fietsroute Plus Groningen-Bedum	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren van het gebruik van de fiets	De realisatie van de hoogwaardig fietspad tussen Groningen en Bedum, deels langs de westkant en deels langs de oostkant van de Groningerweg.	2012 of 2013
Ontbrekende schakel Rhederweg	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren van het gebruik van de fiets	De realisatie van een vrijliggend fietspad van 1,25 meter breed langs de N969 tussen de Rhederbrug en J. Buiskoolweg. Dit fietspad is met name bedoeld ter ontsluiting van de erven die aan de weg liggen. Doorgaande fietsers kunnen ook gebruik maken van een route parallel aan de N969.	2008
Fietsoversteek Talmaweg (Uithuizen)	Verbeteren verkeersveiligheid	De aanpak van een fietsoversteek over een provinciale weg door de realisatie van een middengeleider zodat fietsers in twee etappen kunnen oversteken.	2008
Fietsoversteek Hemelrijk (N361)	Verbeteren verkeersveiligheid	De aanpak van een fietsoversteek over een provinciale weg door de realisatie van een zogenaamde 'sluisoversteek' zodat fietsers in twee etappen kunnen oversteken.	2009/2010
Fietsoversteek Roordaweg (Boerakker)	Verbeteren verkeersveiligheid		
Fietsoversteek Nevelslaen (N860)	Verbeteren verkeersveiligheid	De aanpak van de kruising van het fietspad langs de provinciale weg met een zijweg door middel van verschillende maatregelen.	2010
Fietsoversteek Pieterzijl (N355)	Verbeteren verkeersveiligheid	De aanpak van een fietsoversteek over een provinciale weg door de realisatie van een middengeleider zodat fietsers in twee etappen kunnen oversteken.	2010

Overige maatregelen

Naast bovenstaande projecten die zijn geïnitieerd vanuit de fiets, heeft de fiets ook nog expliciet meegelif in de volgende projecten: aanpak kruising Jan Bronsweg (N360), aanpak kruising Jukwerderweg (N360), aanpak kruising Tjamsweersterweg (N360), oversteek in Kropswolde en de aanpak van de traverse Noordwijk.

Daarnaast heeft in het kader van beheer en onderhoud in de periode 2003-2010 in totaal ongeveer 100 kilometer fietspad een onderhoudsbeurt gekregen.

Gerealiseerd door gemeenten

- Vrijliggend fietspad langs de provinciale weg N998 tussen Usquert en Rottum (gemeente Eemsmond; ca. 2500 meter; aanleg in 2010);
- Vrijliggend fietspad langs de provinciale weg N865 tussen Schilwolde en de Graauwedijk (gemeente Slochteren; ca. 3500 meter; aanleg in 2010/2011);
- Vrijliggend fietspad langs de provinciale weg N999 tussen Molenhorn en Noorderweg (gemeente Eemsmond; ca. 300 meter)

Ketenmobiliteit en fietsparkeren

Project	Doel	Toelichting	Uitvoering in
Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen bij treinstations	Stimuleren van het gebruik van de fiets	In het kader van het programma 'Ruimte voor de Fiets' is op de meeste treinstations in de provincie de capaciteit van de fietsenstallingen uitgebreid (op sommige stations in twee tranches). Vanuit het RSP-project 'Facelift Noordelijke Stations' is hier een bijdrage aan geleverd. In onderstaande tabel staat weergegeven hoe groot de uitbreidingen waren.	Periode 2009-2011
Park & Bike Euroborg	Stimuleren van het gebruik van de fiets	Wij hebben een bijdrage geleverd aan de pilot van de gemeente Groningen voor de realisatie van Park & Bike op de P&R bij de Euroborg.	2007-2008
Bestrijding fietsendiefstal	Stimuleren van het gebruik van de fiets	Er is een bijdrage geleverd aan een grootschalig project van de gemeente Groningen en de politie Groningen. De gemeente zet zich daarbij vooral in voor het verbeteren van stallingen. De politie zet zich in om preventie, opsporing en aangifte te verbeteren.	Langere periode

Station	start ¹	eerste uitbreiding provincie ²	tweede uitbreiding provincie ³	totaal
Appingedam	208	80	40	328
Baflo	56	80		136
Bedum	96	40		136
Delfzijl	64	40		104
Delfzijl-West	16	40		56
Grijpskerk	80	80		160
Groningen Noord	112	112		224
Groningen Centraal ⁴				
Groningen Europapark	118			118
Haren	160	60		220
Hoogezand-Sappemeer	144	100		244
Kropswolde	32	20	56	108
Loppersum	144			144
Martenshoek	80	60	64	204
Nieuweschans	64			64

¹ voor januari 2009

² na januari 2009

³ na oktober 2011

⁴ via apart traject, rechtstreeks tussen gemeente Groningen en ProRail

Roodeschool	40		40
Sappemeer Oost	32	88	120
Sauwerd	60		60
Scheemda	144	100	276
Stedum	76		76
Uithuizen	120	60	180
Uithuizermeeden	88	80	168
Usquert	32		32
Warffum	72	40	112
Winschoten	192	120	440
Winsum	272	100	372
Zuidbroek	112	100	212
Zuidhorn	344	160	504

Uitbreiding capaciteit fietsenstallingen bij treinstations

Overige maatregelen

Incidenteel zijn er bij het toegankelijk maken van bushaltes langs provinciale wegen enkele fietsenrekken bijgeplaatst.

Promotie en communicatie

Project	Doel	Toelichting	Uitvoering in
Stimulering verkeerseducatie	Verbeteren verkeersveiligheid en stimuleren van het gebruik van de fiets	Elk jaar kunnen gemeenten een bijdrage krijgen voor projecten op het gebied van verkeerseducatie. Fietsprojecten maken bij veel gemeenten onderdeel uit van het programma.	Doorlopend
Mobiliteitsmanagement	Stimuleren van het gebruik van de fiets	Verschillende maatregelen: vanuit het werkplan mobiliteitsmanagement van de provincie en de Taskforce mobiliteitsmanagement van de Regio Groningen-Assen.	Doorlopend
Communicatie	Stimuleren van het gebruik van de fiets	Verschillende communicatiemiddelen zijn ingezet rondom de verschillende concrete fietsprojecten.	Doorlopend

TELPUNTEN EN INTENSITEITEN OP PROVINCIALE WEGEN





ONTWIKKELING FIETSGEBRUIK

In het POP en in onze Beleidsnota Fiets 2002-2010 is aangegeven dat we het fietsgebruik in de provincie Groningen willen stimuleren. Het resultaat van het beleid is weer te geven op basis van gegevens van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) over de vervoersprestatie en het aantal verplaatsingen en op basis van telpunten van de provincie en de gemeente Groningen.

Landelijke monitoring (gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland MON)

Provinciale monitoring (gegevens van telpunten van de provincie en de gemeente Groningen)

Landelijke monitoring

In de navolgende tabel is de algemene **vervoersprestatie** (in miljarden kilometers) in de provincie Groningen in de periode 2000 - 2009 weergegeven. Daarbij is aangegeven met welk vervoermiddel hoeveel kilometer is gereden.

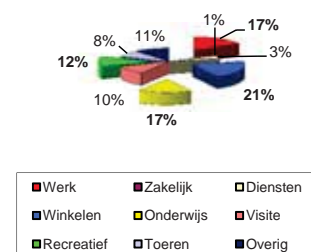
Vervoerswijze	Provincie Groningen						Groningen Nederland	
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	% van het totaal	
Autobestuurder	3.0	3.2	3.5	3.1	3.5	3.8	55.0	49.9
Autopassagier	1.9	1.8	1.9	2.3	1.6	1.7	24.6	25.2
Trein	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.5	7.2	9.0
Bus	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	2.8	3.0
Bromfiets	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Fiets	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6	0.5	7.2	7.6
Lopen	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	1.4	2.3
Overig	0.1	0.2	0.2	0.4	0.1	0.1	1.4	2.6
Totaal	6.5	6.8	7.1	7.3	6.9	6.9	100.0	100.0

Afgelegde kilometers per vervoerswijze (in miljarden)

Het aantal met de auto (bestuurder + passagier) verreden kilometers in de provincie Groningen is in de periode 2000-2009 gestegen van 4,9 miljard kilometer naar 5,5 miljard kilometer. Het aandeel van de auto in de vervoersprestatie is in die periode gestegen van 75% naar 79.6%. Daarmee is dit aandeel in 2009 beduidend hoger dan in Nederland (75,1%), maar in lijn met de overige noordelijke provincies; Fryslan 78% en Drenthe 81%. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het grote aandeel landelijk gebied in de Noordelijke provincies.

