Beleidsplan Fiets Provincie Groningen

Er gaat niets boven de fiets in Groningen

Beleidsnota Fiets provincie Groningen

Er gaat niets boven de fiets in Groningen

Beleidsnota

Opdrachtgever:
Provincie Groningen

Opdrachtnemer:
Boersma en van Alteren

Medewerking workshops:
Provincie Groningen, Gemeenten van de provincie Groningen, Fietsersbond, Van der Tuuk (adviesbureau) en Boersma en van Alteren

Kaartmateriaal:
Afdeling ICT, provincie Groningen

Fotografie:
J. Bosboom, provincie Groningen

Vormgeving en Productie:
Afdeling ICT

boersma van alteren

Er gaat niets boven de fiets
in Groningen!

Beleidsnota Fiets

Provinciale Staten provincie Groningen, 18 december 2002

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1. Aanleiding Beleidsnota Fiets 3
1.2. Beleidsnota Fiets en Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets 4
1.3. Regionaal fietsnetwerk 4

2. Beleidskader 6
2.1. Algemeen 6
2.2. Rijksbeleid 6
2.3. Beleid Noord-Nederland en regionaal beleid 6
2.4. Provinciaal beleid 7

3. Ontwikkelingen 9
3.1. Fietsgebruik 9
3.2. Verkeersveiligheid 11

4. Doelstellingen 14

5. Regionaal fietsnetwerk 15
5.1. Regionaal fietsnetwerk 15
5.2. Recreatief fietsen 15
5.3. Criteria bij bepalen van regionaal fietsnetwerk 15
5.4. Fietsroutes plus 16

6. Kwaliteitseisen regionaal fietsnetwerk 17
6.1. Algemeen 17
6.2. Fietsvoorzieningen (fietspaden en fietsstroken) 17
6.3. Directheid 19
6.4. Comfort 19
6.5. Verlichting 22
6.6. Bewegwijzering 22
6.7. Verkeersveiligheid 22
6.8. Overige provinciale fietsvoorzieningen 24

7. Overig beleid ter stimulering van het fietsgebruik 25
7.1. Algemeen 25
7.2. Stallingen/ketenvervoer/fietsdiefstal 25
7.3. Vervoermanagement 26
7.4. Educatie en voorlichting 27

8. Monitoring 29

Bijlagen 30

1. Inleiding

1.1. Aanleiding Beleidsnota Fiets

Het overheidsbeleid is er al jarenlang op gericht het fietsgebruik te stimuleren en het niet-noodzakelijk autogebruik terug te dringen. Fietsen is gezond, goedkoop en milieuvriendelijk. Ondanks deze voordelen wordt de auto veelvuldig gebruikt. En dit niet alleen voor verplaatsingen over langere afstanden. Ook voor korte afstanden, die gemakkelijk met de fiets te overbruggen zijn, wordt maar al te vaak gebruik gemaakt van de auto. Dit soms ondanks het feit dat het druk is op de wegen en de parkeergelegenheid schaars of duur is.

Mede om het fietsgebruik te stimuleren is in 1994 in het kader van de Vervoerregio Groningen een *Regionaal FietsStructuurPlan* opgesteld. Dit plan heeft mede als basis gediend voor het in ons *Mobiliteitsplan*, vastgesteld op 14 december 1994, verwoorde verkeer- en vervoerbeleid. In het Mobiliteitsplan is het bovenlokaal hoofdfietsroutenet aangegeven.
In december 2000 is ons *Provinciaal Omgevingsplan* (POP) vastgesteld. Hiermee is het Mobiliteitsplan komen te vervallen. Het POP bevat de integrale beleidsvisie voor onze provincie. In het POP is ons fietsbeleid globaal beschreven.
De hoofdlijn van ons beleid is en blijft het realiseren van een veilig hoofdfietsroutenet van voldoende kwaliteit. Ook moet vanuit het oogpunt van ketenmobiliteit[1] een goede aansluiting bestaan tussen fiets en andere vormen van vervoer. Knooppunten van openbaar vervoer vormen hierbij belangrijke aandachtspunten. Daarnaast zetten wij in op aanvullende maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik, zoals het beschikbaar zijn van voldoende en goede fietsenstallingen, diefstalpreventie, educatie en voorlichting. De inzet ter bevordering van het fietsverkeer is met name gericht op kortere, goed befietsbare afstanden.

Bij de uitvoering van onderdelen van het fietsbeleid heeft de afgelopen jaren de nadruk gelegen op het verbeteren en completeren van de fietsinfrastructuur.
Om te komen tot een verdere concretisering van het in het POP verwoorde fietsbeleid een meer samenhangende aanpak, waarbij aandacht wordt besteed aan alle elementen die van belang zijn om het gebruik van de fiets te stimuleren, hebben wij de voorliggende Beleidsnota Fiets *Er gaat niets boven de fiets in Groningen* opgesteld.

Daarnaast is actualisatie nodig omdat de in het plan van 1994 opgenomen gegevens niet meer actueel en volledig zijn. Ook zijn er inmiddels diverse projecten uitgevoerd en hebben zich nieuwe plannen aangediend.

Tot slot vraagt de veranderende rol van de provincie, waarbij wij in het kader van het VERDI-convenant en de Planwet Verkeer en Vervoer een meer regisserende rol hebben gekregen ten aanzien van het verkeers- en vervoerbeleid, om een actualisatie van het fietsbeleid. Wij hebben niet alleen de taak om als wegbeheerder te zorgen voor de aanleg en het onderhoud van fietspaden, maar vervullen nu ook een belangrijke stimulerende en coördinerende rol richting de gemeenten. Het is onze bedoeling aan deze rol, mede door de uitwerking en actualisatie van het fietsbeleid in deze Beleidsnota Fiets, een belangrijke impuls te geven.

Relevant bij het formuleren van het nieuwe fietsbeleid is dat er, onder meer in het kader van de *Regiovisie Groningen-Assen 2030* en het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen*, plannen zijn gemaakt voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties. Daarbij hebben wij, tezamen met de gemeenten, een grote rol toegekend aan het fietsgebruik.

[1] vervoer waarbij de fiets in het voor- en/of natransport van de auto, bus of trein wordt gebruikt

Stimulering van het fietsgebruik is één van onze beleidsdoelstellingen. In verband met de recente ruimtelijke plannen is het nodig dat de regionale fietsstructuur opnieuw wordt gedefinieerd.

1.2. Beleidsnota Fiets en Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets

Bij het actualiseren van het fietsbeleid en de uitvoering daarvan hebben wij gekozen voor een tweedeling:

- De eerste fase, verwoord in deze Beleidsnota Fiets, betreft het beleidsgedeelte;
- De tweede fase, op te stellen op basis van deze beleidsnota, betreft een actiegerichte gedeelte, het Actieplan Fiets, inclusief een Meerjarenuitvoeringsprogramma.

De Beleidsnota Fiets vormt een beleidsaanzet voor het verder ontwikkelen van actieplannen en een beoordelingskader voor het toekennen van bijdragen, zoals Gebundelde Doeluitkeringen (GDU), aan plannen voor het fietsverkeer op gemeentelijk en regionaal niveau. Deze beleidsnota is gericht op de regionale fietsstructuur. De lokale fietsnetwerken binnen de kernen zijn niet in dit plan opgenomen. Het vaststellen van lokale fietsnetwerken binnen de kernen beschouwen wij als een taak van de gemeenten. Doorgaande provinciale routes door de kernen maken wel onderdeel uit van het netwerk.

In het actieplan fiets worden de concrete projecten uitgewerkt en geprioriteerd. Naast het bepalen van prioriteiten ten aanzien van te treffen maatregelen op provinciaal niveau, zullen wij bekijken in hoeverre bij gezamenlijke projecten, gemeentelijke maatregelen onderdeel kunnen gaan vormen van het op basis van deze beleidsnota op te stellen Actieplan/Meerjarenuitvoeringsprogramma. Met het opstellen van het Actieplan fiets zal voor de zomer een start worden gemaakt, zodat dit in het najaar kan worden afgerond.

Financiën
In de afgelopen jaren is met name in de fietsinfrastructuur geïnvesteerd. Het onderhoudsprogramma is, op basis van de comfortmetingen, fors uitgebreid. Daarnaast zijn met name met middelen uit de gebundelde doeluitkering (GDU) nieuwe fietspaden tot stand gekomen. In het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid zijn middelen gereserveerd voor aanpak van verkeersonveilige fietsoversteken. Uiteraard zijn ook veel recreatieve fietspaden gerealiseerd. Inzet van deze middelen ten behoeve van fietsvoorzieningen zal in de komende jaren worden voortgezet.

In het kader van de Herijking Investeringen Infrastructuur (H2I) zijn de financiële claims voor de komende jaren voor infrastructuur vastgelegd. Op het moment van opstellen daarvan was nog geen invulling gegeven aan het fietsbeleid en de daaruit voortvloeiende projecten. Wel is aangekondigd dat dit opgepakt zou worden. In het Actieplan Fiets zullen de projecten worden uitgewerkt en voorzien van een kostenraming. In dat kader zullen ook de mogelijkheden voor dekking van de kosten worden uitgewerkt. Deels kan daarbij een beroep worden gedaan op de bestaande bronnen zoals bovenstaand genoemd. Daarnaast zal ook aanvullende financiering noodzakelijk zijn.

1.3. Regionaal fietsnetwerk

Nederland is een land, waar veel wordt gefietst. Het fietsnetwerk in Nederland is zeer uitgebreid. Voor een deel zijn er aparte infrastructuurvoorzieningen voor de fietser. In deze nota wordt, daar waar het gaat om de infrastructuur, onder fietsvoorziening verstaan vrij-

liggende fietspaden en fietsstroken. Voor een ander deel gebruikt de fietser wegen die ook door het autoverkeer worden gebruikt, waarbij in het algemeen geldt dat deze wegen geen hoog autogebruik hebben.

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

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

Het regionaal fietsnetwerk betreft met name fietsroutes voor utilitair gebruik (naar het werk, winkels, onderwijsinstellingen en andere voorzieningen).

Als nadere uitwerking van onze *Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen, een karaktervol perspectief*, vastgesteld in 2001, wordt in het kader van het speerpunt “wandelen en fietsen” onder andere het ontwikkelen van een recreatief fietspadennet gestimuleerd. Afstemming tussen het utilitair en recreatief fietsnetwerk heeft plaatsgevonden.

Naast infrastructuurvoorzieningen voor de fietser zijn ook diverse andere voorzieningen van invloed op het stimuleren van het fietsgebruik. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het beschikbaar zijn van voldoende en goede stallingvoorzieningen. Ook dergelijke fietsvoorzieningen en andere zaken die van invloed zijn op het bevorderen van het fietsgebruik, zoals diefstalpreventie, educatie en voorlichting, maken onderdeel uit van deze beleidsnota.

Als nadere uitwerking van onze *Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen, een karaktervol perspectief*, vastgesteld in 2001, wordt in het kader van het speerpunt "wandelen en fietsen" onder andere het ontwikkelen van een recreatief fietspadennet gestimuleerd. Dat rapport en de Beleidsnota Fiets hebben als overlap het fietspadennetwerk. Daarom is het proces van opstellen en besluitvorming op elkaar afgestemd. Het opstellen van beide nota's hebben wij in nauwe samenwerking met de gemeenten in de provincie Groningen en de Fietsersbond gedaan. Daartoe zijn onder andere workshops gehouden. Op basis van deskundigheid bij de provinciale en gemeentelijke ambtenaren en vertegenwoordigers van de Fietsersbond is het regionaal fietsnetwerk bepaald en zijn de kwaliteitseisen uitgewerkt, zijn de wensen voor (recreatieve) paden en voorzieningen geïnventariseerd. Gaandeweg het proces blijkt dat de kansen voor samenwerking met name liggen op projectniveau. Daar waar sprake is van gezamenlijke belangen voor de recreatieve en de utilitaire fietser kan samenwerking een meerwaarde opleveren. Ook zal dan overleg moeten plaatsvinden over bijvoorbeeld de kwaliteitseisen die aan de route worden gesteld, omdat deze verschillen voor de recreatieve en de utilitaire fietser.

