

# VERBINDEN MET DE FIETS

Fietsstrategie 2016 • 2025

**PROVINCIE GRONINGEN**





# VERBINDEN MET DE FIETS

Fietsstrategie 2016 • 2025

**PROVINCIE GRONINGEN**



# VOORWOORD

Een leefbare provincie kenmerkt zich door een goede bereikbaarheid van dorpen, steden en voorzieningen. Inwoners bepalen zelf hoe ze van de ene naar de andere plek gaan. Daarom is een sterk en flexibel netwerk van OV-lijnen, fietsroutes, wegen en vaarwegen nodig.

In onze provincie staat duurzaam en innovatief vervoer hoog op de agenda. We willen daar waar mogelijk schone vervoersmiddelen, zoals bus, trein en fiets stimuleren en kiezen waar dat mogelijk is voor slimme (innovatieve) en groene (duurzame) oplossingen.

We merken dat inwoners steeds vaker een combinatie van modaliteiten gebruiken, bijvoorbeeld de fiets en de bus. Of modaliteiten worden vaker gedeeld, zoals de OV fiets of car sharing. Om deze flexibiliteit te kunnen bieden aan onze inwoners moeten wij de modaliteiten onderling en in een netwerk goed verbinden.

Onze 'oude, vertrouwde' fiets heeft een belangrijke plek in dat netwerk. Zowel als het gaat om deze verplaatsingen via de keten, als om verplaatsingen van deur-tot-deur. De opkomst van de e-bike en de high speed pedelec geeft nieuwe impulsen aan het fietsen. De fiets is duurzaam, geeft geen uitstoot van gassen, vraagt weinig ruimte, zorgt voor beweging en zorgt voor interactie tussen mensen en verbindt hen. Wij hechten dan ook veel waarde aan de fiets en de plek van de fiets in het verkeer- en vervoerbeleid.

Dit was de reden om te kijken of onze fietsnota uit 2012 nog steeds voldeed. En hoewel deze nog steeds zinvolle dingen bevat zijn wij van mening dat de potentie van de fiets in het netwerk een eigen strategie verdient om alle kansen maximaal te benutten. Dit doen wij door de fiets als eigen modaliteit optimaal te faciliteren, maar ook door de fiets nadrukkelijk te verbinden met andere modaliteiten en met andere thema's, zoals leefbaarheid en gezondheid.

Deze fietsstrategie hebben wij niet alleen gemaakt. We hebben input gekregen van veel partijen en we willen alle partijen bedanken voor hun tijd en inzet. Ook hier is de fiets een verbindende schakel geweest. Een mooi voorbeeld van hoe wij graag willen besturen, in gezamenlijkheid komen tot een breed gedragen strategie.

Met trots presenteren wij dan ook onze Fietsstrategie 2016 – 2025 provincie Groningen: Verbinden met de fiets!

Namens het college van Gedeputeerde Staten,

**Fleur Gräper - Van Koolwijk**



# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	ONTWIKKELINGEN VRAGEN PROACTIEVE HOUDING EN UPDATE BELEID	8
<b>2</b>	INWONERS FIETSEN EN GENIETEN, EN BENOEMEN VERBETERPUNTEN	10
<b>3</b>	TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	12
<b>4</b>	VIJF STRATEGISCHE LIJNEN	16
<b>STRATEGIE 1</b>	Slimme ketens voor leefbare gebieden	18
<b>STRATEGIE 2</b>	Kiezen voor de fiets in een duurzame omgeving	22
<b>STRATEGIE 3</b>	Vitale inwoners door gezamenlijke beweging	30
<b>STRATEGIE 4</b>	Trendombuiging door proactieve aanpak veiligheid	34
<b>STRATEGIE 5</b>	Versterken samenwerking	40
<b>5</b>	AMBITIENIVEAU	44

# ONTWIKKELINGEN

## 1 VRAGEN PROACTIEVE HOUDING EN UPDATE BELEID

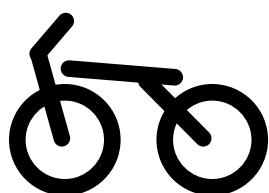
Een leefbare provincie die zich kan ontwikkelen, vraagt een goede bereikbaarheid van steden en dorpen en gezonde inwoners. We verbinden de ruimtelijke functies met elkaar, zodat mensen en goederen zich vlot, veilig en duurzaam van de ene naar de andere plek kunnen verplaatsen. De fiets is een belangrijke schakel in deze bereikbaarheid: het is duurzaam en geeft geen uitstoot van gassen, vraagt weinig ruimte, zorgt voor beweging en zorgt voor interactie tussen mensen en verbindt hen. Wij hechten veel waarde aan de fiets en geven deze daarom ook een expliciete plek in het verkeer- en vervoerbeleid.





Ontwikkelingen vragen om een proactieve houding en update van onze fietsnota uit 2012. Zo verandert de maatschappij: we gaan vaker vervoersmiddelen delen en maken meer ketenverplaatsingen, plattelandsgebieden krimpen, openbaar vervoer lijnen komen minder in de kernen en we bewegen minder. Ook gaat de technische ontwikkeling snel. Denk aan de elektrische fiets en de high speed pedelec (zie kader), ontwikkelingen met informatietechnologie en slimme energiebenutting. Deze ontwikkelingen hebben direct invloed op de rol van de fiets en op de mate waarin de fiets kan bijdragen aan diverse doelen, zoals een goede bereikbaarheid in de stad, economische kernzones én krimpgebieden, een sterke economische structuur, leefbaarheid, en beleving en behoud van natuur en landschap.

Daarom een nieuwe fietsstrategie voor de provincie Groningen, met een nadrukkelijke connectie naar gemeenten, inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. Het maken van een fietsvriendelijke omgeving en goede fietscultuur doen we immers samen! We stelden deze fietsstrategie dan ook op met betrokkenheid van vele partijen: inwoners en gemeenten dachten mee in verschillende sessies en een enquête, maatschappelijke organisaties zijn vertegenwoordigd in een klankbordgroep. Er is gesproken met andere overheden, netwerken en kennisinstututen en in de provinciale organisatie zijn raakvlakken met andere beleidsterreinen in beeld gebracht. Deze samenwerking willen we doortrekken en vormt een belangrijk onderdeel van deze strategie.



45 km/u



25 km/u

## HIGH SPEEDBIKE

De **high speed pedelec** oftewel **high speedbike** is een elektrische fiets die trapondersteuning geeft tot 45 km/u. Een gewone e-bike doet dat tot 25 km/u. Vanaf 2017 is de high speedbike voor de wet een bromfiets en geldt een helmplicht.



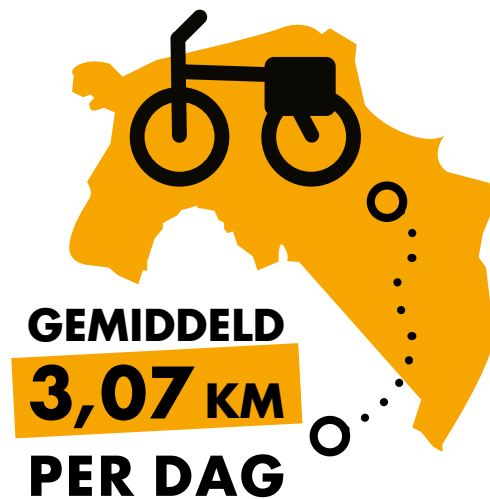
# INWONERS

2

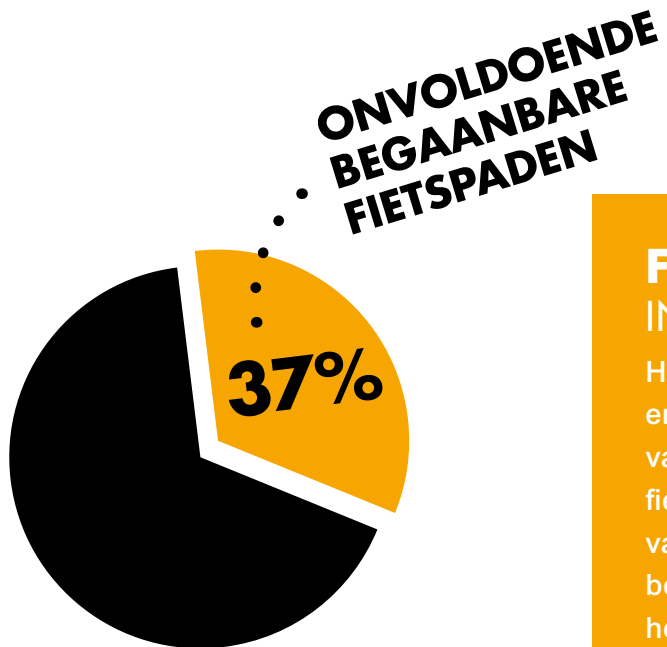
## FIETSEN EN GENIETEN, EN BENOEMEN VERBETERPUNTEN

Groningers fietsen veel! Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2014 blijkt dat inwoners uit de provincie Groningen op de tweede plek staan voor wat betreft het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand per dag. We zien in onze fietsenquête (zie kader) ook dat **95%** van de respondenten aangeeft minstens één keer per week de fiets te pakken om zich te verplaatsen in de provincie.

Respondenten uit een stedelijke omgeving fietsen vaker dan mensen daarbuiten. Groningers fietsen omdat het gezond is, we in de buitenlucht zijn en het gewoon leuk is! Mensen genieten van de Groningse omgeving, de wind door hun haren, de natuur om hen heen en een praatje met mede fietsers. Ze waarderen goede infrastructuur, met name de brede, betonnen fietspaden, fietsvriendelijk afgestelde verkeerslichten en voldoende fietsparkeerruimte.



Respondenten waarderen fietsen in de provincie Groningen met gemiddeld een 7,5. 92% van de respondenten uit de gemeente Groningen geeft een 7 of hoger. In de andere regio's ligt dit percentage rond de 80%. Mooie scores waar we trots op zijn.