Het aantal met de (brom)fiets verreden kilometers blijft zich in de periode 2000-2009 bewegen rond de 0,5/0,6 miljard kilometers. Het aandeel van de fiets in de vervoersprestatie is daarmee 7,2%. In vergelijking met Nederland en de overige noordelijke provincies (alle 8% in 2009) blijft de provincie Groningen iets achter. De fiets wordt hoofdzakelijk gebruikt voor winkelen (21%), woon-werk (17%), onderwijs (17%) en recreatief (12%)

Aandeel reismotieven 2009 per persoon binnen vervoerswijze (brom)fiets per dag

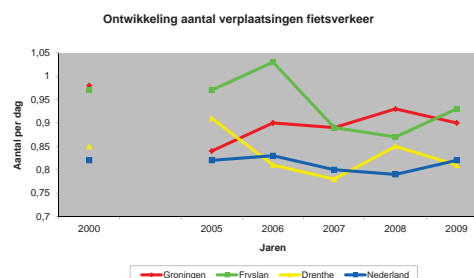


Kijken we naar het aantal verplaatsingen in de provincie Groningen, zien we het volgende beeld:

Vervoerswijze	2000	2005	2006	2007	2008	2009	% t.o.v.		2009 Nederland	% t.o.v.	
							2000	2009		2009 Nederland	2009
Autobestuurder	0,97	0,93	0,90	0,84	0,96	0,93	31,2	2009	0,97	32,4	2009
Autopassagier	45	0,44	0,41	0,43	0,43	0,38	12,8	2009	0,45	15	2009
Trein	0,04	0,05	0,04	0,06	0,05	0,04	1,3	2009	0,07	2,3	2009
Bus	0,06	0,06	0,06	0,05	0,06	0,07	2,3	2009	0,07	2,3	2009
Bromfiets	0,03	0,01	0,02	0,03	0,02	0,03	1	2009	0,02	0,67	2009
Fiets	0,95	0,83	0,88	0,86	0,91	0,87	29,2	2009	0,8	26,8	2009
Lopen	0,56	0,46	0,65	0,55	0,52	0,63	21,1	2009	0,57	19	2009
Overig	0,04	0,05	0,05	0,04	0,03	0,05	1,8	2009	0,05	1,67	2009
Totaal	3,10	2,84	3,01	2,86	2,98	2,98		2009	2,99		2009

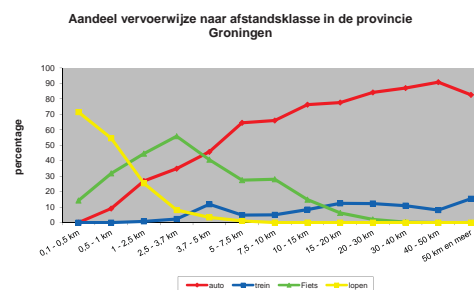
Aantal verplaatsingen per vervoerswijze

Aantal verplaatsingen met de fiets is in de periode 2000-2005 behoorlijk gedaald, van gemiddeld 0,98 naar 0,84 verplaatsing per persoon per dag. In dezelfde periode is in Nederland het aantal verplaatsingen vrijwel constant gebleven. Opvallend is dat het aantal verplaatsingen in de provincie Groningen daarna (2006-2008) weer in de lift zit om vervolgens in 2009 weer licht te dalen naar 0,90 verplaatsing per persoon per dag. In Nederland is precies het omgekeerde waar te nemen om in 2009 te eindigen op 0,82 verplaatsing. Vergeleken met de overige noordelijke provincies worden er in de provincie Groningen op de fiets in 2009 minder verplaatsingen gemaakt dan in Fryslan (0,93) en meer dan in Drenthe (0,81).



Wanneer heel formeel gekeken wordt naar de doelstelling om het fietsverkeer in de provincie Groningen te stimuleren is de constatering dat deze niet is gehaald als we kijken naar het aantal verplaatsingen: het aantal verplaatsingen in 2009 ligt lager dan in 2000. Uit de cijfers van het MON blijkt echter ook dat er de laatste vijf jaar weer sprake van een stijgende trend, terwijl de trend landelijk stabiel is.

In de grafiek op de volgende pagina is duidelijk waar te nemen dat naarmate de af te leggen afstand langer wordt, er steeds meer gebruik wordt gemaakt van de auto. Tot een afstand van 3,7 kilometer wordt er het meest gelopen of gefietst. Daarna wordt de dominantie van de auto steeds sterker, waarbij kan worden opgemerkt dat het aandeel van de fiets tussen een afstand van 3,7 kilometer en 10 kilometer nog behoorlijk fors is. Daarna daalt het gebruik van de fiets sterk. Als er meer dan 40 kilometer moet worden overbrugd wordt er meer gebruik gemaakt van de trein.



Provinciale monitoring

De monitoring van het fietsgebruik in de provincie Groningen bestaat uit telpunten op provinciale fietspaden en telpunten op fietspaden van de gemeente Groningen. In deze paragraaf wordt achtereenvolgend ingegaan op de resultaten van:

Telpunten op provinciale fietspaden (exclusief de trajecten van en naar de stad Groningen)

Telpunten op provinciale fietspaden van en naar de stad Groningen (agglomeratie Groningen)

Telpunten op gemeentelijke fietspaden in de stad Groningen

Telpunten op provinciale fietspaden (exclusief agglomeratie Groningen)

In de periode tot en met 2003 is in beperkte mate de ontwikkeling van het fietsverkeer binnen de provincie Groningen bijgehouden. Om meer inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van het (brom)fietsverkeer op de provinciale fietspaden is in 2003 besloten om een uitgebreid netwerk van (brom)fiets telpunten op te zetten (zie hoofdstuk 5).

De hierbij behorende ontwikkeling is de volgende:

In deze grafiek is te zien dat er tot en met 2008 een daling was in het fietsverkeer. Vervolgens stijgt het in 2009 om in 2010 stabiel te blijven. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met hierop de intensiteit op de verschillende provinciale fietspaden.



Weggedeelten met een hoge fietsintensiteit in 2010 op een gemiddelde werkdag (exclusief agglomeratie Groningen):

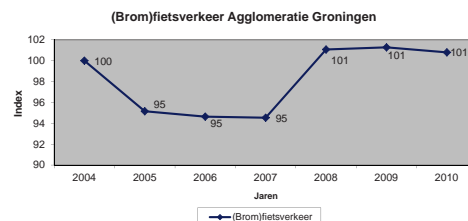
- N972 Pekela-Winschoten (1100 fietsers)
- N368 De Groeve-Hoogezand (700 fietsers)
- N966 Winschoten Beerta/Ekamp (1500 fietsers)
- N860 Hoogezand-Waterhuizen (800 fietsers)

Agglomeratie Groningen

Een belangrijk stedelijk gebied in de provincie Groningen is de "Agglomeratie Groningen", bestaande uit de gemeenten Groningen (inclusief Hoogkerk) en Haren. Om inzicht te krijgen in het verkeersbeeld over een periode van meerdere jaren naar en van de agglomeratie Groningen, wordt jaarlijks de ontwikkeling van het verkeer op een 13-tal punten rondom de stad Groningen gevolgd.

De ontwikkeling van het fietsverkeer van en naar de stad Groningen is als volgt:

Hier is eerst een daling te zien in 2005 (minder fietsverkeer vanuit/ naar Eelde/Paterswolde, Aduard/Zuidhorn en Ten Boer). Daarna wijkt het af van het beeld in de provincie en is een positiever beeld te schetsen. Tot en met 2007 treedt er een stabilisatie op om vervolgens in 2008 te stijgen (meer fietsverkeer vanuit/naar Ten Boer, Eelde Paterswolde en Peize). Ook daarna is er weer een stabilisatie.



Wegen met een hoge fietsintensiteit in 2010 zijn:

- N355 Aduard-Groningen (1550 fietsers)
- N372 Peize-Groningen (1300 fietsers)
- N994 Bedum-Groningen (1300 fietsers)
- Haren-Glimmen (1800 fietsers)
- N861 Paterswolde-Haren (1900 fietsers)
- Paterswolde-Groningen (1900 fietsers)

In de agglomeratie Groningen wordt uitsluitend gekeken naar de ontwikkeling fietsverkeer op telpunten rond Groningen en Haren. Interessant zou ook kunnen zijn de ontwikkeling van het verkeer tussen Haren en Groningen. Daarom worden deze verbindingen vanaf nu ook opgenomen in ons telprogramma.

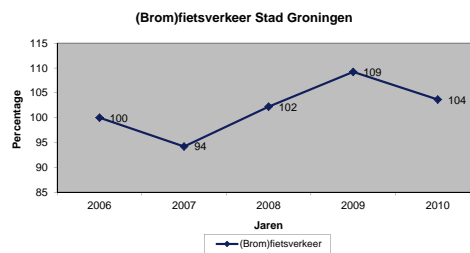
Stad Groningen

De gemeente Groningen heeft 56 verkeerspunten waarop vanaf 2006 het fietsverkeer gedurende een aantal weken per jaar wordt geteld. In onderstaande grafiek is de ontwikkeling op deze verkeerspunten weergegeven.

De positieve ontwikkelingen die we de laatste jaren in de provincie Groningen en op de agglomeratie Groningen zien, is ook waar te nemen in de stad Groningen zelf. Tot en met 2007 een daling, vervolgens in 2008 en 2009 een stijging en in 2010 iets afgenomen. Het is zeer waarschijnlijk dat de verslechterde economische situatie een rol heeft gespeeld in deze afname.