2. Beleidskader

2.1. Algemeen

Voordat het regionaal fietsnetwerk en de kwaliteitseisen aan de orde komen, gaan wij in op het beleidskader dat van belang is bij het formuleren van het fietsbeleid. Daarna worden de ontwikkelingen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan ten aanzien van het fietsgebruik en de verkeersveiligheid van (brom)fietsers weergegeven.

Belangrijke beleidsinstrumenten die mede van invloed zijn op het fietsbeleid van onze provincie zijn het *Kompas voor de Toekomst*, de *Regiovisie Groningen-Assen 2030*, het *Provinciaal Omgevingsplan* en daaruit voortvloeiende beleidsnota's op onderdelen van het beleid.

2.2. Rijksbeleid

Bij het formuleren van het provinciaal beleid is en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met actuele inzichten en plannen zoals die op (inter)nationaal niveau bestaan of in ontwikkeling zijn, zoals de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, de Vierde Nota Waterhuishouding, het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 en het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan.

Op rijksniveau is het fietsbeleid opgenomen in het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan. Ambitie van het rijk is het aandeel van de fiets als vervoermiddel op met name korte reisafstanden (tot 7,5 kilometer) omhoog te brengen. Dit door de fiets in het voor- en natransport van het openbaar vervoer verder te faciliteren, fietsdiefstal tegen te gaan en de fietsinfrastructuur en parkeerfaciliteiten te verbeteren. Aan de provincies wordt daartoe een belangrijke rol toegekend bij het realiseren en onderhouden van een regionaal netwerk van fietsroutes voor utilitair (naar het werk, winkels, onderwijsinstellingen en andere voorzieningen) en recreatief gebruik (fietsen als vrijetijdsbesteding). Ook dienen provincies en gemeenten te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen bij openbaar vervoerhaltes, recreatieve bestemmingen en transferpunten. De kwaliteitswensen van fietsers vormen hierbij een belangrijk aandachtspunt.

2.3. Beleid Noord-Nederland en regionaal beleid

Kompas voor de Toekomst
In het *Kompas voor de Toekomst* is een visie gegeven ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Noord-Nederland.

Regiovisie Groningen-Assen 2030/BAG
In de *Regiovisie Groningen-Assen 2030* (juni 1999) zijn de ruimtelijke en economische ontwikkelingen voor de lange termijn voor het regiovisiegebied Groningen-Assen verwoord. Onder andere is gekozen voor bundeling van wonen en werken in belangrijke stedelijke centra en langs de hoofdtransportassen A7 en A28. Hierdoor worden vervoerstromen gebundeld, waardoor goede mogelijkheden ontstaan voor het openbaar vervoer- en fietsgebruik (en daarmee het terugdringen van de groei van het autoverkeer).

Aan de Regiovisie is en wordt nadere uitwerking gegeven in het project Bereikbaarheid Agglomeratie Groningen/Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen (het project BAG).

De Regiovisie wordt in 2002 geëvalueerd en op basis van deze evaluatie geactualiseerd. Deze actualisatie van de Regiovisie wordt betrokken in het project BAG, in welk kader op basis van integrale maatregelenpakketten financiële afspraken worden gemaakt met het rijk.
Bij het opstellen van de Beleidsnota Fiets heeft afstemming plaatsgevonden met het project BAG. In het kader van het Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets zullen ook de te treffen maatregelen nader op elkaar worden afgestemd.

2.4. Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan
In december 2000 is het *Provinciaal Omgevingsplan*[2] vastgesteld. De visie Kompas voor de Toekomst is daarbij als vertrekpunt gehanteerd.
Onderdeel van het Provinciaal Omgevingsplan (POP) vormt het provinciale verkeers- en vervoerbeleid. Bij het opstellen van het POP hebben wij rekening gehouden met het rijksbeleid, verwoord in onder andere het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan.
In het POP wordt geconstateerd dat het transport van personen en goederen een belangrijke voorwaarde is voor welvaart, welzijn en welbevinden en als zodanig onmisbaar is in onze samenleving. Ook wordt geconstateerd dat de auto onmisbaar is en blijft voor de verdere economische ontwikkeling en waar nodig moet worden gefaciliteerd. De negatieve effecten van het autogebruik moeten echter zoveel mogelijk worden tegengegaan. Uiteindelijk is het streven er op gericht de groei van het aantal autokilometers te beperken tot 44% in 2010 ten opzichte van 1986.

Ingezet wordt op verbetering van het openbaar vervoer met goede, snelle en comfortabele verbindingen op de meest zware verkeers- en vervoerrelaties. Het openbaar vervoer moet op deze zware relaties een alternatief voor de auto bieden.

In het POP wordt ook aangegeven dat, naast het openbaar vervoer, de fiets als milieuvriendelijk vervoermiddel, bijdraagt aan het bereikbaar houden van onder andere de stedelijke centra. Daarom dient het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, te worden gestimuleerd. Daarbij dient meer aandacht uit te gaan naar de ketenmobiliteit, waarbij een goede aansluiting tussen de fiets en andere vervoerwijzen essentieel is. Daarnaast vormt het bevorderen van het fietsgebruik over kortere afstanden een belangrijke inzet van ons beleid.

Een andere beleidsinzet van het POP is het voeren van een sturend, regionaal afgestemd parkeer- en lokatiebeleid. Ook hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan het bevorderen van het openbaar vervoer- en fietsgebruik en het ontmoedigen van het autogebruik.

Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen
Verder hechten wij groot belang aan het stimuleren van toerisme en recreatie. Als nadere uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan van ons beleid op het gebied van recreatie en toerisme is in 2001 de *Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen, een karaktervol perspectief* vastgesteld. Recreatief fietsen vormt een belangrijk beleidsonderdeel van dit plan. Een nadere uitwerking wordt dan ook gegeven aan het speerpunt “wandelen en fietsen”.

[2] In het *Provinciaal Omgevingsplan* zijn het Streekplan, Waterhuishoudingsplan, Milieubeleidsplan en Mobiliteitsplan samengegaan. Het POP vormt hiermee de integrale beleidsvisie voor onze provincie.

Verkeersveiligheid
In ons verkeersveiligheidsbeleid onderschrijven wij de landelijke doelstelling. Taakstelling voor onze provincie is 35,7% minder dodelijke verkeersslachtoffers en 28% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 1998. Dit betekent dat wij ons richten op een daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot maximaal 24 per jaar en op een daling van het aantal ziekenhuisgewonden tot maximaal 543 ziekenhuisgewonden per jaar.

Vanuit het verkeersveiligheidsbeleid worden maatregelen, waaronder maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietsers, uiteindelijk uitgewerkt in de vorm van regionale maatregelenpakketten.

Door de invoering van het zogenaamde concept duurzaam veilig is een belangrijke impuls gegeven aan het verkeersveiligheidsbeleid. Omdat onder fietsers en bromfietsers veel slachtoffers vallen, vormt het verbeteren van de verkeersveiligheid van deze groep kwetsbare weggebruikers een wezenlijk onderdeel van ons verkeersveiligheidsbeleid.
Onderdelen van het beleid volgens het concept duurzaam zijn de inmiddels ingevoerde maatregelen “bromfiets op de rijbaan” en “voorrang voor bestuurders van rechts”. In het volgende hoofdstuk gaan wij hierop nader in.
Daarnaast wordt invulling gegeven aan het duurzaam veiligbeleid door de zogenaamde categorisering van het wegennet. Bij de regionale uitwerking daarvan voor onze provincie, willen wij een goed beeld verkrijgen van de gevolgen voor fietsers en bromfietsers. In hoofdstuk 6 gaan wij hierop nader in.

Met als uitgangspunt het rapport *Provinciale wegen Groningen, prioritering fietsoversteken* (december 2000) is een begin gemaakt met de gestructureerde aanpak van verkeersonveilige oversteekvoorzieningen. Op basis van een in dit rapport opgenomen prioriteitenlijst met te verbeteren oversteeksituaties op wegen in provinciaal beheer zijn inmiddels diverse maatregelen getroffen. Hierop wordt in hoofdstuk 6 nader ingegaan.

Beleidsnota Fiets
De nu voorliggende Beleidsnota Fiets vormt een nadere uitwerking van het in het Provinciaal Omgevingsplan verwoorde fietsbeleid. In deze Beleidsnota Fiets staat het fietsverkeer centraal en wordt aandacht besteed aan alle facetten die invloed kunnen hebben op het stimuleren van het fietsgebruik. Afstemming heeft plaatsgevonden met het recreatieve en het verkeersveiligheidsbeleid en met het project BAG.

3. Ontwikkelingen

3.1. Fietsgebruik

In de navolgende tabel is de vervoerprestatie in de Provincie Groningen in de periode 1986 t/m 1999 weergegeven. Daarbij is aangegeven met welk vervoermiddel de verplaatsing is gemaakt.

Vervoerprestatie in de provincie Groningen (in miljarden kilometers)

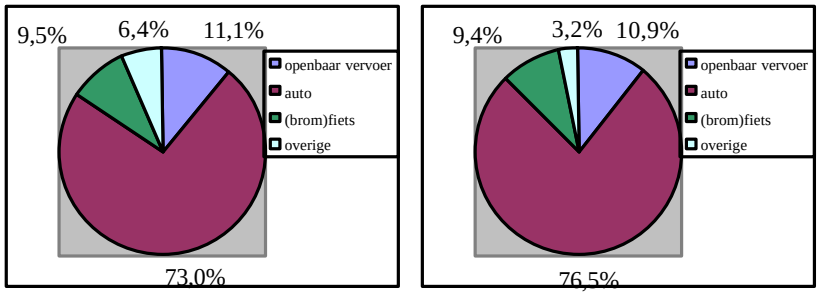
	1986	1989	1992	1995	1998	1999
Autobestuurder	2.4	2.5	3.2	3.0	2.9	3.0
Autopassagier	2.2	2.2	2.2	2.2	1.8	1.9
Trein	0.4	0.2	0.3	0.6	0.7	0.5
Bus	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.2
Bromfiets	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Fiets	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.6
Lopen	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1
Overig	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.1
Totaal	6.3	6.2	7.0	7.0	6.6	6.4

Bron: CBS Heerlen, OVG

De totale vervoerprestatie in de provincie Groningen is tussen 1986 en 1992 toegenomen van ongeveer 6.3 naar 7.0 miljard kilometer. Na een stabilisatie bedraagt de vervoerprestatie in 1999 ongeveer 6.4 miljard kilometer. Dit is weer ongeveer het niveau van 1986.
Verreweg het grootste deel van de verplaatsingen wordt per auto gemaakt: in 1999 in totaal 4.9 miljard kilometer, waarvan 3 als autobestuurder en 1.9 als autopassagier.
Per fiets gaat het om ongeveer 0.6 miljard kilometer per jaar in 1999. Na een afname vanaf het begin van de jaren ’90 met circa 10 à 15% ligt de vervoerprestatie per fiets in 1999 ongeveer weer op hetzelfde niveau als in 1986.

In aandelen uitgedrukt is de vervoerwijzeverdeling in de provincie Groningen als volgt.

Vervoerwijzeverdeling 1986 ***Vervoerwijzeverdeling 1999***



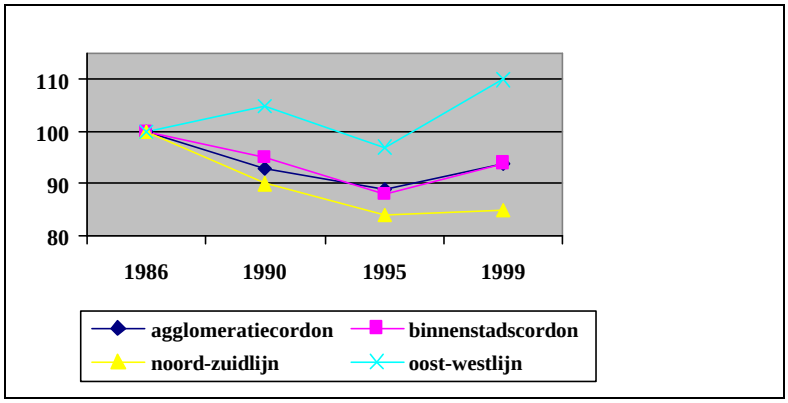
Ook het aandeel (brom)fietsgebruik ligt in 1999 (9,4%) weer ongeveer op hetzelfde niveau als in 1986 (9,5%).

