



IEDEREEN OP DE FIETS

WERKPLAN FIETS

2024-2027

Colofon

Werkplan Fiets 2024-2027 / Iedereen op de fiets
Provincie Groningen, Domein Beleid - Mobiliteit
Gedeputeerde Staten, 28 mei 2024

Tekst

Team Slimme, Groene en Publieke mobiliteit

Fotografie

Provincie Groningen
OV bureau Groningen Drenthe, The Brandwagon
Absolut fotografie
Routebureau Groningen
Henk Dallinga

Jarno Lucas
Thomas Zaw
Groningen Bereikbaar
Senza Communicatie

Vormgeving

Team Communicatie provincie Groningen

Dit werkplan is mede mogelijk gemaakt door medewerking van alle Groninger gemeenten, Fietsersbond Groningen, ANWB, Rijksuniversiteit Groningen, BuildinG, VVB Secretariaat, Routebureau Groningen, BIOR, Provinciaal Bewegakkoord, Huis voor de Sport Groningen, Regio Groningen-Assen, OV Bureau Groningen-Drenthe, Stichting Onbeperkt op de Fiets, Fietscommunity Groningen, Groningen Bereikbaar, GGD, UMCG, Fietsplatform, Maatschappij Spaak, Fietsforenzen, Marketing Groningen, provincie Drenthe en provincie Fryslân.

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	5
1. INLEIDING	7
1.1 Programma Mobiliteit	8
1.2 Doelen	9
1.3 Acht uitgangspunten in het Werkplan Fiets 2024-2027.....	10
1.4 Duurzaamheid	12
2. ACHT TYPEN FIETSERS	15
2.1 Doelgerichte fietsers	16
2.2 Kinderen en scholieren (en hun ouders)	17
2.3 Oudere fietsers	18
2.4 Recreatieve fietsers.....	18
2.5 Sportieve fietsers.....	19
2.6 Logistieke fietsers.....	20
2.7 Nog-niet-fietsers	20
2.8 Fietsers op een aangepaste fiets	21
3. PROJECTEN EN ACTIVITEITEN PER THEMA.....	22
3.1 Lopende projecten.....	23
3.2 Fietsstimulering (A)	23
3.3 Ketenmobiliteit (B)	40
3.4 Fietsnetwerk (C)	48
3.5 Verkeersveiligheid (D)	65
3.6 Samenwerking (E)	77
3.7 Onderzoek en monitoring (F)	83
4. FINANCIËN	87
4.1 Beschikbaar budget	87
4.2 Inzet financiële middelen.....	87



VOORWOORD

Soms lijken problemen heel ingewikkeld. Regelmatig zijn ze dat ook. Af en toe kennen complexe maatschappelijke vraagstukken echter eenvoudige antwoorden. Ik denk dat “de fiets” een heel goed antwoord is op heel veel vraagstukken.

Niet alleen bij verkeer- en vervoersvragen is de fiets vaak op z'n minst een deel van het antwoord. Het brengt je eenvoudig van je achter-, of schuurdeur naar B. Of naar een hub om verder te reizen. En net zo vaak weer naar huis.

Het gaat ook over vragen rondom ruimtelijke ordening. Hoeveel asfalt en parkeerplaatsen zouden we minder nodig hebben als de fiets optimaal gebruikt zou worden. En stel je eens voor hoe mooi je omgeving eruit zou zien als die minder op de auto en meer op wandelen en fietsen zou worden ingericht.

En zo kan ik doorgaan:

Vraagstukken rondom sport, bewegen en gezondheid: de fiets.

Vragen rondom welzijn, geluk en ontspanning: de fiets.

Vragen rondom inkomen en betaalbaarheid: de fiets.

Vragen rondom 20e-eeuwse muziek: Bicycle Run, op Fietse.

Vragen rondom duurzaamheid: de fiets.

Voor u liggen ongeveer 90 kantjes oplossingen voor maatschappelijke problemen. Ik ben trots dat we in Groningen doorgaan op het fietspad en samen met heel veel maatschappelijke partners onze inwoners in staat proberen te stellen optimaal te kiezen voor een gezonde, duurzame en veilige toekomst. Iedereen op die fiets!

Hartelijke groet,

Johan Hamster





1. INLEIDING

Fietsen is één van de meest duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast is fietsen goed voor de fysieke en mentale gezondheid. Onderzoek toont aan dat mensen met een actieve vervoerwijze een beter mentaal welzijn hebben ^{1) 2)}. Mensen die naar het werk fietsen, zijn vaker tevreden, minder gestrest, meer ontspannen en beleven meer vrijheid dan mensen die met de auto gaan. Daarnaast neemt fietsen weinig plek in in de openbare ruimte. Ook is het verplaatsen met de fiets een stuk stiller dan het verplaatsen met een auto. Kortom: met de fiets draag je op een positieve manier bij aan jezelf en aan je omgeving.

Om fietsen toegankelijk te maken is er goede infrastructuur nodig, met faciliteiten die aansluiten op de behoefte van verschillende fietsers. Ook is het belangrijk om zo veilig mogelijk onderweg te zijn, en dat de route aantrekkelijk is om te fietsen. In dit Werkplan Fiets 2024-2027 (Iedereen op de Fiets) staat beschreven wat we de komende vier jaar gaan doen om fietsers optimaal te faciliteren. Dit werkplan vloeit voort uit het Programma Mobiliteit 2022-2027 en is een nadere invulling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 - 2027 voor het beleidsdoel Actieve Mobiliteit daar waar het gaat om fiets.

Om dit werkplan op te stellen hebben we een uitgebreid proces doorlopen. We hebben veel verschillende partijen gevraagd input te leveren. We hebben gesprekken gevoerd met alle tien gemeenten en maken waar mogelijk slimme koppelingen met andere beleidsterreinen binnen onze organisatie. Ook spraken we met belangenorganisaties en (mogelijke) partners.



1) Avila-Palencia I., De Nazelle A., Cole-Hunter T., Donaire-Gonzalez D., Jerret M., Rodriguez D., Nieuwenhuijsen M. (2017). The relationship between bicycle commuting and perceived stress: a cross-sectional study.

2) Stark, J., Meschik, M., Singleton, P. A., & Schützhofer, B. (2018). Active school travel, attitudes and psychological well-being of children.



1.1 Programma Mobiliteit

We streven naar brede welvaart door het bieden van zorgeloze mobiliteit. In het Programma Mobiliteit staan acht opgaven omschreven die daaraan linken. Met dit werkplan dragen we bij aan deze opgaven.

1 WONEN EN ONDERNEMEN

Wonen is een belangrijke opgave waar de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid. We maken het de inwoners van de provincie Groningen zo comfortabel mogelijk om vanuit huis (deels) met de fiets te reizen. Dit betekent bijvoorbeeld fietsen van huis naar werk, school, supermarkt en je sportactiviteit.

2 INCLUSIVITEIT EN KANSENGELIJKHEID

Iedereen kan meedoen. We maken mobiliteit voor iedereen makkelijk en we kijken hoe zoveel mogelijk verschillende typen fietsers op een fijne manier onderweg kunnen zijn op de fiets.

3 VERBINDING EN INNOVATIE

We verbinden met ketenmobiliteit. De afstanden in sommige gemeenten in de provincie Groningen zijn groot, waardoor het niet altijd realistisch is om de gehele afstand af te leggen met de fiets. We zetten in op meer fietsgebruik in de keten. Innovatie raakt de fiets bijvoorbeeld op gebied van duurzamere typen infrastructuur.

4 WERKGELEGENHEID EN ECONOMIE

We zorgen dat sportieve en recreatieve fietsers op een aantrekkelijke manier gebruik kunnen maken van het fietsnetwerk in onze provincie. Hiermee stimuleren we werkgelegenheid en de economie.

5 GEZONDHEID EN GASTVRIJHEID

We vinden het belangrijk dat er actief genoten kan worden van Groningen. Of je nu van A naar B op de fiets reist of dat je voor je plezier een rondje fietst, voor iedereen is er de mogelijkheid om fietsend te genieten van de provincie.

6 KLIMAAT EN MILIEU

Fietsen draagt bij aan het doel van zero-emissie in 2035 zoals benoemd in het Programma Mobiliteit. We zetten vol in op het stimuleren van fietsen om bij te dragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het vergroten van de leefbaarheid van de provincie.

7 VEILIGHEID

Iedereen moet veilig thuis kunnen komen, dit geldt ook voor fietsers. We beperken zoveel mogelijk veiligheidsrisico's onderweg, waar nodig met aanpassingen aan de infrastructuur. We stimuleren veilig gedrag in het verkeer. Daarnaast gaat het stimuleren van fietsen dubbelop: als meer Groningers ervoor kiezen om de auto te laten staan en de fiets te pakken, verkleint dat de kans op ernstige ongevallen.

8 SAMENWERKING EN BETROKKENHEID

Mobiliteit voor ons allen, met ons allen. We werken met veel verschillende partijen samen om de projecten zo goed mogelijk uit te kunnen voeren en een maximaal resultaat te behalen.

1.2 Doelen

Kort gezegd hebben we de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren en het aantal slachtoffers onder fietsers af te laten nemen. In het Programma Mobiliteit hebben we zeven indicatoren opgenomen die ons inzicht moeten geven in de voortgang op deze doelen.

Onderwerp	Indicator	Ambitie	Stand van zaken	Methode
Meer fietsers	Het aantal fietskilometers dat fietsers in onze provincie maken.	Toename van 20% (in 2030 t.o.v. 2017). ^{3]}	Toename van 3,5% (in 2022)	Landelijke ODiN-data (enquête naar verplaatsingsgedrag Nederlanders)
Verkeersveiligheid fietsers	Het aantal slachtoffers onder fietsers.	Nul slachtoffers in 2050 en 50% minder slachtoffers in 2030 t.o.v. 2019. ^{4]}	Toename van 172% (in 2022)	Database met geregistreerde ongevallen
Fietsknooppuntennetwerk	Oordeel van fietsers over het routenetwerk van recreatieve fietsverbindingen in de provincie.	Minimaal een 8,0 in 2030.	7,9 (2024)	Tweejaarlijkse fiet-senquôte (provincie Groningen)
Tevredenheid fietsers	Oordeel van fietsers over het fietsen in de provincie in zijn algemeenheid.	Minimaal een 7,8 in 2030.	7,5 (2024)	Tweejaarlijkse fiet-senquôte (provincie Groningen)
Fietsvoorzieningen bij overstappunten	Oordeel van fietsers over de fietsvoorzieningen bij overstappunten ^{5]} in de provincie.	Minimaal een 7,5 in 2030.	6,8 (2024)	Tweejaarlijkse fiet-senquôte (provincie Groningen)
Doorfietsroutes	Het aantal fietsers op Doorfietsroutes.	Toename van 20% in 2027 t.o.v. 2017.	Toename van gemiddeld 28% (in 2022)	Fietstellingen (provincie Groningen)
Regionale Hoofd-fietsroutes	Het aantal fietsers op Regionale Hoofd-fietsroutes.	Toename van 10% in 2030 t.o.v. 2022.	Niet van toepassing ^{6]}	Fietstellingen (provincie Groningen)

Tabel 1: indicatoren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027

Daarnaast dragen we met dit werkplan bij aan een doel uit het Programma Duurzame Ontwikkeling, dat in 2023 door ons is vastgesteld. Dit betekent dat we in 2030 ook voor de fiets bijdragen aan 55% CO₂-reductie ten opzichte van 1990 en 50% minder primaire grondstoffen gebruiken ten opzichte van 2014

3] Dit doel is in lijn met de landelijke doelstelling van Tour de Force. Tour de Force is een initiatief van decentrale overheden en Rijksoverheid om Nederland nummer één op het gebied van fietsen te houden. Daarvoor hebben ze een gezamenlijke fietsagenda opgesteld.

4] Dit komt overeen met de landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

5] Treinstations, P+R's en bushaltes.

6] Er zijn nog geen Regionale Hoofd-fietsroutes gerealiseerd.



1.3 Acht uitgangspunten in het Werkplan Fiets 2024-2027

Aanvullend op de doelen uit het Programma Mobiliteit maken we acht keuzes die de basis vormen voor ons werkplan. Hiermee borduren we voort op de uitgangspunten die we in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 hebben geïntroduceerd.

De acht keuzes geven richting en helpen ons de vraag te beantwoorden: waarom doen we de dingen die we doen? Daarnaast zijn ze ook onze leidraad om invulling te geven aan ons werkplan. We gebruiken de keuzes bijvoorbeeld als we moeten kiezen tussen verschillende projecten, als we subsidieaanvragen beoordelen of als we onze projecten evalueren. We lichten onze acht keuzes hieronder toe.

1 LOPEN EN FIETSEN STAAN OP 1

Meer lopen en fietsen draagt bij aan veel doelstellingen die we als provincie hebben. Voor ons staat lopen en fietsen op één. Voor de fiets uit zich dat in dit werkplan, voor lopen is een aparte Loopagenda opgesteld voor 2024-2027. Tussen beide plannen bestaan veel dwarsverbanden. Bij de uitvoering van de plannen zoeken we naar relevante koppelkansen.

2 HET PROGRAMMA MOBILITEIT 2022-2027^{7]} EN HET UITVOERING PROGRAMMA MOBILITEIT 2022-2027^{8]} ZIJN DE BASIS

In 2022 is het Programma Mobiliteit vastgesteld door de Provinciale Staten. Mobiliteit is belangrijk om bij voorzieningen te komen, zowel dichtbij en verder weg. Mobiliteit gaat daarnaast over kansen op werk of een opleiding, over je gezondheid en de leefbaarheid van je dorp of wijk. Dit werkplan is een nadere invulling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 - 2027 voor het beleidsdoel Actieve Mobiliteit daar waar het gaat om fiets.

3 WE ZETTEN DE INGESLAGEN WEG VAN DE AFGELOPEN JAREN DOOR

Met het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 is er de afgelopen jaren een goede basis gelegd. Sinds 2023 is de uitvoering hiervan opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Inhoudelijk gaf het ons een belangrijke richting en focus op de fiets, een onderwerp waar de provincie Groningen de afgelopen jaren hard in is gegroeid. De leerpunten, inzichten en ontwikkelingen die in de afgelopen vier jaar voorbij zijn gekomen nemen we mee in het Werkplan Fiets 2024-2027. Daarnaast spelen we flexibel in op behoeftes die gedurende de looptijd van het werkplan ontstaan.

4 FIETSEN VOOR IEDEREEN: WE HOUDEN REKENING MET IEDERE DOELGROEP

We vinden het belangrijk dat iedereen die wil fietsen, kan fietsen. We gaan door met projecten die al heel waardevol bleken voor de inwoners van de provincie, en we starten nieuwe projecten om nog meer inwoners enthousiast op de fiets te krijgen en te houden. Hierbij kijken we in dit werkplan voor het eerst ook expliciet naar de nog-niet-fietsers en naar fietsers op een aangepaste fiets. De behoeftes van alle verschillende typen fietsers waarmee we rekening houden staan toegelicht in hoofdstuk 2.

^{7]} [Programma Mobiliteit 2022-2027](#)

^{8]} [Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027](#)

5 DE PROVINCIE KAN MEERDERE ROLLEN INNEMEN

De provincie vormt een bestuurslaag tussen de regering in Den Haag en de gemeenten. Dat zie je terug in wat we als provincie doen, ook op het gebied van de fiets. Voor een aantal zaken zijn we als provincie primair verantwoordelijk; dit gaat bijvoorbeeld over het beheren, onderhouden en veiliger maken van ons eigen areaal^{9]}. Daarnaast hebben we een regierol als het gaat om de verbetering van de verkeersveiligheid en pakken we die regierol ook steeds vaker als het gaat om gemeente overstijgende zaken. Voor fiets gaat het bijvoorbeeld om het Regionale Fietsnetwerk dat deels in gemeentelijk eigendom is. Ook kiezen we er sinds een aantal jaren voor om gemeenten actief te ondersteunen, omdat we constateren dat veel gemeenten maar beperkte mogelijkheden hebben qua financiën en capaciteit. Tot slot ondersteunen we via onder andere de Fietscommunity ook projecten die geïnitieerd worden door andere partijen of die door andere partijen uitgevoerd worden.

Omdat we soms als initiator aan de wieg van een nieuw project staan, is het belangrijk om bij de start goed na te denken over wat de rol van samenwerkingspartners in de toekomst moet zijn. Hiervoor gaan we al vroeg in het proces in gesprek met deze partijen om direct eigenaarschap te creëren.

Bij alle projecten geven we aan welke van de onderstaande rollen we voor onszelf zien:

- 1 **Implementeren:** voor deze projecten zijn we als provincie verantwoordelijk. We registreren het project en zorgen voor de uitvoering en implementatie van de maatregelen. Over het algemeen dragen we ook alle kosten van deze projecten.
- 2 **Regisseren:** ook voor deze projecten zijn we als provincie verantwoordelijk. We registreren het project, maar het kan zijn dat de uitvoering van maatregelen bij een andere partij ligt.
- 3 **Initiëren, coördineren of samenwerken als partner:** voor deze projecten zijn we niet (geheel) verantwoordelijk en verzorgen we ook niet de uitvoering. Het initiatief ligt vaak bij een partner, maar we zorgen ervoor dat er een goed projectvoorstel komt te liggen, dat er afstemming plaatsvindt tussen deelnemende partijen of we doen mee als partner.
- 4 **Faciliteren:** voor deze projecten is een andere partij verantwoordelijk en ligt ook het initiatief en de uitvoering bij een andere partij. Als provincie faciliteren we het proces door bijvoorbeeld kennis of subsidie te verlenen. We faciliteren alleen als een partner daar expliciet om vraagt.

6 WE WERKEN AAN FYSIEKE, SOCIALE EN ORGANISATORISCHE PROJECTEN

Om effectief fietsbeleid te voeren is aandacht nodig voor drie typen projecten: fysieke, sociale en organisatorische. Daarom verbinden we projecten uit verschillende categorieën zo veel mogelijk aan elkaar zodat ze elkaar versterken. Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een nieuwe fietsroute (fysiek) met een gedragscampagne (sociaal).

Fysiek	Sociaal	Organisatorisch	
Infrastructuur	Sociale veiligheid	Strategie en beleid	
Fietsparkeren	Gedragbeïnvloeding	Financiën	
Innovatie en duurzaamheid	Fietsstimulering	Project- en procesmanagement	
	Kansengelijkheid	Trends en ontwikkelingen	
	Inclusiviteit	Omgevingsmanagement	Koppeling andere beleidsterreinen
		Lobby	
		Aanjagen en kennis delen	

^{9]} Het beheren en onderhoud van onze infrastructuur maakt geen onderdeel uit van dit werkplan.



7 WE WERKEN ACTIEF SAMEN MET PARTNERS

Terwijl in de afgelopen jaren het thema fiets sterk is geprofessionaliseerd binnen de provincie Groningen, zijn we ook samenwerkingsverbanden met verschillende partijen gestart. Deze partijen kunnen verschillende betekenissen hebben voor de provincie, zoals kennisdeeler of (gedeeltelijke) uitvoerder. Voorbeelden zijn Tour de Force, Groningen Bereikbaar, de Regio Groningen-Assen, het Kennislab BIOR^{10]} Noord en de European Cycling Federation.

Daarnaast heeft de provincie Groningen in 2023 de Fietscommunity Groningen opgericht. Deze community zet zich actief in om het fietsen in Groningen nog meer te promoten. De Fietscommunity Groningen is bedoeld voor iedereen die iets heeft met de fiets. De partners zijn heel divers. Van gemeenten tot onderwijsinstellingen en van wielerverenigingen tot fietshandelaren. Ook fietsliefhebbers kunnen aansluiten, want het doel van de Fietscommunity is om verbindingen tot stand te brengen, elkaar te inspireren en kennis te delen. Dit leidt vervolgens tot nieuwe ideeën en projecten die bijdragen aan onze ambities.

8 WE KIEZEN VOOR DUURZAAM EN INNOVATIEF

Het wordt steeds duidelijker hoe we wereldwijd de fysieke grenzen van de aarde overschrijden en wat er nodig is om te kunnen voorzien in menselijke behoeften, nu en in de toekomst. Als organisatie moeten we ons extra inzetten om de doelen van zowel de EU als het Rijk te halen. Gezien de urgentie van de duurzaamheidsproblemen en de doelstellingen hiervoor vanuit de Verenigde Naties, de EU en het Rijk, kunnen we het ons niet langer permitteren om op basis van alleen intrinsieke motivatie en vrijblijvendheid te blijven werken.

1.4 Duurzaamheid

De projecten in dit werkplan zijn onderverdeeld in zes thema's. Overkoepelend werken we echter ook aan het thema duurzaamheid. Omdat we in verschillende projecten duurzame keuzes kunnen maken lichten we hier toe waar we voor staan.

We koppelen onze werkzaamheden aan onze [Aanpak Duurzame Ontwikkeling 2024-2034](#).

Hierin staan de volgende doelen om aan duurzame ontwikkeling bij te dragen:

- We voldoen minimaal aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de EU en het Rijk voor 2030 en 2050.
- De doelen voor 2050 zijn: klimaatneutraal, volledig circulair en leven in harmonie met de natuur. Het jaar 2030 is hierbij een belangrijk tussenstation met tussendoelen.
- We nemen onze verantwoordelijkheid en werken vanuit onze invloed aan het bijdragen van Brede Welvaart. De Sustainable Development Goals (SDG's) dienen om daar concreet invulling aan te geven.
- We halen onze eigen (sub)doelen voor duurzaamheid voor bedrijfsvoering, beleid en projecten.

^{10]} Bewegingen in de Openbare Ruimte

Fietsen als duurzame vorm van mobiliteit

Fietsen is één van de meest schone vormen van mobiliteit. Om deze redenen dragen verplaatsingen per fiets automatisch bij aan een lagere CO₂-uitstoot. De aanleg van fietsinfrastructuur vormt echter nog wel een bron van CO₂ uitstoot. De ambitie is dat alle provinciale infrastructuur uiterlijk in 2050, maar zoveel eerder als mogelijk, CO₂-neutraal en circulair wordt aangelegd, beheerd en onderhouden. Als tussendoel is gesteld dat in 2035 de directe emissies van projecten al CO₂ neutraal zijn.

DUURZAME ONTWIKKELINGS DOELSTELLINGEN



Developed in collaboration with TROLLBÄCK + COMPANY | TheGlobalGoals@trollback.com | +1.212.526.1010
 For queries on usage, contact: dpcampaign@un.org | Non official translation made by UNIRG Brussels (September 2015)

Sustainable Development Goals

Naast CO₂-reductie koerst de provincie Groningen op gebied van duurzaamheid ook op brede welvaart. Dit gaat over de kwaliteit van leven voor huidige en toekomstige generaties en voor mensen in andere werelddelen. De brede welvaart is gekoppeld aan de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties voor een veilige, gezonde en rechtvaardige wereld in 2030. Het is ons doel om actief, binnen onze mogelijkheid, bij te dragen aan brede welvaart.

Er zijn in totaal 17 SDG's. Als provincie Groningen werken we aan het behalen van al deze SDG's. Binnen het thema fiets zien we een directe link met de onderstaande zes SDG's die voor ons het meest relevant zijn als focus in onze bijdrage aan brede welvaart:

- 3: Goede gezondheid en welzijn
- 9: Industrie, innovatie en infrastructuur
- 10: Ongelijkheid verminderen
- 11: Duurzame steden en gemeenschappen
- 12: Verantwoorde consumptie en productie
- 13: Klimaatactie



Duurzaamheid in projecten

We hebben binnen verschillende thema's mogelijkheden om meer aandacht te hebben voor duurzaamheid. Binnen Fietsstimulering houden we uitdeelacties met duurzame producten. We kiezen bijvoorbeeld voor fruit in plaats van gadgets in plastic verpakkingen. Binnen Ketenmobiliteit kijken we actief naar hergebruik van fietsenstallingen. Is ergens een consequent overschot aan stallingen, zijn ze van goede kwaliteit en worden ze niet gebruikt? Dan kijken we of ze verplaatst kunnen worden naar een plek waar behoefte is aan meer stallingen. Bij bijeenkomsten binnen het thema Samenwerking sturen we op duurzaam aanbod van eten tijdens pauzes. Voorafgaand aan Onderzoek en Monitoring kijken we of gemeenten bij bijvoorbeeld telpunten willen aansluiten met extra metingen, zodat dit niet dubbel wordt uitgevoerd.