Wegen waarvan het fietsverkeer in 2010 veel gebruik van maakte zijn:

- Eikenlaan (8500/9000 fietsers op een gemiddelde werkdag)
- Korreweg / Korrebrug (13800/13000 fietsers)
- Prinsesseweg (7800 fietsers)
- Hereweg / Verlengde Hereweg (10100/6000 fietsers)
- Helperzoom (11700 fietsers)
- Zonnelaan (12000 fietsers)
- Fietstunnel Moesstraat (8000 fietsers)
- Pleiadenlaan (9100 fietsers)





VERKEERSVEILIGHEID – SLACHTOFFERONGEVALLLEN OP PROVINCIALE WEGEN



- Ongevallen
- 1 ongeval
 - 2 ongevallen
 - 3-5 ongevallen
 - 6-10 ongevallen
 - > 10 ongevallen

VERKEERSVEILIGHEID – SLACHTOFFERONGEVALLLEN OP OVERIGE WEGEN



Ongevallen

- 1 ongeval
- 2 ongevallen
- 3-5 ongevallen
- 6-10 ongevallen
- >10 ongevallen



ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID

Doelstelling uit de Beleidsnota Fiets 2002-2010

In de beleidsnota uit 2002 stond als doelstelling t.a.v. het verbeteren van de verkeersveiligheid:

“Te komen tot het veiliger maken van het fiets- en bromfietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidsaakstelling 28% minder ziekenhuisgewonden en 35,7% minder dodelijke verkeersslachtoffers onder fietsers en bromfietzers in 2010 t.o.v. 1998”

Op basis van deze vergelijking is te constateren dat, voor wat betreft het verminderen van het aantal ziekenhuisgewonden, de doelstelling ruim is gehaald, maar dat de gewenste vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers helemaal niet is gehaald.

Jaar	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname	Doden	Toename, afname
1998	836	-51,2%	10	20%
2009 ¹	408		12	

Ontwikkeling op alle wegen

Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling per wegbeheerder zijn de cijfers verder uitgesplitst.

Jaar	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname	Doden	Toename, afname
1998	63	-27%	2	Gelijk gebleven
2009	46		12	

Ontwikkeling op provinciale wegen

Jaar	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname	Doden	Toename, afname
1998	773	-53,2%	2	20%
2009 ¹	362		10	

Ontwikkeling op overige wegen

Voor alle wegbeheerders is de constatering dat de doelstelling voor het verminderen van het aantal ziekenhuisgewonden is gehaald, maar voor de vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers niet.

De doelstelling zoals deze destijds was opgesteld vinden wij (nu) niet genuanceerd genoeg. Cijfers over opeenvolgende jaren kunnen soms, zonder een direct aanwijsbare reden, sterk fluctueren. Daarom is het zuiverder om voor het vaststellen van een stijging of daling een driejarig gemiddelde aan te houden. Hierdoor wordt een eventuele fluctuatie zoveel mogelijk geminimaliseerd.

¹ Er zijn (door problemen met de registratie van ongevallen bij de politie) geen cijfers over 2010 beschikbaar. Daarom is een vergelijking t/m 2009 gemaakt.

In de volgende vergelijking is gebruik gemaakt van data in de perioden 1998 t/m 2000 (de laatste analyse periode uit het beleidsplan fiets) en 2007 t/m 2009 (de laatst beschikbare ongevalsdata van RWS).

Periode	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname (gemiddeld)	Doden	Toename, afname (gemiddeld)
1998-2000	840	-39,9%	9	Gelijk gebleven
2007-2009	505		9	

Gemiddelde ontwikkeling op alle wegen

Op basis van de (gemiddelde over drie jaar) berekening is te concluderen dat, voor wat betreft het verminderen van het aantal ziekenhuisgewonden, de doelstelling is gehaald, maar dat de gewenste vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers niet is gehaald

Uitgesplitst per wegbeheerder:

Periode	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname (gemiddeld)	Doden	Toename, afname (gemiddeld)
1998-2000	74	-27%	2	-50%
2007-2009	54		1	

Gemiddelde ontwikkeling op provinciale wegen

Periode	Ziekenhuisgewonden	Toename, afname (gemiddeld)	Doden	Toename, afname (gemiddeld)
1998-2000	766	-41,10%	7	14.30%
2007-2009	451		8	

Gemiddelde ontwikkeling op overige wegen

Voor wat betreft het provinciale wegennet is de constatering dat de doelstelling nagenoeg is gehaald. Voor de overige wegen is de constatering dat de doelstelling voor het verminderen van het aantal ziekenhuisgewonden is gehaald, maar voor de vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers niet.

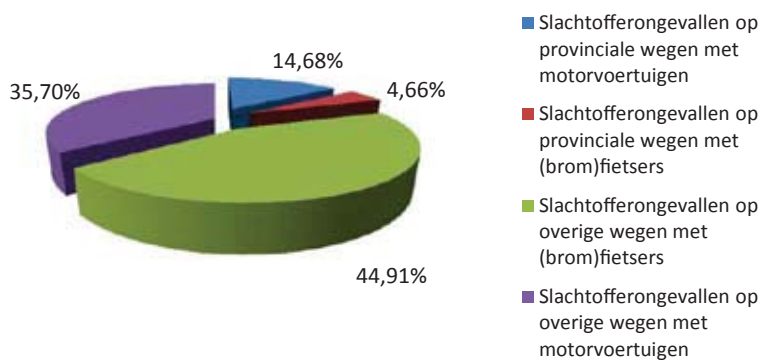
Zoals uit de laatste vergelijkingen blijkt zijn de resultaten per wegbeheerder al genuanceerder. In de nota uit 2002 werden vergelijkingen gemaakt op basis van het aantal ziekenhuisgewonden (EHBO, licht- en zwaargewonden) en doden. Echter de afloop van een ongeval berust op toeval. Aan de afloop van een ongeval kunnen wij als wegbeheerder weinig doen, maar wij kunnen wel proberen onze infrastructuur zo in te richten dat wij ongevallen proberen te voorkomen. Daarom zijn de analyses in het vervolg van dit hoofdstuk uitgevoerd op basis van ongevallen. Maar omdat er steeds minder schade ongevallen worden geregistreerd door de politie, wordt om een goede vergelijking te kunnen maken alleen naar het verloop van het aantal slachtofferongevallen gekeken.

Algemeen beeld over alle wegen

In de provincie Groningen hebben op de (gemeentelijk, provinciaal en rijks) wegen tussen 1999 en 2008 11.435 slachtofferongevallen plaatsgevonden. In onderstaande grafiek staat weergegeven hoeveel van deze slachtofferongevallen op provinciale wegen plaatsvonden en hoeveel op overige wegen. Daarnaast is te per wegbeheerder te zien hoe vaak (brom)fietsers betrokken waren bij deze ongevallen.

Voorbeeld: in de grafiek is te zien dat 19,3% van de slachtofferongevallen plaatsvond op provinciale wegen (14,68% + 4,66%). Bij 24,1% van deze ongevallen was een (brom)fietsers betrokken (=4,66% van het totaal).

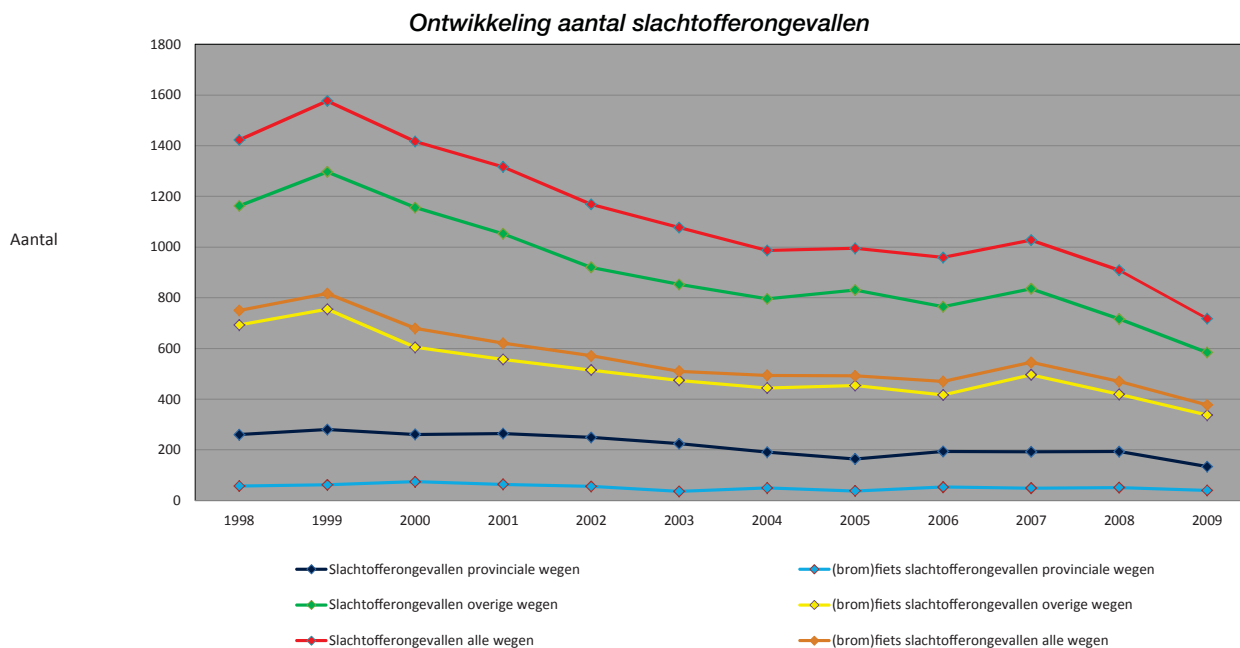
Aantal slachtofferongevallen per vervoerswijze en wegbeheerder



Uit de grafiek kan geconcludeerd worden dat de (brom)fiets zowel op provinciale wegen (24,1%) als op de overige wegen (55%) ruim vertegenwoordigd is. In bijlage 3 en 4 zijn kaarten met hierop de (brom)fiets slachtofferongevallen per wegbeheerder opgenomen.