De afname van het fietsgebruik vanaf het begin van de jaren ’90 is veroorzaakt door diverse maatschappelijke ontwikkelingen. De lagere woondichtheden en de schaalvergroting ten aanzien van onder andere onderwijs-, sport- en recreatieve voorzieningen hebben per saldo geleid tot grotere verplaatsingsafstanden. Verder heeft de economische groei geleid tot een hoger autobezit en –gebruik en een daarmee gepaard gaande afname van het fietsgebruik. Ook de toenemende individualisering en het groter aantal tweeverdieners heeft tot gevolg gehad dat het autobezit- en gebruik is toegenomen, ten dele ten koste van het fietsgebruik.

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het fietsverkeer in en rond de stad Groningen weergegeven voor de periode 1986 t/m 1999. Het gaat daarbij om indexcijfers met 1986 als peiljaar. In bijlage 1 zijn de telpunten aangegeven.

ontwikkeling fietsverkeer in en om de stad Groningen (1986=index=100)				
	1986	1990	1995	1999
agglomeratiecordon	100	93	89	94
binnenstadscordon	100	95	88	94
noord-zuidlijn	100	90	84	85
oost-westlijn	100	105	97	110

Deze indexcijfers zijn in de onderstaande grafiek gevisualiseerd.



Na een forse afname tussen 1986 en 1995 neemt het fietsgebruik vanaf 1995 weer toe. Deze stijgende lijn zet zich voort tot 1999. Per saldo is het niveau van 1986 echter nog niet weer helemaal bereikt.

Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven, is onze inzet er op gericht deze positieve ontwikkeling ten aanzien van de groei van het fietsverkeer extra te stimuleren. Met name in en rond de stad Groningen zijn de mogelijkheden hiertoe het grootst, dit vanwege de sterke gerichtheid vanuit de omliggende kernen op de stad Groningen. Er zijn veel woon-werk en woon-schoolverplaatsingen tussen deze kernen en de stad Groningen, gedeeltelijk over afstanden die goed met de fiets te overbruggen zijn. Met name op deze relaties, die in het algemeen korte, goed befietsbare afstanden betreffen, willen wij extra inspanningen richten. Door middel van het realiseren van fietsroutes, waaraan extra kwaliteit wordt gegeven (de zogenaamde regionale fietsroutes plus), verwachten wij mogelijkheden om met name op deze relaties het niet-noodzakelijk autogebruik terug te dringen. In hoofdstuk 5 wordt hierop nader ingegaan.

3.2. Verkeersveiligheid

Bij het stimuleren van het fietsgebruik vormt het verbeteren van de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. In het navolgende wordt een overzicht gegeven van de verkeersongevallen en slachtoffers in onze provincie over de periode 1998-2000 ten opzichte van de periode 1995-1997. Specifiek wordt daarbij ingegaan op de verkeersonveiligheid van fietsers en bromfietsers.

Ongevallen en slachtoffers alle verkeer
Het aantal verkeersongevallen in onze provincie is in de periode 1998-2000 ten opzichte van de periode 1995-1997 in totaal gestegen met 8,8%. Het aandeel van de ongevallen met ernstige afloop is daarentegen wel gedaald.

Het aantal verkeersslachtoffers in onze provincie is in de periode 1998-2000 ten opzichte van de periode 1995-1997 in totaal gedaald met 2,3%. Opvallend daarbij is dat het aantal verkeersdoden met ruim 21% gedaald is.

Ontwikkeling verkeersslachtoffers totaal 1998-2000 ten opzichte van 1995-1997

periode	aantal doden	toe-/ afname in %	aantal ziekenhuis-gewonden	toe-/ afname in %	overige gewonden	toe/- afname in %	totaal	toe-/ afname in %
1995-1997	122		1477		3938		5537	
1998-2000	96	-21,3	1408	-4,7	3907	-0,8	5411	-2,3

Ongevallen en slachtoffers (brom)fietsers
Het aantal ongevallen in onze provincie waarbij (brom)fietsers zijn betrokken, is in de periode 1998 – 2000 ten opzichte van de periode 1995 – 1997 gestegen met 11,1 %. Ook hier is het aantal ongevallen met ernstige afloop afgenomen.

Het aantal slachtoffers in onze provincie waarbij (brom)fietsers zijn betrokken, is in de periode 1998 – 2000 ten opzichte van de periode 1995 – 1997 gedaald met 2,0%. Opvallend is ook hier dat het aantal doden sterk is gedaald.

Ontwikkeling verkeerslachtoffers (brom)fietsers 1998-2000 ten opzichte van 1995-1997

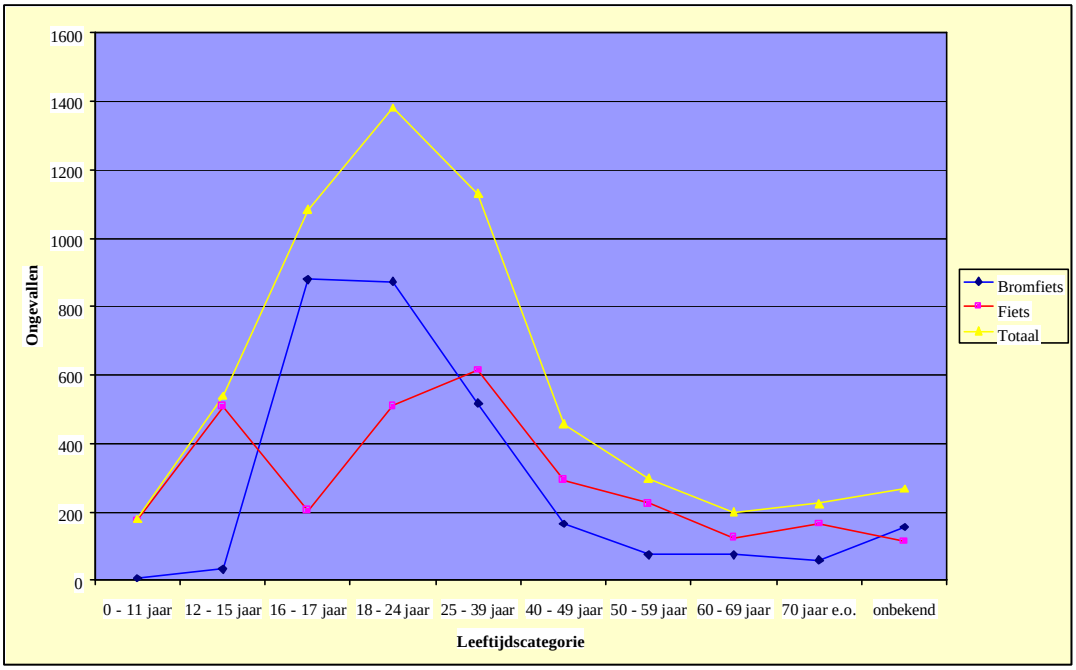
periode	aantal doden	toe-/ afname in %	aantal ziekenhuis-gewonden	toe-/ afname in %	overige gewonden	toe-/ afname in %	totaal	toe-/ afname in %
1995-1997	39		617		1917		2573	
1998-2000	28	-28,0	597	-3,2	1896	- 1,1	2521	-2.0

Op kaart 1 is te zien waar de ongevallen plaatsvinden. 50% van alle ongevallen in onze provincie, waarbij (brom)fietsers betrokken zijn, vindt plaats in de gemeente Groningen. Op ruime afstand volgen Hoogezand-Sappermeer en Stadskanaal met elk 6% van het aantal ongevallen. Hierbij moet bedacht worden dat ook in absolute zin het fietsgebruik in de gemeente Groningen veel hoger is dan in de rest van de provincie.

Belangrijkste oorzaak van de ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken zijn is de voorrangsverlening (46% van de ongevallen). Daarbij wordt 43% veroorzaakt door de (brom)fietser, 52% door de automobilist en 2% anders.

Leeftijd
Het grootste deel van de ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken zijn, valt in de leeftijdscategorieën 16-17 jaar, 18-24 jaar en 25-39 jaar (62%). Daarbij valt op dat de categorie 16-17 jaar (16%) relatief de grootste risicogroep vormt. Zoomen we verder in op deze drie groepen dan valt op dat een groot deel van deze ongevallen is toe te delen aan de brom-

fietsers. Respectievelijk 81%, 63% en 45% van de ongevallen in respectievelijk de categorieën 16-17 jaar, 18-24 jaar en 25-39 jaar valt ten deel aan de bromfietser.



Bromfiets op de rijbaan

Om de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers te vergroten is op 15 december 1999 de maatregel "bromfiets op de rijbaan" landelijk ingevoerd. De invoering van deze maatregel houdt in dat een bromfietser niet meer op een "verplicht fietspad" mag rijden.

Een jaar na invoering is deze maatregel landelijk geëvalueerd. Het evaluatie-onderzoek heeft zich gericht op trajecten binnen de bebouwde kom waar de bromfiets nu gebruik maakt van de rijbaan, samen met het andere gemotoriseerd verkeer. Uit het evaluatie-onderzoek is gebleken dat op beschouwde trajecten een significante daling van het aantal ongevallen, waarbij onder andere bromfietsers zijn betrokken, is gerealiseerd.

Wij zullen deze maatregel voor zover het de provinciale wegen betreft over een aantal jaren evalueren. Enerzijds wordt dit ingegeven vanwege het feit dat de invoering van deze maatregel op provinciaal niveau minder vergaande consequenties heeft dan op gemeentelijk niveau. Op een aantal regionale trajecten waar menging van bromfietsers met het andere gemotoriseerde verkeer mogelijk risico's kon opleveren, is gekozen voor handhaving van de oude situatie. Ook hebben wij sinds de invoering van de maatregel weinig klachten ontvangen. Voordeel van een evaluatie over een wat langere termijn is dat betrouwbaardere uitspraken kunnen worden gedaan dan bij een evaluatie over korte termijn.

Een klacht die wel bij ons binnenkomt is dat bromfietsers die moeten wachten voor verkeerslichten op de hoofdrijbaan, het rode licht omzeilen door tijdelijk gebruik te maken van het verplicht fietspad. In het kader van het Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets zullen wij inventariseren waar deze problemen zich voordoen en bekijken of het treffen van maatregelen wenselijk is.

Voorrang voor bestuurders van rechts

"Voorrang voor bestuurders van rechts" is een andere maatregel die van invloed kan zijn op de verkeersveiligheid van fietsers en bromfietsers. "Voorrang voor bestuurders van rechts" is op 1 mei 2001 in heel Nederland is ingevoerd. Deze maatregel, waarbij de fietser een gelijkwaardige positie in het verkeerssysteem ten opzichte van de auto krijgt, is voortgekomen uit de noodzaak tot Europese uniformering.

Voor het provinciale wegennet heeft deze maatregel relatief weinig gevolgen gehad. In veel gevallen is de voorrangssituatie al geregeld, waardoor in deze situaties de maatregel geen invloed heeft.
Daar waar de voorrangssituatie niet is geregeld, hebben wij besloten de situatie niet te wijzigen, omdat het toekennen van voorrang kan leiden tot hogere rijsnelheden en daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid. Indien blijkt dat er sprake is van probleemsituaties, zullen wij incidenteel, op basis van een nadere analyse van de problematiek, maatregelen treffen. Dit kan bijvoorbeeld door de zichtbaarheid van de "aantakkende wegen" te vergroten, waardoor de automobilist de fietser van rechts beter kan waarnemen. Idealiter zouden de betreffende traverses moeten worden heringericht tot 30 km/uur gebieden. In het kader van Duurzaam Veilig besteden wij hieraan aandacht.