De grootste winst valt bij fiets echter te halen binnen het thema Fietsnetwerk, bij de verbetering van onze infrastructuur. Het is belangrijk om ook de provinciale rol als 'eerste afnemer' aan te grijpen om innovaties verder te brengen door deze af te nemen van de markt en te implementeren in de projecten.

Op innovatief vlak grijpen we mogelijkheden wanneer ze zich voordoen. Deze projecten kunnen zich tijdens het werkplan op elk moment aandienen, ze zijn niet voor niets innovatief. Vanuit het budget onvoorzien hebben we ruimte om bij te dragen aan deze initiatieven.

Borging bijdrage aan duurzaamheidsdoelen

Inmiddels is duidelijk dat we onze bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen willen en kunnen leveren, maar het is nog onduidelijk hoe we onze bijdrage hieraan meetbaar kunnen maken. We werken daarom het aankomende jaar toe naar het formuleren van SMART doelstellingen voor duurzaamheid, daarbij passende indicatoren en de borging van duurzame kwaliteitseisen in onze processen. Dit doen we in samenwerking met team Duurzame ontwikkeling. Deze activiteiten vallen onder het project 'F1 Update monitoringsplan fiets'.

2. ACHT TYPEN FIETSERS

Verschillende typen fietsers hebben verschillende w besteden in dit werkplan bewust aandacht aan deze verschillen per type fietser, omdat de aanpak kan verschillen. We onderscheiden in dit werkplan acht typen fietsers:



Doelgerichte fietsers



Kinderen en scholieren
(en hun ouders)



Oudere fietsers



Recreatieve fietsers



Sportieve fietsers



Logistieke fietsers



Nog-niet-fietsers



Fietsers op een
aangepaste fiets

Elke inwoner kan uiteraard verschillende typen fietsers zijn: bijvoorbeeld op doordeweekse dagen doelgericht naar het werk en in het weekend een recreatieve ronde met het gezin.

Alle verschillende typen fietsers kunnen ook weer gebruik maken van verschillende typen fietsen. In dit werkplan richten we ons nadrukkelijk alleen op die 'fietsen' waarvoor je je actief moet inzetten om vooruit te komen. Dat betekent dat uiteraard de vertrouwde stadsfiets en de elektrische fiets tot de fietsfamilie behoren, maar ook bijvoorbeeld een speed pedelec, fatbike, racefiets, bakfiets, ligfiets of aangepaste fiets. Brom- en snorfietsen en LEV's^{11]} - die soms ook gebruik maken van het fietspad - maken nadrukkelijk geen onderdeel uit van de fietsfamilie en dus ook niet van dit werkplan. Wel blijven we scherp op de negatieve effecten die andere gebruikers van het fietspad kunnen hebben op de fietsers; we aangehaakt bij landelijke discussies die hierover lopen.

Om de inwoners van Groningen te stimuleren vaker de fiets te nemen, is het nodig dat de basis op orde is. Voor alle doelgroepen geldt:

- Ze moeten willen fietsen
- Ze moeten een fiets hebben
- Ze moeten vaardig genoeg zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen
- Ze kunnen gebruik maken van een goed, veilig en toegankelijk fietsnetwerk, zodat ze veilig en comfortabel kunnen fietsen
- Het fietsnetwerk moet goed onderhouden worden, zodat het comfort wordt gewaarborgd.
- Ze willen hun fiets thuis en bij hun bestemming kunnen stallen; voor verschillende typen fietsen gelden verschillende wensen
- Ze willen hun fiets kunnen repareren of tijdelijk kunnen vervangen indien nodig
- Ze willen zo weinig mogelijk hinder ervaren van autoverkeer

Er zijn voor elke type fietser ook specifieke voorwaarden. Die worden hier onder nader toegelicht. We focussen in dit werkplan vooral op de doelgroep 'doelgerichte fietsers', 'kinderen en scholieren (en hun ouders)', 'oudere fietsers', 'recreatieve fietsers', 'nog-niet-fietsers' en 'fietsers op een aangepaste fiets'. Dit zijn - met uitzondering van de 'fietsers op een aangepaste fiets' - de doelgroepen die het grootste in omvang zijn. De doelgroep 'fietsers op een aangepaste fiets' is kleiner van omvang, maar dit is een groep waar we dit werkplan specifieke aandacht voor hebben.

11] Lichte Elektrische Voertuigen, zoals de step en de segway.



2.1 Doelgerichte fietsers

Onder de doelgerichte fietser passen vier sub-doelgroepen:

- Forens: fietsers die van huis naar werk fietsen en andersom
- Combi-forens: de forens die een deel van de reis met de fiets maakt en een ander deel met een ander vervoermiddel (bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer)
- Op de fiets van A naar B in je vrije tijd: bijvoorbeeld om een boodschap te halen, naar de sportclub, naar vrienden of familie of naar een museum
- Scholieren/studenten: fietsers die naar school fietsen. Denk hierbij vooral aan fietsers vanaf de middelbare school.

De afstand die doelgerichte fietsers in de provincie Groningen bereid zijn om te fietsen naar hun dagelijkse bestemming varieert sterk: 29% is bereid maximaal 5 kilometer te fietsen, 23% 5 tot 8 kilometer, 33% 8 tot 15 kilometer en 7% meer dan 15 kilometer^{12]}. De elektrische fiets en speed pedelec winnen steeds verder terrein, waardoor naar verwachting de acceptabele afstanden iets worden vergroot in de loop van de jaren.

In 2022 was ongeveer 4% van alle verplaatsingen in Nederland een ketenreis waarbij het Openbaar Vervoer een centrale rol^{13]} vervult. Bij een verplaatsing met de trein als hoofdvervoerwijze gebruiken Groningers in ongeveer 49% van de gevallen de fiets in het voor- of natransport aan de woningzijde. De fiets speelt een veel kleinere rol in het voortransport van de bus: ongeveer 20% van de Groningers gebruikt dan de fiets. In het natransport van het Openbaar Vervoer is het aandeel van de fiets lager (19%) omdat Groningers dan minder vaak een fiets ter beschikking hebben^{14]}.

De doelgerichte fietser wordt geholpen door:

- Snelle, comfortabele, veilige en herkenbare fietsroutes van woonkernen naar werkgebieden en OV-knooppunten.
- Toegang tot een snelle, comfortabele en veilige fiets.
- Zo min mogelijk oponthoud bij kruispunten, dus zo min mogelijk verkeerslichten en zo veel mogelijk voorrang.
- Het gebruik kunnen maken van de fiets in de keten. Hierbij past het faciliteren van de overstap van fiets → OV, fiets → auto, en vice versa. Hierbij hoort betrouwbare en tijdige informatie over beschikbaarheid van veilige stallingsmogelijkheden, deelfietsen en fietskluisen op overstaplocaties zoals treinstations.
- Informatie over vergoedingen en stimuleringsmaatregelen van bijvoorbeeld werkgevers over fietsgebruik voor de woon-werk rit.
- Aanschaf van een leasefiets, eventueel in combinatie met een leaseauto of OV-abonnement.
- Voorzieningen om je op te frissen, bagage veilig achter te laten, natte kleding te laten drogen, je fiets te repareren en je elektrische fiets op te laden.

Niet elke doelgerichte fietser heeft dezelfde snelheid; ze maken gebruik van verschillende typen fietsen. Naast de reguliere fietsen zijn er elektrische fietsen (tot 25km/u) en speed pedelecs (tot 45km/u), waarmee het makkelijker is om een langere afstand af te leggen. We kijken hierdoor ook naar afstanden van meer dan 15 kilometer die binnen bereik komen. Bij de inrichting van ons fietsnetwerk houden we rekening met deze hogere snelheden (bijvoorbeeld ten aanzien van de breedte) en de kansen die de snellere fietsen bieden om een groter gebied te ontsluiten met de fiets.

12] Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]

13] Bron: Fietsfeiten 2023 [KiM]

14] Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]

2.2 Kinderen en scholieren (en hun ouders)

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt zeker voor fietsen. Fietsen biedt vrijheid: zelfstandig naar school, vrienden en de sportclub. Veel fietsen zorgt voor een positieve bijdrage aan het geluk van Nederlandse kinderen. Daarnaast weten we dat hoe jonger een gewoonte zoals fietsen is aangeleerd, hoe makkelijker het is om die gewoonte te behouden of later weer op te pakken. Kinderen en scholieren (en hun ouders) is de doelgroep in de basisschoolleeftijd en daarvoor.

Kinderen leren op steeds latere leeftijd fietsen. In 2021 was een kind in Nederland gemiddeld 7 jaar toen het kon fietsen. De leeftijd waarop een kind kan fietsen stijgt steeds verder. Het is juist belangrijk dat kinderen jong leren fietsen. Hoe jonger kinderen in aanraking komen met de fiets, hoe vaardiger ze worden. Dit is belangrijk voor de verkeersveiligheid, het geeft kinderen het vertrouwen vaker de fiets te pakken en het behoud onze gezonde Nederlandse fietscultuur.

Bij deelnemen aan het verkeer horen ook risico's. Ouders zijn geneigd kinderen vanwege veiligheid en comfort met de auto naar school, sport en vrienden te brengen. Dit terwijl zo jong mogelijk zelf leren fietsen bijdraagt aan de fietsvaardigheid en het verkeersinzicht van kinderen.

De elektrische fiets is inmiddels ook ontdekt door de jeugd en is een schoner en gezonder alternatief voor de scooter. Elektrische fietsen zorgen er bovendien voor dat scholen met een regiofunctie makkelijker met de fiets te bereiken zijn. Als de elektrische fiets in de plaats komt van een reguliere fiets heeft dit echter een negatief effect op met name de gezondheid en de verkeersveiligheid.

Kinderen en scholieren die (willen) fietsen worden geholpen door:

- Kinderen zo jong mogelijk leren fietsen, waarbij begonnen kan worden met loopfietsjes.
- Kinderen zo jong mogelijk zelf laten fietsen, eventueel onder begeleiding van hun ouders of verzorgers.
- Stimuleringsmaatregelen voor het halen en brengen van jonge kinderen met de fiets.
- Aanbieden van (praktijkgerichte) verkeerseducatie met een focus op veilig fietsen.
- Een veilige schoolomgeving met (overdekte) fietsenstallingen en minder prominente parkeervoorzieningen voor auto's nabij scholen en verenigingen.
- Goede fietsvoorzieningen op belangrijkste routes naar de scholen.
- Promotie van de fiets boven gebruik van de auto en het OV.
- Beschikbaarheid van een fiets voor verplaatsingen tussen verschillende onderwijslocaties.



2.3 Oudere fietsers

Dankzij de komst van elektrische fietsen is het gemakkelijker om ook op oudere leeftijd door te blijven fietsen en hierbij grotere afstanden af te leggen. Het aantal ouderen dat gebruik maakt van de fiets stijgt de afgelopen jaren sterk. Het is goed voor de gezondheid om ook op latere leeftijd zoveel mogelijk te blijven bewegen. Fysiek, maar ook mentaal is het belangrijk dat ouderen op de fiets kunnen genieten van de natuur en hun sociale contacten kunnen onderhouden. Ouderen die ondanks hun toenemende leeftijd toch doorgaan met fietsen noemen we doortrappers. Naast de positieve effecten van fietsen op latere leeftijd, brengt het ook risico's met zich mee. Ouderen zijn namelijk kwetsbaar in het verkeer.

Ouderen die willen fietsen worden geholpen door:

- Vergevingsgezinde fietspaden zoals bermverharding, zichtbare kantlijnen, brede fietspaden en het verwijderen van paaltjes waardoor de kans op eenzijdige ongevallen afneemt.
- Faciliteiten bij pauzelocties, zoals laadpunten voor de elektrische fiets, bankjes, toiletten en horeca langs een fietsroute.
- Vaardigheden op te doen om gebruik te maken van elektrische fietsen door bijvoorbeeld een praktijkdag zodat ouderen veilig blijven fietsen.
- Te werken aan hun zelfvertrouwen om zelfstandig door te kunnen blijven fietsen. Bijvoorbeeld door beweegoefeningen en vaardigheden te trainen.
- Kennis te laten maken met verschillende typen fietsen, zoals reguliere fietsen met een lage instap, elektrische fietsen en driewielers.
- Het stimuleren en normaliseren van helmgebruik.

2.4 Recreatieve fietsers

De recreatieve fietser stapt in de vrije tijd, alleen of samen met familie en/of vrienden, op de fiets en geniet van onze mooie provincie. Een groot deel van de Groningers (43%) maakt minimaal 1x per week een recreatieve fietstocht. De gemiddelde lengte van een recreatieve fietstocht in onze provincie is 18,3 kilometer. Bijna een kwart gebruikt minstens 1x per jaar het fietsknooppunten-netwerk, 5% gebruikt dit maandelijks. De inwoners van de provincie Groningen beoordelen het fietsknooppunten-netwerk met een 7,9^{15]}.

Recreatieve fietsers worden geholpen door:

- Een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig landsdekkend routenetwerk en langeafstandsroutes die goed bewegwijzerd zijn. In het geval van de provincie Groningen zijn ook de recreatieve fietsroutes van en naar Drenthe en Fryslân en van en naar Duitsland van groot belang.
- Het tegengaan van (tijdelijke) onderbrekingen van dit netwerk als gevolg van werkzaamheden.
- Recreatieve fietsroutes van voldoende kwaliteit, waaronder comfort, toegankelijkheid en veiligheid.
- Goede opstap- of pauzelocties. Denk hierbij aan toeristische overstappunten, Hubs bezienswaardigheden of bankjes.
- Recreatief aanbod langs de routes, naast service en diensten relevant voor fietsers. Denk hierbij aan horeca, toiletten, cultuur en natuur.
- Goede bewegwijzering
- Vindbaarheid van routes en routestructuren

^{15]} Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]

2.5 Sportieve fietsers

De sportieve fietser fietst voor het plezier en om fit te worden of te blijven. Daarnaast verlegt de sportieve fietser graag grenzen. Dit doen ze op de racefiets, mountainbike, gravelbike of BMX. Ze trekken er in hun vrije tijd op uit. Alleen, in duo of met een groep.

In de provincie Groningen heeft zo'n 8% van de inwoners een racefiets en 59% van de bezitters van de racefiets gebruikt deze minimaal 1x per maand. De gemiddelde lengte van een sportieve fietstocht is ongeveer 25 kilometer, waarbij 26% van de sportieve fietser tochten maakt van meer dan 40 kilometer^{16]}.

Sportieve fietsers worden geholpen door:

- Voldoende ruimte voor de snelle fietsers, dus brede, overzichtelijke en kwalitatief goede paden of rustige landwegen
- Een netwerk van aantrekkelijke routes en informatie over dit netwerk, specifiek gericht op de betreffende doelgroep
- Aantrekkelijke en uitdagende evenementen om samen met andere sportieve fietsers te fietsen.
- Ruimte en aandacht voor de wielersport, maar ook gedragsaanpassingen zoals gebruik van een bel of even snelheid inhouden als de racefietser andere fietsers passeert. Hiermee worden in de eerste plaats de andere fietsers geholpen, maar het is ook goed voor het imago van racefietsers.

^{16]} Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]





2.6 Logistieke fietsers

Aan- en toelevering van goederen per fiets draagt bij aan emissievrije logistiek en de leefbaarheid in kernen doordat (diesel)busjes door schone en elektrische fietsen vervangen worden die minder ruimte innemen. Steeds meer bedrijven kiezen voor vervoer per fiets. In de gemeente Groningen is al veel aandacht voor logistieke fietsers. We zien ook buiten de stad kansen voor logistieke fietsers, bijvoorbeeld in grotere regionale kernen en bij hubs of treinstations.

Tegelijkertijd zorgen logistieke fietsers ook voor toenemende drukte op de steeds vollere fietspaden. Ook hebben logistieke fietsen vaker een grote massa. Dit vraagt om aandacht voor het fietsnetwerk en een visie op de fietspaden. Nieuwe fietspaden zijn breder dan paden die tien jaar geleden zijn aangelegd, maar daarnaast neemt ook het gebruik van brede fietsen zoals cargobikes en bakfietsen toe. Het is vooral een stedelijk probleem maar gezien het gewenst is om ook in kleinere kernen het logistieke fietsen te stimuleren volgt de provincie de ontwikkelingen en ondersteunen we waar mogelijk.

Logistieke fietsers worden geholpen door:

- Een netwerk om snelle en zware (vracht)fietsen vlot en veilig door een (stedelijk) gebied te laten bewegen
- Veilige en goed gekozen overslaglocaties, inclusief laadfaciliteiten, op strategische plekken die goed bereikbaar zijn
- Randvoorwaarden om het werk veilig te kunnen doen zijn:
 - Maatregelen tegen diefstal van vracht
 - Passende kleding
 - Veilige voertuigen
 - Goede en veilige navigatiemogelijkheden
 - Voldoende ruime parkeerplekken
- Menselijke benadering: het stimuleren van logistieke bedrijven om bezorgers hun werk op een gezonde manier te laten uitvoeren
- Voertuig-benadering: het tonen van mogelijkheden en voordelen van vrachtfietsen boven bestelbusjes aan logistieke bedrijven.

2.7 Nog-niet-fietsers

In dit werkplan hebben we specifieke aandacht voor de doelgroep de nog-niet-fietsers. De nog-niet-fietsers definiëren we als inwoners die minder dan één keer per week de fiets gebruiken voor doelgerichte ritten. Doelgerichte ritten zijn bijvoorbeeld ritten naar werk of school, de sportclub of naar de supermarkt. Mensen kunnen verschillende redenen hebben om nog niet te fietsen voor deze doeleinden: ze hebben bijvoorbeeld geen geld voor de aanschaf van een fiets of het nodige onderhoud, ze hebben nooit van huis uit meegekregen om te fietsen, of ze hebben nooit leren fietsen. In de looptijd van dit werkplan zal de doelgroep beter in kaart gebracht worden zodat we weten waar deze groep bij gebaat is om (meer) te gaan fietsen.

2.8 Fietsers op een aangepaste fiets

We vinden het belangrijk dat iedereen die wil fietsen de mogelijkheid heeft om te kunnen fietsen. In Nederland zijn er zo'n 2 miljoen mensen met een beperking. Voor sommige Groningers die binnen deze groep vallen is het alleen mogelijk om te fietsen op een aangepaste fiets, zoals een duo-fiets, handbike of een driewielers. Aangepaste fietsen hebben vaak een ander formaat dan de reguliere fietsen, waardoor er andere behoeften zijn op gebied van infrastructuur. Daarnaast is het aanschaffen van een aangepaste fiets duurder dan een reguliere fiets. Omdat elke gebruiker van een aangepaste fiets verschillende behoeften heeft, is dit een groep die vraagt om verschillende, specifieke oplossingen. Gedurende de looptijd van dit werkplan willen we meer te weten komen over deze specifieke doelgroep.

We onderzoeken of we hierbij kunnen samenwerken met de Rijksuniversiteit Groningen die zich ook steeds meer gaat richten op subgroepen.

Deze doelgroep wordt geholpen door:

- Brede fietspaden
- Vergevingsgezinde bermen
- Toegankelijke routes (zonder obstakels zoals hekken en paaltjes)
- Vlakke fietspaden (waardoor bijvoorbeeld een driewielers niet schuin op de weg staat)
- Ruime stallingsplekken, zowel bij huis als elders
- Toegankelijk openbaar vervoer
- Ondersteuning bij ontwikkelen fietsvaardigheid
- Begrip en bewustwording van andere weggebruikers





3. PROJECTEN EN ACTIVITEITEN PER THEMA

In dit hoofdstuk beschrijven we welke activiteiten we gaan uitvoeren voor de verschillende typen fietsers die we in hoofdstuk 2 hebben beschreven. Dit doen we aan de hand van zes thema's: fietsstimulering, ketenmobiliteit, fietsnetwerk, verkeersveiligheid, samenwerking en onderzoek en monitoring.

De thema's beginnen met een korte inleiding waarin de hoofdlijn van het thema wordt weergegeven en project overkoepelende activiteiten worden benoemd. Vervolgens wordt elk concreet project weergegeven door middel van een tabel. In deze tabel komen de acht uitgangspunten (zie hoofdstuk 1) zo veel mogelijk terug.

In dit werkplan nemen we projecten op die we kunnen uitvoeren met de beschikbare middelen zoals opgenomen in het bestedingsplan mobiliteit 2023 en 2024, de geraamde beschikbare middelen voor 2025 - 2027 en de middelen in de Reserve OV en overige maatregelen welke zijn gelabeld voor "Fiets". Daarnaast nemen we projecten op die we graag zouden uitvoeren, maar op dit moment nog niet kunnen financieren. Een verdere toelichting op het beschikbare budget staat in hoofdstuk 4.

Per thema benoemen we in de inleiding hoeveel budget we voor dit thema ramen. Daarnaast worden er ook per project budgetten genoemd, alleen dit gaat slechts om indicatieve bedragen. In de uitvoering van de projecten kan het ene project net iets duurder uitvallen en de andere net iets goedkoper. Binnen elk thema reserveren we ongeveer 7,5% van het budget voor onvoorziene zaken (uitgezonderd de al lopende projecten vanuit de afgelopen periode).

De beoogde verdeling van het **exploitatiebudget** over de verschillende thema's is als volgt:

Kredietnr	Thema	Totaal
601950	Fietsstimulering	€1.362.732,-
601951	Ketenmobiliteit	€3.311.000,-
601952	Fietsnetwerk	€2.069.000,-
601946	Verkeersveiligheid	€2.053.748,-
601953	Samenwerking	€931.000,-
601954	Onderzoek en monitoring	€437.000,-
602042	Fietsberg (motie 438)	€60.000,-
		€10.224.480,-

Daarnaast is er €15.900.000,- beoogd **investeringskrediet** dat kan worden ingezet voor de opwaardering van het Regionale Fietsnetwerk. Een totaal overzicht van alle projecten is te vinden in paragraaf 4.2.

3.1 Lopende projecten

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 en sinds 2023 het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit hebben we grote stappen gezet richting de doelen die we nastreven. Op veel thema's hebben we in de afgelopen periode de basis gelegd voor de komende jaren. In grote lijnen vervolgen we met dit werkplan de ingeslagen koers uit de afgelopen periode. Daarnaast ronden we in deze nieuwe periode ook nog projecten af die in de afgelopen jaren zijn opgestart. Daar waar dit relevant is wordt dit expliciet benoemd.

3.2 Fietsstimulering (A)

Bij fietsstimulering gaat het om bewustwording en gedragsverandering. Gedragsverandering verloopt in veel kleine stappen. Zo is het belangrijk dat mensen open staan voor de boodschap om meer te gaan fietsen, dat ze zich bewust zijn van het gewoontegedrag en van andere mogelijkheden. Ook is het belangrijk de vaardigheden te hebben om meer te fietsen. Wanneer eenmaal meer gefietst wordt, is het belangrijk dat dit nieuwe gedrag volgehouden wordt. Bij elk project verdiepen we ons eerst in de doelgroep om meer grip te krijgen op wat mensen beweegt om wel of niet te (blijven) fietsen.

De beschikbaarheid van een goed en veilig fietsnetwerk is een randvoorwaarde om te kunnen fietsen. Daar waar het fietsnetwerk wordt verbeterd, maken we gebruik van de gelegenheid om fietsen te promoten. Groningers zijn van nature redelijk nuchter, maar het mag best gevierd worden dat fietsers nu een veiligere overstek hebben of dat er een nieuwe doorfietsroute kan worden gebruikt. We geven bekendheid aan wat de provincie doet voor de fietser.