Afname ongevallen

De wegen in onze provincie worden steeds veiliger en er is een afname in het aantal (slachtoffer)ongevallen, al stabiliseert de afname sinds 2004 wel. In de grafiek Ontwikkeling aantal slachtofferongevallen is de ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen onder alle vervoerswijzen en onder (brom)fietsers per wegbeheerder weergegeven.



In 2009 lijkt het aantal slachtofferongevallen nog verder afgenomen. Waarschijnlijk is deze daling, door het veranderde beleid bij de politie t.a.v. het registreren van ongevallen, veroorzaakt door onderregistratie.

Om te zien of er daadwerkelijk sprake is van een afname van het aantal slachtofferongevallen is de volgende vergelijking gemaakt op basis van de driejarig gemiddelde van de slachtofferongevallen. Er is gebruik gemaakt van data in de perioden 1998 t/m 2000 (de laatste analyse periode uit het beleidsplan fiets) en 2007 t/m 2009 (de laatst beschikbare ongevalsdata van RWS).

Provinciale wegen

Het aantal slachtofferongevallen (onder alle vervoerswijzen) op provinciale wegen is (gemiddeld) met 34,9% (93) afgenomen. Bij de slachtofferongevallen waarbij een (brom)fietser betrokken was, is de daling minder sterk. Deze zijn met 27,7% (18) afgenomen. Deze groep loopt dus achter t.o.v. de algemene daling op provinciale wegen.

In onze provincie gaat de daling van het aantal slachtofferongevallen op provinciale wegen onder (brom)fietsers dus minder snel dan de algehele daling. In vergelijking met de provincies Drenthe en Friesland is het verschil in daling in onze provincie het minst groot en dat is positief. Daarnaast daalt in onze provincie het aantal slachtofferongevallen onder (brom)fietsers t.o.v. de andere provincies gemiddeld.

Provincie	Daling slachtofferongevallen (brom)fietsers	Daling slachtofferongevallen geheel	Vershil in daling t.o.v. alle slachtofferongevallen
Groningen	27,70%	34,90%	7,2%-punt
Drenthe	36,84%	46,84%	10%-punt
Friesland	17,77%	31,86%	14,09%-punt

Daling slachtofferongevallen noordelijke provincies op provinciale wegen

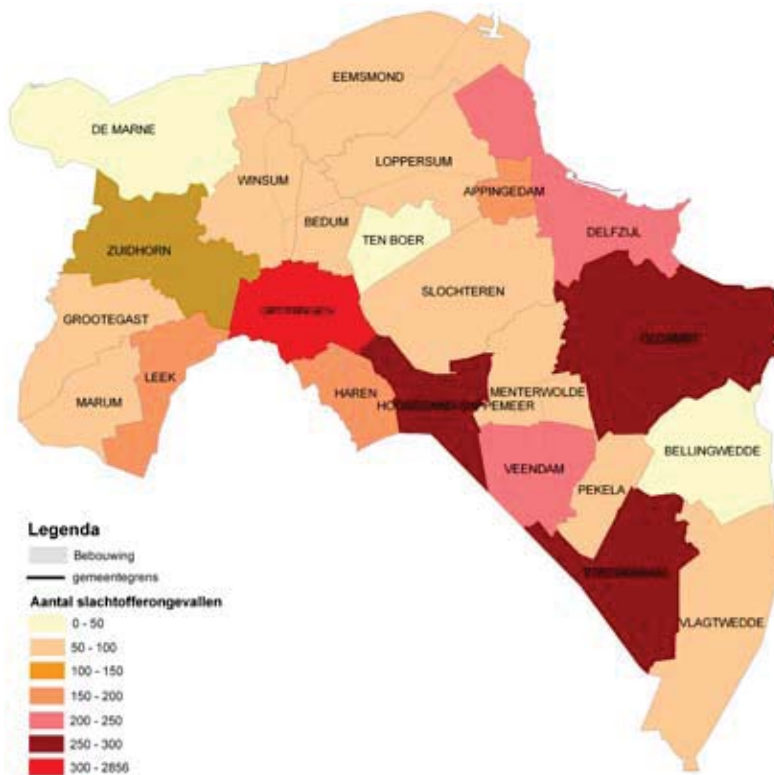
Overige wegen

Op de overige wegen in de provincie Groningen is het aantal slachtofferongevallen (onder alle vervoerswijzen) met 41% (495) afgenomen. Bij de slachtofferongevallen waarbij een (brom)fietser betrokken was, is de daling bijna hetzelfde. Deze zijn met 38,8% (266) afgenomen. Deze groep loopt dus in de pas met de algemene daling op de overige wegen.

Bij de provincies Drenthe en Friesland is een vergelijkbare daling zonder grote verschillen te zien. Alleen in Friesland is het aantal slachtofferongevallen onder (brom)fietsers op de overige wegen met 3,6%-punt meer gedaald dan de algehele daling.

Nadere analyse

Om een beeld te schetsen van de omstandigheden waaronder een ongeval met een (brom)fietser plaatsvindt staan hieronder de belangrijkste constatering uit de ongevalsanalyse (periode 1999-2008).

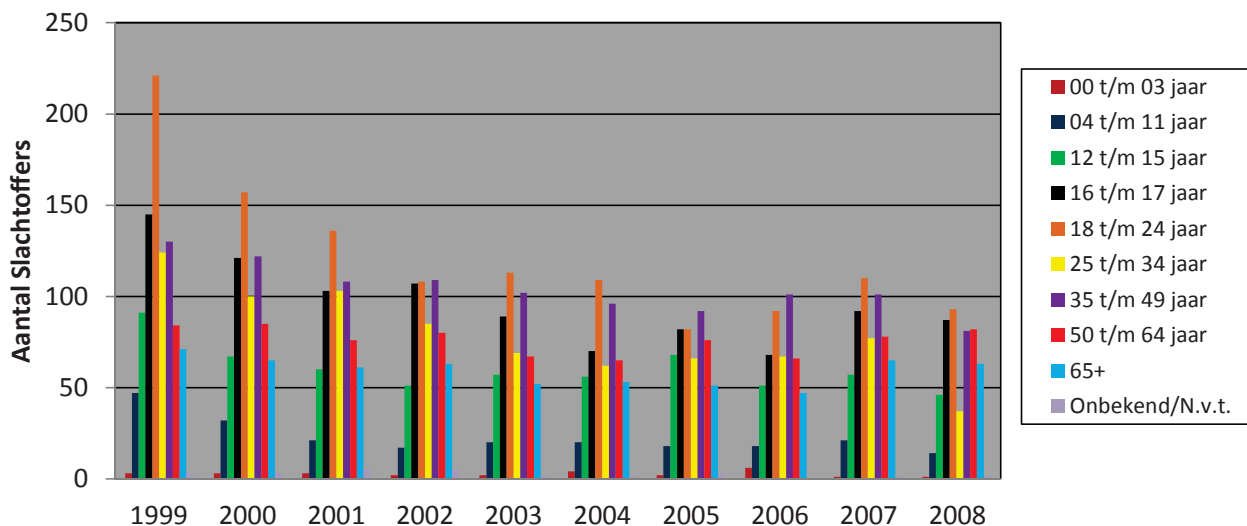


- De meeste slachtofferongevallen waarbij een (brom)fietser betrokken was vinden plaats in de gemeenten Groningen 50,4% (2856), Oldambt 5,3% (300), Hoogezand-Sappemeer 5,2% (296) en Stadskanaal 4,6% (263). In de kaart hieronder is te zien hoeveel slachtofferongevallen met (brom)fietzers er per gemeente hebben plaatsgevonden.
- Op provinciale wegen vinden ongeveer even veel slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers buiten de bebouwde kom (55%) plaats als binnen de bebouwde kom (45%). De slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers op de overige wegen vinden bijna allemaal binnen de bebouwde kom plaats (92%).
- De slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers vinden ongeveer even vaak plaats op kruispunten als op wegvakken. Op de overige wegen vinden er iets meer ongevallen plaats op kruispunten (59%).
- Geen voorrang/doorgang verlenen is zowel op provinciale wegen als op de overige wegen veruit de meest voorkomende oorzaak van de slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers (beide ruim 50%).
- Bij het merendeel van de slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers (56% op provinciale wegen en 64% op de overige wegen) is een auto betrokken. Ook gebeuren er relatief veel ongevallen tussen (brom)fietzers onderling en eenzijdige ongevallen. In de tabel hieronder is de betrokkenheid per vervoerswijze per wegbeheerder te zien. Opvallend is de hoge betrokkenheid van bromfietzers (54%) bij slachtofferongevallen op provinciale wegen in relatie tot het gebruik van de bromfietser.