4. Doelstellingen

Op basis van de hiervoor beschreven ontwikkelingen blijkt dat, na een afname van het fietsgebruik vanaf het begin van de negentiger jaren, het fietsgebruik inmiddels weer ongeveer op het niveau van 1986 zit. Het lijkt er op dat het beleid om het fietsgebruik te stimuleren succesvol is. De beleidsdoelstelling om te komen tot een toename van het fietsgebruik is echter nog niet bereikt. Ondanks dat er in Nederland veel wordt gefietst, worden nog steeds veel "onnodige" ritten over kortere afstanden met de auto gemaakt.

Ook op het gebied van de verkeersveiligheid zijn positieve ontwikkelingen waar te nemen. Echter, ook hier zijn de beleidsdoelstellingen ten aanzien van het verbeteren van de veiligheidssituatie voor fietsers en bromfietsers (verder) nog niet gerealiseerd.

Daarom hebben wij besloten het fietsbeleid zoals verwoord in het Provinciaal Omgevings-Plan te actualiseren en nader uit te werken in deze Beleidsnota Fiets.

Doelstellingen van de Beleidsnota Fiets zijn:

> ***te komen tot een toename van het aantal verplaatsingen per fiets***
>
> ***te komen tot het veiliger maken van het fiets- en bromfietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidstaakstelling 35,7% minder dodelijke verkeersslachtoffers en 28% minder ziekenhuisgewonden onder fietsers en bromfietsers in 2010 ten opzichte van 1998***

Subdoelstelling daarbij is:

> ***het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto door het aanmerkelijk verbeteren van een aantal kansrijke fietstrajecten (de zogenaamde regionale fietsroutes plus) en het bevorderen van het zogenaamde ketenvervoer[3]***

Planperiode van deze Beleidsnota Fiets is het jaar 2010.

Om de doelstellingen te bereiken, achten wij het noodzakelijk te beschikken over een fijnmazig regionaal hoofdfietsnetwerk van goede kwaliteit. Daarnaast is een aanvullend beleid ter stimulering van het fietsgebruik noodzakelijk, onder andere op het gebied van ketenvervoer, stallingvoorzieningen, educatie en voorlichting.

De doelstelling van deze Beleidsnota Fiets kunnen wij niet alleen bereiken. Zonder medewerking van de gemeenten, die een uitvoerende taak hebben voor hun eigen wegennet (inclusief fietsvoorzieningen) en een stimulerende taak richting de bevolking, lukt dit niet. Ook vallen de voorzieningen op de plek van herkomst en/of bestemming meestal onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Van de gemeenten verwachten wij dan ook een actief beleid ter stimulering van het fietsgebruik.

In het navolgende wordt eerst ingegaan op het regionaal fietsnetwerk en de kwaliteitseisen die daarop van toepassing zijn. Daarna komen de overige aspecten ter stimulering van het fietsgebruik aan de orde.

[3] vervoer waarbij de fiets in het voor- en/of natransport van de auto, bus of trein wordt gebruikt

Kaart 2: Regionale hoofdfietsstructuur en fietsroutes-plus (in studie) in de provincie Groningen

N

Uithuizermeeden
Roodeschool
Usquert
Uithuizen
Spijk
Bierum
Kloosterburen
Warffum
't Zandt
Holwierde
Ulrum
Leens
Eenrum
Baflo
Kantens
Middelstum
Wehe-den-hoorn
Delfzijl
Zoutkamp
Winsum
Onderdendam
Loppersum
Appingedam
Stedum
Ezinge
Garnwerd
Bedum
Termunten
Oldehove
Sauwerd
Kommerzijl
Adorp
Ten Boer
Woldendorp
Wagenborgen
Noordhorn
Grijpskerk
Aduard
Siddeburen
Nieuwolda
Zuidhorn
Niekerk
Slochteren
Grootegast
Hoogkerk
Groningen
Harkstede
Midwolda
Oostwold
Finsterwolde
Noordbroek
Nieuweschans
Scheemda
Haren
Beerta
Zuidbroek
Leek
Hoogezand-Sappemeer
Westerlee
Winschoten
Peize
Meeden
Gimmen
Muntendam
Roden
Eelde / Paterswolde
Marum
Bellingwolde
Blijham
De Wilp
Zevenhuizen
Pekela's
De Punt / Vries
Oude Pekela
Zuidlaren
Veendam
Nieuwe Pekela
Wedde
Vriescheloo
Veelerveen
Alteveer
Onstwedde
Vlagtwedde
Bourtange
Stadskanaal
Mussel
Sellingen
Musselkanaal
Ter Apel

Verklaring

- Regionale fietsroute-plus
- Hoofdfietsroute
- Weg
- Gemeentegrens
- Meer / Waterweg
- Bebouwing (bestaand/bestemd)

Kaart 2
Regionale hoofdfietsstructuur en
fietsroutes-plus (in studie) in de provincie Groningen

provincie groningen
Dienst Ruimte & Milieu
GIS - cluster

Schaal: 1 : 250.000
Datum: 08 april 2002
Project: F:\project\fietspaden\
workshop\kaart2.apr

5. Regionaal fietsnetwerk

5.1. Regionaal fietsnetwerk

Zoals hiervoor al is vermeld zullen wij onze inspanningen om te komen tot een kwalitatief en veilig fietsnetwerk vooral richten op de regionale hoofdfietsstructuur. Samen met de gemeenten en de Fietsersbond is het regionaal utilitaire fietsnetwerk bepaald. Deze regionale hoofdfietsstructuur is weergegeven op kaart 2.

De lokale fietsnetwerken binnen de kernen zijn, zoals eerder is aangegeven, niet in dit plan opgenomen. Het vaststellen van lokale fietsnetwerken binnen de kernen beschouwen wij als een taak van de gemeenten. Wel maken doorgaande provinciale routes door kernen heen onderdeel uit van het netwerk.

Bij het bepalen van de regionale fietsstructuur hebben wij aandacht besteed aan de aansluiting tussen de regionale fietsstructuur en de lokale fietsstructuur. Ook hebben wij aandacht besteed aan de aansluiting van het regionaal fietsnetwerk met de fietsstructuur in de Provincies Drenthe en Friesland.

5.2. Recreatief fietsen

De recreatieve fietser gebruikt voor een deel hetzelfde netwerk als de utilitaire fietser. Het netwerk dat specifiek bestemd is voor het recreatief fietsverkeer vormt geen onderdeel van deze Beleidsnota Fiets. Zoals al eerder is vermeld, wordt hieraan op basis van onze *Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen, een karaktervol perspectief* een nadere uitwerking gegeven in het speerpunt “wandelen en fietsen”.

In het algemeen kan worden opgemerkt dat de recreatieve fietser andere eisen aan de fietsvoorzieningen stelt dan de utilitaire fietser. Het belangrijkste verschil is dat het bij recreatief fietsen om een vorm van vrije tijdsbesteding gaat en dat een aantrekkelijke omgeving uitnodigt tot recreatief fietsen. Directheid en snelheid van de fietsverbinding zijn in het algemeen van minder belang voor de recreatieve fietser. Deze aspecten zullen bij de uitwerking van het recreatief beleid worden betrokken.

5.3. Criteria bij bepalen regionaal fietsnetwerk

Het in het Mobiliteitsplan (1994) opgenomen fietsnetwerk is destijds bepaald op basis de volgende criteria:

- *relatietypen kernen*
  een route tussen kernen met veel inwoners is sneller opgenomen in het regionaal netwerk dan een route tussen kernen met weinig inwoners;
- *verbindingen met openbaar vervoerknooppunten*
  aan een kern met een openbaar vervoerknooppunt is hogere prioriteit toegekend bij het bepalen van het regionaal netwerk vanwege het belang dat de fiets heeft in het voor- en natransport;
- *afstand tussen de kernen*
  hoe korter een traject tussen kernen, hoe eerder gebruik zal worden gemaakt van dit traject door fietsers; afstanden tot 10 kilometer zijn als goed fietsbare afstanden beschouwd;
- *gebruik van het traject*

trajecten met een hoog fietsgebruik hebben hogere prioriteit gekregen bij het bepalen of het traject onderdeel uitmaakt van het regionaal netwerk.

Daarnaast is de aanwezigheid van werklocaties en onderwijsvoorzieningen bij het bepalen van de regionale fietsstructuur betrokken. De aanwezigheid van grote werklocaties en regionale en bovenregionale onderwijsvoorzieningen in kernen, heeft geleid tot een hogere prioriteit bij het vaststellen van het regionaal fietsnetwerk.

Op zich is de destijds gekozen aanpak bij het bepalen van het regionaal fietsnetwerk een goede geweest. Het fietsnetwerk in Noordwest Groningen is echter destijds niet volledig uitgewerkt in het Mobiliteitsplan.
Mede daarom is in het kader van deze Beleidsnota Fiets, gezamenlijk met de gemeenten en de Fietsersbond, het netwerk nog eens kritisch bekeken. Op basis van kennis van het gebied en de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan sinds het verschijnen van het Mobiliteitsplan in 1994, is de structuur geactualiseerd.

5.4. Fietsroutes plus

Het is onze bedoeling om aan een aantal regionale fietsroutes in onze provincie extra kwaliteit te geven: de zogenaamde “fietsroutes plus”. Als eerste aanzet is op kaart 2 een aantal fietsroutes plus opgenomen.
Gekozen is voor routes waar de mogelijkheden om het fietsgebruik extra te stimuleren groot zijn. Deze routes liggen tussen herkomst- en bestemmingsgebieden met grote vervoersstromen. Door het concentreren van maatregelen op deze trajecten kan naar verwachting de grootste winst worden bereikt ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik. Ook gezien de sterke woon-werk- en woon-schoolrelaties tussen deze kernen mag worden verwacht dat op deze relaties het meeste succes kan worden geboekt ten aanzien van het terugdringen van het niet-noodzakelijk autoverkeer.

Concentratie van maatregelen richt zich zowel op de kwaliteit van de fietsroute en de verkeersveiligheid, als op de mogelijkheden tot het stimuleren van ketenvervoer. Dit gebeurt onder andere door het bieden van voldoende en goede stallingvoorzieningen bij openbaar vervoerhaltes langs deze routes.

De definitieve keuze en een prioriteitstelling van de regionale fietsroutes plus zal in het Actieplan Fiets, dat als vervolg op deze beleidsnota wordt opgesteld, worden gemaakt.
Daar waar ook gemeentelijke trajecten onderdeel uitmaken van deze routes, zal één en ander in samenwerking met de betreffende gemeente(n) worden uitgewerkt.
Een aandachtspunt bij het definitief bepalen van de regionale fietsroutes plus vormt de vraag of, daar waar het fietsverkeer tussen belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden nu gebruik maakt van meerdere routes, dit kan worden gecombineerd tot één fietsroute plus, een route met extra kwaliteit voor het fietsverkeer.

6. Kwaliteitseisen regionaal fietsnetwerk

6.1. Algemeen

Diverse factoren zijn van belang bij het stimuleren van het fietsgebruik. Ten aanzien van het fietsnetwerk gaat het daarbij om het bieden van voldoende kwaliteit.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de kwaliteitseisen voor het regionaal fietsnetwerk. Naast het al dan niet voorkomen van aparte fietsvoorzieningen (fietspaden of fietsstroken), zijn de volgende factoren bepalend voor de kwaliteit van het regionaal fietsnetwerk:

- directheid van de route
- comfort, waarbij onderscheid kan worden gemaakt in:
  - de breedte van de fietsvoorziening
  - de doorstroming van het (brom)fietsverkeer
  - de verhardingssoort/het onderhoud
- verlichting
- bewegwijzering
- verkeersveiligheid

In het Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets zal het regionaal netwerk, met bijzondere aandacht voor de regionale fietsroutes plus, worden getoetst aan de hand van deze kwaliteiteisen. Bepaald zal worden waar verbeteringen nodig zijn en op basis van een prioriteitenstelling wordt een meerjarenprogramma opgesteld.