Niet alle elementen van fietsen in Groningen worden goed gewaardeerd. Zo is de breedte van fietspaden een punt waarover respondenten minder tevreden zijn. Zeker nu er steeds meer voertuigen met verschillende snelheden op het fietspad komen. Ruim de helft van de Groningers ervaart dit als onveilig. De verkeersveiligheid scoort een voldoende (6,7), maar we horen in gesprekken met inwoners dat rakelings voorbijrazende auto's, fietspaaltjes en onoverzichtelijke kruispunten zorgen voor een gevoel van onveiligheid. Veelvuldig wachten voor verkeerslichten is vervelend en de infrastructuur is slecht bewegwijzerd. Ook is men niet echt te spreken over de begaanbaarheid van fietspaden bij sneeuw: 37% van de respondenten geeft een onvoldoende. Dit samen zorgt voor minder tevredenheid en mogelijk ook voor minder fietsende inwoners.

Kortom, de fiets heeft een duidelijke plek in het verkeerssysteem van de provincie Groningen, maar fietsers vinden ook dat er een aantal verbeterpunten mogelijk is. En deze onderkennen wij! Wij zien dat er verbeteringen mogelijk zijn in de huidige situatie en gaan hiermee actief aan de slag.

## FIETSENQUÊTE 2016 INZICHT IN DE FIETSER

Hoe onze inzet op het gebied van fietsen eruit moet zien, bepalen we mede op basis van wat onze inwoners vinden van het fietsen in onze provincie. Bij het opstellen van deze strategie hebben we inwoners betrokken in een interactieve sessie. Ook hebben we in april 2016 een enquête uitgezet: 766 respondenten reageerden. Dit geeft ons een eerste beeld van het huidige fietsgedrag en het oordeel van inwoners over de fietsvoorzieningen in de provincie. We benutten dit als inspiratie voor deze strategie. En we zorgen de komende jaren dat we het gedrag van (niet)fietsers en hun wensen nog beter in beeld krijgen.

# 3

## TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

De wereld om ons heen verandert snel. Er komen nieuwe technologische mogelijkheden die direct invloed hebben op het verkeers- en vervoerssysteem. Ook verandert de maatschappij en aangezien mobiliteit altijd een afgeleide is van wat ons dagelijks beweegt, geeft dit ook veranderingen in het verkeerssysteem. In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste trends en ontwikkelingen die betrokken zijn bij het schrijven van deze strategie.

Hoe snel de ontwikkelingen gaan, en welke impact deze exact gaan hebben, is nog niet te voorspellen. We stippelen in deze strategie een koers uit, die we gaan monitoren, evalueren en indien nodig bijstellen. Over vier jaar, in 2020 beslissen we of de strategie een update behoeft.

### STIJGING FIETSONGEVALLEN

Er is een sterke stijging van het aantal ernstige fietsongevallen en het aantal enkelvoudige fietsongevallen. De combinatie van diverse trends kan de komende jaren ook leiden tot extra onveiligheid: grotere snelheidsverschillen op het fietspad, toenemend smartphone gebruik en dikkere fietspaden. Nieuwe registratiemethoden en onder-registratie van ongevallen zorgen ervoor dat trends op gebied van verkeersveiligheid lastig in beeld te brengen zijn. We baseren deze strategie daarom ook op de trends in Nederland en de inspiratie uit sessies en de fietsenquête.

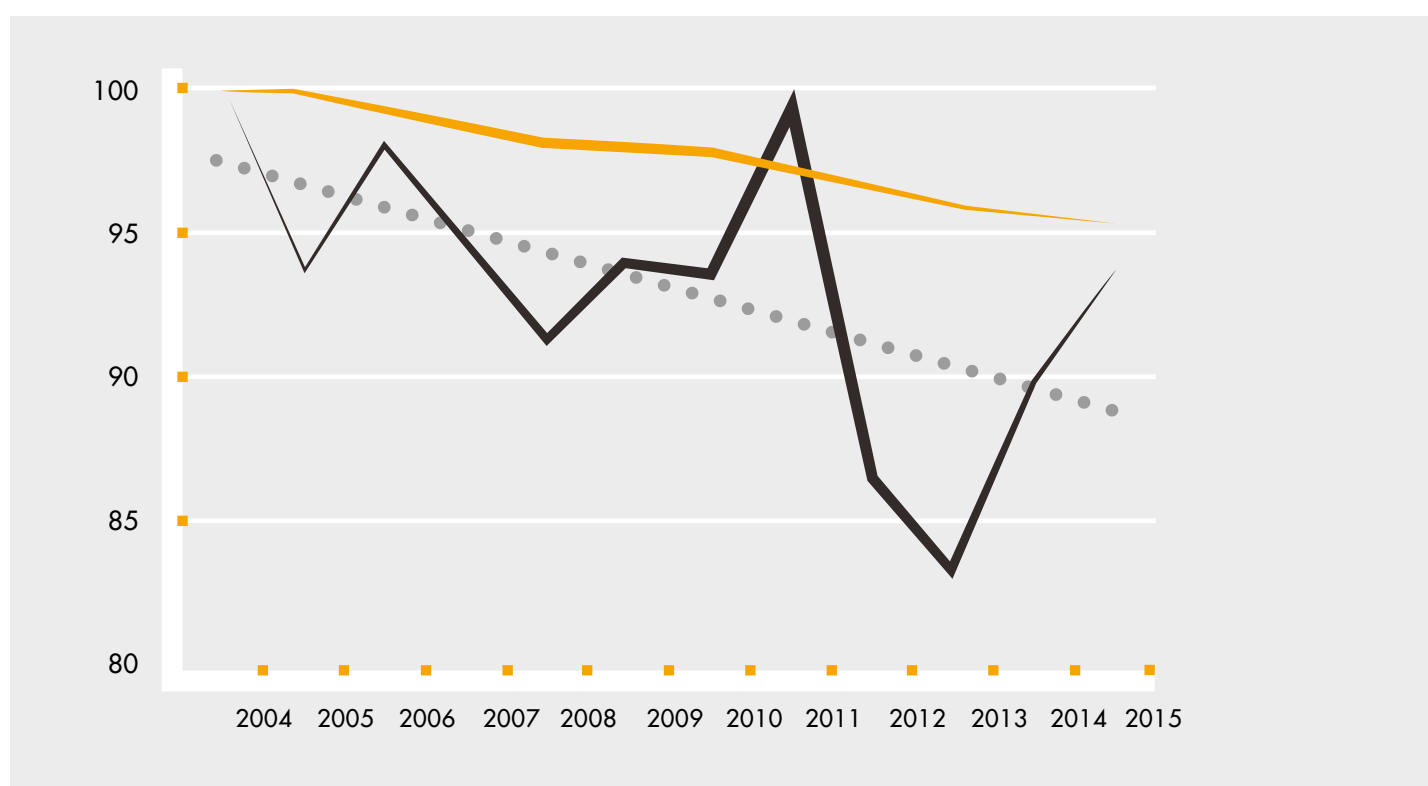
**Enkelvoudige fietsongevallen** zijn fietsongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is. Veelal betreft het een val van de fiets of een botsing tegen een obstakel.



## TOENAME FIETSEN IN STEDELIJK GEBIED, AFNAME IN BUITENGEBIED

Het aantal fietskilometers dat we gemiddeld afleggen stijgt. De fietspaden en wegen in met name stedelijke gebieden worden drukker. In het buitengebied neemt het aantal fietskilometers af. De krimp in het aantal inwoners verklaart dit voor een deel. De daling in fietskilometers lijkt echter sterker en wordt dus ook door andere factoren bepaald. We willen grip krijgen op dit fenomeen en hierop kunnen inspelen.

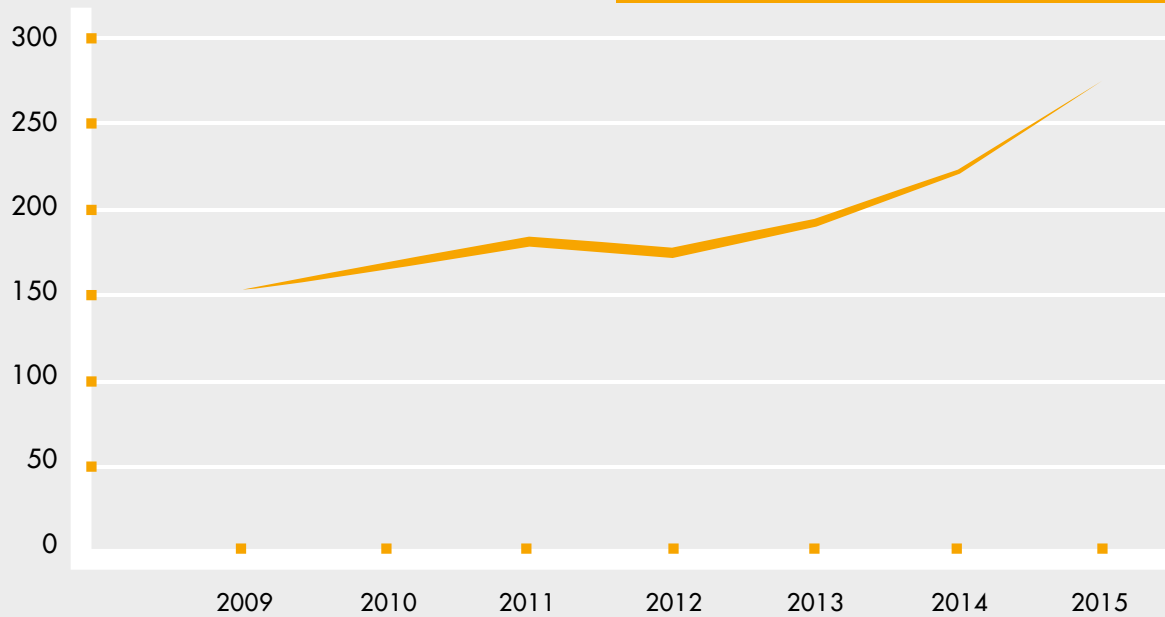
**Fietsintensiteit platteland**
 **Inwoners platteland**
 **Trend fietsintensiteit**



## BUSSEN RIJDEN MINDER DOOR KERNEN

Buslijnen worden gestrekt (krijgen minder haltes) en gaan niet langer door de kernen van dorpen. Mensen moeten daardoor een grotere afstand overbruggen naar bus en trein. De keten, dus de combinatie van fiets en bus of trein wordt belangrijker. Om dit te faciliteren is het aantal stallingsplaatsen bij treinstations uitgebreid. Bij bushaltes en ketenknooppunten is nog een slag te maken.

