provincie
groningen

VERKEER EN VERVOER



ACTIEPLAN FIETS

ACTIEPLAN FIETS

Colofon

Het Actieplan Fiets is een product van de afdeling Verkeer en Vervoer van de provincie Groningen.

Voor nadere informatie kunt u zich richten tot:
- Rolf Dijkstra (050) 3164163
- Jeroen Veltman (050) 3164486

Het Actieplan Fiets is opgesteld door:

provincie groningen

Kaartmateriaal:
Arjan van der Zwaag, afdeling Verkeer en Vervoer, provincie Groningen
Daniel Bosma, afdeling Informatievoorziening, provincie Groningen
Dirk van der Plas, afdeling Informatievoorziening, provincie Groningen

Druk:
Grafisch Centrum provincie Groningen

September 2007

Samenvatting

Beleid
In de Beleidsnota Fiets worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Een toename van het aantal verplaatsingen per fiets;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid van het fiets- en bromfietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidtaakstelling.

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 Fietsroutes Plus) en het bevorderen van het zogeheten ketenvervoer.

De speerpunten uit de Beleidsnota Fiets om deze doelstellingen te halen zijn:

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

Op basis hiervan is vervolgens een Actieplan Fiets opgesteld. Het eerste Actieplan Fiets besloeg de periode 2004-2007. Het voorliggende Actieplan Fiets beslaat de periode 2008-2010.

Als uitwerking van de Nota Mobiliteit is in 2006 de netwerkanalyse Groningen - Assen uitgevoerd. Eén van de uitkomsten van de netwerkanalyse zijn voorstellen om fietsverbindingen vanuit de forenzenplaatsen op te waarderen tot Fietsroute Plus ter verbetering van de stedelijke bereikbaarheid. De verbetering van de stedelijke bereikbaarheid zal in het nieuwe POP een belangrijke plek krijgen.

Evaluatie Actieplan Fiets 2004-2007
In 2006 is een evaluatie uitgevoerd van het huidige Actieplan Fiets. In bijlage 1 komt deze evaluatie tot uitdrukking. In deze evaluatie zijn de volgende aanbevelingen gedaan:

- Blijven inzetten op vier van de vijf bovengenoemde thema's waarbij:
  - verbeteren kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen separaat wordt meegenomen in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer (met name verbetering van het comfort);
  - een vaste bijdrage wordt gereserveerd voor flankerend beleid voor de fiets;
  - aanpak en financiering van de black spots en onveilige fietsoversteken meenemen in de uitvoering van het Actieplan Verkeersveiligheid;
  - In het nieuwe Actieplan Fiets na een integrale afweging keuzes worden gemaakt voor de aanleg van Fietsroutes Plus en//of aanpak van onveilige fietsroutes.

Dit betekent dat niet wordt ingezet op de aanleg van ontbrekende schakels, omdat dit weinig bijdraagt aan de doelstellingen en de kosten hiervan relatief hoog zijn.

Werkwijze
De in de evaluatie genoemde aanbevelingen zijn in het voorliggende Actieplan Fiets overgenomen. Dit betekent dat in dit Actieplan een voorstel wordt gedaan voor een vaste bijdrage aan flankerende maatregelen en dat voor de mogelijke infrastructurele maatregelen (Fietsroutes Plus en onveilige routes) een integrale afweging wordt gemaakt. Resultaat van deze afweging is een voorstel voor uit te voeren infrastructurele maatregelen.

Kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen
In het kader van het eerste Actieplan Fiets zijn de breedtes van de provinciale fietspaden beoordeeld. Na realisering van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn, zijn er geen provinciale fietspaden meer met een breedte van meer dan 50 centimeter te smal. In 2006 is een comfortmeting uitgevoerd van de provinciale fietspaden. De aanpak van de fietspaden die in deze meting een

onvoldoende scoorden worden ingebracht in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer voor de periode 2008-2011.

Ontbrekende schakels in het regionale fietsnetwerk
In 2005 zijn acht ontbrekende fietsvoorzieningen nader geanalyseerd. Op basis van de criteria verkeersveiligheid, mogelijke alternatieve routes en (potentiële) fietsintensiteit, zijn deze acht route geprioriteerd. Conclusie van deze analyse was dat de aanleg van deze ontbrekende schakels weinig bijdraagt aan de geformuleerde doelstellingen en de kosten relatief hoog zijn.

Fietsroutes Plus
Onder Fietsroute Plus wordt verstaan: een hoogwaardig fietspad waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte en doorstroming. Daarnaast krijgen andere aspecten extra aandacht zoals beschutting en aantrekkelijkheid van de route. De volgende fietsroutes scoren hoog als potentiële Fietsroute Plus:
1. Winschoten - Pekela
2. Groningen - Ten Boer
3. Groningen - Bedum
4. Groningen - Winsum

Verkeersveiligheid
Bij verkeersveiligheid is onderscheid gemaakt in black spots, gevaarlijke fietsroutes en fietsoversteken. Uit de ongevallenanalyse is gebleken dat er geen black spot voor fietsers zijn. Eind 2007 zal een prioriteitenlijst worden opgesteld van aan te pakken fietsoversteken. Deze worden bekostigd uit het Actieplan Verkeersveiligheid.

Uit de analyse van de vier onveilige fietsroutes blijkt dat voor drie routes verbreding van het fietspad een verbetering van de verkeersveiligheid oplevert:
1. Groningen - Ten Boer
2. Groningen - Bedum
3. Groningen - Winsum

Deze drie routes scoren tevens hoog als potentiële Fietsroute Plus. Voorgesteld wordt op deze drie routes in te zetten op de realisatie van Fietsroutes Plus. Bij de aanleg van een Fietsroute Plus wordt het fietspad ook verbreed, neemt in sommige gevallen het aantal oversteken af en worden de overgebleven oversteken veiliger. Bovendien wordt hiermee ook het comfort verhoogd, wat bijdraagt aan een toename van het fietsverkeer.

Flankerend beleid
Er wordt aandacht besteed aan het meenemen van de vouwfiets in de bus (door middel van promotie en publiciteit) en er wordt € 15.000,- gereserveerd voor een vervolg op de pilot Park & Bike. Daarnaast wordt in het kader van het project 'verbetering stations' aandacht besteed aan de verbetering van fietsenstallingen bij OV-knooppunten en worden er fietspromotie acties gehouden in het kader van mobiliteitsmanagement.

Financiën
Voor de uitvoering van dit Actieplan Fiets is in totaal €1.415.869,- beschikbaar. Het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande fietspaden wordt meegenomen in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid worden in het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid maatregelen genomen. Voor de flankerend beleidmaatregel Park & Bike wordt € 15.000,- gereserveerd. Voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen is dan nog € 1.400.869,- beschikbaar. De regio Groningen - Assen draagt maximaal 50% per route bij aan de realisatie van Fietsroutes Plus in de regio Groningen Assen (totaal maximaal € 3,5 miljoen).