Zoals hiervoor al is aangegeven zijn als verbijzondering van het regionaal fietsnetwerk fietsroutes plus onderscheiden. Concentratie van maatregelen zal zich zowel op de kwaliteit van de fietsroute en de verkeersveiligheid, als op de mogelijkheden tot het stimuleren van ketenvervoer richten. In het kader van het Actieplan/uitvoeringsprogramma Fiets is onze inzet dan ook aan de fietsroutes plus extra kwaliteit te geven en deze bij het treffen van maatregelen te prioriteren.

6.2. Fietsvoorzieningen (fietspaden en fietsstroken)

Door ons zijn in het kader van de categorisering van wegen op basis van het concept duurzaam veilig de volgende wegtypen onderscheiden (zie bijlage 4):

- stroomweg A
- stroomweg B
- gebiedsontsluitingsweg A
- gebiedsontsluitingsweg B
- erfontsluitingsweg A
- erfontsluitingsweg B

In bijlage 4 is de categorisering in de provincie Groningen opgenomen zoals die in het POP staat. In bijlage 2 zijn de wegkarakteristieken in detail weergegeven.

Alle in de tabel van bijlage 2 opgenomen kenmerken hebben betrekking op het eindbeeld. In de praktijk zullen dus tussensituaties en afwijkingen voorkomen. Wij streven naar een (uiteindelijk) uniform wegbeeld dat duidelijkheid schept voor de weggebruiker. De nieuwe Richtlijnen voor Ontwerp Niet Autosnelwegen zijn op dit moment in herziening. Ook onze provinciale visie op inrichting in het kader van Duurzaam Veilig is in ontwikkeling. Dit

betekent dat het moeilijk is op dit moment harde uitspraken te doen over inrichtingsprincipes. Onderstaand is een voorzet gegeven hoe invulling gegeven kan worden aan het onderdeel fietsvoorzieningen in het kader van een Duurzaam Veilige inrichting.

Een stroomweg A is een autosnelweg, een stroomweg B een autoweg. Deze wegen zijn alleen bestemd voor het autoverkeer en beschikken niet over fietsvoorzieningen.

Een gebiedsontsluitingsweg A is volledig gesloten voor langzaam verkeer, een gebiedsontsluitingsweg B is gesloten voor (brom)fietsverkeer.
Bij gebiedsontsluitingswegen A gebruikt het fietsverkeer (brom)fietspaden, parallelle routes of parallelwegen. De bromfietser bevindt zich hier eveneens op het (brom)fietspad, de parallelle route of parallelweg.

Uitgangspunt is dat gebiedsontsluitingswegen B over aparte fietsvoorzieningen beschikken. De bromfietser bevindt zich op de fietsvoorziening.
De voorkeur gaat uit naar tweezijdig gelegen, vanuit één richting bereden fietspaden. De afweging voor al dan niet tweezijdig gelegen fietspaden wordt met name gemaakt vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Voorkomen moet worden dat fietsers op een bepaald traject vaak drukke wegen moeten oversteken.
Als door hoge kosten of ruimtelijke belemmeringen, bijvoorbeeld vanwege de aanwezigheid van bebouwing, kanalen of landschappelijke kwaliteiten, een tweezijdig gelegen fietspad niet mogelijk is, kan worden gekozen voor éénzijdig gelegen, vanuit twee richtingen bereden fietspaden. In dat geval moet bijzondere aandacht worden besteed aan de veiligheid van oversteekplaatsen, kruisingen met autoverkeer en indien van toepassing onveiligheid door menging met bromfietsverkeer.

Wanneer gebiedsontsluitingswegen bebouwde kommen doorsnijden (met een snelheidsregime van 50 km/uur), gaan de bromfietsers daar in principe op de rijbaan.

Erfontsluitingswegen A en B zijn bestemd voor alle verkeer.
Eventueel zijn langs erfontsluitingswegen A, als het auto- en het fietsgebruik hoog is, aparte fietsvoorzieningen gewenst, in het algemeen in de vorm van fietspaden, eventueel fietsstroken. Dat kan eveneens het geval zijn wanneer er wordt gekozen voor een snelheidregime van 60+. Wanneer sprake is van een inrichting van de rijbaan als verblijfsgebied (bijvoorbeeld onderbroken kantmarkering), behoren bromfietsers op de rijbaan.

Erfontsluitingswegen B beschikken in principe niet over aparte fietsvoorzieningen. Daar waar aparte fietsvoorzieningen al in verleden zijn aangelegd, kunnen erfontsluitingswegen B wel over aparte fietsvoorzieningen beschikken. Bromfietsers bevinden zich in alle gevallen op de rijbaan.

Wanneer erfontsluitingswegen bebouwde kommen doorkruisen, is in principe sprake van een inrichting als 30 km/uur-gebied. Eventuele fietsvoorzieningen worden dan niet voortgezet binnen de bebouwde kom.

In het kader van het opstellen van deze nota is geïnventariseerd op of er gebiedsontsluitingswegen zijn waar fietsers (nog) gebruik maken van de hoofdrijbaan. Het aantal knelpunten blijkt beperkt te zijn. Knelpunt vormt de route van Bourtange richting Duitsland.

In het kader van het Actieplan Fiets zal een check volgen en zal worden nagegaan of er maatregelen moeten worden getroffen. Ook zal een prioritering van de te treffen maatregelen worden aangegeven. Daarnaast zal worden geïnventariseerd waar langs ertoegangswegen A fietsvoorzieningen ten onrechte ontbreken.Dit zal met name worden bepaald op basis van de

Kaart 3: Comfortmeting fietspaden in provinciaal beheer (2001)

N

Legenda

Rapportcijfer (comfortmeting 2001)
- 0 - 5.75 (onvoldoende)
- 5.76 - 10 (voldoende)
- Wegen in prov. beheer
- Rijksweg
- Bebouwing

Kaart 3
Comfortmeting fietspaden in provinciaal beheer (2001)

provincie groningen
Dienst Ruimte & Milieu
GIS - cluster

Schaal: 1 : 250.000
Datum: 08 april 2002
Project: Comfort.apr

omvang van het auto- en fietsverkeer. Eventueel te treffen maatregelen worden in het bij het Actieplan horende uitvoeringsprogramma opgenomen.

6.3. Directheid

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

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

6.4. Comfort

Breedte fietsvoorziening
De breedte van een fietsvoorziening is van invloed op het comfort en de veiligheid van de fietser. Op bredere fietspaden bestaat minder gevaar om “van het fietspad af te raken”. Mede daardoor kan sneller worden gefietst en kan de aandacht zich meer richten op de omgeving, waardoor het fietsen vaak als prettiger wordt ervaren. Bredere fietspaden leiden ook tot een betere doorstroming van het (brom)fietsverkeer. Ook geeft het inhalen en het passeren van tegenliggers minder problemen. Met name op fietsvoorzieningen die worden medegebruik door bromfietsers zijn bredere fietspaden in het algemeen verkeersveiliger dan smalle fietspaden.

De herziene Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet-Autosnelwegen (RONA) geven de volgende breedten in relatie tot het gebruik.

Wenselijke effectieve verhardingsbreedte van een fietspad

Eénrichtingsverkeer		Tweerichtingsverkeer	
Spitsuurintensiteit in één richting	Effectieve breedte fietspad (in meters)	Spitsuurintensiteit in twee richtingen	Effectieve breedte fietspad (in meters)
0-150	1.50	0-50	1.50
150-750	2.50	50-150	2.50
> 750	3.50	>150	3.50

Bron: CROW, Herziene Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet-Autosnelwegen, concept d.d. 2001

Van deze richtlijnen wijken wij enigszins af. In verband met het onderhoud hanteren wij bij de aanleg van nieuwe vrijliggende utilitaire fietspaden 2 meter als minimale breedte, in plaats van de in de herziene RONA aangegeven minimale breedte van 1.5 meter.

Voor fietsstroken hanteren wij een voorkeursbreedte van 1.25 meter. Echter door ruimtegebrek komt het voor dat dit niet mogelijk is. In dat geval wordt een minimumbreedte van 0.75 meter gehanteerd.

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

In het kader van het opstellen van het Actieplan Fiets zullen wij inventariseren waar bestaande utilitaire fietspaden die onderdeel uitmaken van het regionaal fietsnetwerk, te smal zijn. Eventueel te treffen maatregelen worden opgenomen in het bij het Actieplan behorende uitvoeringsprogramma.

Verhardingssoort/onderhoud
Verhardingen met een vlakke egale oppervlaktetextuur bieden het beste rijcomfort aan fietsers. Dit wordt bevestigd door verrichte comfortmetingen. Tegels en klinkers scoren relatief slecht. Hetzelfde geldt, zij het in mindere mate, voor oppervlaktebehandelingen (slijtlagen). De ruwe oppervlaktetextuur (split aan de oppervlakte) is hiervoor verantwoordelijk.
Het slechte comfort voor fietsers van tegels en klinkers is algemeen bekend. Dat de ruwe structuur van slijtlagen een negatieve invloed kan hebben op het fietscomfort is nieuw.
Wij passen de slijtlaag veel toe als dichtingslaag van de fietspadconstructie.
Uit het oogpunt van comfort zou deze constructie niet meer toegepast moeten worden. Dit geldt ook voor de veel toegepaste rode slijtlaag. Uit het oogpunt van comfort is het beter rode fietspaden in rood asfalt uit te voeren.

Cementbeton en asfaltbeton blijken voor fietsers het meeste comfort te bieden, waarbij een lichte voorkeur bestaat voor cementbeton vanwege de geringere rolweerstand bij warm weer. Deze constructies verdienen op grond hiervan de voorkeur bij zowel het onderhoud als de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen.

Aan de uitvoering van fietsvoorzieningen in asfalt kleven enige nadelen die het comfort in de loop van de levensduur sterk verminderen en het beheer en onderhoud kostbaarder maken.
De lichte asfaltconstructies die wij toepassen zijn gevoelig voor schade door (te) zwaar onderhoudsmaterieel, doorgroei van riet, gras en kruiden, opdrukken door boomwortels en verzakkingen door mollen. Deze problemen zijn grotendeels te voorkomen door de fietspaden zwaarder te dimensioneren of door het toepassen van cementbeton. Cementbeton is bovendien goedkoper in onderhoud en hierdoor voordeliger wanneer naar investering in relatie tot levensduur en onderhoud wordt gekeken. Daarnaast is uit een door de CROW-werkgroep 'fietspaenbeheer' uitgevoerd onderzoek naar voren gekomen dat het comfortniveau van bitumineuze (asfalt)verhardingen en cementbetonverhardingen op dezelfde wijze door fietsers wordt beoordeeld.