## ELEKTRISCHE FIETS (X 1000 STUKS)



### TOENAME GEBRUIK (HIGH SPEED) E-BIKE

Het gebruik van de e-bike blijft stijgen en de high speed pedelec doet zijn intrede. Fietsen wordt voor meer mensen een interessante optie (1 op de 3 werknemers wil wel op de e-bike naar het werk<sup>1</sup>). Langere afstanden worden overbrugd. Ook de snelheidsverschillen op fietspaden nemen hierdoor verder toe.

### MBO STUDENT KRIJGT OV KAART

MBO studenten jonger dan 18 jaar krijgen vanaf 2017 een OV-studentenkaart. Dat betekent waarschijnlijk meer vraag naar bus en treinvervoer, en ook meer vraag naar ketenfaciliteiten. Bussen en treinen zullen echter ook voller worden, en misschien zelfs overvol. Een oplossing hiervoor is stimulering van het gebruik van de e-bike voor middelbare scholieren, MBO, HBO en universitaire studenten die op 10 tot 20 km van hun school wonen.

OP HET PLATTELAND  
BEZIT 33% VAN DE  
RESPONDENTEN  
EEN EBIKE.



<sup>1</sup> <http://www.duurzaambedrijfsleven.nl/mobiliteit/14395/1-op-3-nederlanders-wil-e-bike-pakken-naar-het-werk>



## INWONERS MINDER GEZOND

Gezondheid en vitaliteit van Nederlanders, en ook van Groningers is een aandachtspunt. Met name in Oost-Groningen is gezondheid een belangrijk thema. Bewegen is een sleutel tot een gezonder leven. Regelmatig fietsen geeft een basis voor je dagelijkse beweging. Zo weten we uit onderzoek dat fietsende werknemers 13% fitter zijn, en gemiddeld 1,3 dagen minder ziek zijn in een jaar<sup>2</sup>.

## NIEUWE DIGITALE MOGELIJKHEDEN

Er komen steeds meer mogelijkheden wat betreft datatechnologie, informatietechnologie en beleving: fietsen kan verder veraangenaamd en gestimuleerd worden met innovaties, denk aan het Van Gogh fietspad in Eindhoven, fietskluizen te openen met chipkaart en reservering van deelfietsen. Ook geeft de digitale ontwikkeling vele handvatten voor beleidsvorming: we krijgen meer inzicht in het gedrag van de fietser, waarop we direct kunnen inspelen.

## DELEN VERVANGT BEZITTEN

De deeleconomie komt steeds meer op: we gaan auto's delen, en ook zien we dat deelfiets-systemen opkomen. En dit wordt steeds eenvoudiger: met een slot van zo'n 100 euro kun je van elke fiets al een deelfiets maken.

## ALTERNATIEVE ENERGIEBRONNEN BESCHIKBAAR

Er komen meer alternatieve energiebronnen beschikbaar en we kunnen deze energie inzetten voor het verkeerssysteem. Met een fietspad of fietsenstalling kunnen we bijvoorbeeld zonne-energie inwinnen, en deze benutten voor de elektrische fietsen, of het fietspad opwarmen zodat sneeuw direct smelt.

.....  
**2** Fietsen als medicijn. Fietsersbond

## OVERGEWICHT

49% van de volwassenen in onze provincie heeft overgewicht (bmi > 25). Dit percentage verschilt per regio: in Haren en Groningen is er minder overgewicht dan in Noord-Oost Groningen, Oldambt en Zuid-Oost Groningen. Het percentage ouderen en het opleidingsniveau spelen hierbij een rol.

## OPLADEN VIA HET FIETSPAD

In het Europese project I-bike worden diverse technologie ontwikkelingen in gang gezet om het gebruik van de elektrische fiets te bevorderen. Een van deze ontwikkelingen is het inductief laden in een automatisch accu-oplaad-systeem.



# 4 VIJF STRATEGISCHE LIJNEN

We willen de komende jaren de huidige situatie verbeteren en inspelen op de trends en ontwikkelingen. We definiëren in deze fietsstrategie vijf strategische lijnen die leidraad zijn voor onze fietsactiviteiten. Deze activiteiten leggen we vast in een uitvoeringsprogramma dat voortvloeit uit deze strategie.

## 5 STRATEGISCHE LIJNEN

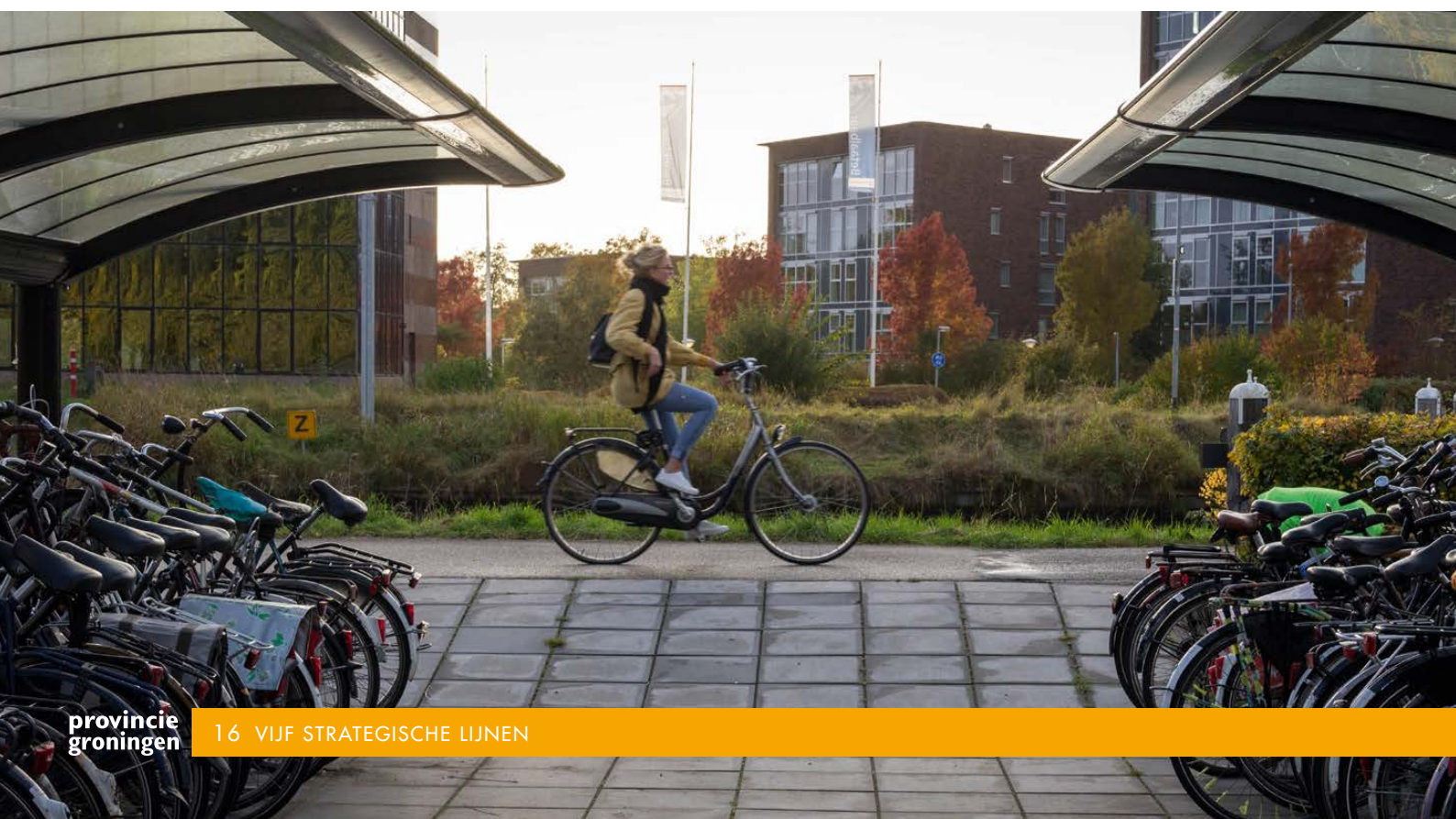
1. SLIMME KETENS VOOR LEEFBARE GEBIEDEN

2. KIEZEN VOOR DE FIETS IN EEN DUURZAME OMGEVING

3. VITALE INWONERS DOOR GEZAMENLIJKE BEWEGING

4. TRENDOMBUIGING DOOR PROACTIEVE EN GEBIEDSGERICHTE AANPAK VEILIGHEID

5. VERSTERKEN SAMENWERKING







Per strategische lijn benoemen we schakels: de activiteiten die de kern gaan vormen van het uitvoeringsprogramma.

Één schakel geldt voor alle strategische lijnen:



## INZICHT IN FIETSGEDRAG ALS INPUT VAN NIEUW BELEID

Monitoring is ontzettend belangrijk. We hebben data nodig om ons beleid en onze activiteiten goed te kunnen vormgeven. Alles wat we doen gaat immers om het gedrag van mensen. Inzicht in de huidige fietser en de mensen die nog niet fietsen en dit wel zouden kunnen doen, is uitermate belangrijk. We gaan ervoor zorgen dat we meer inzicht krijgen in de fietsstromen, de verkeersveiligheid en de motieven en weerstanden om te fietsen.