Fietsstimulering kunnen we niet alleen. We doen dit samen met onder andere Groningen Bereikbaar, de Regio Groningen-Assen en de gemeenten. Groningen Bereikbaar is opgericht om het verkeer tijdens Operatie Ring Zuid in de stad Groningen in goede banen te leiden, maar Groningen Bereikbaar zet zich nu ook breder in over de hele provincie en stimuleert nieuwe en groene manieren van reizen. Het gebruik van de fiets verschilt sterk in de verschillende gemeenten in ons provincie: in de gemeente Groningen wordt 50-60% van de verplaatsingen met de fiets gedaan, terwijl dit in de meeste andere gemeenten maar 20-30%^{17]} is. We richten onze blik ook buiten de provincie, aangezien veel inwoners van de gemeenten Noordenveld en Tynaarlo sterk gericht zijn op de stad Groningen. Daarnaast is er vaak een sterke samenhang tussen fietsstimulering en verkeerseducatie. Daarom werken we veel samen met de collega's vanuit Verkeer- en Vervoerberaad Groningen.

Veel stimuleringsactiviteiten zijn generiek en kunnen op veel plekken in de provincie uitgevoerd worden. Soms kiezen we ervoor om activiteiten centraal aan te sturen (met medewerking van gemeenten) en soms is het juist handig om dit heel lokaal te initiëren. Bijvoorbeeld het promoten van fietsen naar de sportvereniging of een bakfiets uitprobeeractie. De gemeenten kunnen per campagne bezien of zij actief willen aansluiten. We onderzoeken de mogelijkheid om dit in samenwerking met Verkeerswijzer Groningen te doen. Verkeerswijzer Groningen is de interne uitvoerder van het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB).



Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd:

€1.362.732,-

17] CBS, ODIN 2020 t/m 2022



Doelgerichte fietser

De doelgerichte fietser kreeg de afgelopen jaren al veel aandacht, waarbij veel aandacht uitging naar de woonplaatsen rond de stad Groningen. Met de aanleg van doorfietsroutes realiseerden we comfortabele en aantrekkelijke verbindingen vanuit de omliggende woonkernen naar de stad Groningen. De doorfietsroutes promoten we als alternatief voor de auto op deze verbindingen.

Groningen Bereikbaar heeft een werkgeversaanpak ontwikkelt voor de stad Groningen, waarbij ze oproepen om alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken zodat de stad bereikbaar blijft tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg. Deze werkgeversaanpak is succesvol en werpt zijn vruchten af. Steeds meer werknemers pakken de fiets naar hun werk. De reguliere werkzaamheden van Groningen Bereikbaar focussen zich op de bedrijven en de bezoekers van de stad Groningen. De afgelopen periode hebben we de werkzaamheden van Groningen Bereikbaar aangevuld met activiteiten buiten de stad Groningen. De e-bike uitprobeersactie is in de hele provincie beschikbaar, fietsers worden op regionale hoofdfietsroutes beloont en er is een basis gelegd om deze werkgeversaanpak uit te rollen naar de rest van de provincie. In 2024 lopen een aantal projecten binnen die werkgeversaanpak nog door. Gedurende de looptijd van dit werkplan willen we die werkgeversaanpak steviger neerzetten in de rest van de provincie.

Naast woon-werkverkeer zijn er ook voor andere doelgerichte verplaatsingen die vaker per fiets gedaan kunnen worden. Een derde van alle autoverplaatsingen in Nederland is korter dan 5 kilometer. Naar werk, school, de supermarkt of de kapper: het is in veel gevallen een afstand die voor velen goed te fietsen is. Daarom heeft de Rijksoverheid in 2023 de campagne 'kort ritje, da's zo gefietst' gelanceerd. Deze campagne omarmen we en dragen we in Groningen uit, versterkt door lokale activiteiten.



A1 UITPROBEERACTIE ELEKTRISCHE FIETS, SPEED PEDELEC, CARGOBIKE EN BAKFIETS

De uitprobeeractie van elektrische fietsen, speed pedelecs en bakfietsen is al jaren een succes. Tijdens de actie kunnen inwoners van Groningen gratis een van deze fietsen proberen. In 2022 hebben ruim 300 inwoners gebruik gemaakt van de actie. Van deze groep stapt 19% helemaal over op de fiets. Twaalf procent stapt gedeeltelijk over en 51% geeft na het uitproberen van een vervoersmiddel aan nog niet te zijn overgestapt, maar dit wel van plan te zijn^{18]}. Een direct effect ten aanzien van onze doelstelling, die makkelijk wordt terugverdiend door de maatschappelijke baten van fietsen.

Omdat de elektrische fiets inmiddels al goed bekend is in de provincie, schalen we de uitprobeeractie voor dit type fiets af en richten ons vooral op potentiële fietsgebruikers die een grotere afstand moeten afleggen. Hiervoor is een speed pedelec beter passend. We gaan rondom de stad fietshandelaren aansluiten en in elke grote kern van minimaal 5000 inwoners een speed pedelec aanbieden die alle inwoners van onze provincie een week lang gratis kunnen uitproberen. Daarbij bij schenken we ook aandacht aan verkeersveiligheid en verantwoord gebruik van de fiets.

Sinds 2023 wordt de bakfiets ook aangeboden om uit te proberen. Vooral voor gezinnen kan een bakfiets interessant zijn. We breiden de bakfietsactie uit naar de regio, waarbij er minimaal 10 bakfietsen ingezet gaan worden om deze actie te ondersteunen. Naast de bakfiets voor gezinnen gaan we ook de cargobike voor logistieke doeleinden aanbieden om uit te proberen.

De afgelopen jaren heeft Groningen Bereikbaar de uitprobeeractie uitgevoerd. De huidige opdracht van Groningen Bereikbaar loopt nog tot en met eind 2024.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Meer fietsers op doorfietroutes
Meer fietsers op regionale hoofdfietsroutes

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseur

•••••

Hangt samen met

A3



€200.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

Groningen Bereikbaar

Doelgroepen:



18] Enquête onder gebruikers van de actie, Groningen Bereikbaar, 2023



A2 LANDELIJKE CAMPAGNE: KORT RITJE, DA'S ZO GEFIETST!

35% van de autoverplaatsingen is korter dan 5 kilometer en 49% korter dan 7,5 kilometer. Deze afstanden vallen onder 'korte ritjes', ritjes die heel goed met de fiets afgelegd kunnen worden. Uit onderzoek van de Rijksoverheid blijkt dat veel mensen mogelijkheden zien om de fiets te pakken bij ritjes naar bijvoorbeeld zorg, uitgaan, hobby, sport en visite. Ook valt er winst te behalen om medewerkers op de fiets naar het werk te laten komen.

Om dit te stimuleren is in 2022 de landelijke campagne "Kort ritje, zo gefietst" gelanceerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hiermee motiveert de overheid mensen om vaker de fiets te pakken. De landelijke campagne loopt tot en met 2025. In 2024 en 2025 sluiten we als provincie aan om te werken aan een regionale campagne als uitwerking van de landelijke campagne. We doen dit in samenwerking met de gemeenten die actief met fietsstimulering aan de slag willen. De provincie zorgt ervoor dat de campagne aansluit bij de wensen vanuit de gemeenten en werkgevers. Bij de deze campagne maken we gebruik van de landelijke toolbox, die we specifiek gaan maken voor de provincie Groningen.

Mocht de landelijke campagne ook het gewenste succes brengen in onze provincie dan verlengen we de campagne tot en met 2027. We reserveren hiervoor €50.000,- per jaar.



•••••

Doel/beoogd effect:
Meer fietsers

•••••

Prioriteit:
Ja

•••••

Rol provincie:
Regisseur

•••••

Hangt samen met
A1
A3



€200.000,-



Planning:

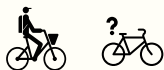
Pilot één gemeente: mei 2024
Start volledige uitrol deelnemende gemeenten: Q2 2024
Initiële looptijd: mei 2024 - december 2025
Bij succes: mei 2024 - december 2027



Partners:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten,
Tour de Force

Doelgroepen:



A3 WERKGEVERSAANPAK

Groningen Bereikbaar heeft een werkgeversaanpak om de stad bereikbaar te houden tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg. In de vorige periode gaven we een extra impuls aan de werkzaamheden van Groningen Bereikbaar waarmee zij ook elders in de provincie bedrijven benaderen en werknemers stimuleren vaker de fiets te pakken. Deze activiteiten lopen in 2024 nog door.



We gaan door met de ingeslagen weg om werkgevers te motiveren om de fiets mee te nemen in het vervoersaanbod voor hun werknemers. De focus ligt de komende jaren op het aansluiten van werkgevers in de regio. We zorgen dat werkgevers informatie krijgen over het reisgedrag van hun medewerkers en we geven de fietspotentie aan door middel van een fietsscan. Deze aanpak focust zich op bedrijven met meer dan 100 werknemers, waarvoor een wettelijke normering geldt om hun CO₂-uitstoot te verminderen.

•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Meer fietsers op doorfietsroutes
 Meer fietsers op regionale hoofdfietsroutes

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseur

•••••

Hangt samen met

A1
 A2

De onderstaande activiteiten krijgen een plek binnen de werkgeversaanpak:

- Fietsscan per bedrijf
- Fietsstimulering bedrijven(terreinen)
- Fietswerkgever van het jaar
- Vervolg Fietsvriendelijk bedrijf
- Elektrische fiets en speed pedelec uitprobeeractie koppelen aan werkgevers
- Uitprobeeractie vrachtfiets (alternatief voor de bestelbus)



€150.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

Groningen Bereikbaar

Doelgroepen:





A4 FIETSERS BELONEN

We vinden het belangrijk om de mensen die al fietsen op de fiets te houden en ze aan te moedigen dit te blijven doen. In de afgelopen jaren hebben we vele acties georganiseerd op fietspaden om fietsers in het zonnetje te zetten. Tijdens deze acties belonen we mensen voor het feit dat ze fietsen. Het geeft ook de mogelijkheid om direct met de gebruiker van de fietspaden in gesprek te komen en ervaringen te horen. Daarnaast merken we dat deze sympathieke acties leiden tot blije fietsers. Meestal koppelen we deze acties aan speciale dagen zoals de Fiets naar je werkdag, maar we ook bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of omleidingen belonen we fietsers voor hun begrip bij hinder die zij ondervinden.

Elk kwartaal wordt een actie op een fietspad georganiseerd om mensen te stimuleren op de fiets te stappen en ze op de fiets te houden. We willen met de acties minimaal 4.000 mensen bereiken. Tijdens de uitdeelactie houden we rekening met wat er uitgedeeld wordt. Zo staan we voor duurzaam, lokaal geproduceerd en verantwoord.

Op dit moment wordt deze actie uitgevoerd in samenwerking met Groningen Bereikbaar. De huidige opdracht van Groningen Bereikbaar loopt nog tot en met eind 2024. Nadat dit contract afloopt bekijken we met wie en in welke vorm we de opdracht voortzetten. Daarbij houden we rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals de Tourtje-app van de Fietzersbond en de landelijke campagne 'Kort ritje, da's zo gefietst!'.



•••••

Doel/beoogd effect:
 Meer fietsers

•••••

Prioriteit:
 Ja

•••••

Rol provincie:
 Ondersteunend

•••••

Hangt samen met
 A2



€40.000,-

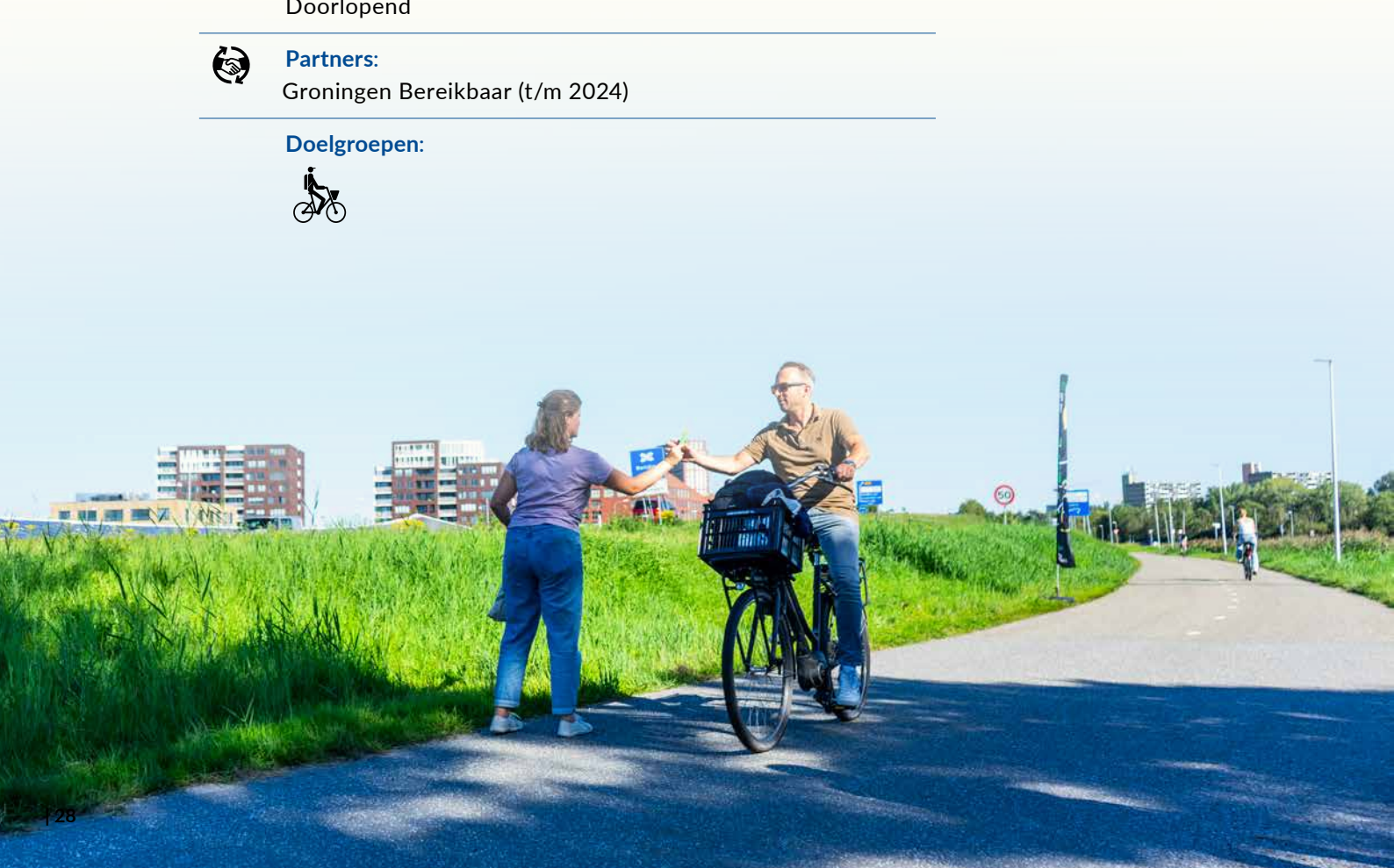


Planning:
 Doorlopend



Partners:
 Groningen Bereikbaar (t/m 2024)

Doelgroepen:



Kinderen en scholieren (en hun ouders)

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt absoluut voor fietsen. Kinderen jong leren fietsen is een basis voor het leven. Samen met Verkeerswijzer Groningen zetten we ons in voor een doorlopende leerlijn voor kinderen tot en met 12 jaar. Als aanvulling op het reguliere aanbod zijn in de afgelopen periode twee pilots gedaan bij kinderen tussen de 2 en 6 jaar. Deze pilots zetten we voort in dit werkplan.

A5 JONG OP DE FIETS

In 2023 hebben we de pilot "Jong op de Fiets" uitgevoerd op twee kinderdagverblijven. Het doel van de pilot was om de loopfietsvaardigheden en de trapvaardigheden te vergroten. Van de 144 kinderen die meededen aan de pilot kon 11% van de kinderen bij aanvang fietsen op een fiets met trappers. De pilot bestond uit drie fietslessen om kinderen de basisvaardigheden van het fietsen mee te geven. Aan het eind van de pilot kon 48% van de kinderen fietsen op een fiets met trappers. Het succes van deze pilot willen we graag een vervolg geven om kinderen te stimuleren zo vroeg mogelijk te leren fietsen. Naast het programma voor de kinderen worden ook ouders gestimuleerd om vaker (met hun kind) te gaan fietsen.

Met dit budget verwachten we op 30 kinderdagverblijven de fietsvaardigheden te vergroten. Daarmee bereiken we minimaal 750 leerlingen en daarnaast 1500 ouders/verzorgers.



€75.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024-2027



Partners:

Huis voor de Sport Groningen, Groeifiets, kinderdagverblijven

Doelgroepen:



Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Hogere verkeersveiligheid fietsers



Prioriteit:

Ja



Rol provincie:

Regisseren



Hangt samen met

A6





A6 KLEUTERS OP DE FIETS

In 2023 hebben we de pilot 'Kleuters op de fiets' uitgevoerd op twee basisscholen. Het doel van de pilot was om kinderen in groep 1 en 2 zo fietsvaardig mogelijk te maken, zodat ze klaar zijn om met hun ouders veilig door het verkeer te fietsen. Daarnaast wilde we kijken of we ouders, met doelgerichte communicatie, op de hoogte konden houden van de voortgang en ze aanmoedigen met praktische tips om thuis verder te oefenen. Deze pilot is een uitbreiding op de pilot "Jong op de Fiets" waarbij de focus op loopfietsvaardigheden en trapvaardigheden ligt.

Aan de pilot hebben in 2023 76 kinderen en hun ouders meegedaan op twee verschillende locaties in de provincie Groningen. De kinderen kregen vijf fietslessen op hun eigen niveau aangeboden en de voortgang werd op drie momenten gemeten. Aan het begin van de pilot kon 57% fietsen op een fiets met trappers. Aan het eind van de pilot was dit 70%. Van alle kinderen was 22% aan het begin al vaardig genoeg om deel te nemen aan de lessen voor verkeersvaardigheden. Aan het einde was dit 57%. Ook het niveau van de kinderen verbeterde sterk ten opzichte van de controlegroep en dan met name op het gebied van fietsvaardigheden in het verkeer. Kortom de pilot is succesvol gebleken en daarom geven we het in dit werkplan een vervolg.

In samenwerking met Verkeerswijzer Groningen, Huis voor de Sport Groningen en Groeifiets willen we dit project uit gaan zetten binnen de groep 1 en 2 van de basisschool. Elk jaar willen we minimaal 30 scholen bezoeken, waarmee we minimaal 750 kinderen kunnen bereiken de aankomende vier jaar en daarnaast hun ouders (1500).



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers
Meer fietsers



Prioriteit:

Ja



Rol provincie:

Regisseren



Hangt samen met

A5



€75.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024-2027



Partners:

Huis voor de Sport Groningen, Groeifiets, Verkeerswijzer Groningen

Doelgroepen:



A7 HIBIKE

Het project HiBike is gestart in 2019 op basisscholen bij groep 5 t/m 8. HiBike vergroot de bewustwording over de vele positieve effecten van fietsen, zowel bij de deelnemende kinderen als hun ouders/verzorgers. Met deze bewustwording verwachten we dat de kinderen en ouders uiteindelijk tot gedragsverandering komen en de gewoonte hebben om meer te gaan fietsen. Binnen het spel is aandacht voor fietsvaardigheden, verkeersveiligheid en recreatief fietsen. Het spel is inmiddels op bijna 40 scholen uitgevoerd en er is veel vraag naar HiBike door basisscholen. Daarom gaan we de uitvoering van het spel voortzetten.

Het is daarnaast belangrijk om nog meer inzicht te krijgen in de effecten van het spel. In 2021 is al eens een onderzoek gedaan bij acht scholen die mee hebben gedaan aan HiBike. Daaruit kwam naar voren dat kinderen het spel erg waarderen en dat ze positief gestimuleerd worden (door HiBike) om vaker te bewegen. Ook onder ouders heeft het voor bewustwording gezorgd en heeft HiBike ervoor gezorgd dat kinderen zelfstandiger zijn geworden in het verkeer. Het spel stimuleert gezond gedrag, maar ook de dialoog tussen ouder en kind. In een vervolg monitoring zijn we benieuwd naar de langdurige effecten van HiBike.

HiBike is onderdeel van het aanbod van verkeerseducatie van Verkeerswijzer Groningen. Huis voor de Sport Groningen voert het project uit. Met HiBike willen we tijdens de duur van dit werkplan in totaal 45 scholen bereiken in 4 jaar. Hierbij gaat het om ruim 1800 leerlingen en daarnaast bereiken we 3600 ouders/verzorgers.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

A8



€120.000,-



Planning:

Monitoring en effectmeting: 2024
Uitvoering: 2024-2027



Partners:

Huis voor de Sport Groningen, Verkeerswijzer Groningen, Routebureau Groningen

Doelgroepen:





A8 KINDERFIETSRUTES

Vanuit het project HiBike zijn de Kinderfietsroutes ontstaan. In fase 3 van HiBike dagen we kinderen en ouders uit om een recreatief rondje te fietsen. Tijdens de eerste evaluatie van HiBike kwam naar voren dat de kinderen meer uitdaging in zo'n rondje willen. Tijdens het verkennen van een nieuwe uitdaging zijn we samen met kinderen en ouders gekomen tot het concept van de Kinderfietsroutes.

In de provincie hebben we van 2021 tot en met 2023 zeven Kinderfietsroutes gerealiseerd. Een Kinderfietsroute is een kindvriendelijke fietsroute langs bestaande fietsknooppunten, die leuk en veilig is om met kinderen te fietsen. De Kinderfietsroute is maximaal 15 kilometer en zit vol met uitdagende opdrachten voor kinderen tussen de 6 en 12 jaar. Kinderen volgen de herkenbare routebordjes langs de weg. Op deze manier stimuleren we kinderen en hun ouders om de fiets te pakken en een recreatief rondje te fietsen die binnen de belevingswereld van kinderen past.

Het project hebben we in de vorige periode opgestart, waarbij we als provincie de rol van aanjager en uitvoerder hadden. We dragen de uitvoering en doorontwikkeling over aan Huis voor de Sport Groningen. De betrokkenheid vanuit de provincie wordt verkleind tot faciliteren. We blijven het project monitoren en zorgen voor communicatie via de website www.kinderfietsroute.nl en www.routesingroningen.nl. Ook ondersteunen we de doorontwikkeling van het concept, door bijvoorbeeld het toevoegen van nieuwe levels of opdrachten.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Hogere verkeersveiligheid fietsers
Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Faciliteren

•••••

Hangt samen met

A7



€12.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

Huis voor de Sport Groningen, Routebureau Groningen

Doelgroepen:



A9 FIETSVRIENDELIJKE SCHOOL

We willen scholieren en studenten verleiden om vaker de fiets te pakken naar de onderwijsinstelling om op deze manier de spits te ontlasten. Belangrijk hiervoor is dat de faciliteiten op orde zijn. We gaan scholen uitdagen en uitnodigen om mee te doen aan de Fietsvriendelijke school. Hierbij worden fietsfaciliteiten onder de loep genomen en ze krijgen informatie over een plan van aanpak om de faciliteiten te verbeteren. Als onderdeel van dit project doen we een verkiezing van de meest Fietsvriendelijke school van Groningen.

Voor 2024 maakt dit project onderdeel uit van een lopende opdracht aan Groningen Bereikbaar. Met het beschikbare budget kunnen minimaal 15 scholen meedoen. We geven dit project na 2024 geen vervolg.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Fietsvoorzieningen

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseur

•••••

Hangt samen met

A2



€20.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024



Partners:

Groningen Bereikbaar, Huis voor de Sport

Doelgroepen:





Oudere fietsers

We willen ouderen zo lang mogelijk vitaal houden en fietsen draagt daaraan bij. Tegelijkertijd zien we dat ouderen oververtegenwoordigd zijn bij fietsongevallen. Eenzijdige ongevallen onder ouderen zijn gemakkelijker te voorkomen wanneer men beschikt over een geschikte fiets of motoriek traint. Om ouderen langer veilig en met plezier te kunnen laten fietsen, is extra voorlichting nodig die aansluit bij de behoeften van ouderen. Daarom sluiten we aan bij bestaande netwerken en sociale contacten van ouderen.