Vervoerswijze	Provinciale wegen	Overige wegen
Fiets x Auto	29,5% (257)	40,7% (2089)
Fiets x Eenzijdig	4,9% (26)	2,9% (152)
Fiets x Fiets	4,7% (25)	6,4% (328)
Fiets x Bromfietser	11,8% (63)	6,7% (345)
Bromfietser x auto	26,3% (140)	23,3% (1199)
Bromfietser x Eenzijdig	12,4% (66)	4,4% (224)
Bromfietser x Bromfietser	3,4% (18)	1,5% (76)

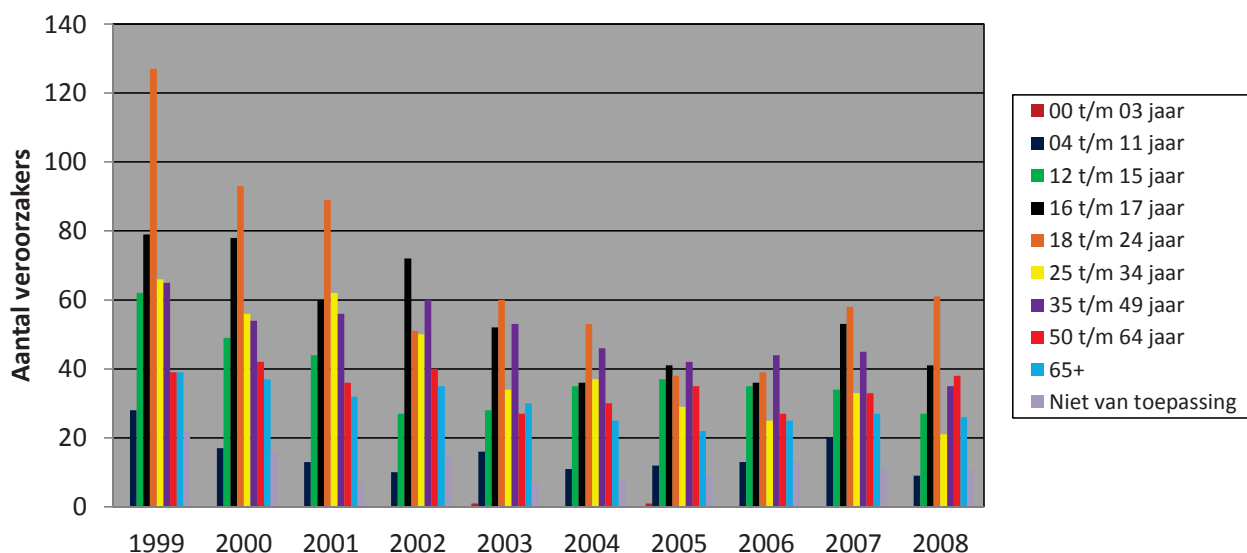
Slachtofferongevallen naar vervoerswijze en wegbeheerder

- Het aantal slachtoffers bij slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers is tussen 1999 en 2008 gedaald met 45% (van 919 naar 505). De meeste slachtoffers vallen in de leeftijdscategorieën 18-24 jaar (19,5%), 35-49 jaar (16,7%) en 16-17 jaar (15,4%).
- In de leeftijdscategorieën 4-11 jaar (-47%), 18-24 jaar (-42%) en 25-34 jaar (-44%) is de sterkste daling van het aantal slachtoffers waar te nemen. In de categorie 50-64 jaar blijft het aantal slachtoffers stabiel, terwijl in de categorie 65+ de laatste jaren zelfs een lichte stijging waar te nemen is. In de grafiek hieronder is de ontwikkeling binnen de leeftijdscategorieën te zien.



Leeftijdscategorieën van slachtoffers bij (brom)fietsongevallen

- In het merendeel (60%) van de slachtofferongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers is de (brom) fietser zelf de veroorzaker van het ongeval. Onder de veroorzakers zijn de leeftijdscategorieën 18-24 (19,5%), 16-17 jaar (16,0%) en 35-49 jaar (14,6%) ruim vertegenwoordigd. In de grafiek hieronder is de ontwikkeling binnen de leeftijdscategorieën te zien.



Leeftijdscategorieën van de veroorzakers van (brom)fiets slachtofferongevallen

In het Actieplan Fiets wordt een nadere analyse uitgevoerd van alle slachtofferongevallen met betrokkenheid van fietsers, op basis waarvan maatregelen worden voorgesteld ter verbetering van de verkeersveiligheid van (brom)fietsers.