## DOELEN

MET INZET OP DEZE VIJF STRATEGISCHE LIJNEN BEREIKEN WE DE VOLGENDE DOELEN:

- Het fietsgebruik van onze inwoners stijgt. Het aantal verplaatsingen per persoon en de afgelegde afstand per persoon stijgt met 10% ten opzichte van 2014 (dus van 0,85 naar 0,94 verplaatsingen per dag, en van 3,07 naar 3,37 kilometer per dag).
- De inwoners beoordelen onze Fietsroutes Plus minimaal met een 8 en onze Regionale hoofdfietsroutes minimaal met een 7,5.
- In 2020 is het aantal verkeersdoden maximaal 25 per jaar en het aantal ziekenhuisgewonden is maximaal 300 per jaar. Voor fietsers betekent dit dat het aantal doden met 47% en het aantal ziekenhuisgewonden met 34% moet zijn gedaald in 2020 ten opzichte van 2002 in de provincie Groningen.
- We realiseren een toename van het aantal fietsenstallingen en deelfietsen bij overstappunten.
- De inwoners beoordelen de fietsvoorzieningen bij overstappunten minimaal met een 7,5.

# STRATEGIE 1

## SLIMME KETENS VOOR LEEFBARE GEBIEDEN



De combinatie tussen verschillende vervoerswijzen, oftewel een ketenverplaatsing, is een kans in zowel drukke stedelijke gebieden waar weinig ruimte is voor de auto als in landelijke gebieden waar het openbaar vervoeraanbod krimpt en voorzieningen verder weg komen te liggen. In beide gevallen biedt een verplaatsing van auto, bus of trein gecombineerd met de fiets een toevoeging in het mobiliteitsaanbod voor de inwoners en zorgt het voor meer leefbaarheid. Aan de ene kant door een vermindering van auto's in stedelijke omgevingen, aan de andere kant door nieuwe mogelijkheden om te verplaatsen.

Van de respondenten uit de enquête maakt 56% gebruik van de fiets als voor- en natransport voor het openbaar vervoer. 80% van de respondenten vraagt om verbetering van de fietsenstallingen bij overstapplaatsen: 57% wenst meer fietsenrekken en 30% vindt dat fietsdiefstal tegengegaan moet worden.

## VOORZIENINGEN OP P+R TERREINEN EN BIJ BUSHALTES

In de stedelijke omgevingen faciliteren de P+R terreinen de keten. Vaak ligt de nadruk op vervolgttransport met bus of trein. De fiets is echter ook een goede optie voor vervolgvplaatsingen. Fietsdeelsystemen zijn in opkomst en kunnen worden benut op deze P+R terreinen. We faciliteren deze ontwikkeling en leveren een financiële bijdrage indien op basis van behoefte-onderzoek wordt gekozen voor het toevoegen van voorzieningen (deelfietsen, kluizen, rekken) op P+R terreinen.

In landelijke gebieden hebben we een grotere rol. Wij zijn verantwoordelijk voor een goed functionerend OV-systeem. De aansluiting van de fiets op het openbaar vervoer wordt steeds belangrijker. Bij haltes met het stempel 'hubs' (zie kader) besteden we extra aandacht aan prettig wachten, sociale veiligheid, reisinformatie en ook mogelijkheden om je (elektrische) fiets veilig te stallen of op te laden.

### HUBS

In de omgevingsvisie is een nieuwe productformule geïntroduceerd: de hubs. Dit zijn locaties waar het snelle hoogwaardig openbaar vervoer wordt gecombineerd met oplossingen voor het voor- en natransport. De hubs zijn centraal gelegen en er is specifieke aandacht voor een aangenaam verblijfsklimaat.

We willen ervoor zorgen dat de fiets op een goede manier gestald kan worden bij de halte of het ketenknooppunt. We kijken hierbij zowel naar traditionele oplossingen, als innovatievere technieken zoals vooraf te reserveren kluisen, te betalen met je pinpas. Ook hebben we nadrukkelijke aandacht voor de verbinding van de kern naar de halte of het knooppunt. In het kader van Tour de Force (zie kader) werken we onze visie verder uit en gaan we aan de slag met participatie: hoe kunnen we de omwonenden een rol laten spelen bij de invulling van de OV-haltes. Op basis van deze visie bepalen we de exacte behoefte aan voorzieningen per overstappunt.

De **Tour de Force** is dé fietsagenda van de gezamenlijke overheden in Nederland. Zij hebben zich verenigd in een bestuurlijk platform met als doel in hun beleid meer prioriteit te geven aan de fiets. Een van de focusgebieden is de overstap van fiets op bus en trein. De 'ketenploeg' zoekt oplossingen om deze ketenverplaatsingen te optimaliseren en beter te faciliteren.



## KWALITEIT EN KWANTITEIT VOORZIENINGEN OVERSTAPPUNTEN

We stimuleren ketenverplaatsingen door noodzakelijke en gewenste verbeteringen op overstappunten in te vullen. Denk aan fietsdeelsystemen, stallingsvoorzieningen, kluisen, reisinformatie. Belangrijk uitgangspunt zijn de behoeften van (potentiele) reizigers.



## FIETSDIEFSTAL PROBLEEM IN STAD EN OP PLATTELAND

Bij 15% van de respondenten uit de enquête is de afgelopen vijf jaar een fiets gestolen. Bij 9% is zelfs meerdere keren een fiets gestolen. Dit gebeurt vooral in de meer stedelijke gebieden, maar in de enquête geven juist respondenten uit de plattelandsgebieden aan dat er bij fietsenstallingen betere beveiliging tegen fietsdiefstal moet komen. Fietsdiefstal is dus zowel een onderwerp in de stad, als op het platteland.



### TEGENGAAN FIETSDIEFSTAL

We bespreken samen met politie en andere relevante partijen de mate waarin fietsdiefstal voor komt en op welke wijze dit voorkomen kan worden. We focussen ons op fietsvoorzieningen bij het openbaar vervoer.



# STRATEGIE 2

## KIEZEN VOOR DE FIETS IN EEN DUURZAME OMGEVING



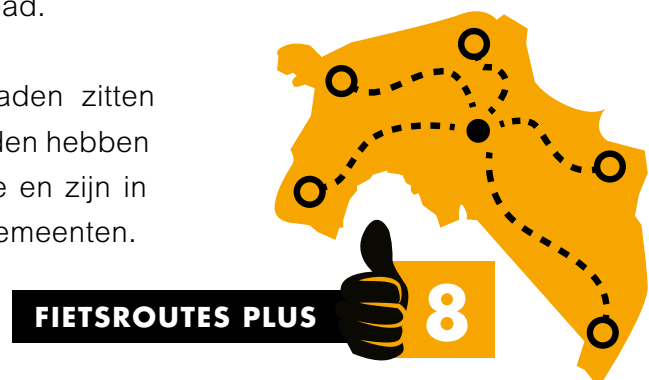
We zetten ons in om de fiets op afstanden tot 15 km naar de regionale centra, scholen en OV knooppunten de meest logische keuze te laten zijn. Inwoners kiezen zelf welk vervoermiddel zij nemen. Wij brengen de keuze voor de fiets positief onder de aandacht. Met infrastructuur van voldoende kwaliteit en met een goede beleving, met aan herkomst- en bestemmingszijde goede voorzieningen voor het stallen van de fiets en stimuleringsacties zodat inwoners de fiets-optie als serieuze mobiliteitskeuze in beschouwing nemen. Duurzaamheid is erbij gebaat als we massaal kiezen voor de fiets. Wij willen ons ervoor inzetten dat de fiets een nog duurzamer alternatief wordt dan deze nu al is, door te zorgen voor toekomstbestendige voorzieningen, goede samenwerking en milieuvriendelijke oplossingen.

## DRIE CATEGORIEËN FIETSPADEN IN ONS FIETSNETWERK

We hebben ons fietsnetwerk gedefinieerd met 3 categorieën fietspaden:

- **Fietsroutes Plus (FP):** brede en comfortabele routes die op drukke trajecten de fietsers goed faciliteren, zodat op afstanden tot 15 kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto. Fietsroutes Plus richten zich met name op de stad Groningen: daar vinden we immers ook de drukke stromen. Provincie neemt regie voor realisatie.
- **Regionale hoofdfietspaden (HF):** een hoofdverbinding waarbij de te verwachten fietsintensiteiten de inrichting bepalen. We volgen zoveel mogelijk de richtlijnen van de Fietsroutes Plus. We realiseren regionale hoofdfietspaden op verbindingen naar belangrijke regionale kernen die door de krimp een steeds belangrijker rol krijgen voor het ommeland. De provincie neemt de regie voor realisatie.
- **Regionale basisfietspaden (BF).** Uitgangspunt is dat elke kern groter dan 1.000 inwoners is verbonden met een regionaal basisfietspad.

Onder het niveau van regionale basisfietspaden zitten uiteraard nog andere fietspaden. Deze fietspaden hebben geen of slechts beperkt een regionale functie en zijn in eerste instantie de verantwoordelijkheid van gemeenten.







van het metroprincipe of een eigen huisstijl (bijvoorbeeld een logo op het fietspad). We benadrukken de positieve kanten van het Gronings landschap (rust en ruimte). We blijven werken aan vernieuwende concepten waarmee de Fietsroute Plus door de fietser zo aangenaam mogelijk kan worden gemaakt. Op dit moment gaan we uit van de maximale ontwerpsnelheid van 30 km/uur, maar als de richtlijnen van de CROW voor de ontwerpsnelheid in de toekomst naar boven bijgesteld worden (bijvoorbeeld als gevolg van de opkomst van de high speed pedelec), dan hanteren we die nieuwe richtlijn. De kwaliteitseisen voor fietspaden en een grote kaart van het netwerk zijn opgenomen als bijlage bij deze strategie.