A10 DOORTRAPPEN

Met het project Doortrappen willen we zo veel mogelijk ouderen in onze provincie veilig en zelfstandig aan het fietsen krijgen en houden. Sinds de start van Doortrappen in 2022 worden in alle gemeenten veel diverse activiteiten georganiseerd. In 2025 willen we 15.000 ouderen bereikt hebben. De opdracht voor het uitvoeren van het programma Doortrappen ligt tot en met 1 mei 2025 bij een consortium onder leiding van Huis voor de Sport Groningen.

Voor de periode daarna zullen we door middel van een aanbesteding een (nieuwe) partij zoeken die het programma gaat uitvoeren. Vanaf mei 2025 zal Doortrappen gefinancierd worden vanuit het VVB Werkplan. We zullen als kwartiermaker aangehaakt blijven.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Coördinerend

•••••

Hangt samen met

D4



€24.732,-

(daarnaast €75.268,- vanuit meevaller opdracht Groningen Bereikbaar 2023 + vanaf 2025 uit budget VVB Werkplan)



Planning:

Uitvoering: tot en met 1 mei 2025 (daarna nieuwe aanbesteding door VVB Secretariaat).



Partners:

VVB - Tot en met 1 mei 2025: Huis voor de Sport Groningen, Senza Communicatie, VeiligheidNL en Fietsersbond.

Doelgroepen:



Recreatieve fietsers

We vinden het belangrijk dat inwoners van de provincie Groningen en daarbuiten dagtochtjes of vakanties kunnen maken op de fiets. We willen inwoners verleiden om vaker de provincie in te trekken. Maar ook willen we inwoners per fiets kennis laten maken met andere regio's in de provincie. Groningen grenst bovendien aan een aantrekkelijke fietsregio in Duitsland en ook gecombineerde tochten met Drenthe zijn in trek. In 2021 werden 26,6 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt in onze provincie ^{19]}.

A11 CAMPAGNE RECREATIEF EN SPORTIEF FIETSEN

De afgelopen jaren hebben we veel geïnvesteerd in projecten ten behoeve van de recreatieve (en sportieve) fietser, zoals de Noorderrondritten, Kinderfietsroutes, trap trip routes en het fietsknooppuntennetwerk.

Dit project bestaat uit twee onderdelen:

- Een campagne samen met Marketing Groningen
- Rondje Zummer van RTV Noord

Het doel van de campagne is om inwoners en mensen van buiten de provincie te blijven informeren over deze activiteiten, om de vindbaarheid van de routes te verbeteren en op deze manier recreatief fietsen meer uitnodigend te maken. Door te werken aan naamsbekendheid verwachten we dat er meer gebruik van de routes wordt gemaakt. Daarom ontwikkelen we een campagne met Marketing Groningen, onder regie van de beleidsterreinen Vrijtijdseconomie en Cultuur. We maken hier een combinatie met de loopagenda en gaan voor 4 jaar een campagne inzetten die we afwisselen met lopen en fietsen. Hiervoor reserveren we in totaal €50.000,-. De campagnes worden gemonitord op bereik en effect.

Daarnaast geven we in samenwerking met RTVNoord Rondje Zummer een vervolg. Hiermee zetten we onze fietsprojecten in the spotlights. Daarnaast werken we hiermee aan de naamsbekendheid van het fietsknooppuntennetwerk. Ook willen we de fiets ook positief op de kaart zetten met Rondje Zummer. In 2023 werd de eerste editie van Rondje Zummer goed bekeken, waarmee de kijkcijfers vergelijkbaar of hoger waren dan de reguliere uitzendingen buiten de Bouwvak-weken om.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere kwaliteit
 fietsknooppunten-netwerk
 Tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Coördineren

•••••

Hangt samen met

A12
 A13



€100.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

RTV Noord, Marketing Groningen, Routebureau Groningen

Doelgroepen:



19] Kennisrapport recreatief fietsen – Fietsplatform



Sportieve fietsers

Het stimuleren van sportief fietsen is vooral gebaat bij goede (fiets)infrastructuur en interessante routes. De iconische Noorderrondritten die we afgelopen periode hebben bewegwijzerd promoten we in het project A11 'Campagne Recreatief en Sportief fietsen'. Ook willen we onderzoeken wat behoeften zijn voor de inwoners van Groningen op het gebied van mountainbiken en gravelen (fietsen over onverharde paden).

A12 NOORDERRONDITTEN

De Noorderrondritten zijn een begrip in Groningen. Deze natuurijksklassieker werd in 1997 voor het laatst verreden. In 2022 hebben we dit cultureel erfgoed geëerd door de 144 kilometer lange route volledige te voorzien van bewegwijzering voor de sportieve en recreatieve fietser. Op deze manier blijven we het verhaal van de Noorderrondritten vertellen voor de sportieve en recreatieve fietser voor inwoners en bezoekers.

We willen deze bewegwijzerde route verder uitbreiden door het ontwikkelen van een pakket voor fietsliefhebbers (denk hierbij aan overnachting, eten, vertier). Dit past goed binnen de taken van de vrijetijdsmakelaar, behorende bij het Uitvoeringsprogramma Vrijetijdseconomie 2024-2027. Om de Noorderrondritten blijvend onder de aandacht te brengen van inwoners en bezoekers is promotie en goede online vindbaarheid belangrijk. In samenwerking met Marketing Groningen en Routebureau Groningen kan die online zichtbaarheid verbeterd worden.

In maart 2024 werd de wielrenwedstrijd Olympia's tour gereden over het traject van de Noorderrondritten. De komende jaren willen we zulke wielervedstrijden blijven aantrekken. Door side-events te koppelen aan een wielervedstrijd, stimuleren we Groningers om ook vaker te fietsen.

Vooralsnog heeft dit project geen prioriteit en reserveren we dus geen budget. Wel zorgen we ervoor dat we koppelingen maken met andere projecten, om waar mogelijk de Noorderrondritten te blijven promoten. Binnen de campagne recreatief fietsen voor eigen inwoners nemen we de Noorderrondritten expliciet mee. Daarnaast kan de Vrijetijdsmakelaar die in het Uitvoeringsprogramma Vrijetijdseconomie wordt genoemd een rol spelen bij de promotie van de Noorderrondritten.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Nee

•••••

Rol provincie:

Initiëren, faciliteren

•••••

Hangt samen met

A11



€0,-



Planning:

Nlet van toepassing



Partners:

Nader te bepalen

Doelgroepen:



A13 SPORTIEF FIETSEN

Sporten is gezond, zeker in de buitenlucht. Daarom willen we bijdragen aan een positief fietssportklimaat in de provincie Groningen.

In de provincie Groningen ligt 230 kilometer aan MTB-paden. Ruim 20.000 mensen in de provincie Groningen zijn in het bezit van een mountainbike. Naast MTB is gravelen een opkomende sport. In Groningen zijn er inmiddels ruim 5.000 liefhebbers met een gravelfiets^{20]}. Dit zal de komende jaren naar verwachting gaan toenemen. We willen als provincie een ondersteunende rol spelen, maar ook een aanjager/verbinder zijn om mogelijkheden en kansen te verkennen. Er zijn koppelkansen met het Provinciaal Beweegakkoord, de Fietscommunity en lokale sportakkoorden.

We starten met een verkenning onder deze groep fietsers. We kijken wat er nodig is om in de behoefte te voorzien van deze doelgroep. Vervolgens kunnen we bepalen welke interventies gewenst zijn en welke rol we hier als provincie bij zouden moeten spelen.

Vooralsnog heeft dit project geen prioriteit en reserveren we dus geen budget.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Nee

•••••

Rol provincie:

Initiëren, samenwerken als partner

•••••

Hangt samen met

A12

 €0,-



Planning:

Niet van toepassing



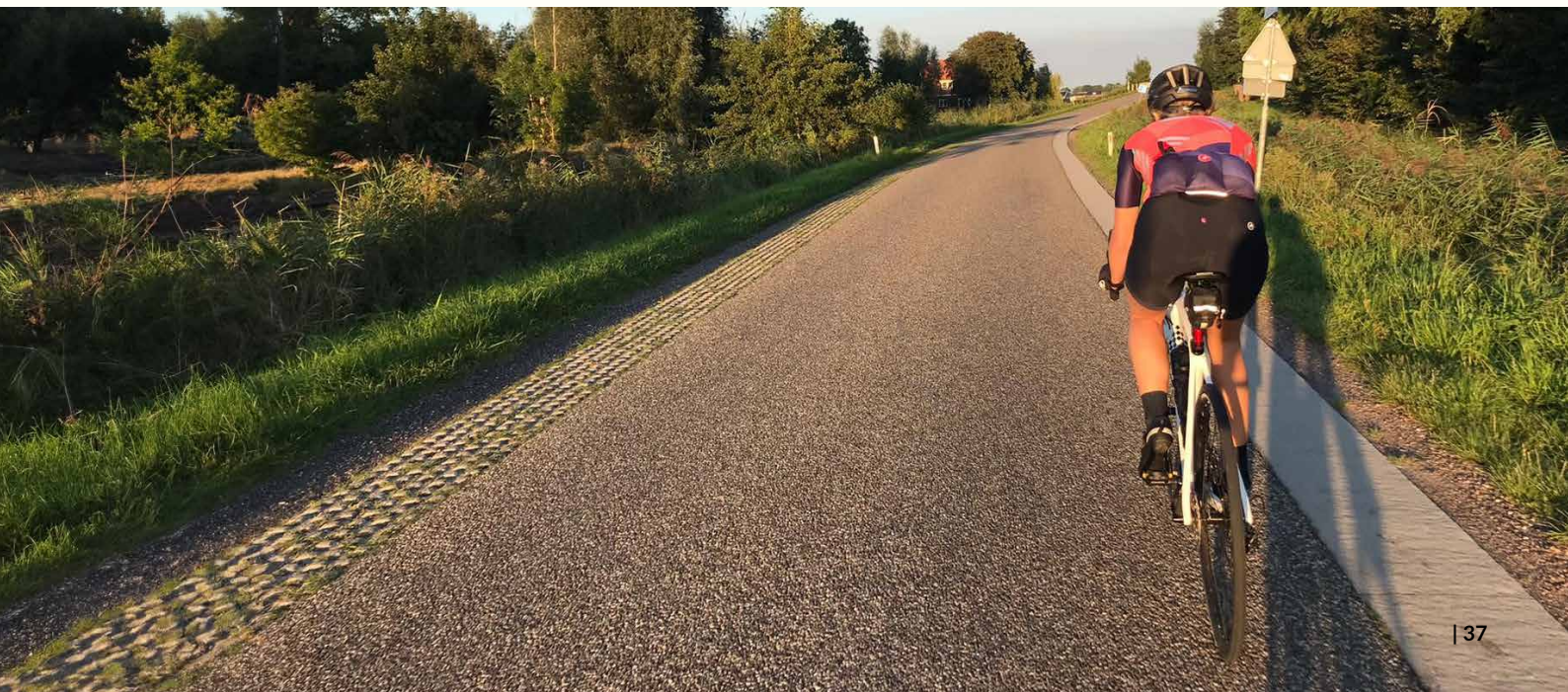
Partners:

Nader te bepalen

Doelgroepen:



20] Cijfers NTFU 2022





Nog-niet-fietsers

We vinden het belangrijk dat iedereen die wil fietsen, kan fietsen. We weten dat er een groep Groningers is die nog niet (regelmatig) fietst, terwijl fietsen ervoor kan zorgen dat iemand mee kan doen in de samenleving. Bij de nog-niet-fietser kijken we specifiek naar inwoners die nog niet de gewoonte hebben om de fiets te pakken voor doelgerichte ritten.

Hierbij nemen we de onderstaande verdeling mee:

- Inwoners die niet kunnen fietsen maar wel willen fietsen
- Inwoners die in principe wel kunnen fietsen, maar dit niet vaker dan 1 keer per week doen

De redenen om nog niet uit gewoonte te kunnen fietsen zullen verschillend zijn. Bijvoorbeeld omdat ze geen fiets of elektrische fiets hebben wanneer de kosten te hoog zijn om eentje aan te schaffen, omdat ze de reparatiekosten niet kunnen betalen of omdat er geen fietsenmaker in de buurt zit. Het kan ook zijn dat deze inwoners nooit hebben leren fietsen.

A14 DE NOG-NIET-FIETSER

Omdat we nog niet veel van deze doelgroep weten gaan we eerst nader onderzoek doen. Dit doen we onder andere door de inzet van een Masterstudent en door het onderwerp te laten uitwerken tijdens de Summerschool Omgevingspsychologie. Op basis van onder andere deze onderzoeken zullen we bepalen welke interventies wenselijk zijn en welke rol we daar als provincie bij moeten/willen pakken. Het lijkt waarschijnlijk dat gemeenten ook een grote rol zullen spelen bij deze interventies.

We reserveren budget voor het onderzoek en om passende projecten voor deze doelgroep op te starten.



€200.000,-



Planning:

Onderzoek: 2024
 Inzetten interventies: 2025-2027



Partners:

Rijksuniversiteit Groningen, gemeenten, andere partners nader te bepalen

Doelgroepen:



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Initiëren

•••••

Hangt samen met

A15

Fietsers op een aangepaste fiets

Iedereen op de fiets is de titel van ons werkplan. Dit geldt ook voor mensen voor wie fietsen op een tweewieler misschien niet zo vanzelfsprekend is, of voor wie een drukke verkeersplek zoals een shared space heel onoverzichtelijk is. Vanuit het thema fiets is het de eerste keer dat we expliciet naar deze doelgroep kijken.

A15 INCLUSIEF OP DE FIETS

We vinden het belangrijk dat iedereen de mogelijkheid krijgt om te kunnen bewegen en de fiets staat daar voor ons centraal in. We verdiepen ons in deze specifieke doelgroep, vooral door met ze in gesprek te gaan. Op basis van deze gesprekken bepalen we de exacte inzet op dit thema. Waar nodig kunnen we met het beschikbare budget ondersteunen bij lopende en nieuwe projecten.

Omdat we in een opstartfase zitten richten we ons eerst op onderstaande punten:

- We kijken hoe we de doelgroep bekend kunnen maken met verschillende typen aangepaste fietsen, en überhaupt van het bestaan van deze fietsen.
- We bevorderen de fietsvaardigheid op aangepaste fietsen



€50.000,-



Planning:
2024-2027



Partners:
Gemeenten, andere partners nader te bepalen

Doelgroepen:



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere verkeersveiligheid
 fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Initiëren

•••••

Hangt samen met

A14



3.3 Ketenmobiliteit (B)

Mensen fietsen naar het station, waar ze de trein pakken en het laatste stukje naar hun werk lopen. Een reis als deze valt onder de paraplu van ketenmobiliteit: een verzamelbegrip voor het gebruik van verschillende vervoermiddelen tijdens een reis. Als provincie hebben we de ambitie dat publieke mobiliteit en individuele mobiliteit (zoals een eigen fiets) elkaar goed aanvullen tot één gehele ketenreis. Hubs zijn daarbij belangrijke schakels. Hier kun je overstappen van hubtaxi, deelmobiliteit en individuele mobiliteit naar collectieve publieke mobiliteit zoals trein en bus en andersom. We zien ketenmobiliteit als een kansrijk middel om de mobiliteitstransitie een stap verder te brengen. Wanneer het aantrekkelijker en laagdrempeliger is om een ketenreis met actieve mobiliteit te maken, laten mensen de auto mogelijk sneller staan.

Om te komen tot een optimale ketenreis zijn vanuit fiets in hoofdlijnen drie categorieën maatregelen nodig:

- Netwerk en voorzieningen op orde (comfortabele en veilige verbinding naar het overstappunt en goede fietsvoorzieningen op het overstappunt voor alle doelgroepen);
- Goede informatievoorziening;
- Goede organisatie (regie, afspraken over verantwoordelijkheden).

De waardering van de fietsvoorzieningen op overstappunten in onze provincie komt helaas nog niet in de buurt van onze ambitie (gemiddeld cijfer: 7,5). Groningers waarderen de fietsvoorzieningen bij hun overstappunt gemiddeld met een 6,8. Met name het aantal beschikbare plekken en de mogelijkheid om een brede fiets te kunnen stallen worden laag gewaardeerd. Het is van groot belang om dit te verbeteren, omdat de waardering voor dit aspect een relatief hoge invloed heeft op het totaaloordeel van fietsen in onze provincie²¹.

In deze paragraaf geven we aan welke voorzieningen we voor de fiets in de keten willen realiseren en welke rol we daar als provincie in spelen.



Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd :

€3.311.000,-

Fietsvoorzieningen op overstappunten

In onze provincie onderscheiden we verschillende typen overstappunten. Op alle overstappunten is het van belang dat er goede voorzieningen zijn om de fiets te stallen (bewaakt of onbewaakt) en op sommige locaties is het wenselijk dat er deelfietsen beschikbaar zijn. Voor alle locaties geldt dat ze veilig, toegankelijk, herkenbaar en comfortabel moeten zijn; voor alle doelgroepen. En dat ze goed moeten worden onderhouden. Per overstappunt varieert onze verantwoordelijkheid en dus de rol die we als provincie pakken. In onderstaande paragrafen gaan we alleen in op de fysieke maatregelen op de verschillende locaties. Binnen andere thema's in dit werkplan zijn er maatregelen die de effecten van de fysieke maatregelen versterken, zoals communicatie of de werkgeversaanpak om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Treinstations

De fiets en de trein zijn een gouden combinatie. Vooral in het vortransport van de trein reist een groot deel van de Groningers met de fiets. In het natransport is dit minder. Gemeenten zijn samen met het Rijk/ProRail aan zet voor het realiseren van stallingsvoorzieningen bij stations. De gemeenten zijn daarnaast verantwoordelijk voor onderhoud en verwijderen van te lang of verkeerd gestalde fietsen. Sinds 2016 heeft de provincie de financiering van de regionale bijdrage (naast die van het Rijk/ProRail) voor haar rekening genomen: eerst vanuit het RSP-programma Facelift Noordelijke Stations en daarna vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023. Op die manier hebben we de fietsvoorzieningen op treinstations een forse impuls kunnen geven.

²¹ Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]

B1 FIETSVOORZIENINGEN OP TREINSTATIONS

In 2024 worden de laatste uitbreidingen vanuit bovenstaande programma's door ProRail gerealiseerd (met uitzondering van station Veendam; die is onderdeel van project reactivering spoorverbinding Veendam-Stadskanaal en volgt later).

- Bedum (104 extra plekken)
- Grijpskerk (44 extra plekken)
- Martenshoek (80 extra plekken)
- Winschoten (208 extra plekken)
- Veendam (277 plaatsen)

Elke twee jaar voert ProRail tellingen uit naar de bezettingsgraad op de treinstations en maken ze prognoses van het benodigde aantal stallingen (eerstvolgende: najaar 2024). Op basis hiervan gaan we samen met gemeenten het gesprek aan over een eventueel benodigde uitbreiding. Vanaf dit werkplan hanteren we voor de realisatie een andere financiële verdeling: Rijk: 40%, provincie 30% en gemeente 30%. Op dit moment is er nog geen concreet zicht op mogelijke cofinanciering vanuit het Rijk (40%). Zolang er geen financiering van het Rijk is, is een verdere uitbreiding nog niet aan te de orde.

In 2020 was er de wens om de fietsenstallingen op een aantal kleinere treinstations in onze provincie uit te breiden. Hiervoor hebben we destijds echter geen subsidie toegezegd gekregen vanuit het Rijk, waardoor de kleinere stations niet konden worden uitgebreid. In het najaar van 2024 kunnen we op basis van de tellingen en prognose bekijken of deze behoefte er nog steeds is.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Meer fietsvoorzieningen bij overstappunten

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Tot en met 2024: coördineren. Vanaf 2025: faciliteren.

Hangt samen met

-



€1.728.230,-



Planning:

Realisatie stallingen: 2024 (m.u.v. Veendam)



Partners:

Rijk, ProRail, gemeenten

Doelgroepen:





Hubs, P&R's en bushaltes

In onze provincie kennen we 34 Hubs; waarvan 17 treinstations, 6 P&R's rondom de stad Groningen en 11 busstations en -haltes. Hubs zijn de belangrijke overstappunten in onze provincie. Van oorsprong lag de focus van de Hubs op het verbinden van modaliteiten met elkaar. De laatste jaren is hier al steeds vaker de sociale component bij gekomen. Op 6 oktober 2023 heeft de stuurgroep Hubs ingestemd met een veranderde aanpak van het Hub-programma: minder gericht op de mobiliteit, maar meer op de bereikbaarheid van voorzieningen. Het doel is het slim combineren van voorzieningen op goed met het OV bereikbare locaties. Hierbij is het niet de bedoeling dat van bovenaf wordt bepaald welke voorzieningen gewenst zijn op deze locaties, maar dat de ideeën hiervoor worden opgehaald in de omgeving van deze locatie zodat we maatwerk kunnen toepassen. Fiets gerelateerd zouden dit reguliere fietsenstallingen kunnen zijn, maar ook bijvoorbeeld fietskluizen of deelfietsen. Het Programmateam Hubs is het eerste aanspreekpunt voor alle Hubs in onze provincie en Drenthe; zij zijn onze oren en ogen in de regio. Dit programmateam zorgt ervoor dat signalen vanuit de samenleving bij de juiste wegbeheerder terecht komen.



Daarnaast zijn er ongeveer 2400 bushaltes in onze provincie. Een deel van de bushaltes in onze provincie is onderdeel van het provinciale areaal (ongeveer 400 bushaltes), maar het grootste gedeelte is gemeentelijk. Het is onze primaire verantwoordelijkheid om onze eigen haltes op orde te houden en ervoor te zorgen dat hier goede fietsvoorzieningen beschikbaar zijn. Daarnaast willen we echter ook de gemeenten in onze provincie ondersteunen bij het opwaarderen van de voorzieningen bij haar bushaltes of P&R's. Ongeacht of dit Hubs zijn of niet. Primair focussen we ons met ons budget op OV-gerelateerde locaties. Initiatieven voor 'sociale Hubs' moeten vanuit andere kredieten worden gefinancierd. Naast financiële middelen, ondersteunen we ook door middel van kennis en met ons uitgebreide netwerk.

Tot slot voorzien we voor onszelf een rol bij 'overkoepelende zaken', bijvoorbeeld het type fietsenstalling of de software die wordt gebruikt bij fietskluizen, zodat we de eenheid in onze provincie bewaken.

B2 FIETSVORZIENINGEN BIJ PROVINCIALE BUSHALTES

We hebben als provincie Groningen de verantwoordelijkheid om onze bushaltes te beheren. Daarnaast willen we het gebruik van de fiets in het vortransport van de bus stimuleren door goede fietsvoorzieningen (zowel kwalitatief als kwantitatief) aan te bieden. In 2024 staat nog een verbetering gepland op 15 bushaltes. Daarmee verwachten we de basis voor nu goed op orde te hebben. In 2022 bleek al dat op 95% van de bushaltes voldoende fietsenstallingen zijn.

Elke twee jaar voeren we een fietsparkeerdrukmeting (zie project F2 'Reguliere onderzoeken uitvoeren') uit om te checken of we nog steeds voldoen aan de behoefte. De eerstvolgende staat gepland in het najaar van 2024. Op basis hiervan maken we een plan voor nieuwe aanpassingen (indien noodzakelijk).

De komende jaren wordt er daarnaast vanuit Publieke Mobiliteit onderzocht of het wenselijk is om een aantal buslijnen aan te passen. Bussen die nu door een aantal dorpen rijden, zouden dan langs de dorpen (veelal) over de provinciale weg rijden. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden, maar als dit doorgaat betekent dit dat er een fors aantal fietsenstallingen nodig is bij de haltes langs de provinciale weg. Dit kan oplopen tot 400 benodigde stallingsplaatsen.

Met de toename van het aantal dure (elektrische) fietsen neemt ook de noodzaak om je fiets veilig te kunnen stallen bij een bushaltes steeds verder toe. Als onderdeel van dit project reserveren we daarom ook budget om fietskluizen bij provinciale bushaltes te kunnen plaatsen. Zie voor een specifieke toelichting op fietskluizen verder het project B4 'Fietskluizen'.



Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Meer fietsvoorzieningen bij overstappunten



Prioriteit:

Ja



Rol provincie:

Implementeren



Hangt samen met

F2



€550.000,-



Planning:

Realisatie lopende plannen: 2024
 Fietsparkeerdrukmeting: najaar 2024
 Realisatie nieuwe plannen: 2025-2027



Partners:

Programmateam Hubs

Doelgroepen:





B3 FIETSVOORZIENINGEN BIJ GEMEENTELIJKE BUSHALTES EN P&R'S

De afgelopen jaren is vanuit het Programma Hubs en in samenwerking met gemeenten hard gewerkt aan de opwaardering van de 34 Hubs in de provincie Groningen. In de afgelopen periode hebben we ons hierbij eerst gefocust op 'de basis op orde' (reguliere fietsenstallingen). Op dit moment lopen vanuit de afgelopen periode nog gesprekken met verschillende gemeenten over het uitbreiden en/of verbeteren van de fietsenstallingen op Hubs. Hiervan is inmiddels €75.000,- toegekend aan de gemeente Groningen voor de uitbreiding van fietsenstallingen op drie hubs. Er zijn concrete plannen voor Hub Marum. Daarnaast lopen er al gesprekken over kleinere uitbreidingen op de Hubs Leens, Grootegast en Pekela.

In 2023 hebben we - ook in het kader van 'de basis op orde' - een subsidieregeling opengesteld voor gemeenten om fietsenstallingen bij bushaltes op te waarderen (à €275.000,-). Het gehele bedrag is toegekend aan vijf gemeenten. Met het bedrag wordt bijgedragen aan de verbetering en uitbreiding van ruim 400 fietsenstallingen bij bushaltes. Uitgangspunt van de subsidie was een bijdrage van 50%.

Ook in de periode 2024-2027 willen we de mogelijkheid hebben om gemeenten financieel te ondersteunen bij de opwaardering van de fietsvoorzieningen bij bushaltes, carpoolplaatsen en P&R's. We denken hierbij aan een (doorlopende) regeling waarbij geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen Hubs en niet-Hubs^{22]}. Daarnaast willen we ook de mogelijkheid aanbieden om een bijdrage aan te vragen voor de plaatsing van fietskluizen (zie ook project B4 'Fietskluizen').



Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Meer fietsvoorzieningen bij overstappunten



Prioriteit:

Ja



Rol provincie:

Faciliteren en (deels) coördineren



Hangt samen met

-



€700.000,-



Planning:

Uitwerking/realisatie lopende projecten: 2024-2025
 Nieuwe subsidieregeling: 2025-2027



Partners:

Programmateam Hubs, gemeenten

Doelgroepen:



^{22]} 'Sociale Hubs' die geen relatie hebben met het Openbaar Vervoer vallen hier in principe buiten.

B4 FIETSKLUIZEN

Nadat eerder de provincie Fryslân al fietskluizen had geplaatst bij verschillende OV-knooppunten zijn we in 2018 samen met de provincie Drenthe ook zelf gestart met een pilot met fietskluizen. In onze provincie staan op vier locaties vier fietskluizen die te openen zijn met een app (bij de Hubs in Zuidhorn, Leek (A7), Stadskanaal en Vlagtwedde). Helaas hebben we in de afgelopen jaren te kampen gehad met veel storingen in de (software van de) kluizen. Ondanks meerdere pogingen van de leverancier van de kluizen en de beheerder van de software functioneren de kluizen nog steeds niet volledig naar tevredenheid.

Ondanks dit feit kunnen we constateren dat de kluizen een kleine groep gebruikers voorziet in een behoefte (gebruikscijfers 2023: gemiddeld per locatie 150x verhuurd in een jaar); alleen de fietskluizen in Stadskanaal worden zeer weinig gebruikt (circa 50x in 2023). We verwachten dat met extra/betere communicatie het aantal gebruikers kan blijven groeien. Hiermee willen we wachten totdat de kluizen beter werken.

In 2024 gaan we (mogelijk samen met de provincies Drenthe en Fryslân) verkennen op welke manier we een vervolg geven aan de pilot; waarbij vervanging van de bestaande kluizen op de vier Hubs door andere (betrouwbaardere) varianten voor de hand lijkt te liggen. Door middel van deze verkenning zetten we een standaard voor nieuwe initiatieven met fietskluizen in onze provincie. Op die manier wordt het laagdrempelig voor lokale initiatieven om aan te haken. Voor de verkenning en de vervanging van de bestaande kluizen reserveren we €150.000,-.

Vooralsnog is niet het uitgangspunt dat we fietskluizen gaan realiseren op andere locaties dan de vier Hubs uit de pilot. Binnen de projecten B2 'Fietsvoorzieningen bij provinciale bushaltes' en B3 'Fietsvoorzieningen bij gemeentelijke bushaltes en P&R's' hebben we budget beschikbaar om lokale initiatieven te financieren (bij provinciale locaties) of te subsidiëren (bij gemeentelijke locaties). Op het moment dat we (bijvoorbeeld via het Programmeerteam Hubs) vernemen dat er behoefte is aan fietskluizen doen we een klein onderzoekje naar de potentie op de specifieke locatie, voordat we daadwerkelijk extra budget reserveren.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsvoorzieningen bij overstappunten

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

B2

B3



€150.000,-



Planning:

Verkenning: 2024

Realisatie: 2025 en verder (onder voorbehoud)



Partners:

Programmateam Hubs, mogelijk provincies Drenthe en Fryslân, gemeenten

Doelgroepen:





B5 DEELFIETSEN

Voor deelmobiliteit wordt op dit moment een visie gemaakt voor Noord-Nederland, waarvan deelfietsen een klein onderdeel zijn. In 2024 wordt hierbij vooral gefocust op het in kaart brengen van de behoefte. Vanuit fiets dragen we hieraan bij door middel van kennis en ons netwerk. Daarnaast reserveren we voorlopig een klein bedrag van €50.000,- om - waar nodig - een specifieke uitwerking te maken voor deelfietsen. Vanaf 2025 is het de verwachting dat er lokale initiatieven ontstaan. Ook deze initiatieven kunnen we vanuit fiets ondersteunen door middel van kennis en ons netwerk. Op dit moment reserveren we nog geen geld om deze lokale initiatieven ook (deels) te financieren.

Parallel aan het ontwikkelen van de visie voor deelmobiliteit worden op dit moment alle bestaande OV-fietsen (die vooral op treinstations staan) door NS voorzien van nieuwe sloten die via een ov-chipkaart te openen zijn. Ook worden alle uitgiftepunten van OV-fietsen waar geen bewaking is (kluizen) vervangen. De verwachting is dat NS hier tot medio 2025 voor nodig heeft. Daarna is het voornemen van NS om op een kleine 40 nieuwe locaties in Nederland OV-fietsen te gaan plaatsen. In de provincie Groningen is station Martenshoek op dit moment de enige die op deze lijst staat, terwijl we graag meer locaties zouden toevoegen. Het nieuwe slot-systeem maakt uitgifte in kleinere aantallen namelijk gemakkelijker uitvoerbaar.

De ambitie van NS is om op de lange termijn op alle stations OV-fietsen aan te kunnen bieden. We maken voor de Groningse treinstations deze opgave inzichtelijk, zowel qua gewenst aantal fietsen als de benodigde financiering. De opgave voor deze uitbreiding van OV-fietsen kan oplopen tot €200.000,-. Het huidige budget is ontoereikend om dit uit te voeren. We zoeken naar financieringsmogelijkheden via het mobiliteitsfonds en bij partners.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Meer fietsvoorzieningen bij overstappunten

•••••

Prioriteit:

Deels

•••••

Rol provincie:

Faciliteren

•••••

Hangt samen met

-



€50.000,-

Planning:



Uitwerking Visie Deelmobiliteit: 2024
 Lokale initiatieven: 2025 en verder (onder voorbehoud)



Partners:

-

Doelgroepen:



Bereikbaarheid van overstappunten

Behalve de mogelijkheid om een fiets te kunnen stallen op een overstappunt is het ook belangrijk om veilig en comfortabel bij het overstappunt te kunnen komen. Dit is al vrij goed in orde in onze provincie: de fietsverbindingen van huis naar de overstappunten in de provincie Groningen worden over het algemeen positief beoordeeld door gebruikers (cijfer 7,4); slechts 6,5% geeft dit een onvoldoende.

Binnen dit werkplan zetten we dus geen specifieke actie op dit onderwerp. Binnen het project 'C1 Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten' beoordelen we de mogelijke projecten op het Regionale Fietsnetwerk ook op het belang van de verbinding voor mensen die een ketenreis willen maken. Daar waar het een gemeentelijke route betreft kunnen gemeenten hiervoor subsidie krijgen vanuit de subsidieregeling SPV (zie paragraaf 3.5 Verkeersveiligheid).

Recreatieve overstappunten

In dit werkplan ligt de focus voor overstappunten op de doelgerichte reizigers. Ook recreatieve reizigers maken soms gebruik van een overstappunt, bijvoorbeeld als ze met het Openbaar Vervoer of de auto ergens naar toe gaan om daar een rondje te fietsen. Vanuit dit werkplan zetten we niet specifiek in op de realisatie/verbetering van dit soort locaties. In het project 'C9 Regie recreatief fietsnetwerk' kan dit als onderdeel van het in kaart brengen van het netwerk wel enige aandacht krijgen. Daarnaast gaan we proberen om de bij ons bekende initiatieven (bijvoorbeeld vanuit Vrijtijdseconomie, het Routebureau Groningen of het programmateam Hubs) slim aan elkaar te verbinden daar waar dit meerwaarde biedt. Op die manier kan één overstappunt meerdere functies hebben.

In de afgelopen periode hebben we zestien fietsroutes laten ontwikkelen die vanuit acht Hubs te fietsen zijn. We hebben op dit moment niet de ambitie om dit aantal verder uit te breiden.





3.4 Fietsnetwerk (C)

De grote verscheidenheid aan landschapstypen, het vlakke reliëf en de gelijkmatige spreiding van dorpen en kernen maken de provincie Groningen tot een fietsprovincie bij uitstek. Een randvoorwaarde om het fietsen voor iedereen in de provincie mogelijk te maken, ongeacht bewoner of bezoeker, is een hoogwaardig, inclusief en veilig fietsnetwerk. Zonder goede fietsverbindingen heeft het weinig zin om het gebruik van de fiets te stimuleren. Op heel veel plekken is het al heel prettig fietsen, maar om echt grote stappen te zetten in het gebruik van de fiets zijn er ook nog veel verbeteringen mogelijk. Bijvoorbeeld als het gaat om het comfort, de veiligheid, de aantrekkelijkheid of de toegankelijkheid voor alle doelgroepen van een fietsverbinding. De verantwoordelijkheid voor het aanleggen, beheren en onderhouden van dit fietsnetwerk ligt bij de provincie Groningen en de tien gemeenten die onze provincie rijk is. De samenwerking tussen deze regionale en lokale overheden is dan ook van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat we optimale verbindingen leggen voor de fietsers in onze provincie. In dit werkplan zetten we weer een aantal stappen in de goede richting: naar een hoogwaardig fietsnetwerk in de provincie Groningen.

In ons beleid kiezen we voor een duidelijke en herkenbare indeling van ons infrastructuurnetwerk, dit netwerk differentiëren we in een kern- en ontsluitend netwerk. Fietspaden die onder het **kernnetwerk** vallen zijn de Doorfietsroutes en Regionale Hoofd fietsroutes. Doorfietsroutes zijn de belangrijkste fietsverbindingen vanuit de direct omliggende kernen naar de stad Groningen. Hoofd fietsroutes zijn de belangrijkste verbindingen naar de grote kernen in de provincie, bijvoorbeeld Winschoten-Pekela en Appingedam-Delfzijl. Daar zijn grote stromen fietsers die we ruimte en voorrang willen geven in het verkeer.

Fietspaden die onder het **ontsluitingsnetwerk** vallen zijn Regionale Basisfietsroutes, overige fietsroutes van de provincie en recreatieve fietsroutes. Het basisnetwerk verbindt alle kernen vanaf duizend inwoners met elkaar. Dat basisnetwerk bestaat uit fietspaden van gemeenten of provincie, waarbij de provincie vooral veel fietspaden bezit langs provinciale wegen. Recreatieve fietsroutes zijn geen doel op zich, maar een middel om verbinding te leggen tussen meerdere recreatieve voorzieningen en bezienswaardigheden en om het landschap en de natuur te beleven. Op die manier dragen routes bij aan bestemmingsontwikkeling. Het recreatieve fietsnetwerk wordt in belangrijke mate gevormd door het fietsknooppuntennetwerk.



Bij de uitwerking van projecten op het fietsnetwerk houden we rekening met de **3E aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten**. De 3E aanpak houdt in dat verkeersprojecten altijd bestaan uit infrastructuur (engineering), educatie en handhaving (enforcement). Enkel het aanpakken van infrastructuur is onvoldoende; handhaving en verkeersgedrag spelen ook een rol in het waarborgen van een verkeersveilige omgeving. Binnen onze projecten reserveren we budget om middels verkeerseducatie de gebruikers te wijzen op veilig gedrag in het verkeer.



Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd:

€2.129.000,- (exploitatiebudget)

€15.900.000,- (investeringskrediet)





C1 OPWAARDERING REGIONAAL FIETSNETWERK: NIEUWE FIETSPROJECTEN

In 2021 hebben we in het project 'voorverkenning fietsnetwerk' in kaart gebracht welke optimalisaties er mogelijk zijn op het vastgestelde Regionale Fietsnetwerk ^{23]} en is bepaald waar het destijds beschikbare krediet het meest effectief op ingezet kon worden. Op basis hiervan zijn verschillende projecten gestart, en is er subsidie gereserveerd voor gemeentelijke projecten op het Regionale Fietsnetwerk. De lopende projecten worden verderop in deze paragraaf benoemd.

Tijdens de voorverkenning fietsnetwerk is afgesproken dat we de opwaardering van het Regionale Fietsnetwerk de komende jaren als een programma aanpakken. In een jaarlijkse cyclus beschouwen we de voortgang van de projecten en constateren we of er financiële mee- of tegenvallers zijn. Als er weer vrij besteedbaar budget is (bijvoorbeeld door het beschikbaar komen van subsidies), kunnen gemeenten weer de mogelijkheid krijgen om een subsidie aan te vragen en zal er een nieuw voorstel worden voorgelegd aan het college. Met de vaststelling van het Bestedingsplan 2024 (met daarin een doorkijk tot en met 2027) is er weer zicht op nieuw investeringskrediet. Daarom zal in 2024 – conform de jaarlijkse cyclus – een nieuwe afweging worden gemaakt om te bepalen welke nieuwe projecten we willen starten. Hierbij lijkt het voor de hand te liggen om het krediet in eerste instantie te benutten om eventuele financiële tegenvallers van lopende projecten op te vangen. Provinciale Staten moet het investeringskrediet via één van de momenten in de P&C-cyclus definitief beschikbaar stellen.

Bij de afweging zullen we net als in 2021 ook nadrukkelijk kijken naar koppelkansen en financieringsmogelijkheden in andere programma's en met andere ontwikkelingen, zoals de Transitie Landelijke Gebied, Toukomst, NPG, Waddenfonds, woningbouwplannen en projecten van andere overheden.

Om dit proces te kunnen doorlopen reserveren we €50.000,- vanuit het exploitatiebudget. Er is op dit moment €15.900.000,- (beoogd) beschikbaar aan investeringskrediet. Als onderdeel van dit project brengen we in kaart wat de stand van zaken is van de infrastructurele projecten die voor de looptijd van dit werkplan zijn gestart. Daarmee krijgen we ook een actueel beeld van het beschikbare investeringskrediet voor de komende periode. Besluitvorming over de inzet van de middelen verwachten we in het najaar van 2024. Vooruitlopende hierop hebben we op 6 februari 2024 al besloten om €850.000,- te reserveren als extra bijdrage aan het project 'Fietsroute N983 Oldehove - Wehe-den Hoorn'. Provinciale Staten moet dit extra investeringskrediet nog beschikbaar stellen via de Voorjaarsnota 2024.

Onze ambities voor de opwaardering van het Regionale Fietsnetwerk zijn groter dan het krediet dat we op dit moment beschikbaar hebben.

We onderzoeken daarom de mogelijkheden voor extra budget, om in deze periode nog meer maatregelen te kunnen treffen



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers op regionale hoofdfietsroutes
Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren (concrete projecten: implementeren of faciliteren)


•••••


Hangt samen met

-

^{23]} Het Regionale Fietsnetwerk bestaat uit Doorfietsroutes, Regionale Hoofdfietsroutes en Regionale Basisfietsroutes

 **€50.000,- (exploitatiebudget)**
€15.900.000,- (investeringskrediet)

 **Planning:**
Vervolg voorverkenning fietsnetwerk: 2024
Vorbereiding concrete projecten: 2025 en verder

 **Partners:**
Gemeenten

Doelgroepen:





C2 PILOT DUURZAME FIETSPADVERHARDING

We vinden het belangrijk om ook vanuit fiets onze verantwoordelijkheid te nemen om verder te werken aan een duurzame en leefbare provincie, voor nu en in de toekomst. Duurzaam materiaalgebruik in bijvoorbeeld fietspadverhardingen kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Voor de provincie Groningen is beton het standaardmateriaal voor nieuwe fietspaden en voor fietspaden die vanuit onderhoudsoogpunt geheel vernieuwd moeten worden. Op dit moment vindt bij provinciale betonprojecten een transitie plaats van CEM I naar het duurzamere CEM III. Dit alternatief maakt nog steeds gebruik van cement, een materiaal met een aanzienlijke CO₂-uitstoot. Om de provinciale duurzaamheidsdoelen te halen worden stappen gezet richting nog duurzamere materialen door alternatieven voor cement te vinden.

Het fietspad langs de N976 staat in 2025 gepland voor groot onderhoud, waarbij de gehele verharding die er nu ligt vervangen gaat worden. Op dit fietspad is sprake van boomwortelopdruk wat we structureel willen verhelpen voor het fietscomfort en de fietsveiligheid. De benodigde werkzaamheden aan dit fietspad maken dat dit een kans is om innovatieve, duurzame materialen toe te passen bij wijze van pilot. In dit project willen we dan ook een deel van deze fietspadverharding uitvoeren in beton met geopolymeer als bindmiddelalternatief voor cement.

Een pilot met innovatief materiaalgebruik levert naast duurzaamheids-winst ook kennis en ervaring op, maar brengt ook risico's met zich mee. Uiteraard worden de risico's tot een minimum beperkt door goede analyses te doen en te kiezen voor materiaal dat al in een gevorderd stadium van ontwikkeling is (Technology Readiness Level 7-8). Het materiaal wordt nauwkeurig gemonitord om de beoordeling te maken of dit bij andere fietspaden ook toegepast kan worden.

De meerkosten voor de alternatieve verharding komen ten laste van het beschikbare investeringskrediet (zie project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'). De komende periode wordt gedetailleerder uitgewerkt hoe groot die meerkosten zijn, maar de verwachting is dat dit tussen de €300.000,- en €400.000,- is. Daarnaast reserveren we €10.000,- vanuit het exploitatiebudget voor onderzoek en onvoorziene zaken. Gedurende de looptijd onderzoeken we de mogelijkheid om nog een pilot te doen op een fietspad.



•••••

Doel/beoogd effect:

Committeren aan duurzaamheidsdoelen van het Rijk

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-



€10.000,-

Investeringskrediet nader te bepalen



Planning:

Realisatie: 2025



Partners:

-

Doelgroepen:



C3 AANTREKKELIJKHEID FIETSRUTES

Aantrekkelijke fietsroutes vormen een belangrijke motivator voor mensen om voor de fiets te kiezen of om een andere route te kiezen. Bovendien kan aantrekkelijkheid in grote mate bijdragen aan de positieve waardering van fietsroutes. Nadat de basis op orde is, is er in de beoordeling van fietsroutes de grootste winst te behalen met investeringen in aantrekkelijkheid. Hierbij kun je denken aan aspecten als afwisseling en verrassing op de route, prettige plekken (om te verblijven), prikkels en activiteiten onderweg, sociale veiligheid op de route en de kwaliteit van de openbare ruimte. Deze aspecten zijn opgenomen in de provinciale folder 'Aantrekkelijke fietsroutes' die als inspiratiedocument is opgesteld voor het aantrekkelijker maken van bestaande en nieuwe fietsroutes ^{24]}.

De nieuwe kennis moet standaard worden meegenomen in alle onze infrastructurele projecten. Omdat het nog een relatief nieuw thema is willen we hier in de komende periode extra aandacht aan geven door middel van twee voorbeeldprojecten. In deze twee projecten zoeken we nog actiever de samenwerking met verschillende andere beleidsprogramma's van de provincie Groningen (te denken valt aan programma Bos en Hout, biodiversiteit in akkerranden en waterberging) om aantrekkelijkheid en functionaliteit aan elkaar te koppelen. In de komende periode gaan we op zoek naar twee concrete projecten waarin we deze nieuwe kennis concreet kunnen toepassen en waarmee we ervaring kunnen opdoen met deze nieuwe kennis. De concrete maatregelen moeten worden gefinancierd uit de beschikbare investeringskredieten.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Nader te bepalen


•••••

Hangt samen met

C1

 €0,-

 **Planning:**
Doorlopend

 **Partners:**
Nader te bepalen

Doelgroepen:



24] Op basis van richtlijnen van het CROW.



C4 VOORRANG OP ROTONDES

Op 15 februari 2022 heeft Gedeputeerde Staten ingestemd met het gewijzigde advies over de voorrangssituatie voor fietsers op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom. Het uitgangspunt is sindsdien 'fietsers in de voorrang, mits...'. Destijds is er geen budget gereserveerd voor de aanpak van (een deel van) de rotondes conform dit nieuwe advies. Mede hierdoor is er nog geen voortgang geboekt op dit thema. In het project 'C1 Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten' wordt besloten of we hiervoor deze keer wel investeringskrediet beschikbaar willen stellen.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Nader te bepalen

•••••

Rol provincie:

Nader te bepalen

•••••

Hangt samen met

C1



nader te bepalen



Planning:

November 2024: besluit over project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'



Partners:

Nader te bepalen

Doelgroepen:



Doorfietsroutes

Samen met andere overheden binnen de Regio Groningen-Assen werken we aan een netwerk van elf doorfietsroutes naar de stad Groningen (tot en met de Diepenring), met een totale lengte van ruim 150 kilometer. Op dit moment zijn zes doorfietsroutes geheel of gedeeltelijk gerealiseerd.

We hanteren bij de realisatie van de doorfietsroutes dezelfde rolverdeling als de afgelopen jaren:

- De provincie Groningen neemt de regie voor de realisatie van de doorfietsroute voor het gedeelte tot de rand van de stad Groningen en financiert dit voor 100%.
- De gemeente Groningen neemt de regie voor de realisatie van de doorfietsroute binnen de stad Groningen en financiert dit voor 100%. Op het moment dat er op de rand van de stad een groot knelpunt is dat de kwaliteit van de doorfietsroute als geheel in gevaar brengt is de provincie bereid een bijdrage van maximaal 25% te doen in een oplossing (bestuurlijke afspraak).

Op dit moment werkt de provincie aan de volgende doorfietsroutes:

- Doorfietsroute Ten Boer-Groningen (realisatiefase - realisatie in 2024/2025) - 'vorktand zuid' bij de Noorddijkerweg
- Doorfietsroute Leek-Groningen (realisatiefase - realisatie nader te bepalen)
- Doorfietsroute Assen-Groningen (deels planuitwerkingsfase, deels realisatiefase - realisatie in 2024-2026)
- Doorfietsroute Zuidlaren-Haren(-Groningen) (verkenningfase - realisatie: nader te bepalen)

De realisatie van nieuwe Doorfietsroutes zal worden afgewogen in het project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'.