KAART MET LF-ROUTES



BIJLAGE 8

Duitsland

KAART MET KNOOPPUNTROUTES

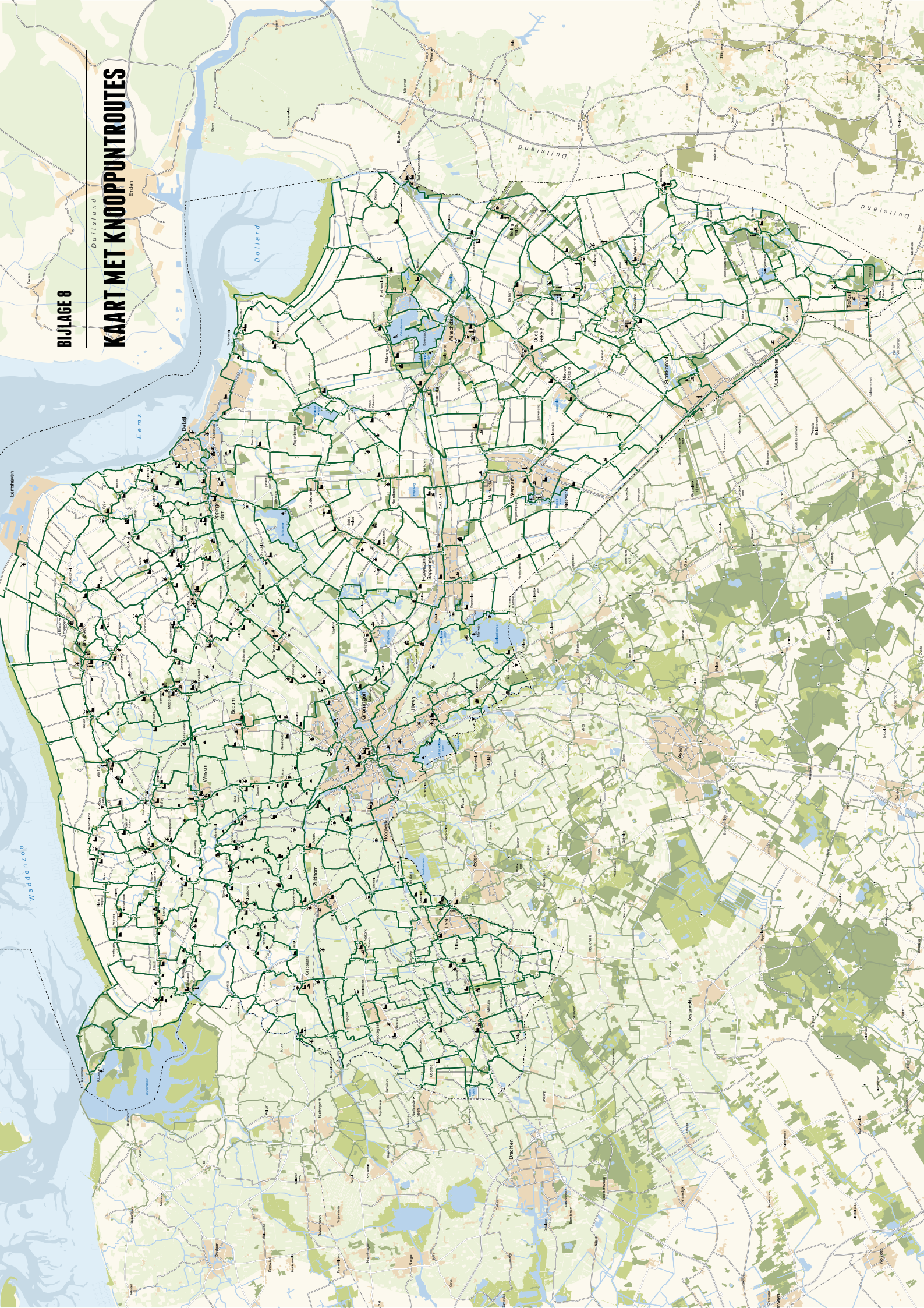
Endem

Ems

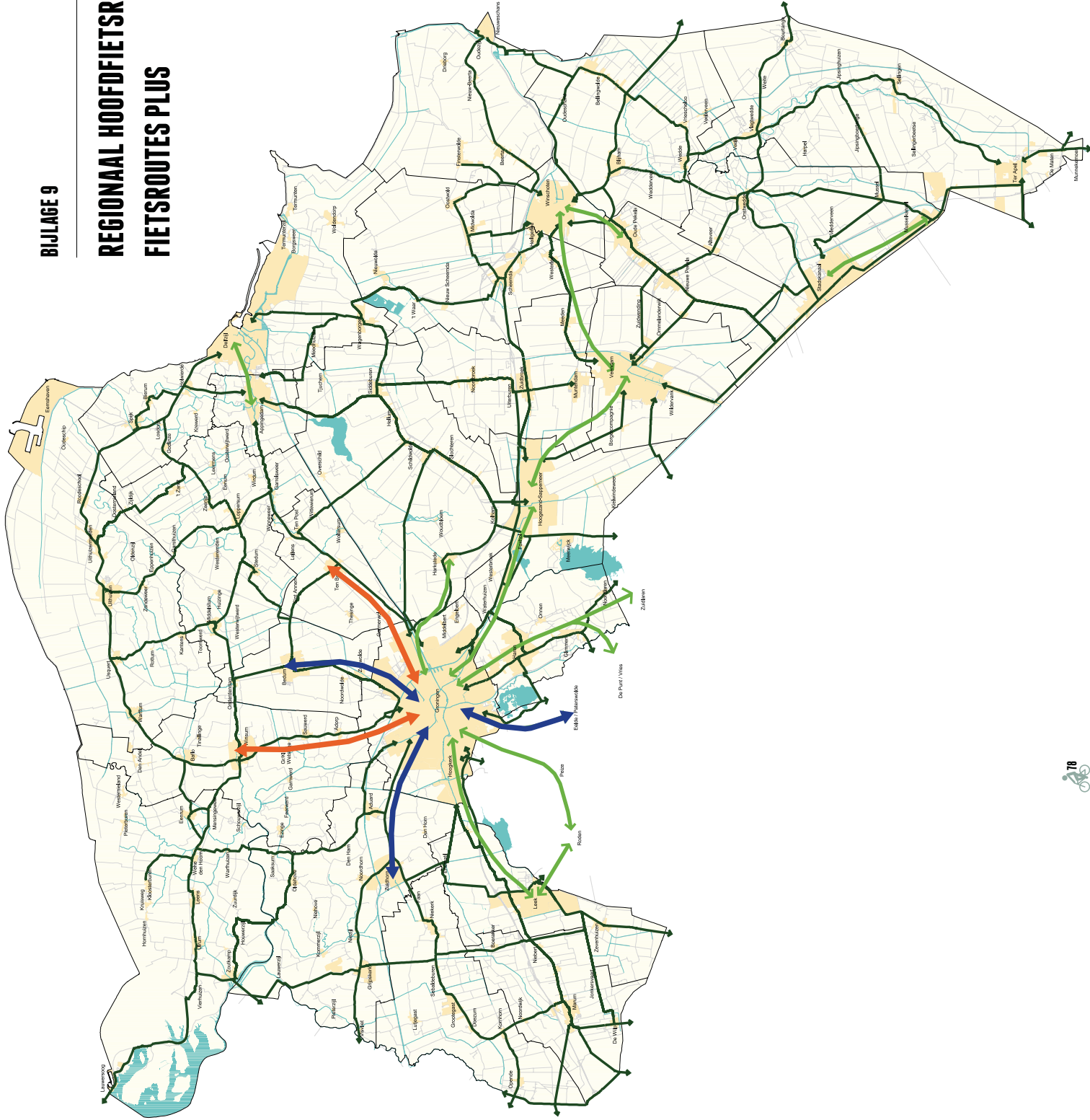
Dollard

Duitsland

Duitsland



REGIONAAL HOOFDFIETSROUTENETWERK EN POTENTIËLE FIETSRoutes PLUS



- ↔ Fietsroutes-plus welke worden gerealiseerd
- ↔ Fietsroute-plus in studie
- ↔ Potentiele fietsroute-plus regionaal fietsnetwerk
- Weg
- Gemeentegrens
- Bebouwing/bestaand/bestemd
- Meerwaterweg



KWALITEITSEISEN HOOFDFIETSROUTENETWERK

Diverse factoren zijn van belang bij het stimuleren van fietsverkeer. Ten aanzien van het fietsnetwerk gaat het om het bieden van voldoende kwaliteit. Nadenken over voorzieningen voor fietsers begint echter bij de functie van de weg en wat dit betekent voor de fietsvoorzieningen. Op basis hiervan kan bepaald worden welk type voorziening gerealiseerd zou moeten worden. Bij de realisatie van deze voorziening zijn vervolgens de vijf hoofdeisen voor het ontwerpen van wegen/fietspaden van belang: samenhang, directheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. In deze bijlage wordt hier dieper op ingegaan.

Deze kwaliteitseisen gelden als vertrekpunt bij de aanleg van vrijliggende fietspaden of de inrichting van wegen met fiets(suggestie)stroken. Dit overigens in het besef dat er daarnaast altijd sprake moet zijn van op de omstandigheden afgestemd maatwerk.

In paragraaf 4.3.3 wordt specifiek ingegaan op de inrichtingseisen voor Fietsroutes Plus.

Type voorziening

De type voorziening voor (brom)fietsers hangt sterk af van de functie van de weg. Binnen Duurzaam Veilig worden de volgende categorieën onderscheiden: stroomweg A, stroomweg B, gebiedsontsluitingsweg A, gebiedsontsluitingsweg B, erftoegangsweg A en erftoegangsweg B. In bijlage 11 is de wegencategorisering van de provincie Groningen opgenomen.

Wegcategorie	Fietsers	Bromfietsers
Stroomweg A	Geen fietsers toegestaan, geen vrijliggende voorziening	Geen bromfietsers toegestaan, geen vrijliggende voorziening
Stroomweg B	Geen fietsers toegestaan, geen vrijliggende voorziening	Geen bromfietsers toegestaan, geen vrijliggende voorziening
Gebiedsontsluitingsweg A	Geen fietsers toegestaan op de hoofdrijbaan, parallelstructuur aanwezig, aparte vrijliggende fietsvoorziening noodzakelijk	Geen bromfietsers toegestaan op de hoofdrijbaan, bromfietsers maken gebruik van de aanwezige parallelstructuur
Gebiedsontsluitingsweg B	Geen fietsers toegestaan op de hoofdrijbaan, aparte vrijliggende (brom)fietsvoorziening noodzakelijk	Geen bromfietsers toegestaan op de hoofdrijbaan, aparte vrijliggende (brom)fietsvoorziening noodzakelijk
Erftoegangsweg A	Menging van alle verkeerssoorten, behalve als de auto- en/of fiets-intensiteit erg hoog is of de maximum-snelheid 80 km/uur (dan fietspad)	In principe maken bromfietsers gebruik van de rijbaan, ook als de maximumsnelheid 80 km/uur is. Uitzonderingen daargelaten.
Erftoegangsweg B	Menging van alle verkeerssoorten	Menging van alle verkeerssoorten

Type voorziening voor fietsers en bromfietsers per wegcategorie

Stroomwegen (SW)

Stroomwegen A zijn autosnelwegen en stroomwegen B zijn autowegen. Deze zijn beide puur bedoeld voor het autoverkeer en beschikken niet over fietsvoorzieningen. Het (brom)fietsverkeer wikkelt zich via andere structuren af.



Stroomweg A (A7)



Stroomweg B (N46)

Gebiedsontsluitingswegen (GOW)

Gebiedsontsluitingswegen, categorie A zijn gesloten voor alle langzaam verkeer, dus zowel voor landbouwverkeer, als voor (brom)fietsverkeer. Dit type wegen dient idealiter te worden voorzien van een parallelstructuur voor het langzame landbouwverkeer en het bromfietsverkeer en daarnaast van een vrijliggend fietspad voor het fietsverkeer. Het is niet wenselijk om landbouwverkeer en fietsverkeer te mengen; dit kan, gezien het grote verschil in omvang en snelheid, gevaarlijke situaties opleveren. Gebiedsontsluitingswegen, categorie B zijn gesloten voor (brom)fietsverkeer. Landbouwverkeer maakt wel gebruik van de hoofdrijbaan. Dit type weg zal dus in beginsel voorzien moeten zijn van een vrijliggend (brom)fietspad.



Gebiedsontsluitingsweg A (N361)



Gebiedsontsluitingsweg B (N976)

Erftoegangswegen (ETW)

Erftoegangswegen zijn in principe bedoeld voor alle verkeer; menging dus. Wanneer er, op erftoegangswegen met de categorie A, echter sprake is van een hoge intensiteit van het autoverkeer of het fietsverkeer of wanneer de maximumsnelheid hoger is dan 60 km/uur, zijn aparte voorzieningen voor het fietsverkeer gewenst. Ook wanneer het percentage landbouwverkeer erg hoog ligt kan hiervoor gekozen worden. Dit kan in de vorm van een vrijliggend fietspad of fietsstroken. Bij de afweging wordt de tabel op de volgende pagina (bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer) als basis gebruikt.