Prioritering uitvoering
Omdat in deze Actieplanperiode niet genoeg middelen beschikbaar zijn om op alle routes een Fietsroute Plus te realiseren, moeten keuzes worden gemaakt. Omdat de verbinding Bedum - Groningen planningtechnisch obstakelvrij is (er lopen geen studies langs of op dit traject), wordt voorgesteld op deze verbinding een Fietsroute Plus te realiseren. Het voornemen is om op de andere twee verbindingen na 2010 Fietsroutes Plus te realiseren.

Inhoudsopgave

Colofon 1
Samenvatting 3
Inhoudsopgave 5
1. Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Beleid 6
1.3 Beleidsnota Fiets en Actieplan Fiets 6
1.4 Evaluatie Actieplan Fiets 2004-2007 7
1.5 Werkwijze 7
1.6 Leeswijzer 7
2. Infrastructuur 8
2.1 Inleiding 8
2.2 Kwaliteit fietsvoorzieningen 8
2.3 Fietsroute Plus 9
2.4 Ontbrekende schakels 9
3. Verkeersveiligheid 10
3.1 Inleiding 10
3.2 Black Spots 10
3.3 Onveilige fietsroutes 10
3.4 Fietsoversteken 11
4. Flankerend beleid 12
4.1 Inleiding 12
4.2 Ketenvervoer 12
4.3 Stallen van fietsen en fietsendiefstal 12
4.4 Stimuleringsmaatregelen 13
4.5 Communicatie 13
4.6 ICT en Fiets 13
5. Beoordeling 14
5.1 Inleiding 14
5.2 Beoordeling 14
6. Monitoring 16
6.1 Ongevallen 16
6.2 Telprogramma 16
6.3 Comfortmeting 16
7. Financiering en planning uitvoering 17
7.1 Algemeen 17
7.2 Financiering 18
Bijlagen 19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2002 is de Beleidsnota Fiets vastgesteld voor de periode tot en met 2010. In 2003 is het eerste Actieplan Fiets vastgesteld waarin het beleid uitgewerkt is in concrete maatregelen. Dit plan besloeg de periode 2004-2007. Reden om een nieuw programma voor de periode 2008 - 2010 op te stellen, de laatste drie jaar waarover de huidige Beleidsnota Fiets gaat. In 2010 zal de Beleidsnota Fiets worden geactualiseerd.

1.2 Beleid

Naast de inzet op het verbeteren van het openbaar vervoer, wordt in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) ingezet op de fiets als milieuvriendelijk vervoermiddel dat bijdraagt aan het bereikbaar houden van onder andere de stedelijke centra. Daarbij dient meer aandacht uit te gaan naar ketenmobiliteit, waarbij goede aansluitingen tussen de fiets en andere vervoerwijzen essentieel zijn. Daarnaast vormt het bevorderen van het fietsverkeer over de kortere afstanden een belangrijke inzet van het beleid. Als uitwerking van de Nota Mobiliteit is in 2006 de netwerkanalyse Groningen - Assen uitgevoerd. Eén van de uitkomsten van de netwerkanalyse zijn voorstellen om fietsverbindingen vanuit de forenzenplaatsen op te waarderen tot Fietsroute Plus ter verbetering van de stedelijke bereikbaarheid. Dit zal ook in het nieuwe POP een plek krijgen.

In de Beleidsnota Fiets worden de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Een toename van het aantal verplaatsingen per fiets;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid van het fiets- en bromfietsverkeer als bijdrage aan onze totale provinciale verkeersveiligheidtaakstelling.

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 Fietsroutes Plus) en het bevorderen van het zogeheten ketenvervoer.

Om deze doelstellingen te bereiken wordt ingezet op de volgende vijf thema's:

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

1.3 Beleidsnota Fiets en Actieplan Fiets

In 2002 is bij het actualiseren van het fietsbeleid gekozen voor een tweedeling:

- Een Beleidsnota waarin het beleid voor de periode tot en met 2010 is verwoord;
- Actieplannen Fiets waarin voor een bepaalde periode een uitvoeringsprogramma wordt voorgesteld.

De Beleidsnota Fiets vormt een beleidsaanzet voor het verder ontwikkelen van Actieplannen en het bepalen van te treffen maatregelen, inclusief prioritering, resulterend in een meer-jarenuitvoeringsprogramma. Ook vormt de Beleidsnota Fiets een beoordelingskader voor het toekennen van bijdragen, zoals Brede Doeluitkeringen (BDU), aan plannen voor het fietsverkeer op lokaal en regionaal niveau.

De Beleidsnota is gericht op het regionale fietsnetwerk. De lokale fietsnetwerken binnen de kernen zijn niet in dit plan opgenomen. Het vaststellen van lokale fietsnetwerken binnen de kernen wordt beschouwd als een taak van de gemeenten. Doorgaande provinciale routes door de kernen maken wel onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk.

De planperiode van de huidige Beleidsnota Fiets loopt tot en met 2010. In het voorliggende Actieplan Fiets is een beoordeling gemaakt van mogelijke maatregelen in deze periode. In 2010 zal de Beleidsnota Fiets worden geactualiseerd.

1.4 Evaluatie Actieplan Fiets 2004-2007

In 2006 is een evaluatie uitgevoerd van het huidige Actieplan Fiets. In bijlage 1 komt deze evaluatie tot uitdrukking. In deze evaluatie zijn de volgende aanbevelingen gedaan:

- Blijven inzetten op de bovengenoemde vijf thema's waarbij:
  - verbeteren kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen separaat wordt meegenomen in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer (met name verbetering van het comfort);
  - een vaste bijdrage wordt gereserveerd voor flankerend beleid voor de fiets;
  - aanpak en financiering van de black spots en onveilige fietsoversteken meenemen in het Actieplan Verkeersveiligheid;
  - In het nieuwe Actieplan Fiets na een integrale afweging keuzes worden gemaakt voor de aanleg van Fietsroutes Plus en/of ontbrekende schakels en/of aanpak van onveilige fietsroutes.

1.5 Werkwijze

De in de evaluatie genoemde aanbevelingen zijn in het voorliggende Actieplan Fiets overgenomen. Dit betekent dat in dit Actieplan een voorstel wordt gedaan voor een vaste bijdrage aan flankerende maatregelen en dat voor de mogelijke infrastructurele maatregelen (Fietsroutes Plus, ontbrekende schakels en onveilige routes) een integrale afweging wordt gemaakt.