## VERBETEREN FIETSNETWERK

We gaan ons fietsnetwerk completeren. Dat betekent fietspaden upgraden naar Fietsroute Plus of Hoofd fietspad en ontbrekende schakels aanleggen. Indien er ruimte is in de financiële middelen (doeluitkering Verkeer en vervoer (DuVV)), ondersteunen we gemeentelijke fietsprojecten met regionaal belang die bijdragen aan het fietsnetwerk. Voor alle fietspaden geldt dat we ze vergevingsgezind inrichten (zie strategie 'trendombuiging door proactieve aanpak veiligheid')



## GERICHTE ACTIE OP SUBSIDIES (ZOWEL EU ALS RIJK)

We willen stappen maken, en daarvoor zijn extra financiën belangrijk. We kijken hierbij nadrukkelijk naar de financieringsploeg van de Tour de Force en de mogelijkheden die zij ontdekken binnen en buiten Nederland. Ook zoeken we samenwerking met andere provincies om interessante projecten te kunnen opstarten.





## GEDRAGSVERANDERING DOOR PROMOTIE

Met het aanleggen van nieuwe fietspaden zijn we er niet. Het is belangrijk om mensen te verleiden om op de fiets te stappen. We willen gedragsverandering realiseren met promotie van nieuwe fietspaden en gerichte campagnes. We initiëren promotionele activiteiten en nemen een deel op ons. We zoeken ook nadrukkelijk samenwerking met bijvoorbeeld werkgevers, scholen en publiekstrekkers. We benutten goede voorbeelden in en buiten de provincie en kijken in hoeverre voorbeelden uit de stad Groningen ook kunnen worden toegepast in de rest van de provincie.

## WERKGEVERS BETREKKEN BIJ FIETSSTIMULERING

Groningen Bereikbaar zet diverse instrumenten in om betrokken werkgevers te helpen bij het stimuleren van fietsen onder hun medewerkers. Denk aan inzet van fietsstimuleringscampagnes, uitprobeer weken voor e-bikes en kortingsacties bij lokale fietshandelaren.

## ADAPTIEF NETWERK VOOR EEN TOEKOMSTBESTENDIG NETWERK

We werken aan een toekomstbestendige duurzame omgeving. Dat betekent dat de inrichting van het fietsnetwerk gericht moet zijn op deze nog niet exact te voorspellen toekomst. Een adaptief netwerk dus, waarbij in samenwerking met gemeenten een zo goed mogelijke voorspelling wordt gemaakt van verschuiving van voorzieningen en publiekstrekkers. Concreet betekent dit dat we het netwerk vier jaarlijks tegen het licht houden en indien nodig aanpassen. Hierbij worden ook de investeringen in infrastructuur uit het uitvoeringsprogramma tegen het licht gehouden en er wordt gekeken in hoeverre het toevoegen van ketenvoorzieningen of promotionele activiteiten rondom bijvoorbeeld e-bikes nodig zijn om de bereikbaarheid op peil te houden. We steunen het onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen naar de rol van de elektrische fiets om krimpgebieden leefbaar te houden.

## FIETS EEN DUIDELIJKE PLEK IN PROJECTEN

We streven een omgeving na waarin milieuvriendelijke vervoerwijzen, met name de fiets een duidelijke plek hebben in onze infrastructuur. Als er gewerkt wordt aan de infrastructuur of wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn, dient er een kwaliteitsslag voor de fiets plaats te vinden. We gaan werken slim combineren en afstemmen. Hierbij nemen we de benoemde kwaliteiten uit het fietsnetwerk als uitgangspunt. En als er aan de weg gewerkt wordt, zorgen we voor goede (omleidings-)routes voor de fiets, zodat de fiets ook tijdens werkzaamheden een volwaardige vervoerswijze blijft. We kijken ook nadrukkelijk naar andere beleidsterreinen: ook daar zijn allerlei opgaven waarbij de fiets een rol kan spelen. We denken mee en benutten deze opgaven om onze fietsambities te realiseren.



### KWALITEITSSLAG VOOR DE FIETS BIJ IEDERE OPGAVE

Zowel de provincie als de gemeenten werken aan allerlei opgaven waarbij de fiets een rol kan spelen. De fietser en zijn ruimte op de weg dient bij ieder opgave nadrukkelijk naar voren te komen. Kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk vormen hierbij uitgangspunt.



## DUURZAME KEUZES

Er zijn steeds meer mogelijkheden om duurzame elementen aan de fiets toe te voegen. Hierop willen we inzetten, waardoor we nog beter kunnen werken aan leefbaarheid en een duurzame omgeving. Bij nieuwe fietspaden kiezen we bijvoorbeeld voor betonnen verharding. Dit is een duurzame keuze, heeft een lange levensduur en vraagt weinig onderhoud. Het scoort daarnaast goed op comfort en verkeersveiligheid.

Andere duurzame initiatieven zijn bijvoorbeeld het aanbrengen van zonnepanelen op fietsenstallingen waarmee elektrische fietsen kunnen worden opgeladen, of het benutten van zonne-energie of stadsverwarming voor het verwarmen van fietspaden in de winter.

### SOLAROAD BLAUWESTAD

In Blauwestad test men met SolaRoad: het eerste wegdek dat zonlicht opvangt en omzet naar elektriciteit.

## ONDERHOUD EN GLADHEIDSBESTRIJDING

Het onderhoudsniveau van fietsinfrastructuur is niet overal op orde. Dit moet omhoog. Dit doen wij onder andere door vaker te maaien. Daarnaast gaat het om snel op te lossen punten, zoals versleten belijning, 'hobbels en bobbels', overgang fietspad naar berm. Zaken die fietsers irriteren, maar waarvan ze niet altijd weten waar dit te melden. We zetten in op een provincie brede tool waar fietsers klachten kunnen doorgeven, en waarop vervolgens snel wordt gehandeld.

Ook de gladheidsbestrijding in de winter verdient aandacht. Maar liefst 58% van de respondenten uit niet stedelijke omgevingen beoordeelt de begaanbaarheid van fietspaden in de winter met een onvoldoende. Nu wordt vaak eerst de weg en daarna eventueel het fietspad sneeuwvrij gemaakt. Dat betekent vaak dat mensen in de winter in de auto stappen of het openbaar vervoer. We zetten in op een betere gladheidsbestrijding van onze fietspaden, en nieuwe technieken zoals het verwarmen van fietspaden, of het opnemen van een antivrieslaag in het asfalt, om het fietsen in de winter te vergemakkelijken.



### EXTRA AANDACHT VOOR

#### BEHEER EN ONDERHOUD EN INZET NIEUWE TECHNIEKEN

We geven extra aandacht aan beheer en onderhoud en onderzoeken de mogelijkheden die nieuwe technieken ons bieden. Hierbij focussen we ons op de elementen die door fietsers als vervelend of hinderlijk worden ervaren, zoals bijvoorbeeld de gladheid op paden in de winter.



# STRATEGIE 3

## VITALE INWONERS DOOR GEZAMENLIJKE BEWEGING



Gezonde en vitale inwoners vormen de basis voor een florerende provincie. Fietsers benoemen gezondheid als dé reden om te fietsen. De fiets zorgt voor lichaamsbeweging, maakt je hoofd leeg voor een goede geestelijke gezondheid, en brengt geen schade toe aan onze leefomgeving. We zetten ons in voor meer beweging en dus meer vitale en gezonde inwoners, en zien dat we dit met name realiseren door samenwerking aan te gaan.

## **SAMENWERKEN OM BEWEGING TE REALISEREN**

Het werkveld van gezondheid strekt zich uit over vele partijen. Om beweging te realiseren komen we dan ook letterlijk in beweging: we gaan het werkveld verkennen, leggen verbinding en gaan een community rondom fietsbeweging vormen (zoveel mogelijk voortbouwend op huidige samenwerkingsverbanden). Samen wordt gekeken in hoeverre nieuwe ideeën en toepassingen kunnen worden opgenomen. Denk aan partijen als het HANNN<sup>3</sup>, UMCG (man-made blue zone), Sportplein Groningen<sup>4</sup> en de partijen betrokken bij de aanpak van de sociaal economische problematiek in Oost-Groningen.



## **BEWEGINGS-INNOVATIE BEVORDEREN**

We stimuleren ontwikkeling van innovaties op het gebied van gezond bewegen waarin de dagelijkse bewegingen op de fiets een prominente rol spelen.

## **JONG GELEERD IS OUD GEDAAN**

Het kiezen voor de fiets is vaak verankerd in gewoontes van mensen. Gewoontes leer je in je jeugd al aan. We vinden het belangrijk dat kinderen een gewoonte ontwikkelen van het fietsen naar school. Dit heeft als direct bijeffect dat kinderen ook beter gaan fietsen, beter voorbereid zijn op zelfstandig fietsen en verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Het heeft dus direct een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Kinderen leren ook een gezonde levensstijl aan. Regionale schoolroutes zijn meegenomen in het fietsnetwerk, en binnen het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) is educatie op scholen een belangrijk onderwerp.

.....  
**3** Healthy Ageing Network Northern Netherlands

**4** In 2012 startte Sportplein Groningen als een samenwerking van negen partners: ROC Alfa-college, afdeling Sport en bewegen; Noorderpoort; Hanzehogeschool Groningen, Instituut voor Sportstudies; Rijksuniversiteit Groningen; Universitair Medisch Centrum Groningen; Topsport NOORD; Huis voor de Sport Groningen; Gemeente Groningen en provincie Groningen.



## SAMENWERKING RONDOM SCHOLEN

We gaan de samenwerking aan met de beleidsvelden sport, milieu en verkeersveiligheid en de gemeenten om gezamenlijk op te trekken naar en met scholen. Gezamenlijk kan fietsen worden gestimuleerd, veilig fietsen aangeleerd en de omgeving fietsvriendelijk ingericht.