Wegcategorie	Snelheid	Intensiteit (mvt/etmaal)	Functie wegvak fietsverkeer	
			Functie wegvak fietsverkeer	Hoofd fietsroute (intensiteit > 2000/etm)
ETW	60 km/uur	1 – 2500	Gemengd verkeer	Fietsstraat (als intensiteit auto < 500 mvt/etmaal)
		2000 – 3000	Fietsstroken of fietspad	Fietspad, evt. fietsstroken
		> 3000	Fietspad	

Keuzeschema wegvakken buiten de bebouwde kom (bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer)

Bij erftoegangswegen met de categorie B (vaak met een intensiteit < 2500 mvt/etmaal) is er in alle gevallen sprake van menging van de verkeerssoorten. Alleen in die gevallen dat er in het verleden al een vrijliggend fietspad is gerealiseerd kan dit type wegen beschikken over een vrijliggend fietspad. Wij hebben bij de wegcategorisering echter geen onderscheid gemaakt tussen een ETW A en een ETW B.

Daar waar erftoegangswegen door een bebouwde kom gaan is er in principe sprake van een maximumsnelheid van 30 km/uur en van menging van alle verkeerssoorten. Ook wanneer er buiten de bebouwde kom wel een vrijliggend fietspad aanwezig is, dan wordt deze niet voortgezet binnen de bebouwde kom.

Op wegen waar geen aparte fietsvoorziening wordt gerealiseerd, wordt vaak gewerkt met kantbelijning. De redresseerstrook mag hierbij maximaal 0,60m zijn. Op die wijze wordt geen fietsvoorziening gesuggereerd terwijl ook auto's bij die breedte niet worden uitgenodigd van die redresseerstrook gebruik te maken.

Op erftoegangswegen geldt als vertrekpunt dat bromfietzers gebruik maken van de hoofdrijbaan, ook indien er een vrijliggend fietspad beschikbaar is. Hierbij maakt het dus niet uit of er op de erftoegangsweg sprake is van een 60 km-regime (rood 60) of dat de erftoegangsweg de inrichting kent van een 60 km-regime terwijl de maximumsnelheid 80 km/uur bedraagt (groen 60). Belangrijkste overweging voor dit vertrekpunt is de zorg voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Het snelheidsverschil tussen het bromfietsverkeer en het fietsverkeer op het vrijliggende fietspad wordt als een groter probleem aangemerkt dan het snelheidsverschil tussen het bromfietsverkeer en het autoverkeer. Er kunnen zich evenwel situaties voordoen waarin het omwille van de verkeersveiligheid van het bromfietsverkeer niet gewenst is de brommers naar de rijbaan te verwijzen. Hiervan kan sprake zijn bij hoge intensiteiten van het autoverkeer of een wegbeeld dat uitnodigt tot hoge rijnsnelheden van het autoverkeer waardoor te grote snelheidsverschillen met het bromfietsverkeer ontstaan. In die gevallen zal de bromfiet gebruik moeten maken van het (brom)fietspad.



Erftoegangsweg (N976)

Eenzijdig of tweezijdig

Bij de realisatie van een vrijliggend (brom)fietspad wordt de voorkeur gegeven aan de realisatie van een tweezijdig, in één richting bereden (brom)fietspad, boven een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Fietsverkeer in twee richtingen leidt op kruispunten tot verkeersbewegingen uit een voor de automobilist onverwachte richting. Hierdoor wordt de overzichtelijkheid en daarmee ook de veiligheid aangetast. Toch kunnen er redenen zijn waarom toch voor een tweerichtingenpad gekozen wordt, als:

- Een tweerichtingenpad de route voor fietsers verkort en/of een logische kortsluiting vormt in een route;
- Een tweerichtingenpad oversteekbewegingen voorkomt;
- Er geen ruimte is aan beide zijden van de weg om een fietspad aan te leggen;
- Het vanuit kostenoverwegingen wenselijk is;
- Het vanuit ruimtelijke oogpunt gewenst is.

In dat geval dient er wel extra aandacht te worden besteed aan de verkeersveiligheid op kruispunten.

Directheid

Bij de directheid van het fietsnetwerk gaat het om de te overbruggen afstand tussen belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden. Een rechtstreekse fietsroute betekent een kortere te overbruggen afstand dan een route die niet rechtstreeks van het ene naar het andere punt gaat. Dit betekent dat een fijnmazig fietsnetwerk met zo direct mogelijke routes, per saldo leidt tot kortere afstanden en daardoor meer fietsgebruik. Bij het bepalen van de aanleg van fietsvoorzieningen met een utilitaire functie, speelt de directheid een belangrijke rol.

De directheid van routes binnen het fietsnetwerk wordt maar ten dele bepaald door het regionaal hoofdnetwerk. Routes die geen deel uitmaken van de hoofdnetstructuur en de gemeentelijke routes zijn medebepalend voor de directheid van het totale fietsnetwerk in onze provincie. In het algemeen beschikken de gemeenten over een fijnmazig en direct fietsnetwerk. Voor de aanleg van ontbrekende schakels in het lokale fietsnetwerk zien wij een actieve rol voor de gemeenten weggelegd, om door middel van de aanleg van kortsluitende fietsverbindingen de directheid te vergroten.

Comfort

Onder het kopje comfort valt een groot aantal factoren. De belangrijkste daarbij zijn de breedte van de fietsvoorziening, de verharding en de doorstroming. Daarnaast spelen de volgende aspecten ook een rol:

- Minimaliseren van hellingshinder;
- Minimaliseren van verkeershinder;
- Minimaliseren van weershinder;

Breedte fietsvoorziening

De breedte van een fietsvoorziening is van invloed op het comfort en de veiligheid van de fietser. Op bredere fietspaden bestaat minder gevaar om "van het fietspad af te raken". Hierdoor kan sneller worden gefietst en kan de aandacht zich meer richten op de omgeving, waardoor het fietsen vaak als prettiger wordt ervaren. Bredere fietspaden leiden ook tot een betere doorstroming. Daarnaast vergroot het de verkeersveiligheid omdat het inhalen en het passeren van tegenliggers minder problemen geeft.

Ten aanzien van de breedte van de verschillende soort fietsvoorzieningen zijn de normen uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer als basis gebruikt.

Type voorziening	Voorkeursbreedte	Minimale breedte
Fietssuggestiestroken	1,50 meter	0,75 meter
Fietsstroken	2,00 meter	1,25 meter
Vrijliggend fietspad	Afhankelijk van: intensiteit, keuze eenzijdig/tweezijdig (zie tabel onderstaande.)	



Voorbeelden: fietsstroken (links) en fietssuggestiestroken (rechts)

Eenrichtingspad		Tweerichtingspad	
Spitsuurintensiteit in één richting (fietsers/uur)	Breedte	Spitsuurintensiteit in twee richtingen (fietsers/uur)	Breedte
0 - 150	2,00 meter	0 - 50	2,50 meter
150 - 750	2,50 meter	50 - 150	2,50 meter
> 750	3,50 meter	> 150	3,50 meter

Ontwerpwijzer Fietsverkeer

In verband met het onderhoud (o.a. maaien, gladheidbestijding) van de fietspaden is er de wens om bij de aanleg van nieuwe vrijliggende utilitaire fietspaden (voor zowel in één als in twee richtingen bereden) 2,5 meter als minimale breedte te hanteren. Deze wens sluit grotendeels aan bij de maatvoering in bovenstaande tabel en nemen wij tijdens de planvorming mee in de afweging. In het kader van het opstellen van het Actieplan Fiets zal geïnteriseerd worden waar bestaande utilitaire fietspaden te smal zijn.

Voor toeristische fietspaden kunnen uiteraard andere normen worden aangehouden. Daar waar beide netwerken elkaar overlappen en gedeelten zowel een aanzienlijk toeristisch als utilitair gebruik kennen, zal afhankelijk van de situatie de vormgeving bepaald moeten worden.

Verharding

Verhardingen met een vlakke egale oppervlaktetextuur bieden het beste rijcomfort aan fietsers. Dit wordt bevestigd door verrichte comfortmetingen¹. Het slechte comfort voor fietsers van tegels en klinkers is algemeen bekend. Dat de ruwe structuur van slijtlagen een negatieve invloed kan hebben op het fietscomfort is nieuw. Daarom passen wij deze slijtlagen alleen in uitzonderingsgevallen nog toe (bijvoorbeeld vanwege het reflecterend vermogen van de verharding). Dit geldt ook voor de veel toegepaste rode slijtlaag. Uit het oogpunt van comfort is het beter rode fietspaden in rood asfalt of met een rode coating uit te voeren. Tevens zijn deze materialen duurzamer.

¹ We gaan onderzoeken of in de toekomst de mening van de gebruiker hierbij ook een rol kan gaan spelen.