De infrastructurele maatregelen worden in twee stappen beoordeeld:
1. voorselectie op basis van een aantal beoordelingscriteria (zoals bijdrage aan verkeersveiligheid, bijdrage aan toename aantal fietsers en kosten);
2. uiteindelijke keuze op basis van factoren als mogelijkheden co-financiering en obstakelvrijheid voor realisatie binnen Actieplanperiode.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de infrastructurele speerpunten kwaliteit van bestaande fietsvoorzieningen, Fietsroutes Plus en ontbrekende fietsvoorzieningen behandeld. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de verkeersveiligheidsanalyses behandeld voor (brom)fietsers. In hoofdstuk 4 wordt een voorstel gedaan voor een bijdrage aan flankerend beleidmaatregelen. Hierbij wordt aandacht besteed aan ketenvervoer, het stallen van fietsen, educatie, stimuleringsmaatregelen en communicatie. Daarna worden in hoofdstuk 5 de keuzes voor de realisatie van Fietsroute(s) Plus en/of onveilige fietsroutes en/of ontbrekende schakels besproken. In hoofdstuk 6 is de stand van zaken ten aanzien van de monitoring. In hoofdstuk 7 wordt tenslotte een overzicht gegeven van de financiën en de planning/fasering.

2. Infrastructuur

2.1 Inleiding

Om de doelstellingen te realiseren zullen enige infrastructurele maatregelen worden voorgesteld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande infrastructuur, het verbeteren van de verkeersveiligheid door aanpak van black spots en gevaarlijke fietsroutes, de aanleg van ontbrekende fietsvoorzieningen en de aanleg van zogenaamde Fietsroutes Plus.

2.2 Kwaliteit fietsvoorzieningen

In het vorige Actieplan Fiets zijn de richtlijnen die worden gehanteerd voor fietspaden bepaald. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen Fietsroutes Plus en regionale hoofdfietsroutes. In het Bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer (BOVV) van de Regiovisie Groningen - Assen van 3 april 2006 is afgesproken dat er in de regio dezelfde kwaliteitseisen gehanteerd worden voor Fietsroutes Plus. In bijlage 3 zijn deze kwaliteitseisen, zoals die zullen gelden voor Fietsroutes Plus in de Regio Groningen - Assen opgenomen.

De kwaliteitseisen/richtlijnen zullen ook toegepast worden op potentiële Fietsroutes Plus buiten de Regio Groningen - Assen. Voor regionale hoofdfietsroutes gelden de volgende richtlijnen:

Richtlijnen	Regionale fietsroute
Breedte 1 richting	min 2 meter, wens 2,5 meter of breder
Breedte 2 richtingen	min 2,5 meter, wens 3,5 meter of breder
Comfortcijfer	cijfer > 5,75
Veiligheid: verlichting	alle kruisingen verlicht
Sociale veiligheid: verlichting	-
Doorstroming VRI's	wachttijd max. 90 seconden

Tabel 1: richtlijnen regionale fietspaden

Bij het opstellen van het vorige Actieplan Fiets zijn, op basis van de oorspronkelijke kwaliteitseisen voor fietspaden in de provincie Groningen, alle fietspaden geïnventariseerd op breedte en comfort.

Breedte
Met de realisatie van een Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn in 2009, zijn de ergste knelpunten qua breedte opgelost. Een aantal kleine wegvakken (ongeveer 100 meter) is nog wel te smal, maar is door ruimtegebrek niet te verbreden.

Comfort
Op basis van de comfortmeting in 2006 wordt een voorstel gedaan voor de aanpak van deze fietspaden in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer voor de periode 2008-2011.

Verlichting
Er is geen aanleiding om de uitgangspunten voor verlichting, zoals die in het vorige Actieplan Fiets zijn geformuleerd, te herzien. Dit betekent dat een sober, doch doelmatig beleid wordt gehanteerd. Dit houdt in dat op 'gevaarlijke' gedeelten evenals op gedeelten met aansluitende/kruisende wegen openbare verlichting wordt aangebracht. De wegvakken die zijn gelegen tussen aansluitende wegen zijn over het algemeen niet voorzien van lichtmasten. Dit geldt ook voor vrijliggende (brom)fietspaden.

Voor verlichting langs fietspaden zijn in het kader van openbare orde en veiligheid gemeenten verantwoordelijk. Op Fietsroute Plustrajecten zal de mogelijkheid wel onderzocht worden voor het plaatsen van verlichting op (delen van) de route.

2.3 Fietsroute Plus

Onder Fietsroute Plus wordt verstaan: een hoogwaardig fietspad waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte en doorstroming. Daarnaast krijgen andere aspecten extra aandacht zoals beschutting en aantrekkelijkheid van de route. De aanleg van Fietsroutes Plus kan een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Fietsroutes Plus worden vanzelfsprekend ingezet op die relaties waar grote vervoerspanningen zitten. Behalve een grote vervoerspanning op de relatie dient er ook een hoge (potentiële) intensiteit van fietsers te zijn. Eén van de factoren die van invloed is op de (potentiële) fietsintensiteit is de afstand tussen de twee kernen. Daarbij worden fietsafstanden tot en met 15 kilometer in beschouwing genomen. In 2009 is de eerste Fietsroute Plus in Groningen tussen Groningen en Zuidhorn aangelegd.

In de Beleidsnota Fiets zijn zestien routes aangewezen als potentiële Fietsroute Plus. In bijlage 7 is een kaart opgenomen met deze routes. In bijlage 8 is een overzicht opgenomen van de zestien routes met de beoordelingsfactoren en een aantal andere aspecten met betrekking tot de huidige situatie. Het huidige kwaliteitsniveau, de verkeersveiligheid en eventuele meeliftmogelijkheden met andere projecten hebben invloed op de prioritering.

Op basis van geactualiseerde gegevens (zie bijlage 8) zijn de volgende vier potentiële Fietsroutes Plus geselecteerd:

- N361 Groningen - Winsum
- N994 Groningen - Bedum
- N360 Groningen - Ten Boer
- N972 Winschoten - Pekela

Alle routes scoren redelijk hoog tot hoog op potentiële fietsintensiteit en verkeersveiligheid. Deze vier routes zijn afgewogen tegen het verbreden van een drietal trajecten en de aanleg van vijf ontbrekende schakels. Zie hoofdstuk 5.

2.4 Ontbrekende schakels

In de vorige Actieplanperiode is een bijdrage van €20.000,- geleverd aan de gemeente Eemsmond voor de realisatie van een klein gedeelte van de ontbrekende schakel langs de N999. Daarnaast is een bijdrage geleverd aan de realisatie van een fietspad langs de Rhederweg (N969) tussen de B L Tijdensweg en de Duitse grens. In 2005 zijn acht ontbrekende fietsvoorzieningen nader geanalyseerd (zie bijlage 1 voor prioritering). Daarvan is een voorselectie gemaakt van vijf ontbrekende schakels. De realisatie van deze vijf ontbrekende schakels is meegenomen in de afweging tussen de realisatie van vier Fietsroutes Plus en de verbreding van een drietal onveilige fietsroutes. Het gaat om de volgende trajecten:

- N365 Bourtange - Duitse grens
- N865 Ten Post Schildwolde
- N963 Wehe-den-Hoorn - Saaksum
- N998 Usquert - Rottum
- N999 t.h.v. Eppenhuizen

Bij alle fietspaden is uitgegaan van een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad van 2,5 meter breed. Het resultaat van de afweging is te vinden in hoofdstuk 5.