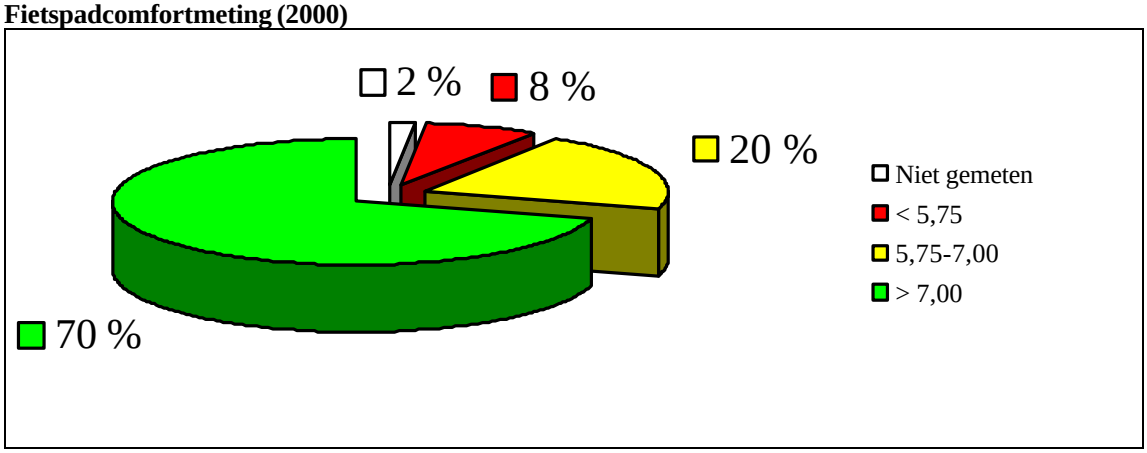
Om deze redenen geven wij bij de aanleg en reconstructie van fietsvoorzieningen in principe de voorkeur aan cementbeton. Wij kiezen daarbij voor maatwerk, waarbij per situatie bekeken zal worden of er problemen te verwachten zijn bij de toepassing van asfalt. Op basis daarvan wordt de keuze tussen cementbeton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

Het toepassen van tegels en klinkers gebeurt op plaatsen waar kabels en/of leidingen in het fietspad liggen. Momenteel nemen wij een proef met prefab betonplaten voor fietspaden

waarin kabels en/of leidingen liggen. Bij werkzaamheden kunnen deze platen worden verwijderd en weer teruggeplaatst. Het aantal voegen wordt hiermee sterk gereduceerd.

In 2000 hebben wij een comfortmeting op een deel van de bij ons in beheer zijnde fietspaden verricht (in totaal 245 km lengte). Rijdend over deze fietspaden met een minibus waarachter twee fietswielen zijn gehangen, zijn met behulp van daartoe uitgeruste apparatuur de trillingen geregistreerd. Hiermee is informatie verkregen over de vlakheid van de verharding. Op kaart 3 en in onderstaande afbeelding zijn de resultaten weergegeven.

Fietspadcomfortmeting (2000)



De mate van comfort wordt uitgedrukt in een rapportcijfer. Hoe hoger het rapportcijfer hoe beter het comfort. Het maatgevende rapportcijfer is een 6-. Dit betekent dat alles onder 5.75 als onvoldoende wordt gewaardeerd.
Uit de comfortmeting is gebleken dat slechts 8% van de in het onderzoek betrokken fietspaden onvoldoende scoren.

In het kader van het Actieplan/uitvoeringsprogramma zullen wij mede op basis van de comfortmeting nader inventariseren waar de verharding van fietspaden te wensen overlaat. Daarbij wordt nagegaan of de comfortmeting daartoe voldoende informatie verschaft. Eventueel te treffen maatregelen komen in dat verband aan de orde.

Ook is het van belang dat de gemeenten de nodige zorg besteden aan het realiseren van fietspaden met comfortabele verharding en dat zij zorg dragen voor goed onderhoud.

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

Waar dit soort problemen zich voordoen op bij ons in beheer zijnde fietsvoorzieningen zullen wij hieraan aandacht besteden. Ook de gemeenten dienen bij dit soort problemen de belangen van fietsers evenwichtig te betrekken.

6.5. Verlichting

In het algemeen zijn fietspaden buiten de bebouwde kom niet verlicht. Wel is, zowel vanwege de verkeersveiligheid, als vanwege de sociale veiligheid, een goede verlichting van fietstunnels gewenst. Dit geldt ook voor locaties waar onvoldoende verlichting kan leiden tot verkeersonveiligheid, zoals bijvoorbeeld bij belangrijke oversteekplaatsen voor fietsers.
Het beleid van de provincie Groningen ten aanzien van verlichting is dat bij provinciale oversteeklocaties en kruisingen, verlichting wordt geplaatst indien dit vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is. Voor wat betreft de fietsroutes+ zal dit bij de opstelling van het eisenpakket worden meegenomen.

6.6. Bewegwijzering

Het spreekt voor zich dat een goede bewegwijzering van wezenlijk belang is om het gebruik van het fietsverkeer te bevorderen. Dit geldt zowel voor het utilitair, als voor het recreatief gebruik.
Op regionaal niveau is de utilitaire bewegwijzering in onze provincie in het algemeen goed. Met name de bewegwijzering in kernen voor doorgaand fietsverkeer vormt een aandachtspunt.
In het kader van het speerpunt "wandelen en fietsen" op basis van de *Beleidsnota 2001-2006 Toeristisch Groningen, een karaktervol perspectief* zal aandacht worden besteed aan de recreatieve bewegwijzering.

6.7. Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid fietsers en bromfietsers
Zoals ook uit de verkeersveiligheidsanalyse is gebleken, vormen fietsers en bromfietsers kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarom vormt de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren en verbeteren van fietsvoorzieningen. Eén van de speerpunten uit het Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen is dan ook de aanpak van de verkeersonveilige oversteken voor (brom)fietsers.

Met het uitbrengen van de nota *Fietsverkeer Provinciale Wegen Groningen, Prioritering Fietsoversteken* (december 2000) is hierin verandering gekomen. De verkeersonveilige oversteeklocaties zijn systematisch geïnventariseerd. Op basis van een analyse van de aard van de problematiek zijn maatregelen bepaald. Vervolgens zijn op basis van het verwachte rendement op de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid en de kosten prioriteiten bepaald.
Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van maatregelen in het kader van het *Actieplan Verkeersveiligheid Provinciale Wegen Groningen*. Bijna alle geprioriteerde maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd dan wel worden binnenkort uitgevoerd. Daarbij gaat het concreet op de volgende locaties:

N388, km 9.7 Grijpskerk spoorwegovergang
N986, km 5.0 Groningen Ruischerbrug
N986, km 5.3 Groningen Borgsloot
N372, km 25.2 Leek aansluiting A7 Noord
N372, km 25.1 Leek aansluiting parallelweg A7 Zuid
N367, km 4.1 Tweekarspelenweg
N372, km 24.2 Leek Midwolde
N388, km 21.1 Zoutkamp
N388, km 8.9 Gaarkeuken

Ook in andere gevallen, wanneer op een fietsroute sprake is van een concentratie van ongevallen, zullen maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarbij kan worden gedacht aan het scheiden van verkeerssoorten, het verminderen van de snelheid van het autoverkeer en het duidelijk inrichten van wegen en kruispunten waardoor de weggebruiker een beter overzicht heeft.

Een probleem dat is gesignaleerd, is dat het voorkomt dat bij tweezijdig gelegen fietspaden waar de herkomst en bestemming voornamelijk aan één kant van de weg liggen, op delen van dit fietspad tegen de richting in wordt gefietst. Fietsers vermijden daarmee het oversteken van de hoofdrijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Waar dit tot ernstige problemen leidt, zullen wij per locatie bekijken of maatregelen mogelijk en wenselijk zijn. Mogelijke maatregelen zijn het verbeteren van de oversteeksituatie of het eventueel laten gebruiken van het fietspad in twee richtingen. Bij de beoordeling van eventueel te treffen maatregelen worden de omvang van het autogebruik op de hoofdrijbaan en het fietsgebruik betrokken. Uiteraard is hierbij ook overleg met de Regiopolitie aan de orde. Bij een keuze voor in twee richtingen bereden fietspaden vraagt de veiligheid daarvan, bij kruisingen en eventueel door menging met bromfietsverkeer, extra aandacht.

In het kader van het Actieplan Fiets zal op basis van geactualiseerde verkeersveiligheidsgegevens opnieuw een analyse van de problematiek plaatsvinden. Op basis daarvan worden weer maatregelen ontwikkeld en prioriteiten gesteld. Bij deze analyses zullen wij onderzoeken in hoeverre wij bij het ontwikkelen van maatregelen ook rekening kunnen houden met subjectieve verkeersonveilige locaties.
Bij de analyse, het ontwikkelen van maatregelen en de prioriteitenstelling zal afstemming plaatsvinden tussen het verkeersveiligheids- en fietsbeleid.

Skaters
Een belangrijk aandachtspunt ten aanzien van de verkeersveiligheid vormt het toenemend aantal skaters (en skeelers). Stonden in 1998 nog ongeveer 1,5 miljoen Nederlanders op de schaatsen op wieltjes, in 1999 wordt het aantal al op 2 miljoen geschat. Met de toename van het aantal skaters is ook het aantal (letsel)ongevallen onder deze groep gegroeid, van enkele honderden geregistreerde gewonde skaters in het begin van de jaren negentig tot 9.200 in 1998 (in Nederland). Het aantal skaters dat in 1999 in een ziekenhuis moest worden behandeld steeg ten opzichte van 1998 met circa 40% tot 13.000. De oorzaak van bijna alle ongevallen is een val zonder dat daar iemand anders bij betrokken is.

Skaters behoren volgens de wet tot de categorie voetgangers. Dit betekent dat de skater zich over het voetpad moet verplaatsen. Indien geen voetpad aanwezig is, moet de skater uitwijken naar het fietspad. Is er ook geen fietspad dan moet de skater gebruik maken van de rijbaan. De skater als voetganger beschouwen strookt vanwege het snelheidsverschil niet met het duurzaam veilig-beleid. De snelheid van skaters bedraagt gemiddeld 12 tot 16 km/uur. Het strookt ook niet met de werkelijkheid. Om de voetgangers te vermijden en vanwege het comfort (vlakke ondergrond) kiezen skaters vaak voor gebruik van het fietspad en de rijbaan. Onder andere de ANWB heeft een boekje uitgebracht, waar diverse skateroutes in onze provincie zijn opgenomen.
Door het groeiend aantal skaters komt het gedoogbeleid onder druk te staan. Om de skater onder te brengen onder een andere categorie weggebruikers (bijvoorbeeld skater als fietser) of het een aparte categorie weggebruikers te laten zijn, is een wetswijziging nodig. Deskundigen zijn het er (nog) niet over eens wat de beste optie is.
Wij zullen de algemene ontwikkelingen op dit gebied, zowel inhoudelijk als voor wat betreft de wetgeving nauwlettend volgen.

In het kader van het Actieplan Fiets zullen wij op basis van concrete verkeersveiligheids-problemen incidenteel, in overleg met de Regiopolitie (mogelijk in ROG-kader), bezien of maatregelen nodig zijn en zo ja, welke.

6.8. Overige provinciale fietsvoorzieningen

Zoals hiervoor al is aangegeven richt deze Beleidsnota Fiets zich op het regionaal fietsnet-werk. Wij beschikken daarnaast nog over andere fietsvoorzieningen die geen onderdeel uitmaken van het regionaal hoofdfietsnetwerk. Ook aan de kwaliteit en verkeersveiligheid van deze fietsvoorzieningen zullen wij vanzelfsprekend de nodige aandacht besteden.

7. Overig beleid ter stimulering van het fietsgebruik

7.1. Algemeen

De keuze om al dan niet de fiets te gebruiken wordt niet alleen bepaald door de fijnmazigheid en kwaliteit van het fietsnetwerk. Ook diverse andere beleidsaspecten zijn van invloed op het stimuleren van het fietsbeleid. Een belangrijk aspect daarbij betreft de manier waarop wij omgaan met de ruimtelijke inrichting van onze provincie. Concentratie van wonen, werken en voorzieningen leidt tot kortere verplaatsingsafstanden en daarmee een grotere potentie voor het fietsgebruik.
In hoofdstuk 2 is een korte samenvatting gegeven van het ruimtelijke ordeningsbeleid dat relevant is voor onze provincie. Daaruit blijkt dat concentratie van wonen, werken en voorzieningen een belangrijk doelstelling van ons beleid is. Uitgangspunt in deze Beleidsnota Fiets vormt dan ook het ruimtelijke ordeningsbeleid zoals dit is verwoord in onder andere het Provinciaal Omgevingsplan en de Regiovisie Groningen-Assen 2010.