### FIETSEN LEUK MAKEN

De fiets speelt ook een rol in recreatie, sport en bij evenementen. Als je fietsen leuk vindt, ga je eerder fietsen. Als mensen in het weekend een rondje fietsen, zijn ze ook eerder geneigd om naar het werk of naar school te fietsen. We ondersteunen evenementen om vitaliteit en beweging te stimuleren, en ook de keuze voor de fiets in het dagelijks verkeer te bevorderen. We benutten grote evenementen, zoals mogelijk het WK Wielrennen 2020, als kapstok om fietsen op de mentale kaart van inwoners te zetten.

We dragen zorg voor verkeersveilige fietsroutes waarop mensen kunnen recreëren en sporten. Samen met partijen in Duitsland gaan we grensoverschrijdende samenwerking verkennen. We ondersteunen fietsevenementen die bijvoorbeeld relatie hebben met ons sportbeleid.



Provincies Groningen en Drenthe zetten zich in om in 2020 gastheer te zijn van het WK wielrennen.





## FIETSSTIMULERING ALS GEZAMENLIJKE ACTIVITEIT

Vitaliteit is een goede incentive om mensen ook aan het fietsen te krijgen. Zo'n 80% van de respondenten in onze fiets-enquête geeft aan dat zij vindt dat de overheid hen mag stimuleren om te bewegen, 57% vindt dat de overheid mag stimuleren om te fietsen. Ook in overleggen met diverse doelgroepen komt duidelijk naar voren dat fietsstimulering een onderwerp is wat we zeker bij de kop moeten pakken. Belangrijk is echter wel dit niet alleen te doen. We zoeken samenwerking onder andere met scholen, werkgevers, belangenorganisaties en de fietsindustrie om fietspromotie en fietsstimulering verder vorm te geven. We steunen initiatieven van onderaf, en initiëren acties als we gaten zien ontstaan. We geven het goede voorbeeld door deel te nemen aan fietsstimuleringsacties en ook andere werkgevers te stimuleren dit te doen. We benutten de opgedane kennis binnen onder andere Regio Groningen Assen met fietsstimuleringsacties en trekken deze door naar de gehele provincie.

Bij het opzetten en uitvoeren van stimuleringsacties is het belangrijk te weten hoe het verplaatsingsgedrag nu in elkaar zit, welk gedrag we bij wie zouden willen stimuleren. Het uitvoeren van de fietsenquête was een eerste stap voor het in beeld brengen hiervan. Belangrijk is dat we aandacht hebben voor aantallen, maar zeker ook dieper doorvragen over wat mensen beweegt.



**2 WERKDAGEN  
OP DE BIJ**

**JE WEEFT NIET WAT JE ZIET**

**JONG GELEERD IS OUD GEDAAN!**

De fiets als vervoersmiddel maakt het meest gelukkig. Dit is niet zo gek, want van fietsen blijf je fit, het scheelt in de portemonnee en is beter voor het milieu. Trakteer jezelf 's morgens op een goed gevoel en pak eens wat vaker de fiets naar je werk. Probeer het minstens twee dagen per week en je weet niet wat je ziet!

Kijk voor meer info op [www.rij2op5.nl/groningen](http://www.rij2op5.nl/groningen)

#rij2op5.nl



## FIETSSTIMULERING

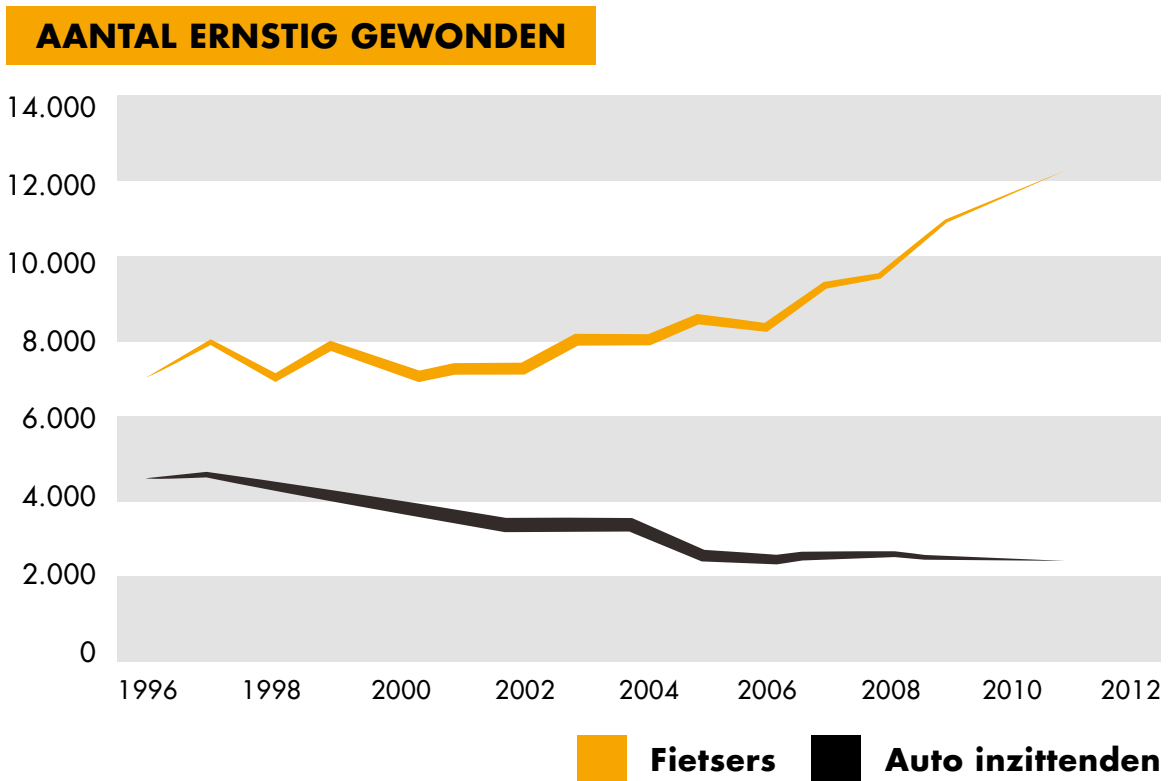
Op basis van gegevens over huidig mobiliteitsgedrag bepalen we samen met samenwerkingspartners welke fietsstimuleringsprojecten we voor welke doelgroep gaan opzetten.

# STRATEGIE 4

## TRENDOMBUIGING DOOR PROACTIEVE AANPAK VEILIGHEID



Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers: ze zijn onbeschermd en mengen zich met een relatief groot snelheidsverschil met ander verkeer. Op fietspaden neemt de drukte en diversiteit van fietsers en snelheid toe. Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. De onderstaande figuren laten de stijgende trend zien in het aantal ernstig gewonden onder fietsers ten opzichte van automobilisten tussen 1996 en 2012 (bron SWOV en ministerie van I&M, 2012). Een trend die wij willen ombuigen door proactief met veiligheid aan de slag te gaan.



## VERKEERVEILIGHEID

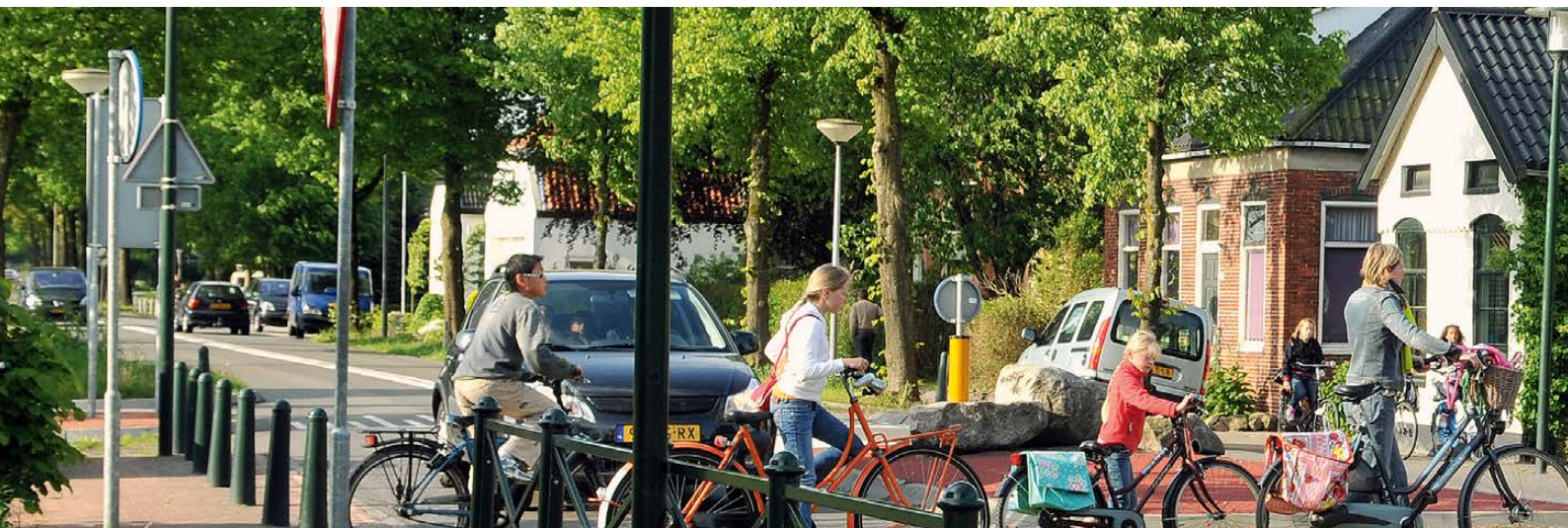
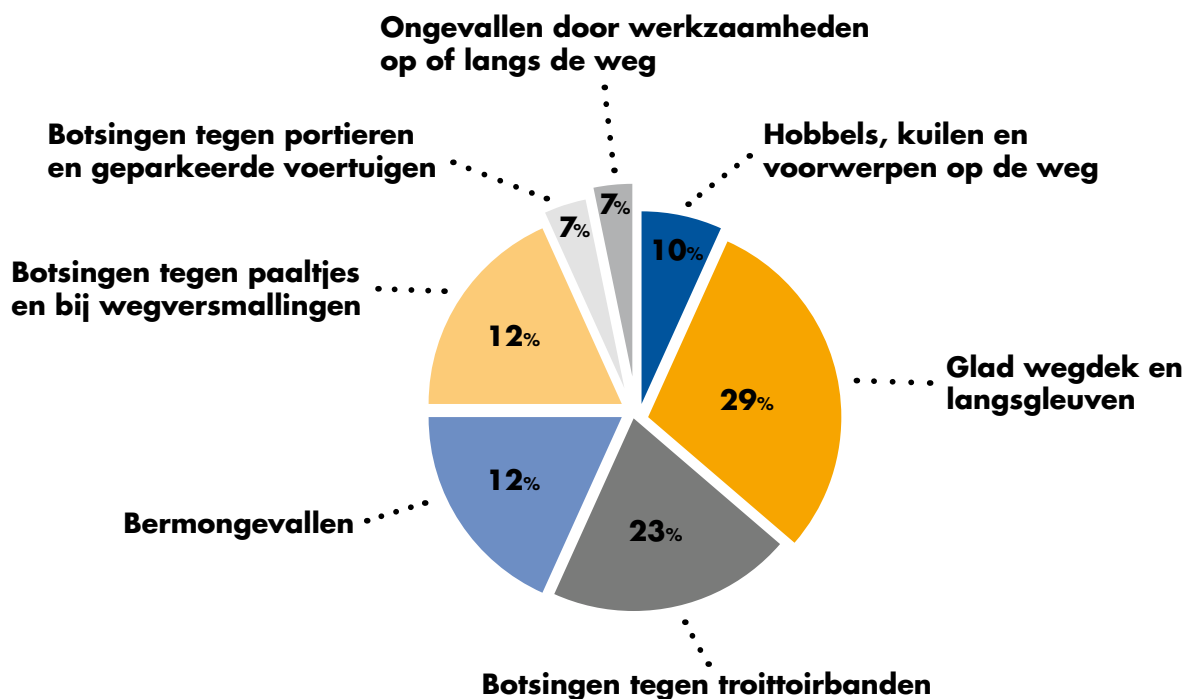
Fietsers beoordelen de verkeersveiligheid met een