3. Verkeersveiligheid

3.1 Inleiding

Een van de doelstellingen uit de Beleidsnota Fiets is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de landelijke en provinciale doelstelling van minder verkeersdoden en minder letselslachtoffers. Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan tevens, in voorwaardenscheppende zin, bijdragen aan een toename van het fietsverkeer. Daarbij wordt ingezet op de aanpak van black spots, de aanpak van onveilige fietsroutes en het verbeteren van (onveilige) fietsoversteken.

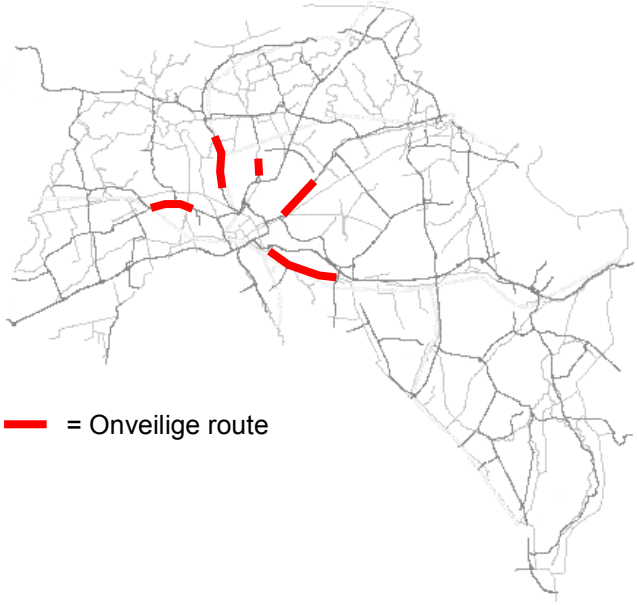
3.2 Black Spots

Er wordt van een blackspot voor (brom)fietser gesproken wanneer er op een locatie drie of meer letselongevallen of 6 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden met betrokkenheid van een (brom)fietser in drie jaar tijd. Op provinciale wegen is er slechts op één locatie sprake van een blackspot: de kruising van de Rijksstraatweg (N355) - Fanerweg (N980). Met de realisatie van de 'korte omlegging' om Zuidhorn in 2007 wordt dit knelpunt opgelost.

3.3 Onveilige fietsroutes

Op basis van een fietsongevallenkaart (periode 1996 - 2005) zijn vier fietsroutes geselecteerd met relatief veel ongevallen, verspreid over een route. Uit een analyse van deze onveilige routes is gebleken dat in veel gevallen bromfietsers zijn betrokken. De oorzaken van deze ongevallen liggen met name in:

- de beperkte breedte van het fietspad (in relatie met de aanwezigheid van bromfietsers en grote groepen fietsers/scholieren);
- de onveiligheid op de oversteken/kruisingen;
- aanwezigheid van veel uitritten van de erven.



Voor de aanpak van de onveilige fietsoversteken wordt een aparte afweging gemaakt (zie paragraaf 3.4 fietsoversteken). Het reduceren van het aantal uitritten behoort niet tot de mogelijkheid. Het verbreden van de fietspaden kan wel een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op enkele routes.

	Route	Breedte	Oversteken	Uitritten
1	N361 Groningen - Winsum	x	x	
2	N994 Groningen - Bedum	x		
3	N360 Groningen - Ten Boer	x		
4	N860 Groningen - Hoogezand		x	x

Tabel 2: oorzaken onveiligheid op de routes

Het verbreden van de volgende fietspaden is meegenomen in de afweging die is gemaakt tussen de drie thema: Fietsroute Plus, gevaarlijke fietsroutes en ontbrekende schakels:

- N361 Groningen - Winsum
- N994 Groningen - Bedum
- N360 Groningen - Ten Boer

Het resultaat van de afweging is te vinden in hoofdstuk 5.

Tevens worden de oversteekknelpunten meegenomen in de analyse van de onveilige fietsoversteken. Het gaat daarbij in elk geval om de oversteek op de N361 bij het Hemelrijk, de fietsoversteek langs de N360 ter hoogte van Garmerwolde en de fietsoversteek op de N860 ter hoogte van de Nevelslaan.

3.4 Fietsoversteken

Om te komen tot een prioriteitenlijst van aan te pakken fietsoversteken is de volgende werkwijze gehanteerd:

- voorselectie op basis van aantal ongevallen (> x ongevallen)
- toepassen rekenmethodiek oversteekbaarheid (o.a. van belang zijn oversteeklengte en hoeveelheid te kruisen autoverkeer)
- detailanalyse van de ongevalgegevens
- klachten/brieven van burgers

Door problemen met de verwerking van de ongevallendata, is de betrouwbaarheid van de beschikbare gegevens op detailniveau niet hoog. Het maken van een voorselectie is wel mogelijk op basis van de ruwe ongevallendata, maar een analyse van deze ongevalgegevens op detailniveau geeft geen betrouwbaar beeld. Om deze analyse wel uit te kunnen voeren, worden de detailgegevens opgevraagd bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat. In onderstaande tabel is een voorselectie weergegeven van nog nader te prioriteren fietsoversteken. Begin 2008 zal de definitieve prioriteitenlijst beschikbaar zijn en zal een voorstel worden gedaan voor aan te pakken fietsoversteken, inclusief planning.

	Locatie		
1	N355 050.7 K	:	Zijlvesterweg, Groningen (zonder middengeleider)
2	N861 016.8 K	:	Nesciolaan, Haren
3	N355 047.8 K	:	Kleiweg, Aduard (Hotel Aduard)
4	N355 049.4 K	:	Nieuwe Klap
5	N355 050.7 K	:	Zijlvesterweg, Groningen (met middengeleider)
6	N361 003.8 K	:	Oude Adorperweg, Groningen (Hemelrijk)
7	N355 043.4 K	:	Industrieweg, Noordhorn
8	N972 005.5 K	:	Oogstweg, Winschoten
9	N355 044.0 K	:	De Gast, Zuidhorn
10	N360 006.7 K	:	Dorpsweg, Garmerwolde
11	N860 000.0 K	:	Rijksstraatweg, Haren
12	N361 008.5 K	:	Burchtweg, Sauwerd
13	N386 002.0 K	:	Energieweg, Hoogezand
14	N860 006.2 K	:	Nevelslaan, Hoogezand
15	N46 014.0aK	:	Afslag Bedum
16	N361 011.8 K	:	Meeden, Winsum

Tabel 3: voorselectie fietsoversteken

4. Flankerend beleid

4.1 Inleiding

Naast de infrastructurele projecten kunnen de doelstellingen van het fietsbeleid (toename fietsgebruik en verbeteren verkeersveiligheid) ook gerealiseerd worden door het uitvoeren van flankerende maatregelen. In de Beleidsnota Fiets is hierover al iets gezegd. Door het verbeteren van de fietsenstallingen bij OV-knooppunten en het stimuleren van het ketenvervoer door bijvoorbeeld het concept Park & Bike kan het fietsverkeer gestimuleerd worden. Daarnaast kan door middel van educatie, voorlichting en stimuleringsmaatregelen de verkeersveiligheid verbeterd worden en het fietsgebruik gestimuleerd worden.