Op de andere beleidsaspecten die een bijdrage kunnen leveren aan het bevorderen van het fietsgebruik wordt in het navolgende ingegaan. Op een aantal punten zullen wij onze inzet, als wegbeheerder of als regisseur, kunnen vergroten. Dit zal worden uitgewerkt in het Actieplan.

7.2. Stallingen/ketenvervoer/fietsdiefstal

De mogelijkheid om de fiets goed te kunnen stallen op de plaats van bestemming is van belang om het fietsgebruik te bevorderen. Naast eenvoudige voorzieningen zoals fietsklemmen en –rekken, leveren bewaakte stallingsmogelijkheden een belangrijke bijdrage aan het bevorderen van het gebruik van de fiets. De Stichting Werkprojecten exploiteert in de stad Groningen, maar intussen ook in een aantal andere plaatsen, een groot aantal bewaakte rijwielstallingen. Uitbreiding van het aantal bewaakte rijwielstallingen wordt als een positieve ontwikkeling gezien. Ook de bijdrage die werkgevers kunnen leveren door het zorgen voor goede stallingsmogelijkheden en eventueel andere voorzieningen, zoals de mogelijkheid te douchen op het werk, moeten niet onderschat worden.

Voor grotere afstanden vormt de fiets voor de meeste mensen geen alternatief. De combinatie fiets-openbaar vervoer vormt, met name in en rond stedelijk gebieden, een belangrijke manier van vervoeren. Ons beleid is er op gericht een bijdrage te leveren aan de terugdringing van de groei van de automobiliteit door het bevorderen van dit zogenaamde ketenvervoer.

Groot belang wordt daarbij gehecht aan het beschikbaar zijn van voldoende en goede stallingvoorzieningen op de NS-stations. Relevant in dit verband is het voornemen van de Nederlandse Spoorwegen de stallingvoorzieningen op het Centraal Station Groningen te verbeteren en uit te breiden. Ook in diverse andere gemeenten in de provincie Groningen zijn verbeteringen op en rond de NS-stations gerealiseerd of gepland. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voert Railinfrabeheer het project "Ruimte voor de fiets" uit. In het kader van dit project worden bijna alle 380 stations in Nederland vernieuwd.
Positief in dit verband is dat men in Nederland gratis vouwfietsen kan meenemen in de trein. Buiten de spitsuren kunnen tegen betaling ook gewone fietsen worden meegenomen in de trein. Wij achten het van belang dat wordt geprobeerd het gecombineerd vervoer, waarbij voor een deel van de verplaatsing wordt gefietst, wordt gestimuleerd. Ook het verhuren en mogelijkheden tot reparatie van fietsen op stations kan daaraan een bijdrage leveren.

Naast de combinatie trein-fiets kan de combinatie bus-fiets een alternatief vormen voor het autogebruik. De fiets heeft in het openbaar vervoer een belangrijke functie in het voor- en natransport. Deze functie zal in de toekomst alleen maar belangrijker worden als gevolg van het strekken van buslijnen. Belangrijk daarbij is de behoefte van de (potentiële) openbaar vervoerreiziger in het voor- en natransport. Daarbij kan gedacht worden aan het comfort en de veiligheid op de route naar de halte en bij de halte aan voldoende stallingcapaciteit en kwaliteit van de stallingen.

Vanuit onze regiefunctie zullen wij inzetten op het stimuleren van de gemeenten ter verbetering van de fietsenstallingen bij openbaar vervoerhalten in het beheer van de gemeenten. Daarnaast zullen wij zelf een actief beleid voeren ten aanzien van openbaar vervoerhalten in ons beheer. Een succes op dit gebied zijn de fietsenstallingen bij halteplaatsen voor de aggloliner. Hiervan wordt veel gebruik gemaakt. Daarnaast wordt momenteel als proefproject de mogelijkheid geboden de fiets mee te nemen in aggloliners. Afhankelijk van de resultaten van deze proef zal moeten worden bepaald of bredere inzet van de maatregel wenselijk is.

Waar het openbaar vervoer geen alternatief is voor de auto, kan de combinatie auto-fiets een goede mogelijkheid bieden om niet-noodzakelijk autoverkeer uit de stedelijke gebieden te weren. Bijvoorbeeld het meenemen van de fiets op of in de auto en het parkeren van de auto aan de rand van de stad biedt hiertoe goede mogelijkheden. De automobilist vervolgt dan het laatste deel van zijn reis per fiets. Daartoe is de aanleg van goed uitgeruste transferia/parkeer- en pendelplaatsen, eventueel voorzien van de mogelijkheid tot fietsverhuur en fietsreparatie, aan de rand van stedelijke gebieden van groot belang.

Ook bij woningen is het voorhanden zijn van goede stallingvoorzieningen van belang. In veel oudere wijken, met name in de steden, zijn vaak onvoldoende stallingsmogelijkheden aanwezig. Het opzetten van buurtstallingen kan hier een oplossing bieden. De gemeenten kunnen dat stimuleren door het verstrekken van investeringssubsidies en het inpassen van buurtstallingen in stads- en dorpsvernieuwing.

Fietsdiefstal
Voor veel mensen vormt de mogelijkheid dat de fiets wordt gestolen, een reden om de fiets thuis te laten. In Nederland is de kans op fietsdiefstal groot. Naast eenvoudige voorzieningen, zoals het voorhanden zijn van voldoende en goede fietsklemmen en fietsrekken, dragen bewaakte stallingen en fietsgraveeracties bij aan het terugdringen van fietsdiefstallen. Ook de aanpak door de politie van fietsdiefstal en heling is belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren.

7.3. Vervoermanagement

Vervoermanagement is een term die wordt gebruikt voor de inzet van bedrijven en instellingen om het niet-noodzakelijk auto-gebruik terug te dringen. Een onderdeel van vervoermanagement is het stimuleren van werknemers om bij kortere afstanden in plaats van met de auto, fietsend naar het werk te gaan. Bij grotere afstanden zijn carpoolen dan wel openbaar vervoergebruik opties, in het laatste geval mogelijk samen met het gebruik van fiets voor het voor- en/of natransport. Bedrijven kunnen het fietsgebruik ook actief bevorderen bijvoorbeeld door de aanschaf van dienstfietsen en het bieden van faciliteiten voor fietsers zoals douches.

Het VervoercoördinatieCentrum Noord-Nederland (VCC) speelt een belangrijke rol bij het adviseren van bedrijven en instellingen om het niet-noodzakelijk autogebruik terug te

dringen en onder andere het fietsgebruik te bevorderen. Het VCC kan in samenwerking met het bedrijf of de instelling een vervoerplan opstellen, waarin wordt aangegeven welke mogelijke alternatieven er zijn en hoe voor het betreffende bedrijf/de instelling een zo groot mogelijke autokilometerreductie kan worden behaald. Afhankelijk van de constructie die wordt gekozen, kan het invoeren van vervoermanagement voor een bedrijf kostenneutraal zijn.

Via het VervoerCoördinatieCentrum Noord-Nederland wordt ook het gebruik van het zogenaamde fietsprivéplan gestimuleerd. Bedrijven kunnen hun personeelsleden die op fietsafstand van de werkplek wonen, de mogelijkheid bieden gebruik te maken van het fietsprivéplan. Door de invoering daarvan behalen de werkgever en de werknemer, door gebruik te maken van de fiscale mogelijkheden, een aanzienlijk financieel voordeel. De werkgever schaft een nieuwe fiets aan voor de werknemer. Vervolgens vindt verrekening plaats via inhouding op het brutosalaris. Het voordeel voor de werknemer bij aanschaf van een nieuwe fiets bedraagt minimaal 40% van de winkelwaarde. Een fietsprivéplan stimuleert het fietsen in het woonwerkverkeer. Wij onderzoeken momenteel de mogelijkheid van invoering van het fietsprivéplan voor werknemers van de Provincie Groningen.

7.4. Educatie en voorlichting

De fiets is een uitstekend vervoermiddel voor de korte en middellange afstanden. (5 – 20 km). Fietsers zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Met name jongeren en ouderen. Jongeren die voor het eerst naar de middelbare school gaan zijn kwetsbaar voornamelijk omdat zij het inzicht in moeilijke (nieuwe) verkeerssituaties niet kennen noch onderkennen. Ouderen zijn kwetsbaar vanwege hun toenemende fysieke beperkingen.
Daarom moet educatie en voorlichting over verkeersveiligheid op verschillende momenten in het ‘verkeersleven' van de verkeersdeelnemer worden gegeven. In ROG-verband spannen wij ons hier ook al voor in.

De basis voor het latere verkeersveilige gedrag moet in de voorschoolse periode worden gelegd. Daarin zullen ouders en verzorgers voorgelicht moeten worden over het hoe en wanneer zij de eerste vaardigheden van het fietsen kunnen combineren met de eerste verkeerslessen. Gedurende de hele basisschool periode en tenminste in de onderbouw van het voortgezet onderwijs zal structureel aandacht moeten worden besteed aan zowel de verkeersregels, fietsvaardigheden en inzicht in moeilijke verkeerssituaties om verkeersveilig gedrag te internaliseren. Ouders en docenten werken daar gezamenlijk aan. Hoewel goede lesmethoden voorhanden zijn, valt nog veel winst te behalen door docenten, PABO en lerarenopleiding voortgezet onderwijs, op te leiden om verkeersveiligheid te onderrichten.

Fietsroutes die veel worden gebruikt door schoolkinderen verdienen, mede door veranderende ruimtelijke ordening en daarmee gepaard gaande veranderende infrastructuur, continu aandacht als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Aanbevelingen voor de meest veilige route moeten met de bevolking worden gecommuniceerd. De routes dienen zo kort mogelijk te zijn en tegelijk optimale veiligheid te garanderen. Dit geldt voor zowel routes naar het basisonderwijs als voortgezet onderwijs. Wat dit laatste betreft is samenwerking en afstemming met en van de betrokken overheden een eerste vereiste.

Bewustwording van het feit dat de auto, naast hoge kosten, ook nadelige gevolgen heeft voor ons milieu, is een boodschap die goed onder de aandacht van jongeren moet worden gebracht. Immers ondanks de filevorming en het sturend parkeerbeleid is men over het algemeen toch snel geneigd de auto te nemen. Het is de taak van de overheid om goede

fietsvoorzieningen te bieden waardoor de fietser verleid wordt de fiets boven de auto te verkiezen. De keus is echter aan de burger!

We zullen door voorlichtingscampagnes moeten proberen het fietsgebruik te stimuleren. Maar niet alleen dat! We moeten ook de andere verkeersdeelnemers er op attenderen dat de fietser een kwetsbare verkeersdeelnemer is waar rekening mee moet worden gehouden.
De actie ‘De scholen zijn weer begonnen’ waarbij de aandacht gevestigd wordt op ‘nieuwe routes’ van jonge verkeersdeelnemers zal versterkt via de media onder de aandacht moeten worden gebracht aan de overige verkeersdeelnemers, niet alleen door middel van span-doeken maar ook door informatie over het hoe en waarom.
In de donkere maanden zullen fietsers moeten denken om hun ‘zichtbaarheid’ voor de andere verkeersdeelnemers.
Evenzo zullen in deze maanden medeverkeersdeelnemers geattendeerd moeten worden op die kwetsbaarheid niet alleen door duisternis maar ook door windvlagen, gladheid en andere weersinvloeden waardoor het weggedrag onvoorspelbaar wordt en daarop moet worden geanticipeerd.

Concrete verbeteringen voor fietsers, bijvoorbeeld de 'in gebruikneming' van een 'regionale fietsroute plus', kunnen worden benut om de voordelen van het fietsen in combinatie met het openbaar vervoer maar ook de nadelen van de auto in de publiciteit te brengen, om het imago van het fietsen te vergroten.

In het kader van het Actieplan Fiets zullen wij, in samenwerking met het ROG, nadere uitwerking geven aan de acties ten aanzien van educatie en voorlichting.