Een klein deel van de dekking van de **Doorfietsroute Assen-Groningen** (€312.314,-) maakt onderdeel uit van het fietsbudget en dus van dit werkplan. De rest van de dekking komt vanuit andere bronnen. Daarnaast is er vanuit het fietsbudget al een extra subsidie van €100.000,- beschikbaar aan de gemeente Groningen voor de realisatie van een **fietsbrug over de Noordelijke Ringweg** in de Doorfietsroute Winsum-Groningen.





C5 HERKENBAARHEID DOORFIETSRUTES (EN REGIONALE HOOFDFIETSRUTES)

De afgelopen tien jaar hebben we fors ingezet op de ontwikkeling van doorfietsroutes vanuit omliggende kernen naar de stad Groningen. Naast de realisatie van de fietsroutes zelf zetten we ook in op de herkenbaarheid van de fietsroutes. In 2016 heeft de stuurgroep van de Regio Groningen-Assen (RGA) besloten om - naast de realisatie van de fietsroutes zelf - ook in te zetten op de herkenbaarheid van de doorfietsroutes. Dit doen we door drie type maatregelen:

- Logo's en borden op/naast de doorfietsroutes
- Aanpassing bewegwijzering op doorfietsroutes (o.a. F-nummer toevoegen)
- Gerichte promotie van de doorfietsroutes

Inmiddels zijn zes doorfietsroutes (grotendeels) voorzien van logo's, borden en nieuwe bewegwijzering. De uitrol hiervan op de doorfietsroutes die op dit moment in voorbereiding zijn wordt meegenomen door de betreffende projecten (en gefinancierd vanuit het beschikbare investeringskrediet voor deze projecten). Voor een doorlopende campagne rondom de doorfietsroutes reserveren we €65.000,-.

In overleg met gemeenten willen we dit concept ook uitbreiden naar de Regionale Hoofd fietsroutes die in voorbereiding zijn (Appingedam-Delfzijl en Muntendam-Veendam). Op het moment dat we nieuw investeringskrediet reserveren voor de realisatie van Regionale Hoofd fietsroutes gaan we dit opnemen in de subsidievoorwaarden richting de gemeenten. We reserveren €50.000,- voor de uitbreiding van de activiteiten richting Regionale Hoofd fietsroutes.



•••••

Doel/beoogd effect:
 Meer fietsers

•••••

Prioriteit:
 Ja

•••••

Rol provincie:
 Regisseren

•••••

Hangt samen met
 -



€115.000,-



Planning:
 Doorlopend



Partners:
 Gemeenten

Doelgroepen:



C6 ONDERZOEK SOCIALE VEILIGHEID DOORFIETSRUTES

Een veel terugkerende reactie in de belevingsonderzoeken die we uitvoeren op doorfietsroutes is het gebrek aan verlichting. Dit zorgt voor een lager gevoel van sociale veiligheid en minder gebruik van de fiets op momenten dat het donker is. In dit werkplan reserveren we budget om te onderzoeken op welke manier we de sociale veiligheid kunnen verbeteren (en daarmee het fietsgebruik in het donker kunnen stimuleren), zonder dat we de ambities van duisternis en duurzaamheid uit het Beleidsplan Openbare Verlichting te veel tekortdoen. Omdat er nog veel onzekerheid is over de uitkomst van het onderzoek, reserveren we geen budget voor concrete maatregelen.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers op doorfietsroutes

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Coördineren

•••••

Hangt samen met

-



€25.000,-



Planning:

Nader te bepalen



Partners:

-

Doelgroepen:





C7 BEHEER EN ONDERHOUD DOORFIETSRUTES

Bij de ontwikkeling van de eerste doorfietsroutes is de afspraak gemaakt dat we doorfietsroutes alleen in ons eigendom nemen (en dus ook beheeren en onderhouden) op het moment dat de doorfietsroute langs een provinciale weg ligt. Dit heeft erin geresulteerd dat we een aanzienlijk deel van de doorfietsroutes niet (langer) in ons bezit hebben en dat we hier dus ook minder/geen invloed op hebben in de toekomst. In dit werkplan gaan we onderzoeken of we dit uitgangspunt zouden moeten wijzigen en we dus ook doorfietsroutes in eigendom zouden kunnen nemen die niet langs provinciale wegen liggen. En wat dit betekent voor de fietspaden langs onze provinciale wegen. Hiervoor willen we in kaart laten brengen wat de voor- en nadelen van beide uitgangspunten zijn en welke consequenties een eventuele wijziging van dit standpunt voor ons heeft.



•••••

Doel/beoogd effect:
 Tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:
 Ja

•••••

Rol provincie:
 Coördineren

•••••

Hangt samen met
 -



€25.000,-



Planning:
 2024



Partners:
 Gemeenten

Doelgroepen:



Regionale Hoofdfietsroutes

Regionale Hoofdfietsroutes zijn de belangrijkste verbindingen naar de grote kernen in de provincie, vergelijkbaar met de doorfietsroutes naar de stad Groningen. Daar zijn grote stromen fietsers die we ruimte en voorrang willen geven in het verkeer. In het Programma Mobiliteit hebben we acht potentiële Regionale Hoofdfietsroutes benoemd. De verbindingen zijn bijna allemaal geheel in eigendom van gemeente; alleen tussen Winschoten en Pekela hebben we een deel van de verbinding in eigendom.

We hanteren bij de realisatie van de Regionale Hoofdfietsroutes dezelfde rolverdeling als de afgelopen jaren:

- De regie voor de realisatie van de routes ligt bij de gemeenten^{25]}; als provincie ondersteunen we de gemeenten met kennis en geld.
- Als provincie financieren we maximaal 75% van de investeringskosten.

Op dit moment wordt de realisatie van twee Regionale Hoofdfietsroutes voorbereid:

- Appingedam-Delfzijl (realisatie: 2024)
- Muntendam-Veendam (realisatie: 2025 - onder voorbehoud van besluitvorming in de gemeenteraden van Midden-Groningen en Veendam)

Voor beide routes samen is al €2.035.000,- investeringskrediet beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. De afgelopen jaren zijn er daarnaast verkenningen gedaan naar de mogelijkheden op de verbindingen tussen Scheemda en Winschoten en tussen Musselkanaal en Stadskanaal. De realisatie van nieuwe Regionale Hoofdfietsroutes zal worden afgewogen in het project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'.

Regionale Basisfietsroutes (en overige fietsroutes)

Het Regionale Basisfietsnetwerk verbindt alle kernen vanaf duizend inwoners met elkaar. Dat basisnetwerk bestaat uit fietspaden van gemeenten of provincie. De provincie bezit veel fietspaden langs provinciale wegen. In 2021 hebben we in de 'voorverkenning fietsnetwerk' samen met gemeenten in kaart gebracht welke verbeteringen er nog mogelijk zijn op dit netwerk. Dit heeft geleid tot een lijst met ongeveer 100 potentiële projecten. In 2021 is er budget gereserveerd voor elf projecten op dit netwerk. Op dit moment zijn de volgende projecten nog in voorbereiding^{26]}:

- Drie projecten in Zoutkamp: realisatie fietsbrug over het Reitdiep, realisatie vrijliggende fietspad langs de N388 en verbeteren kwaliteit bestaand vrijliggend fietspad (realisatie: 2024-2026);
- Opwaardering fietsverbinding Zuidhorn-Leek (realisatie: nader te bepalen)
- Realisatie vrijliggend fietspad langs de N983 tussen de N982 en de N361 (realisatie: 2026)
- Realisatie vrijliggend fietspad langs de N865 tussen Wittewierum en Overschild, exclusief nieuwe fietsbrug over het Eemskanaal (realisatie: nader te bepalen)
- Realisatie ontbrekende schakel langs N966 richting Uitvaarverzorging Eefting (ca. 15 meter; realisatie: 2024)
- Realisatie fietssuggestiestroken op de Knijpslaan tussen de Rijksweg West en de Meubelhallen Kolham (realisatie: 2024)
- Realisatie vrijliggend fietspad langs de Garnwerderweg tussen Weidelust en de N361 (realisatie: nader te bepalen)
- Opwaardering fietspaden langs Rijksweg Haren-Glimmen (realisatie: nader te bepalen)

^{25]} Met uitzondering van de Regionale Hoofdfietsroute Winschoten-Pekela.

^{26]} De projecten 1 t/m 6 worden door ons voorbereid en gerealiseerd; de projecten 7 en 8 door de gemeente.



Grootschalige maatregelen op het Regionaal Basisfietsnetwerk worden geïnitieerd vanuit project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'. Daarnaast nemen we kleinschalige maatregelen mee op het moment dat fietspaden of wegen in groot onderhoud komen.

We benutten de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) om vast te leggen welk niveau van (beeld) kwaliteit we verwachten van onze verschillende soorten fietsinfrastructuur. Op basis hiervan maken we onderbouwde keuzes voor het vereiste niveau van beheer en onderhoud. De NIKG biedt ons de kans om te differentiëren tussen de verschillende onderdelen van ons areaal en van onze fietspaden voor wat betreft het niveau van onderhoud. Het niveau van onderhoud is zeer belangrijk voor het comfort dat een fietser ervaart op de fiets in onze provincie. De NIKG moet nog door Provinciale Staten worden vastgesteld.

C8 OPWAARDERING REGIONAAL FIETSNETWERK: KOPPELKANSEN

Wanneer werkzaamheden aan bestaande infrastructuur plaatsvinden, biedt dat de mogelijkheid om ook, relatief eenvoudig, verbeteringen door te voeren aan het fietsnetwerk. De zogenoemde “koppelkansen”. Het maken van deze (en andere) koppelkansen is onderdeel van de Programmatische Aanpak Infrastructuur. Dit is de werkwijze die provincie Groningen toepast om gestructureerd en beheerst haar infrastructurale opgaven gerealiseerd te krijgen. Dit resulteert onder anderen in integrale projecten waarbij opgaven gecombineerd tot uitvoering worden gebracht om zo onder anderen de overlast voor de omgeving te verminderen.

De verbeteringen aan het fietsnetwerk als gevolg van koppelkansen zijn niet altijd op voorhand te benoemen, maar worden concreet naarmate de scope van het voorzien project concreter wordt. Voorbeelden van verbeteringen zijn het verkeersveiliger maken van fietsoversteken en kruisingen met zijwegen, het realiseren van fietssuggestiestroken en het vergevingsgezinder maken van de inrichting door obstakels en bermen aan te passen.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere tevredenheid fietsers, hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-



€1.250.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

-

Doelgroepen:





Recreatieve fietsroutes

Sinds de COVID-19 pandemie wordt er in Nederland steeds meer recreatief gefietst. Dit heeft een positieve invloed op onze economie. Daarnaast zorgt het ervoor dat onze eigen inwoners meer in beweging komen en daarmee hun gezondheid verbeteren. Om deze doelgroep goed te faciliteren is een kwalitatief hoogwaardig recreatief fietsnetwerk van groot belang. Het recreatieve fietsnetwerk wordt in belangrijke mate gevormd door het fietsknooppuntennetwerk. Daarnaast hebben we drie landelijke LF-routes: de LF Kustroute, de NAP route en de Saksenroute. Een groot deel van het fietsknooppuntennetwerk loopt over gemeentelijke wegen/fietspaden.

De afgelopen jaren lijkt er relatief weinig aandacht te zijn voor de infrastructuur waar deze fietsroutes gebruik van maken. Door het toegenomen en veranderende gebruik van de fiets voor recreatieve fietstochten voldoet het aanbod van wegen en paden niet overal meer en is de verkeersveiligheid in het geding. Fietsers zien verbeterpunten voor de veiligheid en comfort van de infrastructuur.



C9 REGIE RECREATIEF FIETSNETWERK

Samen met de collega's van Vrijtijdseconomie willen we als provincie meer regie gaan pakken op het infrastructurele deel van het recreatieve fietsnetwerk. Vanuit Team Mobiliteit hebben we hiermee ervaring voor het Regionale Fietsnetwerk voor functionele doeleinden. Vanuit het Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie is er al regie ten aanzien van de routestructuren (= bewegwijzering).

Dit project voeren we samen uit met gemeenten en relevante maatschappelijke organisaties. We voorzien globaal de volgende stappen:

1. Het fietsknooppuntennetwerk is de basis. In deze eerste stap wordt bekeken of er nog verbeteringen mogelijk zijn in de routing van dit netwerk, bijvoorbeeld omdat nieuwe bezienswaardigheden niet door het netwerk worden ontsloten. Daarnaast wordt in kaart gebracht in hoeverre er voldoende voorzieningen langs de route liggen (ondernemers, laadpunten, overstappunten, etc.).
2. Bepalen wat de gewenste kwaliteit is van deze recreatieve fietsroutes en hoe we bijvoorbeeld omgaan met de discussie tussen verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid/inpassing. Hierbij is inclusiviteit ook een belangrijk thema. Hierbij sluiten we waar mogelijk aan bij het landelijke initiatief om de kwaliteitscriteria voor recreatieve fietsroutes te herzien. Hierbij benutten we de kennis vanuit het project 'Samen op het fietspad' en van organisaties zoals het Landelijk Fietsplatform en de ANWB.
3. In kaart brengen wat de huidige kwaliteit is van de infrastructuur en waar verbeteringen gewenst zijn. Positieve voorbeelden zoals 'het mooiste recreatieve fietspad van Groningen' kunnen daarnaast gebruikt worden als inspiratie.
4. In kaart brengen van subsidiemogelijkheden en koppelkansen (bijvoorbeeld: Transitie Landelijk Gebied, Toukomst, NPG, Waddenfonds, dijkversterking, etc.).
5. Een voorstel voor de governance rondom recreatieve fietsinfrastructuur. Welke rol willen/kunnen we als provincie spelen bij de optimalisatie van het netwerk?

Dit project kan dienen als input voor de grootschalige update die het fietsknooppuntennetwerk in 2028 nodig heeft. We reserveren €70.000,- voor het proces. Vooralsnog reserveren we nog geen krediet voor quick wins in het recreatieve fietsnetwerk (subsidie voor gemeenten). Het in kaart brengen van subsidiemogelijkheden is onderdeel van het proces.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

-



€70.000,-



Planning:

Verkenning: 2025/2026



Partners:

Gemeenten, Routebureau Groningen, Landelijk Fietsplatform, andere partners nader te bepalen

Doelgroepen:





C10 DEKKEND NETWERK VAN LAADPUNTEN

Veel recreatieve fietstochten worden tegenwoordig op de elektrische fiets gereden waarbij de acculading voor een groot deel bepaalt hoe lang de fietstocht kan zijn. Tussentijds opladen kan de gereden fietsafstand vergroten en hiermee positieve impact hebben op de beleving van de provincie en de gezondheid van de fietsers.

Als onderdeel van het project C9 'Regie recreatief fietsnetwerk' onderzoeken we welke voorzieningen er langs het belangrijkste recreatieve fietsnetwerk beschikbaar zijn. Hierin nemen we ook laadpunten mee. Op basis van de resultaten van dit project kunnen we, in samenwerking met de collega's van Vrijtijdseconomie, de realisatie van fietslaadpunten bij horecagelegenheden in de provincie aanjagen. Vooralsnog reserveren we hiervoor geen budget



€0,-



Planning:

Verkenning: zie project C9 'Regie recreatief fietsnetwerk'
 Realisatie (aanjagen): 2026 en verder



Partners:

Gemeenten, Routebureau Groningen, andere partners nader te bepalen

Doelgroepen:



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

C9

C11 HAALBAARHEIDSONDERZOEK FIETSBERGEN

Op 9 november 2022 heeft Provinciale Staten de motie 'Recreatie op hoger niveau' aangenomen. In de maanden erna is voor de uitvoering van de motie €60.000,- beschikbaar gesteld vanuit de Algemene Middelen. Samen met de gemeenten Veendam en Het Hogeland wordt een vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van het realiseren van een Fietsberg in Groningen uitgevoerd. Deze fase is een vervolg op de verkenning die in 2021/2022 is uitgevoerd door Afvalzorg. Het onderzoek wordt naar verwachting in het najaar van 2024 afgerond.



€60.000,-

(er is separaat budget beschikbaar)



Planning:

Onderzoek: 2024



Partners:

Gemeenten Veendam en Het Hogeland

Doelgroepen:



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

-

3.5 Verkeersveiligheid (D)

In Groningen willen we dat iedereen zo veilig mogelijk mee kan doen in het verkeer en altijd veilig thuiskomt. Met veilige wegen en fietsroutes maken we onze provincie aantrekkelijk om te wonen en werken, voor jong en oud. Maar ook met verkeerseducatie op scholen, voorlichting en campagnes werken we aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Veilig verkeer is een harde randvoorwaarde bij alles wat we doen met mobiliteit. Met goede verkeersveiligheid daalt het aantal ongelukken in het verkeer. Daarmee daalt ook het aantal verkeersslachtoffers.

Wat Groningers Beweegt - Programma Mobiliteit Provincie Groningen 2022

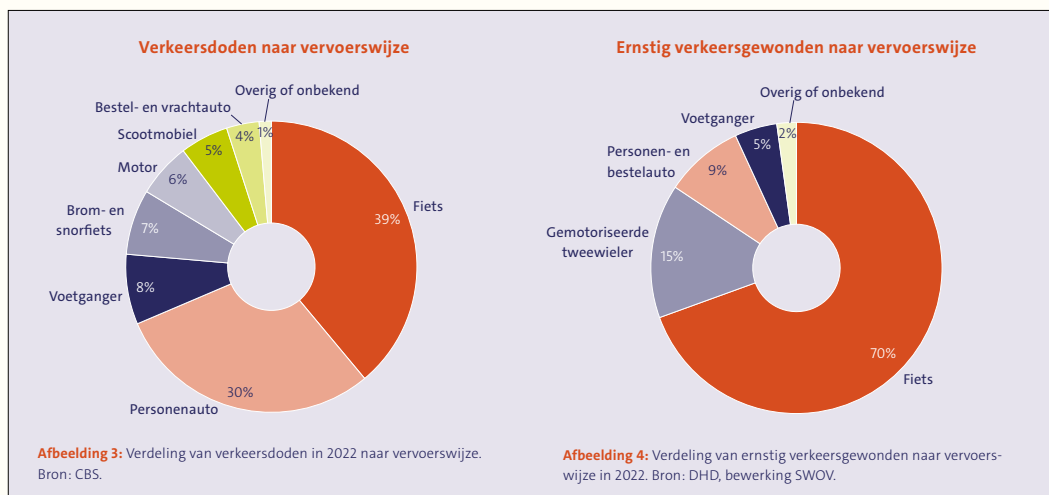
Vanuit de menselijke gedachte dat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is, is dit een noodzakelijke en duidelijke gezamenlijk na te streven ambitie. Behalve heel veel leed voor het slachtoffer en de omgeving van het slachtoffer veroorzaken verkeersongevallen ook heel veel maatschappelijke kosten: de jaarlijkse maatschappelijke kosten worden landelijk geschat op 27 miljard euro. Dit is vele malen hoger dan de investeringen die nodig zijn om de ambities waar te maken. Daarnaast weten we vanuit onze fietsenquête dat verkeersveiligheid een grote invloed heeft op de totale waardering van fietsen in onze provincie.

Wat is de ambitie?

De landelijke ambitie voor de aanpak van de verkeersveiligheid staat omschreven in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en richt zich op het halveren van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019 en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers naar nul in 2050. Als provincie Groningen hebben we ons gecommitteerd aan deze ambitie. Helaas wordt steeds duidelijker dat deze ambitie waarschijnlijk te ambitieus is^{27]}.

Wat is de trend?

We hebben de ambitie om het aantal ongevallen met fietsers te laten dalen, maar helaas zien we de laatste jaren juist een sterke toename. In 2023 kwamen 684 mensen in Nederland om door een verkeersongeval. Dat zijn 61 verkeersdoden minder dan een jaar eerder, maar opnieuw meer dan tussen 2010 en 2021. Voor het vierde jaar op rij kwamen meer fietsers (270) dan inzittenden van personenauto's (194) om in het verkeer. In 2022 vielen in Nederland de meeste doden onder fietsers sinds 1996^{28]}.



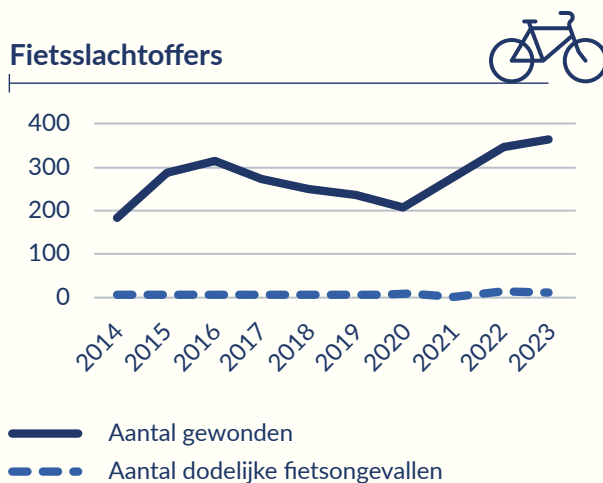
27] Bron: Halvering verkeersslachtoffers in 2030? [SWOV, 2022]

28] Bron: CBS



Ook het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland is in de afgelopen tien jaar sterk gestegen. Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers (70%) en de aantallen blijven stijgen. Het aantal fietsers dat een bezoek bracht aan de Spoedeisende Hulp (SEH) is tussen 2013 en 2022 met 40% gestegen^{29]}.

Helaas zien we ook in de provincie Groningen een vergelijkbare stijgende trend. In onderstaande grafiek worden de geregistreerde ongevallen weergegeven. We weten echter uit het UMCG-onderzoek dat we in 2019/2020 hebben uitgevoerd, dat ongevallen met langzaam verkeer zwaar onder geregistreerd zijn. Dit betreft voor een groot deel enkelvoudige ongevallen: ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn. Dit betreft zowel eenzijdige verkeersongevallen als ongevallen met een los of vast obstakel of een dier.



Wat zijn mogelijke oorzaken van de negatieve trend?

Ongevallen ontstaan vaak door een samenspel van verschillende factoren, dus het is onmogelijk om een eensluidende conclusie te trekken. Een aantal factoren spelen mogelijk een rol:

- We zien een toename van de mobiliteit in zijn algemeenheid en specifiek bij fietsers. Het aantal verkeersslachtoffers is in 2022 nog sterker gestegen dan de mobiliteit: zowel het overlijdensrisico als het risico om ernstig gewond te raken in het verkeer namen in 2022 sterk toe^{30]}.
- Fietsers blijven een kwetsbare groep weggebruikers. Voor fietsers en voetgangers is het overlijdensrisico respectievelijk acht en zes keer zo hoog als voor auto-inzittenden, in de periode 2012-2021^{31]}.
- Demografische ontwikkelingen zorgen voor een toename van de omvang van een grote risicogroep: de ouderen. Het aantal fietsdoden neemt met name toe onder zeventigers (+5% per jaar) en tachtigplussers (+7% per jaar). Ook onder verkeersgewonden is het aandeel ouderen zeer hoog: ruim twee derde van deze groep is 60 jaar of ouder. De sterke toename van oudere verkeersslachtoffers hangt voor een deel samen met het stijgende aandeel ouderen in de bevolking, maar dit kan de toename in oudere slachtoffers niet volledig verklaren^{32]}.
- We zien een toename van het gebruik van de elektrische fiets. Vooralsnog blijkt nog niet dat elektrische fietsen zorgen voor een grotere kans op ernstig letsel. De reden dat er meer ernstig letsel wordt behandeld na een ongeval op een elektrische fiets is dat er relatief veel ouderen elektrisch fietsen. Ouderen hebben op zichzelf een grotere kans op ernstig letsel na een fietsongeval. Ook rijden zij veel vaker en verder dan vroeger op een elektrische fiets, wat de toename van ernstige ongevallen (deels) verklaart^{33]}.