4.2 Ketenvervoer

(Vouw)fiets in de bus
In 2005 en in de zomer van 2006 is een proef geweest naar het meenemen van een fiets in de bus (meer informatie over de proef in bijlage 1). Omdat het gebruik erg tegenviel heeft het OV-bureau Groningen Drenthe besloten geen vervolg te geven aan de proef.

Sinds 1 januari 2005 is het mogelijk om de vouwfiets gratis mee te nemen in de bus. In september 2006 heeft een publiciteitsactie plaatsgevonden voor de mogelijkheid om vouwfietsen mee te nemen in de bus (meer informatie hierover in bijlage 1). Het OV-bureau Groningen-Drenthe blijft het gratis meenemen van de vouwfiets in de bus promoten door publiciteit in onder andere huis aan huisbladen. Vanuit het Actieplan Fiets worden geen extra middelen gereserveerd.

Fietsenstallingen bij bushalten en openbaar vervoerknooppunten
Goede en veilige stallingen voor de fiets zijn van belang voor het vertrouwen van de (potentiële) fietser. Met name bij openbaar vervoerhalten en stations worden veel fietsen vernield of gestolen. Dit kan een reden zijn voor mensen om niet meer met de fiets naar deze locaties te reizen.

In het vorige Actieplan Fiets is het verbeteren van de stallingen en de bereikbaarheid bij OV-knooppunten opgenomen. Primair doel was te inventariseren hoe het er met de OV-knooppunten in onze provincie voor staat. Daarnaast kan waar nodig actie worden ondernomen om de situaties te verbeteren/optimaliseren. Medio 2004 is deze inventarisatie uitgevoerd.

Begin 2005 is in het kader van de nieuwe concessie regionaal spoorvervoer het project verbetering stations van start gegaan. Naast fietsenstallingen wordt hierin ook gekeken naar de stationsomgeving. De gegevens uit onze inventarisatie zijn geïntegreerd in het project verbetering stations. Vanuit het Actieplan Fiets worden geen extra middelen gereserveerd.

Park & Bike
Park & Bike is een systeem waarbij een automobilist zijn auto parkeert op een locatie met (betaald) parkeren (voornamelijk transferia). Met zijn kaartje kan hij op de parkeerplaats gratis een fiets lenen. Eind 2007 wordt in de gemeente Groningen een pilot gestart met Park & Bike op de P&R locatie "de Skivijver". Op basis van een evaluatie in 2008 zal besloten worden over voortzetting en eventuele uitbreiding van dit concept. Hiervoor wordt een bedrag van €15.000,- gereserveerd in het Actieplan Fiets.

4.3 Stallen van fietsen en fietsendiefstal

Naast goede diefstalpreventie als goede sloten en bewaakte rijwielstallingen, is in de praktijk gebleken dat de aanpak van fietsendiefstal ook preventief werkt. Veel mensen gaan niet op de fiets uit de angst dat die gestolen wordt. Indien deze angst weggenomen kan worden, heeft dit een positief effect op het fietsgebruik. In de afgelopen periode is een dalende lijn te zien van het aantal aangiften van fietsendiefstal (zie bijlage 14). Het rijk en een aantal gemeenten is actief bezig met

fietsendiefstalpreventie. Daarbij wordt ingezet op goede en veilige stallingen en een landelijk dekkend registratiesysteem van gestolen fietsen.



4.4 Stimuleringsmaatregelen

De afgelopen jaren is er een aantal acties uitgevoerd ter bevordering van het fietsgebruik, zoals de actie "Fiets het verschil" en de pilot "Park & Bike". Deze acties zijn bekostigd uit het budget voor Mobiliteitsmanagement en uit de middelen in het Actieplan Fiets die specifiek zijn opgenomen voor "Park & Bike". De €8.000,- die zijn gereserveerd voor stimuleringsmaatregelen zijn hierdoor niet noodzakelijk gebleken. Ook de komende jaren zal er in het kader van Mobiliteitsmanagement aandacht worden geschonken aan fietspromotie, vandaar dat hier in het kader van het Actieplan Fiets geen middelen voor worden gereserveerd.

4.5 Communicatie

Bijdrage vanuit het Actieplan Fiets voor communicatie rondom de uitvoering van fietsprojecten is afgelopen jaren niet nodig gebleken. De gereserveerde middelen voor communicatie in het eerste Actieplan Fiets, zijn ingezet voor het project ICT en Fiets. In het voorliggende Actieplan Fiets zijn geen middelen gereserveerd voor communicatie.

4.6 ICT en Fiets

In 2005/2006 is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van ICT-toepassingen in of op de fiets. Voorbeelden daarvan zijn: automatische fietsenstallingen, de actieve chip en de digitale fietsrouteplanner. De eerste twee zitten nog in de ontwikkelfase. De realisatie van een digitale fietsrouteplanner is een toepassing die inmiddels in een aantal provincies wordt ontwikkeld. Doel van deze fietsrouteplanner is voornamelijk interessant voor recreatief fietsverkeer. Daarnaast is een aantal marktpartijen bezig met de ontwikkeling hiervan. Geen van de mogelijkheden is vooralsnog interessant om als provincie Groningen op te pakken.

5. Beoordeling

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een afweging gemaakt tussen de mogelijk te nemen infrastructurele maatregelen in dit Actieplan Fiets. Een eerste selectie is gemaakt op basis van inhoudelijke criteria. Bij de uiteindelijke keuze voor uit te voeren maatregelen in deze Actieplanperiode, zijn ook andere factoren betrokken, zoals obstakelvrijheid en mogelijkheden van co-financiering door derden

5.2 Beoordeling

De beoordeling van de infrastructurele maatregen vindt plaats op basis van de volgende criteria:
1. verbetering van de verkeersveiligheid
2. toename van het fietsverkeer
3. huidig gebruik (intensiteit fietsverkeer)
4. verbetering ten opzichte van huidige kwaliteit (comfort, breedte, aantal oversteken)
5. meeliftmogelijkheden in andere projecten
6. gemeentelijke wens
7. recreatieve wens

Met name de criteria verbeteren verkeersveiligheid en verwachte toename van het fietsgebruik wegen zwaar in verband met de gestelde doelstellingen.