8. Monitoring

Algemeen
Onze doelstelling is te komen tot een toename van het aantal verplaatsingen per fiets en het veiliger maken van het fiets- en bromfietsverkeer. Te zijner tijd gaan wij analyseren of het ook reëel is te veronderstellen dat deze doelstelling bereikt wordt. Op basis van deze analyse zal worden bepaald of bijstelling van het fietsbeleid al dan niet wenselijk is.

GIS
Een belangrijk instrument bij het monitoren van het fietsbeleid vormt het GeoInformatie-Systeem (GIS), een computersysteem waarin diverse gegevens zijn gekoppeld aan geografische informatie. Relevant voor de fietsnota vormt het fietsnetwerk.
De fietspaden in de provincie Groningen zijn ingevoerd in het GIS. Dit omvat echter nog niet het complete fietsnetwerk. In het kader van het Actieplan Fiets zal dit, mede op basis van door de gemeenten aan te leveren informatie, compleet worden gemaakt. Om gegevens te kunnen uitwisselen en in de loop van de tijd met elkaar te kunnen vergelijken, vormt een gestructureerde opzet daarbij een belangrijk aandachtspunt.
Gekoppeld aan het fietsnetwerk worden allerlei gegevens ingevoerd, zoals de soort verharding, de breedte van de fietsvoorzieningen, de ongevallen en de planning van het onderhoud.

Voordeel van GIS is dat snel inzicht kan worden verkregen in de knelpunten die er ten aanzien van het netwerk bestaan. Deze beschikbare gegevens kunnen door een eenduidige manier van invoeren goed worden geanalyseerd en vervolgens vertaald naar acties, niet alleen ten aanzien van beheer en onderhoud, maar ook ten aanzien van eventuele bijstelling van het beleid.

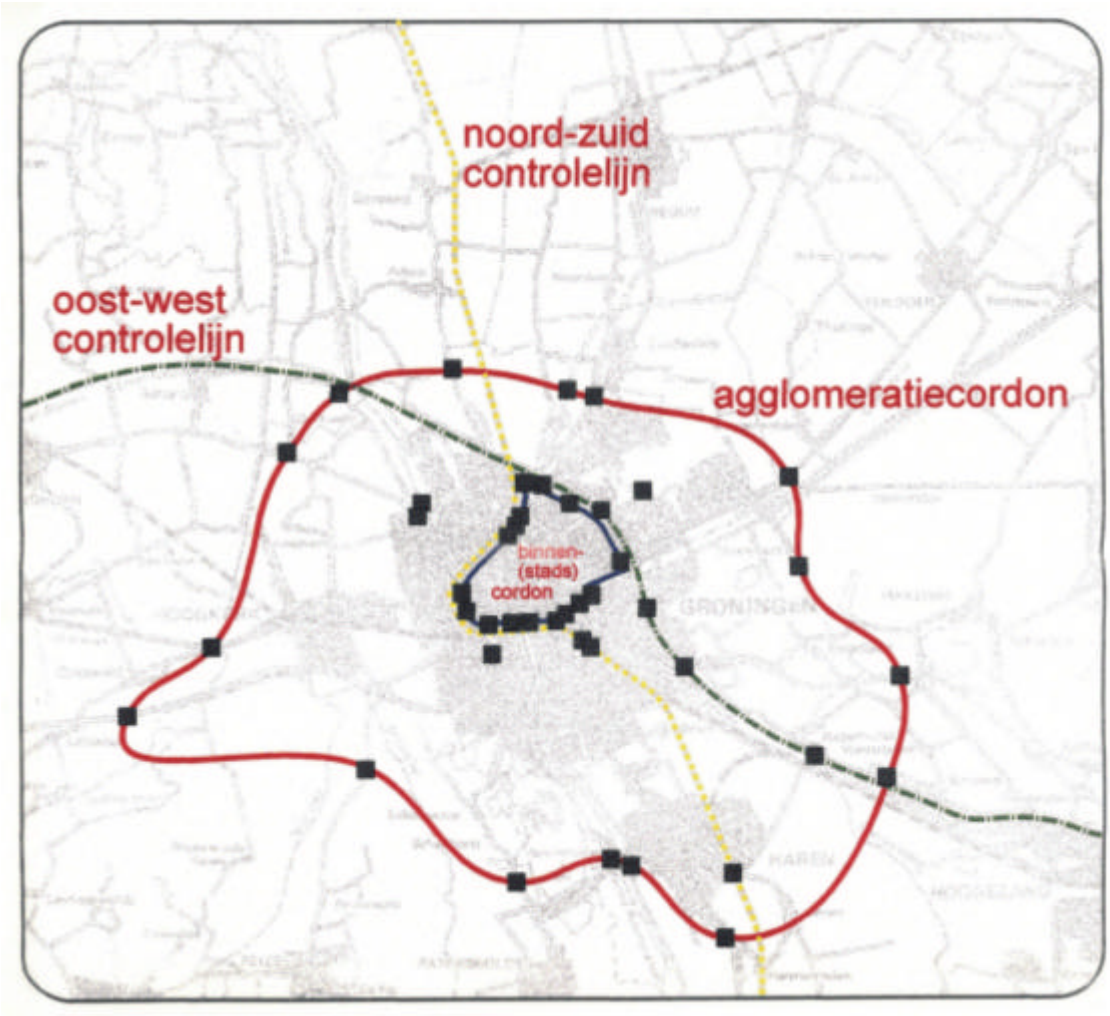
Ook kan GIS, onder voorwaarde dat het systeem compleet en actueel is, een goed instrument gaan vormen bij subsidieverlening door ons aan de gemeenten.

GIS kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het zorgdragen voor goede fietsvoorzieningen in de provincie Groningen.

Tellingen
Om goed inzicht te kunnen krijgen in de ontwikkelingen van het fietsverkeer is uitbreiding van het telsysteem nodig. De huidige tellingen betreffen met name tellingen in en rond de stad Groningen (agglomeratie Groningen) en tellingen die zijn verricht voor specifieke projecten. Als actie, voortvloeiend uit deze Beleidsnota Fiets wordt het aantal telpunten uitgebreid, met name om ook inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het fietsgebruik buiten de agglomeratie Groningen. Rond het voorjaar 2002 vinden de eerste tellingen plaats. De telpunten zijn aangegeven in bijlage 3. De telgegevens zullen worden gekoppeld aan het GeoInformatie Systeem.

Bijlagen

Overzicht telpunten (cordonnen en lijnen)



bijlage 1

Wegkarakteristieken wegen buiten de bebouwde kom

categorie netwerkfunctie	I stroomfunctie		II ontsluitingsfunctie		III erffunctie	
verschijningsvorm	autosnelweg	autoweg	volledig gesloten voor langzaam verkeer	gesloten voor (brom)fietsers	in principe alle verkeer	in principe alle verkeer
wegtype	A	B	A	B	A	B
vrijheidsgraad weggebruikers	beperkt (5%)	beperkt (5%)	minder beperkt (40%)	minder beperkt (60%)	onbeperkt	onbeperkt
ontwerpsnelheid (km/h)	120	100	80	80	60	60
max. snelheidslimiet (km/h)	115	90	80	80	60	60
min. snelheidslimiet (km/h)	90	70	50	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.
trajectsnelheid (km/h)	115	90	60	50	40	40
ritduur (min.)	onbeperkt	onbeperkt				
maaswijdte (km)	18	18			n.v.t.	n.v.t.
min. kruispuntd. (km)	5	5	2	2	0,5	n.v.t.
aantal rijbanen	2x2 of meer	1x2 I>20.000 asw	1x2	1x2	nader in te vul-len	nader in te vul-len
intensiteit	onbeperkt	< 20.000	geen limiet	geen limiet	< 6.000	< 2.000
komtraverse	nee	nee	ja, beperkt 50 km/h	ja beperkt 30-50 km/h	ja 30 km/h	ja 30 km/h
landbouwverkeer	nee	nee	nee	ja	ja	ja
bromfietsverkeer	nee	nee	nee	nee	ja	ja
fietsverkeer	nee	nee	nee	nee	ja	ja
voetgangers	nee	nee	nee	nee	ja	ja
erftoegangen	nee	nee	ja, in zeer beperk-te mate	ja, in beperkte mate	ja	ja
obstakelvrije zone	10,00	6,00	3,00	3,00	2,00	2,00
verhardingsbreedte	2x12,00	7,50	6,30	6,30	5,50	5,50
rijbaanscheiding	ja	nee	nee	nee	nee	nee
voorrangsregeling	voorrangsweg	voorrangsweg	voorrangsweg	voorrangsweg	voorrangs-kruispunt	-
oversteek • landbouwverkeer • (brom)fietsverkeer • voetganger	ongelijkvloers	ongelijkvloers	gelijkvloers bij kruispunten en oversteken	gelijkvloers bij kruispunten en oversteken	gelijkvloers	gelijkvloers
parallelweg	-	-	ja	nee	nee	nee
fietspad	-	-	-	ja	I_f>500 I_v>2.000	I_f>500 I_v>2.000
bushalte pech-/parkeerplaats	vrijliggend	vrijliggend aanliggend	aanliggend	nee	ja nee	ja nee

= afwijkend ten opzichte van voorkeurskenmerken landelijke categorisering Duurzaam Veilig

Tabel B4.2: Wegkarakteristieken wegen buiten de bebouwde kom provincie Groningen (concept)

bijlage 2

Bijlage 3:
Voorgestelde telpunten (brom)fietsverkeer provinciale wegen

N

N361 N363 N984 N983 N982 N995 N998 N999 N997 N996 N360 N990 N989 N993 N994 N991 N992 N865 N987a N988 N987 N388 N980 N355 N977 N370n N370w N986 N362 N978 N981 N372 N861 N860 N961 N387 N985 N967 N964 N966 N386 N962 N963 N385 N972 N367 N368 N973 N969 N378 N974 N365 N975 N976 N374 N366 N364 N979

Uithuizermeeden Roodeschool Uithuizen Usquert Warffum Kloosterburen Spijk Bierum t Zandt Ulrum Leens Wehe-den-Hoorn Baflo Kantens Middelstum Loppersum Delfzijl Zoutkamp Winsum Stedum Appingedam Termunten Ezinge Garnwerd Oldehove Bedum Sauwerd Woldendorp Kommerzijl Adorp Ten Boer Wagenborgen Grijpskerk Noordhorn Aduard Siddeburen Nieuwolda Zuidhorn Niekerk Groningen Harkstede Slochteren Oostwold Finsterwolde Groote Gast Hoogkerk Noordbroek Midwolda Nieuweschans Haren Hoogezand-Sappemeer Zuidbroek Beerta Leek Eelde Glimmen Meeden Westerlee Winschoten Marum Peize Roden Muntendam Zevenhuizen De Wilp Veendam Bellingwolde Jude Pekela Blijham Nieuwe Pekela Wedde Vriescheloo Veelerveen Alteveer Onstwedde Vlagtwedde Bourtange Stadskanaal Ter Apel Musselkanaal Sellingen Bussel

Legenda

- Periodieke telpunten
- Jaartelpunten
- Wegen in prov. beheer
- Rijksweg
- Bebouwing

Bijlage 3
Voorgestelde telpunten (brom)fietsverkeer provinciale wegen

provincie groningen
Dienst Ruimte & Milieu
GIS - cluster

Schaal: 1 : 250.000
Datum: 08 april 2002
Project: Comfort.apr

Bijlage 4: Wegcategorisering volgens POP

N

Verklaring

- Stroomweg A
- Stroomweg B
- Gebiedsontsluitingsweg A
- Gebiedsontsluitingsweg B
- In studie
- Erftoegangsweg
- Ruimtelijke reservering wegtrace
- Provinciaal wegennet (Drenthe, Friesland)
- Overige wegen
- Spoorweg
- Station
- Waterwegen / meren
- Bebouwing (bestaand / bestemd)

Bijlage 4: Wegcategorisering volgens POP

provincie groningen
Dienst Ruimte & Milieu
GIS - cluster

Schaal: 1 :250.000
Datum: 08 april 2002
Project: Ontsluit_NWGron.apr