29] Bron: CBS

30] De Staat van de verkeersveiligheid 2023 [SWOV]

31] Bron: Factsheet 'Verkeersdoden in Nederland' [SWOV, 2024]

32] Bron: De Staat van de verkeersveiligheid 2023 [SWOV]

33] Bron: (Snor- en brom)fietsongevallen in Nederland [VeiligheidNL, 2022]

- Een zeer groot deel van de ernstig verkeersgewonden vallen bij ongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer (62% in 2022). Het betreft hier vooral slachtoffers onder fietsers in een enkelvoudig ongeval. Vooral onder ouderen is dit type ongeval dominant. Oorzaak van dergelijke ongevallen ligt in de helft van de gevallen bij het eigen gedrag (bijvoorbeeld niet goed opletten, stuurfout, verkeerd op- of afstappen). In ongeveer een derde van de gevallen speelde de toestand van de weg een rol³⁴.
- De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (en de afgelegde kilometers) blijft stijgen. Dit heeft een negatief effect op de veiligheid van de fietser. Van 2019 tot en met 2023 overleden in Nederland 1199 fietsers door een verkeersongeval. Van hen kwam 52 procent om door een aanrijding met een personen- of bestelauto, vrachtauto of bus. Dit aantal steeg in 2022 bijzonder sterk ten opzichte van eerdere jaren (+83% ten opzichte van 2019-2021). Daarnaast blijkt uit onderzoek dat automobilisten zich gemiddeld 41% van de tijd niet aan de maximumsnelheid houden³⁵.
- Heterogeniteit van voertuigen zorgt voor grotere risico's: een grotere variatie in voertuigen in het verkeer en vooral een grotere variatie in snelheden vergroot het risico op (ernstige) ongevallen.
- Verslechtering ten aanzien van afleiding in het verkeer, zowel onder gemotoriseerd verkeer als onder fietsers. In personenauto's gebruikte 11% op weekdays apparatuur en op de fiets was dit 32% (een groot deel hiervan luisterde muziek; slechts een klein deel belde met de smartphone of bediende het scherm).³⁶
- Toename van het rijden onder invloed: het rijden onder invloed van alcohol tijdens weekendnachten is gestegen van 2,3% in 2019 naar 2,6% in 2022³⁷.

Dit alles vraagt om een extra impuls voor de verkeersveiligheid in onze provincie.



Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd:

€2.053.748,-

Op welke manier pakken we de verkeersveiligheid aan?

Ongevallen en slachtoffers zijn vaak het gevolg van een combinatie van factoren. Vaak worden die samengevat tot: mens - voertuig - weg. Waarbij de mens meestal als de zwakke schakel wordt gezien, maar waarbij de inrichting van de weg ook zeer bepalend kan zijn (ook voor de afloop van een ongeval). Uitgangspunt bij onze aanpak is dat we in eerste instantie ernstige ongevallen willen voorkomen en dat we daar waar dat niet kan de kans op ernstig letsel reduceren. Onze aanpak is opgebouwd rondom de drie E's: Engineering (infrastructuur), Education (educatie) en Enforcement (handhaving). Hierbij benutten we nadrukkelijk de kennis uit 'Kiezen of Delen' (een rapport van de SWOV over de effectiviteit van maatregelen).

Infrastructuur

Van oudsher was het verkeersveiligheidsbeleid vooral gebaseerd op de reactieve aanpak van lokale ongevallen concentraties ('black spots'). Het aantal problematische plekken is nu sterk afgenomen, mede door succesvolle maatregelen. Het 'laaghangend fruit' is geplukt en de ongevallen die nu nog plaatsvinden, zijn meer verspreid over het wegennet. We gaan daarom uit van een proactieve aanpak, waarmee ongevallen worden voorkomen. We willen met onze aanpak voorkomen dat onze infrastructuur aanleiding is voor een fietsongeval, en in ieder geval het risico op een ongeval verkleinen.

Naast onderstaande projecten die vanuit dit Werkplan Fiets worden geïnitieerd, worden er ook in het Werkplan Verkeersveiligheid 2024-2027 infrastructurale maatregelen getroffen waarmee de verkeersveiligheid van fietsers verbeterd wordt, zoals de aanleg van een rotonde, het verlagen van de maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer of het herinrichten van provinciale wegen die door kernen lopen.

³⁴] Bron: (Snor- en brom)fietsongevallen in Nederland [VeiligheidNL, 2022]

³⁵] Bron: De Staat van de verkeersveiligheid 2023 [SWOV]

³⁶] Bron: De Staat van de verkeersveiligheid 2023 [SWOV]

³⁷] Bron: De Staat van de verkeersveiligheid 2023 [SWOV]



D1 REALISATIE VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

Om het risico op ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te voorkomen is één van de meest effectieve maatregelen het scheiden van verkeersstromen. Dit doen we onder andere door de realisatie van vrijliggende fietspaden. Dit is vooral wenselijk op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/uur, maar ook op provinciale wegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur of 50 km/uur willen we idealiter overall een vrijliggend fietspad realiseren. Op dit moment is op 42 kilometer provinciale weg (met een maximumsnelheid van 80, 60 of 50 km/uur) nog sprake van gemengd verkeer. Op dit moment is circa 15,5 kilometer vrijliggend fietspad^{38]} in voorbereiding en circa 5 kilometer aan fiets-suggestiestroken op wegen waar een vrijliggend fietspad niet mogelijk is. Voor de voorbereiding is eerder al investeringskrediet beschikbaar gesteld.

De realisatie van nieuwe vrijliggende fietspaden wordt meegenomen in de afweging die wordt gemaakt in het project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'.



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
 Hogere verkeersveiligheid fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren (concrete projecten: implementeren of faciliteren)

•••••

Hangt samen met

C1



Zie project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'



Planning:

Zie project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten'



Partners:

Gemeenten

Doelgroepen:



^{38]} Voor de verbinding Zuidhorn-Leek (circa 8 km) wordt een verkenning gedaan; hierbij is het niet gezegd dat over de gehele lengte een vrijliggend fietspad wordt gerealiseerd. Deze verbinding is voorlopig wel meegerekend.

D2 FIETSOVERSTEKEN

In 2021/2022 hebben we een risicoanalyse gemaakt van alle fietsoverstekten over provinciale wegen op basis van kenmerken van:

- **De te kruisen weg**
 - ▶ Intensiteit
 - ▶ Snelheid
 - ▶ Aantal rijstroken
 - ▶ Aanwezigheid middengeleider
- **Kenmerken van de kruisende verbinding**
 - ▶ Utilitair fietsnetwerk: regionaal fietsnetwerk
 - ▶ Recreatief fietsnetwerk: fietsknooppuntennetwerk
 - ▶ Sportief fietsnetwerk: data vanuit Strava
 - ▶ Scholieren fietsnetwerk: data van DUO

Onder andere op basis van een inventarisatie van mogelijke koppelingen is vervolgens opdracht gegeven voor de aanpak van veertien fietsoverstekten over provinciale wegen. Hiervan zijn 2 fietsoverstekten in 2023 aangepakt. De resterende 12 fietsoverstekten worden in 2024/2025 aangepakt. Provinciale Staten hebben hiervoor destijds €2.250.000,- investeringskrediet beschikbaar gesteld.

In 2024 gaan we op basis van dezelfde methode een nieuwe selectie van aan te pakken fietsoverstekten maken. Hiervoor reserveren we in eerste instantie €1.750.000,-, waarvoor we ongeveer 10 fietsoverstekten kunnen aanpakken. Waarschijnlijk kunnen we hiermee het grootste gedeelte van de fietsoverstekten met een zeer hoog risico aanpakken, Hierbij onderzoeken we ook de mogelijkheid om de maximumsnelheid ter plaatse van de kruising te verlagen (bijvoorbeeld van 80 km/uur naar 60 km/uur) en of voetgangers hiervan ook kunnen profiteren. Onze ambitie voor fietsoverstekten is groter dan het budget dat we op dit moment beschikbaar hebben. We onderzoeken daarom de mogelijkheden voor extra budget, om in deze periode nog meer oversteken veiliger in te kunnen richten.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-



€1.750.000,-



Planning:

Prioritering: 2024
 Realisatie: 2025-2027



Partners:

Gemeenten

Doelgroepen:





D3 VERGEVINGSGEZIND FIETSPAD

Een vergevingsgezind fietspad is zo ingericht dat het van nature uitnodigt tot wenselijk gedrag en werkt daar waar nodig foutcorrigerend en letselbeperkend. Het is daarmee een belangrijke maatregel om het aantal eenzijdige ongevallen terug te dringen. De afgelopen jaren hebben we een heel groot deel van onze provinciale fietspaden vergevingsgezind ingericht door:

- Aanbrengen as- en kantmarkering
- Verwijderen of beter inrichten paaltjes
- De aanpak van andere mogelijke obstakels op en naast het fietspad in combinatie met groot onderhoud, zoals trottoirbanden.

In 2024 moet nog ongeveer 35 kilometer fietspad worden voorzien van de nieuwe (langere) asmarkering en een ononderbroken kantmarkering. Provinciale Staten hebben hiervoor destijds €750.000,- investeringskrediet beschikbaar gesteld.

De komende jaren blijven we aandacht hebben voor dit thema op het moment dat onze fietspaden in (groot) onderhoud komen. Eventuele maatregelen om een situatie vergevingsgezonder te maken kunnen worden gefinancierd vanuit het beschikbare budget van project C8 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: koppelkansen'.



.....

Doel/beoogd effect:
 Hogere verkeersveiligheid fietsers

.....

Prioriteit:
 Ja

.....

Rol provincie:
 Implementeren

.....

Hangt samen met
 C8



Zie project C8 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: koppelkansen'



Planning:

Zie project C8 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: koppelkansen'



Partners:

-

Doelgroepen:



Educatie

Gedrag is één van de belangrijkste oorzaken van veel ongevallen. Daarom zetten we als provincie - naast maatregelen op het gebied van infrastructuur - sterk in op activiteiten op het gebied van verkeerseducatie. De activiteiten op het gebied van verkeerseducatie zijn primair de verantwoordelijkheid van het VVB. In samenwerking met het VVB wordt onder andere ingezet op het project doortrappen. De verantwoordelijkheid voor het project Doortrappen maakt tot 2024 onderdeel uit van het onderdeel fiets binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027, maar gaat per 2025 over naar het VVB.

Daarnaast levert een aantal projecten die benoemd staan bij het thema 'fietsstimulering' ook nadrukkelijk een bijdrage aan de verkeersveiligheid van fietsers. Het gaat concreet om: HiBike, Jong op de Fiets en Kleuters op de fiets. Vanuit dit Werkplan Fiets 2024-2027 voegen we hieraan nog de volgende projecten toe:





D4 STIMULEREN FIETSHELM

Het liefst voorkomen we alle fietsongevallen. Een fietshelm voorkomt geen ongevallen, maar zorgt er wel voor dat het risico op hersenletsel als gevolg van een ongeluk kleiner is. Uit onderzoek blijkt dat bij een ongeval fietsers met een helm ongeveer 60% minder kans hebben op ernstig, en 70% minder kans op dodelijk hersenletsel, dan fietsers zonder helm (bron: SWOV factsheet fietshelm). Wanneer de helft van de Nederlandse fietsers een helm zou dragen, zou dat jaarlijks 50 verkeersdoden en 800 ernstig verkeersgewonden schelen.

Vanuit het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen willen de gezamenlijke overheden het gebruik van een fietshelm stimuleren. In 2024 en 2025 zetten we een gezamenlijke voucher-regeling op voor inwoners. Met deze voucher kunnen inwoners met korting een fietshelm aanschaffen. Meerdere provincies hebben op deze manier al succesvol het gebruik van de fietshelm gepromoot.

Vanuit dit werkplan dragen we bij aan de helft van de kosten van deze regeling. Hierdoor kunnen we gedurende twee jaren een regeling opzetten. Met het totaal beschikbare budget kunnen we in twee jaar op 3200 helmen korting geven.

We hebben de landelijke dag van de fietshelm op 10 april 2024 benut om deze kortingsactie te lanceren.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Samenwerken als partner, faciliteren

•••••

Hangt samen met

-



€35.000,-



Planning:

Vouchers: 2024-2025



Partners:

Verkeer- en Vervoerberaad Groningen

Doelgroepen:



D5 IMPULS VERKEERSEDUCTIE

Verkeerswijzer Groningen organiseert activiteiten voor diverse doelgroepen waarbij verkeersveilig gedrag centraal staat. Er worden in 2024 verschillende projecten uitgevoerd, waarbij het vervolg onder druk staat. Er is bijvoorbeeld onvoldoende budget om opvolging te kunnen geven aan een pilot door bijvoorbeeld kostenstijgingen (personeel en materiaal). We willen voorkomen dat succesvolle interventies stil komen te liggen. Daarom reserveren we dit bedrag om een extra bijdrage te kunnen leveren aan activiteiten van Verkeerswijzer Groningen.

Hierbij valt te denken aan de volgende activiteiten, waar we een extra impuls aan kunnen geven en zo meer fietsers bereiken.

- Campagne alcohol en drugs bij uitgaan
- Fietsverlichting campagne ondersteunen met lokale activiteiten, zoals op basisscholen of bij sportclubs.
- Campagne 'de scholen zijn weer begonnen' ondersteunen met lokale activiteiten
- Voorlichting aan nieuwe gebruikers over veilig fietsen op een nieuw type fiets zoals bakfiets, elektrische fiets, speedpedelec of fatbike.
- Doorlopende leerlijn voor kinderen
- Ouderbetrokkenheid bij fiets-educatie op de basisschool



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

-



€70.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

Verkeerswijzer Groningen

Doelgroepen:





D6 SNELHEIDSVERSCHILLEN OP FIETSPADEN

We zien het gebruik van snellere fietsen, zoals reguliere elektrische fietsen, fatbikes en speed pedelecs, steeds verder toenemen. Tussen 2017 en 2022 is het aantal elektrische fietsen in Nederland meer dan verdubbeld. Het aandeel elektrische fietsen lag in 2022 op 16%^{39]} van het totaal aantal fietsen. Meer dan de helft van de nieuw verkochte fietsen is een elektrische fiets. Ook het aantal speed pedelecs blijft langzaam, maar gestaag stijgen. Ongeveer 1% van de verkochte elektrische fietsen is een speed pedelec. Absoluut blijft dit echter een zeer bescheiden aantal. Daarnaast zorgen ook racefietsers voor snelheidsverschillen op het fietspad.

Uit onze analyse blijkt nog niet dat snelheidsverschillen op het fietspad op dit moment in onze provincie al tot grote problemen leiden. Een groot deel van de fietsers in onze provincie (70%) ervaart echter wel steeds meer snelheidsverschillen tussen fietsers op fietspaden. De helft van de fietsers (50%) voelt zich als fietser weleens onveilig door deze snelheidsverschillen^{40]}. Als de toename van het gebruik van de fiets blijft doorzetten en specifiek van de snellere fietsen, kan dit het probleem wel urgenter maken. Hoe groter de snelheidsverschillen op het fietspad, des te groter de kans op een ongeval. Daarnaast vergroot het de kans op (ernstig) letsel.

Op dit moment voorzien we nog geen concrete maatregelen voor dit thema en reserveren we hiervoor dus nog geen budget. Wel blijven we de landelijke ontwikkelingen volgen (bijvoorbeeld over het recente verbod op het opvoeren van elektrische fietsen) en haken aan waar dat handig lijkt. Daarnaast blijven we de ontwikkeling van nieuwe typen fietsen en zogenaamde LEV's (bijvoorbeeld steps en segways) die gebruik maken van het fietspad volgen.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers
 Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Nee

•••••

Rol provincie:

Niet van toepassing

•••••

Hangt samen met

-



€0,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

-

Doelgroepen:



39] Bron: Fietsfeiten 2023 [KiM]

40] Bron: Fietsenquête 2024 [provincie Groningen]

D7 IMPULS 3E-AANPAK

De verkeersveiligheid wordt optimaal verbeterd wanneer er in een project rekening wordt gehouden met 3 E's: Engineering (infrastructuur), Education (educatie) en Enforcement (handhaving).

In het programma mobiliteit is het werken vanuit de 3E-aanpak als standaard gesteld. Bij alle mobiliteitsprojecten moeten alle 3 E's meegenomen worden. Bij de uitvoering van onze infrastructuur-projecten binnen het onderdeel fietsnetwerk nemen we hiervoor budget op.

Dit budget reserveren we voor uitwerking van activiteiten die generiek toegepast kunnen worden, of juist bij projecten van anderen waar we de 3E-aanpak nog onvoldoende in terug zien.

Verkeer- en Vervoerberaad Groningen werkt deze generieke aanpak uit. Vanuit fiets leveren we hier een bijdrage aan. Daarbij wordt een specifieke uitwerking gemaakt van het onderdeel 'fietsers in de voorrang op rotondes'. Voor het uitwerken van deze toolbox dragen we €30.000,- bij. De toolbox wordt zo vormgegeven dat het ook voor gemeenten toepasbaar is op verschillende verkeersveiligheid-activiteiten.



•••••

Doel/beoogd effect:

Hogere verkeersveiligheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

C1
C4



€60.000,-



Planning:

Uitwerking 3E-aanpak (breed): 2024
Uitrol in projecten: 2025-2027



Partners:

Verkeer- en Vervoersberaad

Doelgroepen:





Handhaving

Naast de inzet op infrastructurele maatregelen en verkeerseducatie is handhaving de derde E waarop kan worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het betreft hierbij zowel handhaving onder gemotoriseerd verkeer (onder andere op snelheid, alcohol- en drugsgebruik, afleiding en asociaal gedrag) als handhaving onder fietsers (onder andere op afleiding, verlichting en alcohol- en drugsgebruik). Vanuit het Werkplan Fiets 2024-2027 zetten we hier niet specifiek op in, maar vanuit andere beleidsterreinen zal wel een handhavingsplan worden opgesteld. Inzet zal zijn om handhaving nog meer dan nu als instrument toe te voegen aan de activiteiten die we al doen op het gebied van verkeerseducatie.

Andere relevante plannen

De aanpak van de verkeersveiligheid van fietsers gebeurt niet alleen vanuit dit Werkplan Fiets.

Op 14 december 2023 is het **Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2025 VVB Groningen** vastgesteld door de stuurgroep van het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB). Dit uitvoeringsprogramma geeft invulling aan het verkeersveiligheidsbeleid op regionaal niveau en is dus van toepassing op zowel de provincie als de gemeenten. Een belangrijk onderdeel van het programma is kennisuitwisseling over verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door het organiseren van kenniscafés/themasessies, het verstrekken van analysetools en het voorzien van actuele data in de analysetools. Daarnaast biedt het programma bijvoorbeeld ruimte voor pilots met als doel de risico's op de Groningse wegen zo effectief mogelijk verkleinen en is er aandacht voor de interactie tussen landbouwverkeer en andere weggebruikers.

Daarnaast wordt gewerkt aan het **Werkplan Verkeersveiligheid 2024-2027**, specifiek voor provinciale wegen. De verwachting is dat dit werkplan in het 2e kwartaal van 2024 wordt vastgesteld. In dit werkplan komen ook maatregelen die een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid van fietsers, zoals infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen), gedragsmaatregelen (bijvoorbeeld aanpak alcohol en drugs in het verkeer) en innovaties (bijvoorbeeld ruimte bieden om technieken te testen waarmee ongevallen voorkomen kunnen worden). Daar waar mogelijk worden de maatregelen uit oogpunt van effect en efficiëntie gecombineerd.

Tot slot voert [Verkeerswijzer Groningen](#) een groot aantal activiteiten uit op het gebied van verkeerseducatie. Verkeerswijzer Groningen is een initiatief van het verkeer- en vervoerberaad Groningen (VVB). Onder de noemer Verkeerswijzer Groningen organiseren overheden, politie, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven in Groningen campagnes, verkeerslessen en andere educatieve activiteiten om het aantal verkeersslachtoffers in de provincie terug te dringen. Het VVB heeft in 2021 beleid opgesteld waarin is beschreven aan welke doelgroepen, modaliteiten en thema's aandacht wordt besteed. Hierin zijn ook de uitgangspunten en kwaliteitseisen voor de verkeerseducatie activiteiten en campagnes beschreven die worden uitgevoerd. Jaarlijks stelt het VVB een werkplan op waarin staat beschreven wat ze in dat jaar aan deze (en andere) onderdelen gaan doen.

Verkeersveiligheidssubsidie

Naast bovenstaande plannen is er in de periode tot en met 2027 jaarlijks €2.000.000,- geraamd als subsidie voor gemeenten om maatregelen te treffen die de verkeersveiligheid ten goede komen. De subsidie is niet specifiek bedoeld voor maatregelen gericht op fietsers, maar fietsers profiteren vaak wel van de maatregelen die worden getroffen.

3.6 Samenwerking (E)

We werken actief samen met onze partners. Als provincie zijn we namelijk maar één speler in een groot netwerk van partijen dat werkt aan het thema fiets. Om de fiets hoog op de agenda te krijgen en te houden zal het onderwerp binnen alle relevante thema's een serieuze plek moeten krijgen. Binnen dit werkplan willen we onze samenwerkingen met partners concretiseren en uitbreiden. Samenwerking met partners komt op vier manieren terug in dit werkplan: samenwerking intern, met gemeenten, in de Fietscommunity Groningen en op andere manieren.



Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd:

€931.000,-

Samenwerking intern

Fiets is een onderwerp wat aan veel beleidsthema's van de provincie Groningen raakt. Gezondheid, duurzaamheid, sport, recreatie en leefbaarheid; het zijn allen thema's waar fietsen een onderdeel van de oplossing biedt. Het Uitvoeringsprogramma Vrijtijdseconomie en het Provinciaal Beweegakkoord zijn daarbij concrete voorbeelden waarmee we krachten bundelen en ons best doen om van het geheel meer te maken dan de som der delen.

Samenwerking in de Fietscommunity Groningen

Om ook onze samenwerking met andere partijen dan gemeenten te concretiseren en uit te breiden, is de Fietscommunity opgericht. De wens voor een Fietscommunity kwam voort vanuit het proces rondom het opstellen van ons Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023. Veel partijen gaven aan verbinding te missen in de fietswereld. Daarnaast was er een wens om meer te doen aan kennisdeling en waren partijen op zoek naar inspiratie om mogelijk samen projecten op te pakken en met elkaar in gesprek te gaan over vraagstukken.





E1 FIETSCOMMUNITY GRONINGEN

In januari 2023 is de Fietscommunity Groningen officieel gelanceerd. Vanaf 1 juni 2023 is er een community manager aangesteld om de activiteiten te organiseren en partijen met elkaar te verbinden. De rol van de provincie Groningen is sindsdien kleiner en is veranderd van initiator naar facilitator.



Subsidieregeling

Per jaar stellen we €70.000,- subsidie beschikbaar om fietsinitiatieven in brede zin te ondersteunen. Per initiatief kan er een maximumbedrag van €15.000,- aangevraagd worden (75% van de totale, relevante begroting). Hiermee kunnen we bij maximale aanvragen circa 5 initiatieven per jaar ondersteunen. Het kan bijvoorbeeld gaan om een onderzoek, pilot, fietsevenement of een documentaire.

•••••

Doel/beoogd effect:

- Meer fietsers
- Hogere verkeersveiligheid fietsers
- Hogere tevredenheid fietsers

Het project moet voldoen aan verschillende voorwaarden. Zo moet het plaatsvinden in de provincie Groningen en raakvlakken hebben met één van de zes fietsthema's die de Fietscommunity hanteert; fietsveiligheid, sociaal maatschappelijk, infrastructuur, fietsinnovaties, gezondheid, vitaliteit & duurzaamheid en fietsstimulering. Bovendien moet het project zijn indient door minimaal twee partners van de Fietscommunity.

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Faciliteren

Overige activiteiten

Naast de subsidieregeling maken we jaarlijks kosten voor de aanstelling van de community manager, voor communicatie-uitingen en voor het faciliteren van bijeenkomsten. Voorlopig gaat de Fietscommunity nog op dezelfde voet door, maar de komende periode wordt ook nagedacht over de vraag hoe we de Fietscommunity verder kunnen professionaliseren.

•••••

Hangt samen met

-

De kosten zijn circa €160.000,- per jaar, dus €640.000,- voor de gehele periode.