Aan de uitvoering van fietspaden in asfalt kleven enige nadelen die het comfort in de loop van de tijd sterk verminderen en het beheer en onderhoud kostbaarder maken. De lichte asfaltconstructies die wij toepassen zijn gevoelig voor schade door (te) zwaar onderhoudsmaterieel, doorgroei van riet e.d., opdrukken door boomwortels en verzakkingen door mollen. Deze problemen zijn grotendeels te voorkomen door de fietspaden zwaarder te dimensioneren of door het toepassen van beton.

Fietspaden uitgevoerd in asfalt of beton blijken voor fietsers het meeste comfort te bieden, waarbij een lichte voorkeur bestaat voor beton. Beton heeft de positieve eigenschappen dat het duurzaam, comfortabel, onderhoudarm en licht van kleur is. De aanlegkosten van betonfietspaden zijn iets hoger, maar de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud zijn lager dan bij asfaltpaden. Bijkomend voordeel is dat, door het hogere reflecterende vermogen door de lichtere kleur van het materiaal, er ook minder openbare verlichting nodig is.

Om deze redenen geven wij bij de aanleg en reconstructie van fietsvoorzieningen in principe de voorkeur aan cementbeton. Wij kiezen daarbij voor maatwerk, waarbij per situatie bekeken zal worden of er problemen te verwachten zijn bij de toepassing van asfalt. Op basis daarvan wordt de keuze tussen beton en asfalt gemaakt. Wanneer gekozen wordt voor asfalt dient er bij de dimensionering aandacht te zijn voor het noodzakelijke gebruik door onderhoudsmaterieel.

Het toepassen van tegels en klinkers gebeurde veelal op plaatsen waar kabels en leidingen onder het fietspad liggen. In 2004 zijn wij gestart met een proef met prefab betonplaten op een fietspad bij Ten Boer. Onder dit fietspad liggen (veel) kabels en leidingen. Bij werkzaamheden kunnen deze platen worden verwijderd en weer teruggeplaatst. Hierdoor kunnen er makkelijker werkzaamheden worden uitgevoerd. De proef is goed verlopen en deze techniek zal in de toekomst vaker worden toegepast.

In paragraaf 4.3.5 wordt nader ingegaan op het onderhouden van fietspaden.

Doorstroming

Zoals hiervoor al is vermeld, leveren bredere fietspaden een belangrijke bijdrage aan de doorstroming van het (brom)fietsverkeer. Andere zaken die hierop van invloed zijn, zijn kruisingen, verlenen van voorrang door de fietser en verkeersregelininstallaties. Het veelvuldig moeten stoppen voor rood licht of om voorrang te moeten verlenen is van negatieve invloed op het fietscomfort en daarmee het fietsgebruik. Ook kunnen voor fietsers ongunstig afgestelde verkeersregelininstallaties leiden tot onnodig oponthoud en irritatie. Het gevolg kan zijn dat fietsers vaker door rood licht rijden. Daarnaast moeten scherpe bochten zoveel mogelijk worden vermeden.

Waar dit soort problemen zich voordoen zullen wij hieraan waar mogelijk aandacht besteden.

Verlichting

Eind 2009 hebben wij de beleidsnota openbare verlichting langs provinciale wegen vastgesteld. Het uitgangspunt is om de verlichting langs provinciale wegen te minimaliseren, zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De insteek is om duisternis te beschermen en lichthinder en energiegebruik te verminderen. In het algemeen zijn provinciale fietspaden buiten de bebouwde kom niet verlicht. Bij kruisingen, rotondes, belangrijke fietsoversteekplaatsen en discontinuïteiten wordt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid wel verlichting geplaatst. Uit oogpunt van sociale veiligheid worden fietstunnels voorzien van verlichting. Ook worden ter weerszijden van de fietstunnel langs het aansluitende fietspad enkele lichtpunten aangebracht.

In bepaalde gevallen kan het gewenst zijn wel (oriëntatie)verlichting langs fietspaden te plaatsen. Bijvoorbeeld langs fietsroutes van-en-naar school en sportparken. Hiervoor geldt dat er (indien noodzakelijk) uitsluitend wordt verlicht op tijden dat er gebruikt van wordt gemaakt. Hierbij geldt dat nader overleg met bewoners, gebruikers van de weg en met de betreffende gemeente nodig is. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de verlichtingsmaatregelen op grond van sociale veiligheid.

Voor Fietsroutes Plus is besloten om in eerste instantie verlichting toe te passen conform de beleidsnota openbare verlichting. Concreet betekent dit: lage lichtmasten op kruispunten en begeleidende verlichting in wegdek bij attentiepunten (zoals bochten). Dit is een afwijking van de kwaliteitseisen voor Fietsroutes Plus zoals die in het Actieplan Fiets 2004-2007 zijn vastgesteld (zie paragraaf 4.3.3). Deze vorm van verlichting op Fietsroutes Plus zal worden geevalueerd, onder andere door het uitvoeren van een belevingsonderzoek. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit belevingsonderzoek worden uitgebreid met de oriëntatieverlichting (om de ca. 100 meter een lichtmast) die zal worden gerealiseerd langs de fietspaden van de N972 tussen Winschoten en Pekela en de dynamische oriëntatieverlichting (verlichting die alleen brandt als er fietsers zijn) die samen met de gemeente Stadskanaal zal worden gerealiseerd langs de N975 tussen Onstwedde en Musselkanaal. Op basis van deze evaluatie zou het beleid ten aanzien van verlichting langs fietspaden kunnen worden aangepast.

Als onderdeel van het beleid streven wij er naar om het aantal lichtmasten zoveel mogelijk te beperken. Bij reconstructies en groot onderhoud wordt hier in het ontwerp expliciet rekening mee gehouden. Bijvoorbeeld door: de vormgeving van de kruispunten, de toe te passen materialen en het toepassen van een reflecterend wegdek om het toepassen van openbare verlichting te beperken.

Bewegwijzering

Het spreekt voor zich dat een goede bewegwijzering van wezenlijk belang is om het fietsverkeer te bevorderen. Dit geldt zowel voor het utilitair, als voor het recreatief gebruik. Op regionaal niveau is de utilitaire bewegwijzering in onze provincie als voldoende aan te merken.



KWALITEITSEISEN/RICHTLIJNEN FIETSRoutes PLUS

Samenhang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bewegwijzering 2. Bundelfunctie van de route
Directheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Directe verbinding met een maximale omrijfactor van 1,2 van de hemelsbrede afstand 2. Ontwerpsnelheid van 30 km/u 3. Doorstroming waarborgen bij kruisingen door: <ul style="list-style-type: none"> • Minimaal aantal kruisingen met overig verkeer; • Voorrang fietsers op kruispunten, mits veilig en herkenbaar; • Fietsers op rotondes uit de voorrang; • Wachttijden bij verkeerslichten zo kort mogelijk, maar maximaal 60 seconden;
Aantrekkelijkheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter 2. Kans op verblinding door autoverkeer minimaliseren 3. Beschutting tegen wind en/of neerslag, mits passend in het landschap 4. Landschappelijke inpassing beplanting mag niet leiden tot (sociale) onveiligheid
Veiligheid	<ol style="list-style-type: none"> 1. Toepassen van verlichting op kruispunten en oversteekpunten (lichtmasten) en bij knelpunten, zoals bochten (begeleidende verlichting in het wegdek) 2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (<1000 fietsers) en 3,5 meter (>1000 fietsers) 3. Fietsers op rotondes uit de voorrang 4. Bromfietsers indien mogelijk op de rijbaan of parallelweg 5. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter 6. Lijnmarkering bij tweerichtingen 7. Minimaal aantal kruisingen met overig verkeer 8. Duidelijke/herkenbare vormgeving kruisingen
Comfort	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gesloten verharding van beton of asfalt 2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (<1000 fietsers) en 3,5 meter (>1000 fietsers) 3. Schuilmogelijkheden langs de route 4. Minimaal aantal hellingen en/of oneffenheden 5. Bescherming tegen wind en verblinding door dijklichamen, beplanting en bebouwing, mits (sociaal) veilig en passend in het landschap

Twee afwijkingen ten opzichte van het algemene format voor Fietsroutes Plus in de Regio Groningen- Assen:

- Bij beschutting is expliciet opgenomen dat dit alleen gerealiseerd mag worden indien het past binnen het landschap;
- Het standpunt ten aanzien van verlichting is aangepast van 'gehele fietsroute in verlichting (mits passend in landschap en binnen beleid)' in 'toepassen van verlichting op kruispunten en oversteekpunten (lichtmasten) en bij knelpunten, zoals bochten (begeleidende verlichting in het wegdek)'. Dit nieuwe standpunt zal nog worden geëvalueerd, onder andere door middel van een belevingsonderzoek.

RESULTAAT COMFORTMETING PROVINCIALE FIETSPADEN



Legenda

Resultaat comfortmeting

- 0 t/m 5,75 (onvoldoende)
- 5,75 t/m 10 (voldoende)

— spoorweg

— wegen

— waterweg

meer

bebouwing

provincie