**6,6**



## INFRASTRUCTUUR MAG GEEN REDEN VOOR ONVEILIGHEID ZIJN

Fietsongevallen vinden hoofdzakelijk plaats op lokale wegen. Vooral ouderen zijn het slachtoffer. Uit de Landelijke Medische Registratie blijkt dat de meeste ernstig gewonden bij fietsers het slachtoffer zijn van een ongeval zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. In onderstaand figuur zijn de algemene oorzaken weergegeven van dit soort ongevallen. We ondersteunen het UMCG bij hun onderzoek naar de oorzaken en ernst van fietsongevallen, om zo beter te kunnen inspelen op de verkeersveiligheid van onze wegen.



Wij willen voorkomen dat onze infrastructuur aanleiding is voor een fietsongeval. Omdat het oversteken van provinciale wegen niet altijd even gemakkelijk en veilig is, gaan we op zoek naar mogelijkheden om de oversteken te vergemakkelijken. Denk aan middengeleiders voor een kortere oversteek en attentieverhogers zoals verlichting. Niet alle wegen kunnen gelijktijdig worden aangepakt. In het uitvoeringsprogramma maken we hiervoor een prioritering en kijken we hoe we slim werk met werk kunnen maken.

## INNOVATIEVE FIETSOVERSTEKEN

We realiseren innovatieve fietsoversteken met nieuwe technieken zoals reflecterende slijtlagen en attentieverlichting in het wegdek. De ideeën zijn door marktpartijen aangedragen.



## VERBETEREN FIETSVEILIGHEID INFRASTRUCTUUR

Om de verkeersveiligheid te verbeteren zetten we in op de aanpak van fietsoversteken, onderhoud van fietspaden, inventarisatie knelpunten/obstakels.

Vaak reageerden we reactief op ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid door andere inrichting van infrastructuur en campagnes en educatie als dit nodig bleek. We willen echter veel meer proactief inspelen op veiligheid en we kijken hierbij specifiek naar het gebied.

Proactief inspelen doen we mede aan de hand van CycleRap sterren methode van ANWB. We kijken of de inrichting van onze fietspaden past bij de kenmerken van de weg, het fietspad en het gebruik ervan. We brengen hiermee ongevalsrisico's op het wegennet in beeld per wegdeel. Dit geeft ons ons de mogelijkheid om vroegtijdig onze infrastructuur te optimaliseren en ongevallen te voorkomen.



Samen met de provincies Fryslân en Drenthe slaan we de handen ineen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor zetten we samen de 'Noordelijke Proeftuin Verkeersveiligheid' op. Het doel is te verkennen hoe met slimme inzet van middelen, partijen en kennis extra kan worden ingezet op verkeersveiligheid en ook inspiratie voor anderen kan worden geboden. We willen werken aan de snelheidsverschillen op het fietspad. Ook willen we in de proeftuin nadrukkelijk aandacht voor handhaving.



## PILOT CYCLERAP IN NOORDELIJKE PROEFTUIN

We benutten nieuwe methoden, met name CycleRap om ons pro-actief te kunnen inzetten voor verkeersveiligheid, en reserveren budget om ook daadwerkelijk te kunnen sturen op de verkeersveiligheid. We werken hierbij samen in de Noordelijke Proeftuin, waarin we samen met de provincies Fryslân en Drenthe fietsveiligheid verbeteren.

### VERGEVINGSGEZIND FIETSPAD ALS LEIDRAAD

In de noordelijke provincies wordt ook gewerkt en geëxperimenteerd met het vergevingsgezinde fietspad om enkelvoudige ongevallen te voorkomen of te zorgen dat ongevallen minder ernstig zijn. Zo hebben we op de fietsroute Hoogezand - Groningen als pilot al kantmarkering toegepast. Een vergevingsgezind fietspad nodigt uit tot wenselijk fietsgedrag ('self explaining fietspad') en werkt waar nodig fout corrigerend en letsel beperkend. Het houdt rekening met de beperkingen en capaciteiten van oudere fietsers en is ook veiliger voor jongere fietsers.



## VERGEVINGSGEZINDE FIETSPAD

We willen al onze fietspaden vergevingsgezind inrichten, bijvoorbeeld door het toepassen van kantmarkering. We houden bij ieder uit te voeren project rekening met de richtlijnen en kwaliteitseisen die naar voren komen uit pilots rondom het vergevingsgezinde fietspad.





Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid op onze wegen. Daarnaast hebben we een regionale regierol op het gebied van een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid. We stimuleren en verbinden de verkeersveiligheidspartners, zoals politie, gemeenten en belangengroepen. We zetten in om met gemeenten te werken aan verkeersveiligheid met verkeerseducatie via VerkeerswijzerGroningen. Concreet gaat het om zaken als fietsexamens, fietslessen, campagnes tegen smartphonegebruik op de fiets en voor goede verlichting. We zetten op maat gemaakte campagnes in per doelgroep.



## INZETTEN OP VERKEERSEUCATIE

Met verkeerseducatie via VerkeerswijzerGroningen werken we samen met gemeenten aan verkeersveiligheid.

### RUIMTE VOOR PILOTS

De ontwikkeling van nieuwe technieken biedt kansen voor veiliger voertuigen en een veiliger verkeersmanagement. Denk hierbij aan fietsverlichting in het wegdek zodat ook in een duistere omgeving de fietser zichtbaar is. We benutten bewezen technieken, en bieden ruimte voor pilots die nieuwe ontwikkelingen aanjagen. Bij de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer wordt de fietsveiligheid nadrukkelijk meegenomen.

### VOORRANG OP ROTONDES BINNEN DE KOM

We willen de fietser prioriteit geven, ook op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom. De consequenties voor de verkeersveiligheid zijn echter nog onvoldoende bekend. We gaan onderzoek doen. Op basis daarvan beslissen we hoe we de voorrang op rotondes in de bebouwde kom willen vormgeven.

# STRATEGIE 5

## VERSTERKEN SAMENWERKING





De provincie Groningen is slechts een partij in een web van mensen en organisaties die actief zijn op het gebied van fiets. Denk aan gemeenten, bureaus zoals Friesland, Drenthe en Duitsland, landelijke overheid, belangenorganisaties, werkgevers, scholen, sportverenigingen en vele commerciële partijen zoals fietsenhandelaren, fietsmakers, fietsfabrikanten, horeca, et cetera.

## **SAMENWERKING OVER GRENZEN VAKGEBIED HEEN**

Om bij projecten van één plus één drie te maken en effecten van maatregelen te maximaliseren, dienen partijen in het netwerk samen te werken. Voorheen werd met name samenwerking gezocht tussen verkeerskundigen. We zien nu dat het tijd is dit netwerk breder te trekken, over grenzen van vakgebieden heen.

Bij het schrijven van deze strategie hebben we hierin een begin gemaakt: we hebben kennis gemaakt met partijen buiten het werkveld mobiliteit en verkeer en zien raakvlakken en kansen. We gaan het netwerk aanjagen, zaken afstemmen en synergie zoeken door zaken tegelijk te doen of samen te doen. Ons doel is dat direct bij de start van activiteiten samen wordt opgetrokken. Natuurlijk benutten we reeds bestaande netwerken, zoals het Verkeer en Vervoerberaad en Regio Groningen Assen.

Sinds 2003 bestaat het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen (VVB). Het VVB is een regionaal overlegplatform over verkeer en vervoer. Het zorgt onder andere voor:

- de vertaling van het rijksbeleid in regionaal en lokaal beleid.
- advisering aan Gedeputeerde Staten over de verdeling van de BDU-middelen (Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer).
- stimulering veilig verkeersgedrag bij weggebruikers (verkeerseducatie)
- kennisuitwisseling op het gebied van verkeer en vervoer.