	Route	Maatregel	1	2	3	4	5	6	7	Kosten*
1	N361 Groningen - Winsum	Fietsroute Plus	+	++	+	++	-	+	-	€ 3.000.000
2	N361 Groningen - Winsum	Verbreden	+	+	+	+/++	-	+	-	€ 2.100.000
3	N994 Groningen - Bedum	Fietsroute Plus	+/++	++	+	++	-	+	-	€ 3.000.000
4	N994 Groningen - Bedum	Verbreden	+	+	+	+/++	-	+	-	€ 1.900.000
5	N360 Groningen - Ten Boer	Fietsroute Plus	+	++	+	+/++	+	+	-	€ 1.000.000
6	N360 Groningen - Ten Boer	Verbreden	+	+	+	+	+	+	-	€ 800.000
7	N972 Winschoten - Pekela	Fietsroute Plus	+	0	++	+	-	?	-	€ 1.000.000
8	N365 Bourtange - Duitse grens	Ontbrekende schakel	0	0	0	++	-	+	+	€ 300.000
9	N865 Ten Post - Schildwolde	Ontbrekende schakel	0	0	0	++	-	+	+	€ 1.950.000
10	N983 Wehe den Hoorn - Saaksum	Ontbrekende schakel	0	0	0	++	-	+	0	€ 1.850.000
11	N998 Usquert - Rottum	Ontbrekende schakel	0	0	0	++	-	+	+	€ 785.000
12	N999 t.h.v. Eppenhuizen	Ontbrekende schakel	0	0	0	++	-	+	-	€ 380.000

Tabel 4: Beoordeling maatregelen

** Voor de realisatie van een Fietsroute Plus in de regio Groningen - Assen, draagt de regio 50% bij.*

Na een eerste selectie vallen de vijf ontbrekende schakels af, omdat de bijdrage aan de doelstellingen (toename fietsgebruik en verbetering verkeersveiligheid) minimaal is. De realisatie van een Fietsroute Plus langs de N972 tussen Pekela en Winschoten valt af, omdat het gedeelte langs de provinciale weg N972 slechts een klein onderdeel (twee kilometer) uitmaakt van de fietsroutes tussen Oude Pekela en Winschoten. Daarnaast is voor deze verbinding een alternatieve route beschikbaar en is het aansluitende fietsnetwerk in Oude Pekela en Winschoten niet van hoge kwaliteit.

Na de voorselectie blijven 3 routes over, waar een keuze gemaakt moet worden tussen verbreding of realisatie van een Fietsroute Plus:
- N361 Groningen - Winsum (Fietsroute Plus of verbreden)
- N994 Groningen - Bedum (Fietsroute Plus of verbreden)
- N360 Groningen - Ten Boer (Fietsroute Plus of verbreden)

Keuze Fietsroute Plus of verbreden
De aanleg van een Fietsroutes Plus op deze verbindingen levert een grotere bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid dan alleen verbreden. Bij de aanleg van een Fietsroute Plus wordt het fietspad ook verbreed, neemt in sommige gevallen het aantal oversteken af en worden de overgebleven oversteken veiliger.

De verbetering van de stedelijke bereikbaarheid is een belangrijk speerpunt in het beleid van de provincie Groningen en de regio Groningen - Assen. Door de realisatie van Fietsroutes Plus wordt niet alleen de verkeersveiligheid verbeterd, maar wordt ook het comfort verhoogd. Dit draagt bij aan een toename van het fietsverkeer.

Bovendien kan voor de realisatie van hoogwaardige fietsverbindingen in de regio Groningen - Assen, een bijdrage uit het regiofonds worden verkregen van maximaal 50%. In de periode tot en met 2015 heeft de regio in totaal € 7,5 miljoen beschikbaar. Daarvan is voor deze periode exclusief voor drie bovengenoemde routes € 3,5 miljoen gereserveerd tot en met 2015. Dit bedrag kan alleen worden aangewend indien eenzelfde bedrag wordt ingebracht (eigen middelen, rijksbijdrage, BDU, etc.).

Voorgesteld wordt om in te zetten op de realisatie van Fietsroutes Plus. Een kostenindicatie en de dekking voor de realisatie van Fietsroutes Plus op alle drie routes is in onderstaande tabel weergegeven.

Fietsroute Plus	Kosten	Provincie + derden	Regiofonds
N361 Groningen - Winsum	€ 3.000.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
N994 Groningen - Bedum	€ 3.000.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
N360 Groningen - Ten Boer	€ 1.000.000	€ 500.000	€ 500.000
Totaal	**€ 7.000.000**	**€ 3.500.000**	**€ 3.500.000**

Tabel 5: Financiering Fietsroutes Plus

Prioritering uitvoering
Omdat in deze Actieplanperiode niet genoeg middelen beschikbaar zijn om op alle routes een Fietsroute Plus te realiseren, moeten prioriteiten worden gesteld. Een belangrijke factor daarbij is de obstakelvrijheid van een route.

Op de verbinding Groningen - Ten Boer wordt een (integrale) planstudie uitgevoerd. Deze studie wordt medio 2009 afgerond. Realisatie van een Fietsroute Plus op dit traject in deze actieplanperiode is daarom niet reëel.

Hetzelfde geldt voor het traject Groningen - Winsum, waar over de MER-studie N361 in 2008 besluitvorming over plaatsvindt. In de uitwerking van het voorkeursalternatief, zal ook de plek en uitvoering van een Fietsroute Plus worden meegenomen. Realisatie van een Fietsroute Plus in deze actieplanperiode is dan ook niet reëel.

Op het traject Bedum - Groningen zijn geen planningstechnische obstakels die realisatie van een Fietsroute Plus in deze actieplanperiode onmogelijk maken. Wel is er nog een financieel gat van € 116.710,- ten opzichte van de grove kostenindicatie. Bij de planuitwerking wordt de exacte kostenraming en eventueel extra benodigde middelen meegenomen. Daarnaast is het voornemen om op beide andere fietsverbindingen na 2010 een Fietsroute Plus te realiseren.

Voorgesteld wordt om in deze Actieplanperiode op de fietsverbinding Groningen - Bedum een Fietsroute Plus te realiseren. Daarvoor zal eind 2007 gestart worden met de planuitwerking.