€640.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024-2027



Partners:

Alle (actieve) leden van de Fietscommunity Groningen

Doelgroepen:



Samenwerken met gemeenten

Gemeenten zijn een belangrijke partner voor de uitvoering van het fietsbeleid. Ze zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het overgrote deel van de fietspaden in onze provincie en ze zijn primair verantwoordelijk voor bijna alle hubs en een groot deel van de bushaltes in onze provincie. Daarnaast kunnen gemeenten lokaal inspelen op de kansen om het fietsen te stimuleren.

We weten ook dat het belangrijk is om gemeenten hierin te ondersteunen. Door minder capaciteit of minder financiële middelen kan niet elke gemeente gemakkelijk mee met de hoge ambitie die we als provincie hebben met de fiets. Daarom is zes jaar geleden een Fietsmakelaar aangesteld om gemeenten te ondersteunen met het fietsbeleid. Sindsdien zien we de aandacht voor de fietser in alle gemeenten toenemen. Verschillende gemeenten zijn ook bezig met het opstellen van een specifiek fietsbeleid. Toch blijft deze rol onverminderd belangrijk binnen de provincie. Binnen de verschillende thema's is expliciet aangegeven op welke manier we gemeenten kunnen ondersteunen. Onze Fietsmakelaar blijft het eerste aanspreekpunt voor de gemeenten bij vragen over de fiets. Daarnaast is uiteraard ook de kennis van andere provinciale medewerkers te benutten.

E2 FIETSMAKELAAR: MENUKAART FIETSTIMULERING GEMEENTEN

De gemeenten hebben behoefte aan een centrale aanpak voor fietsstimulering vanuit de provincie. De provincie heeft hier veel ervaring mee en pakt deze rol graag op. Met het ontwikkelen van een menukaart (mogelijk digitaal/website) willen we gemeenten ondersteunen bij het maken van keuzes op het gebied van fietsstimulering. We geven inzicht in de mogelijkheden die gemeenten in kunnen zetten voor de inwoners en medewerkers van de gemeente en zorgen we er op die manier voor dat gemeenten op een laagdrempelige manier aan kunnen sluiten bij activiteiten die toch al gebeuren.



•••••

Doel/beoogd effect:
 Meer fietsers

•••••

Prioriteit:
 Ja

•••••

Rol provincie:
 Faciliteren

•••••

Hangt samen met
 A1
 A2
 A4
 A10



€30.000,-



Planning:
 Uitvoering: 2025-2027



Partners:
 Gemeenten

Doelgroepen:





E3 FIETSMAKELAAR: VOUCHER VOOR FIETS-ONDERZOEK

Om gemeenten in staat te stellen onderzoek uit te voeren bieden we gemeenten elke twee jaar een voucher aan. Een groot aantal gemeenten heeft aangegeven dat de eerdere voucher acties een mooie manier waren om een onderzoek uit te gaan voeren op een bepaald onderwerp. Met een klein bedrag hebben we een grotere beweging op gang weten te brengen. Daarnaast biedt het ons als provincie ook de kans om enigszins te sturen op de thema's waarmee de gemeenten aan de slag gaan. Eén voucher heeft de waarde van €5.000,-.

Het onderwerp van de voucher zal te zijner tijd bepaald worden, gebaseerd op de actuele vraag van gemeenten of een thema waarvoor we zelf aandacht willen vragen bij gemeenten.

Voorbeelden van onderwerpen die we kunnen inzetten zijn:

- Focussen op 'basis op orde'
- Fietspaaltjes in beeld brengen en saneren
- Vergevingsgezinde fietspaden
- Mogelijkheden ketenmobiliteit
- Fietsstraat
- Gedragsverandering



•••••

Doel/beoogd effect:
 Meer fietsers

•••••

Prioriteit:
 Ja

•••••

Rol provincie:
 Initiëren

•••••

Hangt samen met

-



€100.000,-



Planning:
 Openstelling: 2024 en 2026



Partners:
 Gemeenten

Doelgroepen:



E4 FIETSMAKELAAR: KENNIS DELEN GEMEENTEN

De provincie Groningen heeft veel gedetailleerde kennis in huis. Kennis die de provincie graag wil delen met gemeenten. Ondanks dat dit het hele jaar door gebeurt is er soms behoefte om op een bepaald onderwerp extra in te gaan. Zeker als er een onderwerp is waarbij meerdere gemeenten behoefte hebben aan kennis, kan het waardevol zijn om iedereen bij elkaar te brengen om over dit onderwerp te spreken. We willen daarom één keer per jaar een kenniscafé organiseren.

Onderwerpen die we komende periode onder de aandacht willen brengen via een kenniscafé zijn onder andere:

- **Beweegvriendelijke schoolomgevingen:** het haal- en brenggedrag bij basisscholen is een zorgpunt voor gemeenten. Aan welke knoppen kunnen zij draaien om lopen en fietsen naar school meer te bevorderen en hoe houden we de auto uit de schoolomgeving?
- **De voordelen van fietsen:** we willen de voordelen van fiets breder presenteren dan alleen binnen de afdelingen verkeer en vervoer van gemeenten. De voordelen van fietsen raakt bijvoorbeeld ook de afdelingen leefbaarheid, ruimtelijke ordening, gezondheid, duurzaamheid, milieu en sport. We willen gemeenten helpen om fietsen verder op de kaart te zetten.
- **Inclusief fietsen:** we brengen het onderwerp extra onder de aandacht en denken mee met onderwerpen die gerelateerd zijn aan het project A15 'Inclusief op de fiets'.

Naast de kenniscafés zorgen we ook op andere manieren voor het delen van kennis met gemeenten. Wanneer er relevante nieuwe fiets-kennis beschikbaar komt verwerken we dit naar praktische toepasbaarheid voor de gemeenten. Denk daarbij aan boomwortelopdruk innovaties of kennis rondom het veilig stallen van fietsen.

Specifiek aandachtspunt bij het delen van kennis is financiering van fietprojecten. Gemeenten kunnen een groot aantal subsidies aanvragen. Echter is het voor gemeenten onoverzichtelijk welke subsidies zij wanneer en met welke voorwaarden aan kunnen vragen. Hier willen we de komende vier jaar verandering in brengen door als Fietsmakelaar in de mogelijke subsidies op gebied van fiets te duiken en het overzichtelijk te maken voor de gemeenten waar deze voor ingezet kunnen worden. We brengen de uiteenlopende subsidiemogelijkheden zowel binnen Nederland als op Europees niveau in beeld.



€50.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024-2027



Partners:

VVB, Fietscommunity Groningen, CROW, gemeenten, European Cycling Federation

Doelgroepen:



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers
Hogere verkeersveiligheid
Hogere tevredenheid fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren, faciliteren

•••••

Hangt samen met

-



Samenwerking op andere manieren

Er zijn ook andere vormen van samenwerking die niet met de gemeenten zijn of onder de Fietscommunity vallen. Met deze samenwerkingen verbinden we ons onder andere aan andere regio's, zowel binnen Nederland als daarbuiten. Hiermee delen we kennis en halen we ook kennis op die we zelf kunnen gebruiken ten behoeve van het fietsen in de provincie Groningen. Ook verbinden we het thema fiets hiermee nadrukkelijker aan andere thema's, zoals bewegen.

E5 OVERIGE SAMENWERKINGEN

Als provincie Groningen zijn we lid van een aantal netwerken, om daar kennis te brengen en halen. Daarnaast wordt er bij verschillende samenwerkingen gelobbyd voor meer inzet op de fiets in de provincie Groningen. Bij deze netwerken brengen we ook inclusief fietsen onder de aandacht.

Als provincie Groningen zijn we op dit moment lid van:

- BIOR Kennislab Noord-Nederland
- European Cycling Federation (ECF), network for cities and regions
- Tour de Force



•••••

Doel/beoogd effect:

Meer fietsers

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Samenwerken als partner

•••••

Hangt samen met

-



€50.000,-



Planning:

Uitvoering: 2024-2027



Partners:

Onder andere BIOR, ECF, Tour de Force

Doelgroepen:



3.7 Onderzoek en monitoring (F)

In 2018 hebben we een Monitoringsplan Fiets gemaakt. In dit document hebben we beschreven welke data we verzamelen om zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de effectiviteit van ons beleid en als input voor het opstellen van dit werkplan. Met de data die we verzamelen kunnen we de voortgang op de verschillende indicatoren monitoren, maar het biedt ons nog meer inzichten. De data kan ons op vier verschillende manieren inzicht verschaffen:

1. **Welke voorzieningen zijn er beschikbaar voor fietsers?**
 - a. Inzicht in het fietsnetwerk, inclusief relevante kenmerken
 - b. Inzicht in de hoeveelheid fietsvoorzieningen bij overstappunten
2. **Wat is het gebruik van de fiets en van de verschillende voorzieningen?**
 - a. Gebruik van de fiets (op basis van ODIN en fietstellingen)
 - b. Gebruik van fietsvoorzieningen bij overstappunten (op basis van een fietsparkeerdrukmeting)
3. **Wat is de waardering van de fiets en van de verschillende voorzieningen?**
 - a. Waardering voor fietsen (algemeen) en voor specifieke kenmerken (fietsenquête onder panel)
 - b. Waardering van specifieke voorzieningen (zoals doorfietsroutes, stallingen, etc.)
4. **Welke activiteiten voeren we uit en wat is het bereik?**
 - a. Uitgevoerde projecten
 - b. Uitgevoerde stimuleringscampagnes
 - c. Uitgevoerde educatie activiteiten
 - d. Georganiseerde bijeenkomsten

De beschikbare data ontsluiten we zo veel mogelijk op De Staat van Groningen. Op die manier is de beschikbare data niet alleen door onszelf te gebruiken, maar ook door andere geïnteresseerden (bijvoorbeeld door gemeenten) en sluiten we aan bij de uitgangspunten van de provinciale datastrategie. Daar waar mogelijk zorgen we dat gemeenten ook mee kunnen liften op de activiteiten die we in dit kader doen.



.....

Voor dit thema reserveren we voor de gehele looptijd:

€437.000,-



F1 UPDATE MONITORINGSPLAN FIETS

Omdat het monitoringsplan inmiddels alweer bijna zes jaar oud is laten we het monitoringsplan **updaten**. Op die manier kunnen we ervoor zorgen dat het monitoringsplan optimaal blijft aansluiten bij de werkzaamheden uit dit werkplan (en bijvoorbeeld de verbreding van de doelgroepen), bij het Programma Mobiliteit (dat sinds 2022 onze basis is), maar ook bij de provinciale Datastrategie. Dit biedt ons ook de kans om te verkennen of er nieuwe ontwikkelingen/technieken zijn die het ons mogelijk maken om nog beter inzicht te verkrijgen.

Daarnaast willen we de dataverzameling op een aantal thema's **intensiveren**. Bijvoorbeeld ten aanzien van de activiteiten op het gebied van fietsstimulering: we willen onderzoeken hoe we meer grip kunnen krijgen op het effect van deze activiteiten. Daarnaast zien we dat er vanuit verschillende programma's binnen Mobiliteit steeds meer behoefte is aan gedetailleerde informatie over ons areaal. We gaan de samenwerking aan om de gewenste informatie beschikbaar te krijgen (voor zover dit nog niet het geval is) en op een centrale plek te ontsluiten. Hierbij is het belangrijk om ook goede afspraken te maken over het up-to-date houden van deze informatie.

Tot slot onderzoeken we in dit kader op welke manier we andere stakeholders (waaronder gemeenten en de partners vanuit de Fietscommunity) nog beter kunnen bedienen of laten aanhaken bij het verzamelen en ontsluiten van relevante data.



•••••

Doel/beoogd effect:

Beter inzicht in de effectiviteit van ons beleid en tussentijds bijsturen waar nodig

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-



€50.000,-



Planning:
2024



Partners:
Gemeenten

Doelgroepen:

-

F2 REGULIERE ONDERZOEKEN UITVOEREN

Ondanks dat we ons monitoringsplan gaan updaten, lopen een aantal reguliere onderzoeken hoe dan ook door de komende jaren en blijven we relevante data vanuit externe bronnen benutten. Het gaat om:

Eigen onderzoeken

- Fietsenquête (tweejaarlijks)
- Fietstellingen (jaarlijks)
- Fietsparkeerdrukmetingen (tweejaarlijks)

Data van externen

- ODiN (onderzoek Onderweg in Nederland van het CBS)
- Fietstellingen en prognose treinstations (ProRail)
- Uitkomsten Fietsstadverkiezing (Fietserbond)
- Monitor Brede Welvaart (Sociaal Planbureau Groningen)
- Verkeersveiligheidsdata
- Gegevens verkeerseducatie (VerkeerswijzerGroningen)
- Data van Groningen Bereikbaar

Ook bij dit project bekijken we hoe we gemeenten laagdrempelig kunnen laten aanhaken zodat zij eenvoudig meer inzicht kunnen krijgen in de fietsdata op gemeenteniveau (zie ook project E4 'Fietsmakelaar: kennis delen gemeenten'). Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het toevoegen van permanente telpunten op meer binnenstedelijke locaties. Daarnaast onderzoeken we hoe we onze onderzoeken zo inclusief mogelijk kunnen maken.



•••••

Doel/beoogd effect:

Beter inzicht in de effectiviteit van ons beleid en tussentijds bijsturen waar nodig

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-



€235.000,-



Planning:

Fietsenquête: 2024 en 2026
 Fietstellingen: 2024, 2025, 2026 en 2027
 Fietsparkeerdrukmetingen: 2024 en 2026



Partners:

Gemeenten

Doelgroepen:

-



F3 EVALUATIE PROJECTEN

Als onderdeel van het monitoringsplan voeren we evaluaties uit van de projecten die we uitvoeren, bijvoorbeeld door middel van belevingsonderzoeken (enquêtes) op gerealiseerde doorfietsroutes. We reserveren hiervoor €125.000,-. Hiermee kunnen we meer evaluaties uitvoeren dan we de afgelopen jaren hebben gedaan, zodat we ook voor het thema Fietsstimulering meer inzicht kunnen verkrijgen.



€125.000,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

-

Doelgroepen:

-



•••••

Doel/beoogd effect:

Beter inzicht in de effectiviteit van ons beleid

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Implementeren

•••••

Hangt samen met

-

F4 DATA EN ONDERZOEK VOOR GEMEENTEN

Gemeenten geven aan behoefte te hebben aan meer data over fietsers in hun gemeente. We willen hierbij ondersteunen en data vergaren en makkelijker inzichtelijker maken. De provincie voert veel acties uit rondom monitoring, waar gemeenten van mee kunnen profiteren. Voor het jaarlijkse telprogramma bieden we gemeenten al een paar jaren de mogelijkheid om extra telpunten toe te voegen. Dergelijke laagdrempelige koppelingen willen we op meer fronten maken.

Daarnaast kan er landelijke informatie/datasets/onderzoeken relevant zijn voor gemeenten en helpt de fietsmakelaar met de vertaling en implicaties van de data. We reserveren geen specifiek budget voor dit project, maar bij alles wat we doen binnen dit thema stellen we ons de vraag 'op welke manier kunnen de gemeenten hiervan meeprofiteren?'.
 •••••



0,-



Planning:

Doorlopend



Partners:

Gemeenten

Doelgroepen:

-



•••••

Doel/beoogd effect:

Ondersteuning gemeenten

•••••

Prioriteit:

Ja

•••••

Rol provincie:

Regisseren

•••••

Hangt samen met

-

4. FINANCIËN

4.1 Beschikbaar budget

We kunnen onze ambities en opgaven niet uitvoeren zonder financiële middelen. In het Regionaal Mobiliteitsfonds zijn de begrote middelen met betrekking tot mobiliteit gebundeld. Het financiële kader wordt gevormd door de binnen het Mobiliteitsfonds beschikbare middelen. Dit zijn de exploitatiekredieten, de beschikbare investeringsruimte en de aan het programma gekoppelde reserves. Jaarlijks wordt bij de begroting een Bestedingsplan Mobiliteit opgesteld voor het komende jaar waarbij een integrale afweging wordt gemaakt aan welke beleidsdoelen welke middelen worden gealloceerd. Bij de perspectiefnota 2025 wordt het kader waarbinnen de beleidsdoelen vanuit het Programma Mobiliteit gerealiseerd dienen te worden vastgesteld. Dat kader is leidend voor het bestedingsplan mobiliteit waarin het werkplan wordt opgenomen.

Voor dit Werkplan Fiets 2024-2027 hanteren we het Bestedingsplan Mobiliteit als uitgangspunt. Dit bestedingsplan wordt vanaf 2023 jaarlijks opgesteld als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 - 2027.

Daarnaast hebben we in dit Werkplan Fiets 2024-2027 ook projecten opgenomen waarover al in een eerste stadium is besloten en die hun dekking deels vinden in de reserves. We hebben deze projecten opnieuw opgenomen in het werkplan omdat we hiermee een duidelijk overzicht hebben waar we mee aan de slag (blijven) gaan. Daar waar dit het geval is, wordt dit expliciet benoemd in de beschrijving van het project. Het bedrag in de reserve (€1.685.530,-) dat nog is gelabeld voor fiets is daarmee ook onderdeel van de dekking van dit werkplan, mits Provinciale Staten dit bedrag via de Voorjaarsnota 2024 beschikbaar stellen.

In het project C1 'Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten' brengen we in kaart wat de stand van zaken is van de infrastructurele projecten die voor de looptijd van dit werkplan zijn gestart. Daarmee krijgen we ook een actueel beeld van het beschikbare investeringskrediet voor de komende periode. In dit werkplan is om die reden alleen het beoogde investeringskrediet uit het Bestedingsplan Mobiliteit 2024 benoemd.

4.2 Inzet financiële middelen

In dit werkplan hebben we aangegeven hoe we de beschikbare middelen per thema ongeveer willen inzetten. Dit werkplan is echter een hybride programma; dat is de reden dat de genoemde bedragen bij de thema's **indicatief** zijn en dat we in elk thema financieel rekening houden met onvoorziene zaken. Jaarlijks - voorafgaande aan de vaststelling van het Bestedingsplan Mobiliteit - zullen we de balans van het werkplan opmaken en zullen we waar nodig schuiven met de beschikbare middelen (in eerste instantie binnen de thema's, maar indien nodig ook tussen de thema's). Op die manier kunnen we blijvend inspelen op de actualiteit.



In onderstaande schema staat de indicatieve verdeling van het beschikbare (en beoogde) budget over de verschillende projecten weergegeven.

FIETSSTIMULERING (A) - KREDIET 601950				
Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
A1	Uitprobeeractie elektrische fiets, speed pedelec, cargobike en bakfiets	E	€ 60.000	€ 140.000
A2	Landelijke campagne: Kort ritje, da's zo gefietst!	E	€ 50.000	€ 150.000
A3	Werkgeversaanpak	E	€ 60.000	€ 90.000
A4	Fietsers belonen	E	€ 25.000	€ 15.000
A5	Jong op de Fiets	E	€ 18.750	€ 56.250
A6	Kleuters op de fiets	E	€ 18.750	€ 56.250
A7	HiBike	E	€ 30.000	€ 90.000
A8	Kinderfietsroutes	E	€ 3.000	€ 9.000
A9	Fietsvriendelijke school	E	€ 20.000	€ 0
A10	Doortrappen	E	€ 24.732	€ 0
A11	Campagne Recreatief en Sportief fietsen	E	€ 25.000	€ 75.000
A12	Noorderrondritten	E	€ 0	€ 0
A13	Sportief fietsen	E	€ 0	€ 0
A14	De nog-niet-fietser	E	€ 61.250	€ 138.750
A15	Inclusief op de fiets	E	€ 12.500	€ 37.500
	Onvoorzien	E	€ 31.669	€ 64.331
			€ 440.651	€ 922.081

E = exploitatiebudget
 I = investeringskrediet

KETENMOBILITEIT (B) - KREDIET 601951				
Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
B1	Fietsvoorzieningen op treinstations	E	€ 1.353.230	€ 375.000
B2	Fietsvoorzieningen bij provinciale bushaltes	E	€ 150.000	€ 400.000
B3	Fietsvoorzieningen bij gemeentelijke bushaltes en P&R's	E	€ 300.000	€ 400.000
B4	Fietskluisen	E	€ 50.000	€ 100.000
B5	Deelfietsen	E	€ 0	€ 50.000
	Onvoorzien	E	€ 37.500	€ 95.270
			€ 1.890.730	€ 1.420.270

E = exploitatiebudget
 I = investeringskrediet



FIETSNETWERK (C) - INVESTERINGSKREDIET

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
C1	Opwaardering regionaal fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten	I	€ 850.000	€ 15.050.000
			€ 850.000	€ 15.050.000

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet

FIETSNETWERK (C) - KREDIET 601952

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
C1	Opwaardering regionaal fietsnetwerk: nieuwe fietsprojecten	E	€ 50.000	€ 0
C2	Pilot duurzame fietspadverharding	E	€ 0	€ 10.000
C3	Aantrekkelijke fietsroutes	E	€ 0	€ 0
C4	Voorrang op rotondes	E	€ 0	€ 0
C5	Herkenbaarheid doorfietsroutes (en Regionale Hoofd fietsroutes)	E	€ 30.000	€ 85.000
C6	Onderzoek sociale veiligheid doorfietsroutes	E	€ 0	€ 25.000
C7	Beheer en onderhoud doorfietsroutes	E	€ 25.000	€ 0
C8	Opwaardering Regionaal Fietsnetwerk: koppelkansen	E	€ 290.000	€ 960.000
C9	Regie recreatief fietsnetwerk	E	€ 0	€ 70.000
C10	Dekkend netwerk laadpunten	E	€ 0	€ 0
X	Extra subsidie fietsbrug Noordelijke Ringweg	E	€ 100.000	€ 0
X	Doorfietsroute Assen-Groningen	E	€ 156.157	€ 156.157
	Onvoorzien	E	€ 29.625	€ 82.061
			€ 680.782	€ 1.388.218

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet

FIETSNETWERK (C) - KREDIET 602042

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
C11	Haalbaarheidsonderzoek fietsbergen	E	€ 60.000	€ 0
			€ 60.000	€ 0

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet



VERKEERSVEILIGHEID (D) - KREDIET 601946

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
D1	Realisatie vrijliggende fietspaden	I	Zie project C1	€ 0
D2	Fietsoversteken	E	€ 0	€ 1.750.000
D3	Vergevingsgezind fietspad	E	Zie project C8	€ 0
D4	Stimuleren fietshelm	E	€ 17.500	€ 17.500
D5	Impuls verkeerseducatie	E	€ 15.000	€ 55.000
D6	Snelheidsverschillen op fietspaden	E	€ 0	€ 0
D7	Impuls 3E-aanpak	E	€ 30.000	€ 30.000
	Onvoorzien	E	€ 4.824	€ 133.924

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet

€ 67.324

€ 1.986.424

SAMENWERKING (E) - KREDIET 601953

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
E1	Fietscommunity Groningen	E	€ 160.000	€ 480.000
E2	Fietsmakelaar: Menukaart Fietsstimulering gemeenten	E	€ 7.500	€ 22.500
E3	Fietsmakelaar: voucher voor fiets-onderzoek	E	€ 50.000	€ 50.000
E4	Fietsmakelaar: kennis delen gemeenten	E	€ 12.500	€ 37.500
E5	Overige Samenwerkingen	E	€ 12.500	€ 37.500
	Onvoorzien	E	€ 14.000	€ 47.000

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet

€ 256.500

€ 674.500

ONDERZOEK EN MONITORING (F) - KREDIET 601954

Nr	Project	E/I	2024	2025-2027
F1	Update monitoringsplan fiets	E	€ 30.000	€ 20.000
F2	Reguliere onderzoeken uitvoeren	E	€ 80.000	€ 155.000
F3	Evaluatie projecten	E	€ 25.000	€ 100.000
F4	Data en onderzoek voor gemeenten	E	€ 0	€ 0
	Onvoorzien	E	€ 0	€ 27.000

E = exploitatiebudget
I = investeringskrediet

€ 135.000

€ 302.000