## **SAMENWERKINGSNETWERK IN DE PROVINCIE**

We nemen het voortouw om de 'brede' wereld van fiets in de provincie Groningen in kaart te brengen en jagen dit aan. De partijen komen samen om tafel en beslissen vervolgens ook samen hoe het netwerk vorm te geven. We benutten huidige samenwerkingsverbanden en contacten om het netwerk snel en efficiënt bij elkaar te brengen.

## ONDERSTEUNING KLEINE GEMEENTEN

Speciale aandacht gaat uit naar de samenwerking met gemeenten. De provincie Groningen kenmerkt zich nu nog door veel kleine gemeenten, waar er binnen de ambtelijke organisatie minder tijd en/of prioriteit is om specifiek met de fiets aan de slag te gaan. Slechts een aantal gemeenten heeft specifiek fietsbeleid. Resultaat is weinig fietsgerichte projecten in de gemeenten. In sessies met gemeenten bemerken we wel veel ideeën en enthousiasme om de fiets meer centraal te stellen.

We zien dat gemeentelijke aandacht voor de fiets nodig is om samen het fietsnetwerk op orde te krijgen, toekomstige ontwikkelingen het hoofd te bieden, in te kunnen spelen op het huidige fietsgedrag, verkeersveiligheid te verbeteren en meer mensen te laten fietsen. We willen daarom de gemeenten een handje gaan helpen: niet door projecten of werk naar ons toe te trekken, maar door de gemeenten heel gericht te ondersteunen met kennis, inspiratie, praktische tools en verbinding. Deze taken pakt de provincie op als 'fietsmakelaar'. De herindeling van gemeenten zorgt voor grotere gemeenten en mogelijk ook meer aandacht voor de fiets in deze gemeenten. De rol van de provincie beweegt mee met deze ontwikkeling.



## ONDERSTEUNING BIEDEN: DE FIETSMAKELAAR

We organiseren tijd om gemeenten gericht te ondersteunen (mogelijk binnen het VVB):

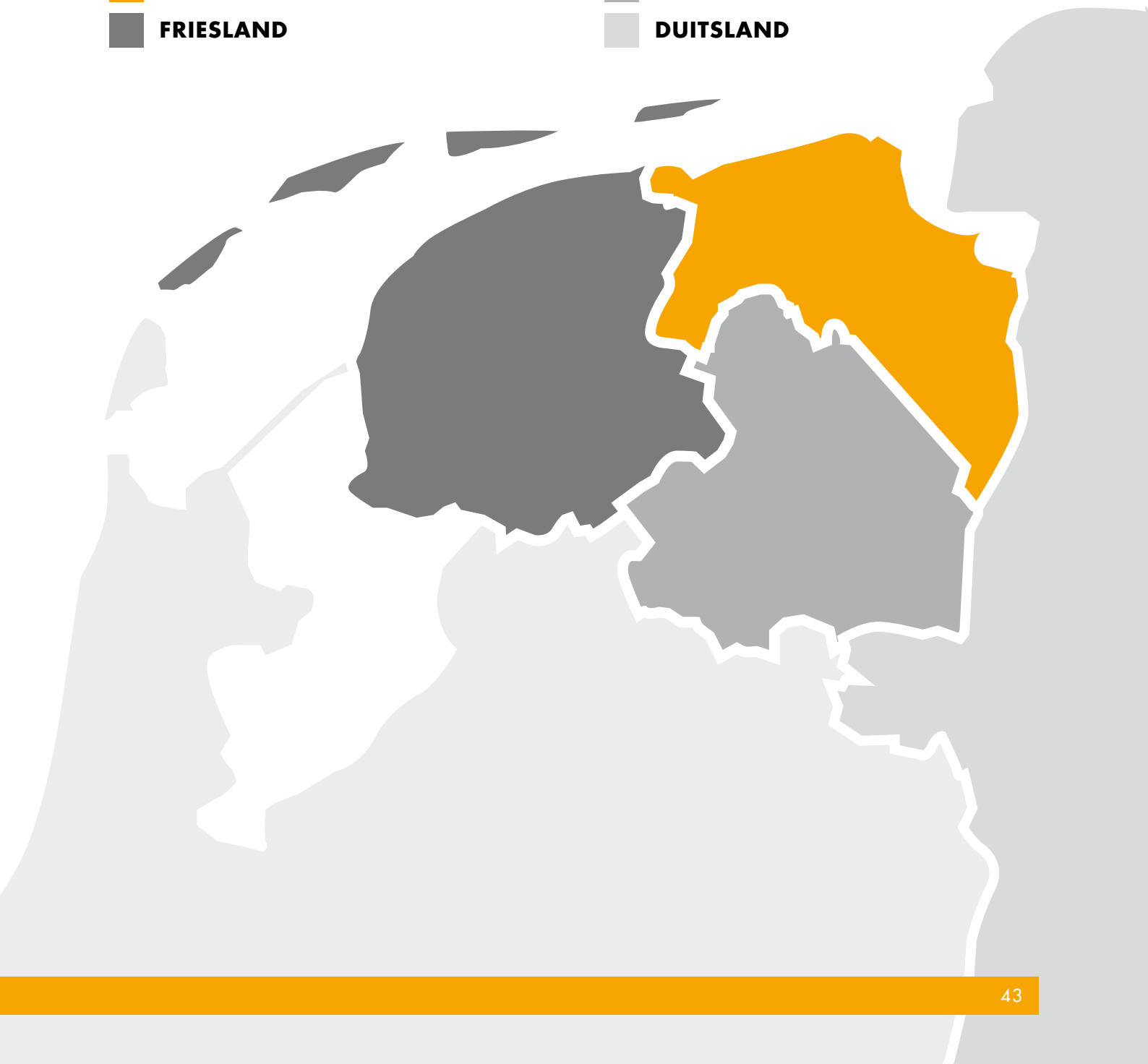
- We bieden stappenplannen om concrete verbeterlagen te maken. Denk aan het verwijderen van paaltjes en het opstellen van fietsbeleid.
- We bieden inzicht in de (niet)fietsers: monitoringsdata verzamelen, analyseren en duiden voor gemeenten. En ondersteunen bij het verzamelen van data in de gemeente.
- We zijn kennis- en sparringspartner, verbinding leggend naar landelijke ontwikkelingen en vertaling naar toepassing in gemeenten.
- We leggen verbinding naar activiteiten die makkelijk toegepast kunnen worden in de gemeenten, zoals fietsstimuleringsacties of pilot projecten.
- We leggen verbinding tussen gemeenten: wat kan samen opgepakt worden, en wat zou misschien een provincieproject moeten zijn omdat het voor iedereen geldt.

## SAMENWERKING BUITEN DE PROVINCIEGRENZEN

Groningen staat niet op zichzelf. We grenzen aan Friesland en Drenthe, vele Groningse fietsers fietsen ook in die provincies, net als dat hun inwoners door de provincie Groningen fietsen. Het Gronings fietsnetwerk en infrastructurele projecten die plaatsvinden in de grensgebieden stemmen we gericht af. We kunnen ook veel van elkaar leren, we zorgen dat er kennisuitwisseling is, er samen projecten worden opgepakt, zoals de Noordelijke Proeftuin rondom verkeersveiligheid. We kijken ook verder dan de landsgrenzen. Groningen grenst aan Duitsland, en samenwerking met Duitsland biedt mogelijk ook mooie kansen. Op fietsgebied zijn deze echter nog niet in beeld gebracht.

 **GRONINGEN**  
 **FRIESLAND**

 **DRENTHE**  
 **DUITSLAND**





**5****AMBITIENIVEAU**

Deze fietsstrategie en de bijbehorende doelstellingen voor de komende 10 jaar zijn zeer ambitieus, niet alleen inhoudelijk maar zeker ook in financiële zin. Een globale inschatting van de investeringskosten die zijn gemoeid met het realiseren van alle ambities uit deze Fietsstrategie is circa € 80 miljoen.

Met name het realiseren van een kwalitatief goed, volledig en veilig fietsnetwerk, dat in belangrijke mate randvoorwaardelijk is voor de uitvoering van de verschillende andere strategische lijnen, vraagt de komende jaren om veel geld. Maar ook de extra inzet op ketenmobiliteit en duurzaamheid vergt de nodige investeringen. Gezien de financiële context, dienen we stapsgewijs in te zetten op de implementatie van de Fietsstrategie, om dit hoge ambitieniveau te bereiken.

Met de beschikbare middelen kunnen we een start maken en we zullen in het voorjaar van 2017 Provinciale Staten voorstellen de uitvoering van de Fietsstrategie een belangrijke eerste extra impuls te geven. In de komende jaren bouwen we dit verder uit, om uiteindelijk de hoge ambities waar te kunnen maken.

**VERVOLG**

Op basis van deze Fietsstrategie stellen wij een eerste uitvoeringsprogramma voor de periode 2017-2020 op.

## COLOFON

© Provincie Groningen | Groningen 2016

### **Titel**

Verbinden met de fiets  
Fietsstrategie 2016 – 2015 provincie Groningen

### **Samengesteld door**

Provincie Groningen, Iwan Kramer, Rolf Dijkstra en Haro van Dijk  
XTNT, Jolanda Smit – van Oijen

### **Vormgeving**

Rogier Stoel – Grafisch vormgever & DTP-er

### **Datum**

Vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2016

### **Contactadres voor deze publicatie**

Provincie Groningen

### **Met dank aan**

Beleidsmedewerkers van de provincie Groningen (verkeer en vervoer, wegenbouw, sport, toerisme en recreatie, leefbaarheid, duurzaamheid, evenementen, beheer en onderhoud, innovatie), provincie Drenthe, provincie Friesland, Regio Groningen-Assen, Groningen Bereikbaar, Groninger gemeenten uit het verkeer en vervoerberaad, OV-bureau Groningen-Drenthe, politie Groningen, landelijke en regionale Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, ANWB, Healthy Ageing Network Noord-Nederland, Jongerentrendteam, Studenten Adviescommissie, Groningse organisatie van senioren, KNWU en een aantal frequente fietsers uit Fietsroute Plus-projecten (forensen).