6. Monitoring

6.1 Ongevallen

In de huidige situatie worden ongevallengegevens landelijk verzameld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Deze gegevens worden jaarlijks door AVV aan provincies en gemeenten uitgeleverd. Met behulp van het ongevallenprogramma VERAS kunnen deze gegevens geanalyseerd worden. Helaas levert de AVV sinds een aantal jaren niet meer standaard de detailstaten van de ongevallen. Dit maakt het analyseren moeilijker en soms onmogelijk. Aan het later alsnog opvragen van detailstaten is een vrij lange levertijd gekoppeld.

6.2 Telprogramma

Tijdens het opstellen van het Actieplan Fiets 2004-2007 is het telprogramma geëvalueerd. Uit deze evaluatie bleek dat het telprogramma op dat moment veel te beperkt was. Vandaar dat het telprogramma aanzienlijk is uitgebreid. Tot 2003 werd het fietsverkeer alleen in een cordon rond de stad Groningen geteld. Daarnaast werd incidenteel fietsverkeer geteld voor studies. In 2003 is het telprogramma uitgebreid tot ruim 40 telpunten in de gehele provincie. Op de telpunten op het cordon rond de stad Groningen wordt nog steeds jaarlijks het fietsverkeer geteld. Op de overige locaties wordt elke drie jaar geteld. Elk jaar een deel van de ruim 40 telpunten. In bijlage 15 zijn op een kaart de verschillende telpunten (inclusief intensiteiten) in de provincie Groningen weergegeven.

In 2010 zal in het kader van het actualiseren van de Beleidsnota Fiets de ontwikkeling van het fietsverkeer in de provincie Groningen nader worden geanalyseerd.

6.3 Comfortmeting

In 2006 is een comfortmeting uitgevoerd van de provinciale fietspaden. De aanpak van de fietspaden die in deze meting een onvoldoende scoorden wordt ingebracht in het managementcontract van de afdeling Wegbeheer voor de periode 2008-2011.



7. Financiering en planning uitvoering

7.1 Algemeen

De maatregelen in het voorliggend Actieplan Fiets worden gedekt uit de exploitatierekening van de provincie (nieuw beleid), de schikking bouwfraude en de restanten van de middelen voor het Actieplan voor de periode 2004-2007. De verkeersveiligheidsmaatregelen worden (grotendeels) gefinancierd uit het Actieplan Verkeersveiligheid (aanpak gevaarlijke fietsoversteken). Totaal is voor dit Actieplan Fiets €1.415.869,- beschikbaar voor de periode 2008 - 2010.

Nieuw Beleid
In het kader van de voorjaarsnota 2007 is voor de uitvoering van het fietsbeleid voor de periode 2008 - 2011 jaarlijks een bedrag gereserveerd van €200.000,-. De totale reservering voor de Actieplanperiode 2008 - 2010 uit nieuw beleid komt daarmee op 600.000,-. Bij de actualisatie van de Beleidsnota Fiets in 2010 zal een voorstel worden gedaan voor de besteding van de gereserveerde € 200.000,- in 2011.

Schikking bouwfraude
In het kader van de Integrale Bijstelling is op 31 oktober 2006 in Provinciale Staten besloten het aandeel van de provincie Groningen in de schikking bouwfraude (€477.698,-) in te zetten voor de uitvoering van het fietsbeleid.

Restanten Actieplan Fiets 2004-2007
Voor de uitvoering van het Actieplan Fiets 2004-2007 was in totaal €2.253.780,- beschikbaar. Hiervan wordt €338.771,- overgeheveld naar het voorliggende Actieplan Fiets.

Overige middelen ten behoeve van het Actieplan Fiets
Naast de bovengenoemde extra middelen voor de uitvoering van het Actieplan Fiets zijn er middelen beschikbaar voor de verbetering van de fietsoversteekbaarheid in het Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid. De afgelopen jaren was er vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid jaarlijks een bedrag van €105.042,- beschikbaar. In de periode 2008-2010 kan jaarlijks over €50.000,- worden beschikt.

Bij de afdeling Wegbeheer komen, in het kader van het nieuw af te sluiten managementcontract, middelen beschikbaar voor het in stand houden van het kwaliteitsniveau van provinciale fietspaden.

Voor de realisatie van Fietsroutes Plus in de Regio Groningen - Assen kan gerekend worden op een bijdrage van 50% uit het meerjareninvesteringsprogramma voor de fiets van de Regio Groningen - Assen.

7.2 Financiering

In onderstaande tabel is te zien op welke manier de in totaal €1.415.869,- in de periode 2008-2010 zal worden ingezet. Bijna het hele bedrag zal worden ingezet voor de realisatie de Fietsroute Plus tussen Groningen en Bedum (€ 1.400.869,- incl. voorbereiding). De provincie Groningen heeft de intentie om de verbindingen Groningen - Winsum en Groningen - Ten Boer na 2010 aan te pakken.

ALGEMEEN	Eerder	2008	2009	2010	Totaal
Actieplan Fiets 2004-2007	338.770	-	-	-	338.771
Schikking bouwfraude	474.319	-	-	-	477.098
Nieuw beleid	-	200.000	200.000	200.000	600.000
Totaal:	**798.290**	**200.000**	**200.000**	**200.000**	**1.415.869**

Tabel 6: Beschikbare financiële middelen

Plannen	Gereed	2008	2009	2010	Totaal
Kwaliteit huidige fietsvoorzieningen					
Breedte fietspaden	nvt	0	0	0	0
Comfort fietspaden	31-12-2010	Managementcontract afdeling WB			0
Verlichting fietspaden	nvt	0	0	0	0
Doorstroming VRI's	nvt	0	0	0	0
Fietsroutes Plus					
Fietsroute Bedum - Groningen	31-12-2010	50.000	650.000	700.869	1.400.869
Ontbrekende fietsvoorzieningen					
Aanleg ontbrekende fietspaden	nvt	0	0	0	0
Verkeersveiligheid					
Black spots	nvt	0	0	0	0
Nadere analyse fietsoversteken	31-12-2007	0	0	0	0
Aanpak fietsoversteken	31-12-2010	Actieplan Verkeersveiligheid			0
Flankerend beleid					
(Vouw)fiets in de bus	elk voorjaar	0	0	0	0
Fietsvoorzieningen OV-knooppnt.	31-12-2009	Project verbetering stations			0
Vervolg pilot Park & Bike	31-12-2010	0	0	15.000	15.000
Bestrijding fietsendiefstal	nvt	0	0	0	0
Stimulering verkeerseducatie	nvt	0	0	0	0
Stimuleringsmaatregelen	nvt	0	0	0	0
Communicatie	nvt	0	0	0	0
TOTAAL		**50.000**	**650.000**	**715.869**	**1.415.869**

Tabel 7: Verdeling van de financiële middelen

Bijlagen

Bijlage 1: Verantwoording Actieplan Fiets 2004-2007

Bijlage 2: Kwaliteitseisen Fietsroute Plus

Bijlage 3: Regionale fietsnetwerk en potentiële Fietsroutes Plus

Bijlage 4: Factoren en afwegingen Fietsroutes Plus

Bijlage 5: Kostenraming Fietsroutes Plus

Bijlage 6: Selectie ontbrekende fietsvoorzieningen in het regionale fietsnetwerk

Bijlage 7: Gegevens ontbrekende fietsvoorzieningen

Bijlage 8: Ongevallenkaart (brom)fietsers 1996-2005

Bijlage 9: Ongevallenkaart (brom)fietsers 1996-2005 - provinciale wegen

Bijlage 10: Fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten

Bijlage 11: Overzicht fietsdiefstallen

Bijlage 12: Telgegevens fietsverkeer

Bijlage 1: Verantwoording Actieplan Fiets 2004-2007

Kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen

Breedte fietspaden *€0,-*

Van alle fietspaden in ons beheer was slechts 1% meer dan 50 centimeter te smal. Hierbij ging het om elf wegvakken met een totale lengte van ongeveer 3,8 kilometer. Daarnaast voldeden de fietspaden langs de N355 tussen Groningen en Zuidhorn ook niet aan de eis, doordat deze fietspaden in 2003 zijn opengesteld voor tweerichtingen. Op de kaart in bijlage 4 is een overzicht gegeven van de breedtes van de fietsvoorzieningen in provinciaal beheer.

Op basis van fietsintensiteiten en realiseerbaarheid is gekeken welke van deze fietswegvakken in aanmerking komen voor verbreding. Gebleken is dat slechts het fietspad langs de N355 in aanmerking komt voor verbreding. Langs deze weg tussen Groningen en Zuidhorn wordt in 2007 gestart met de aanleg van een Fietsroute Plus.

Restant: €0,-

Comfort fietspaden *managementcontract WB*

Het comfort van de fietspaden is in 2001 voor alle provinciale fietspaden gemeten. Hieruit is gebleken dat een aantal van onze fietsvoorzieningen niet voldoet aan de norm van minimaal een 5,75. In 2003 is op deze fietspaden onderhoud uitgevoerd. Eind 2003 voldeden alle fietspaden in ons beheer dus aan de norm.

Restant: nvt

Verlichting fietspaden *€0,-*

Er is geen aanleiding om de uitgangspunten voor verlichting, zoals die in het vorige Actieplan Fiets zijn geformuleerd, te herzien.

Restant: €0,-

Fietsroutes Plus

Analyse overige Fietsroutes Plus *€15.000,-*

Voor de analyse van de overige Fietsroutes Plus was begroot dat we de Fietsersbond een aantal routekeuringen zouden laten doen. Deze routekeuringen bleken echter niet noodzakelijk om een juiste afweging te maken tussen de overige potentiële Fietsroutes Plus. Hiervoor zijn de gereserveerde middelen niet ingezet.

Restant: €15.000,-

Voorbereiding Fietsroute Plus (Groningen - Zuidhorn) *€50.000,-*

In de integrale studie naar de wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355), is nadrukkelijk aandacht besteed aan de aanleg van de Fietsroute Plus. Deze studie is vastgesteld in de vergadering van PS. In deze studie is onder andere een routekeuring uitgevoerd door de fietsersbond en is een enquête gehouden over de kwaliteit van de huidige route en de herkomst en bestemming van de gebruikers van deze route.

Restant: €0,-

Maatregelen op Plusroutes *€1.800.000,-*

De aanleg van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn is in voorbereiding. In de PS-vergadering van 5 juli 2006 is ingestemd met de aanleg van deze Fietsroute Plus. De totale kosten hiervan bedragen € 4,7 miljoen welke gedekt worden uit:

Actieplan Fiets:	€ 1,8 miljoen
Regio Groningen - Assen:	€ 1,6 miljoen
Reserve ESFI:	€ 1,0 miljoen
Additioneel beslag ESFI:	€ 0,3 miljoen

De Fietsroute Plus is in 2009 gerealiseerd.

Restant: €0,-

Ontbrekende fietsvoorzieningen

Aanleg ontbrekende fietsvoorzieningen *€200.000,-*

In het vorige Actieplan is aangegeven dat acht ontbrekende fietsvoorziening nader zouden worden geanalyseerd. Deze analyse is in 2005 afgerond. In deze analyse zijn de ontbrekende fietsvoorzieningen geprioriteerd op basis van negen verschillende aspecten. De belangrijkste hiervan zijn de potentiële fietsintensiteit, de aanwezigheid van alternatieve routes, de intensiteit en snelheid van het autoverkeer en de wegcategorie. Dit heeft het volgende resultaat opgeleverd:

1. N865: Wittewierum - Graauwe Dijk, Overschild (€ 610.000,-)
2. N998: Usquert - Rottum (€ 785.000,-)
3. N983: Warfhuizen - Saaksum (€ 1.350.000,-)
4. N365: Bourtange - Duitse grens (€ 300.000,-)
5. N999: Eppenhuizen (€ 380.000,-)
6. N865: Oosterpaauwenweg - Uiterburenweg (€ 1.000.000,-)
7. N865: Graauwe Dijk - Oosterpaauwenweg (€ 440.000,-)

(voor de prioritering zijn de verschillende trajecten opgedeeld in deeltrajecten)

Geconcludeerd is toen dat met de financiële middelen uit het Actieplan Fiets geen ontbrekende schakel konden worden realiseren. Op dit moment is van de in totaal €200.000,- uit het Actieplan Fiets €20.000,- uitgegeven aan de aanleg van een deel van de oorspronkelijk ontbrekende schakel langs de N999 (op initiatief van de gemeente Eemsmond). Daarnaast is €5.000,- toegezegd voor de aanleg van een fietspad langs de Rhederweg.

Restant: €175.000,-

Verkeersveiligheid

Black spots *€0,-*

In het vorige Actieplan Fiets was geen geld gereserveerd voor de aanpak van black spots, omdat er in de beschouwde periode op geen enkele locatie in de provincie drie of meer letselongevallen of 6 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden met betrokkenheid van een (brom)fietser in drie jaar tijd.

Restant: €0,-

Gevaarlijke fietsroutes *€0,-*

Op basis van de ongevallen over de periode 1993-2002 is in het kader van het Actieplan Fiets een aantal routes geïnventariseerd waarbij over de hele route of delen van de routes ongevallen zijn gebeurd met betrokkenheid van (brom)fietsers. Deze inventarisatie heeft geresulteerd in een selectie van vijf onveilige routes. In 2005 zijn deze fietsroutes nader geanalyseerd. Uit de analyse is gebleken dat er voor de geselecteerd trajecten een aantal overeenkomstige oorzaken van de ongevallen met betrokkenheid van (brom)fietsers te benoemen zijn. Voor bijna alle trajecten geldt dat de belangrijkste oorzaken de beperkte breedte van het fietspad, het grote snelheidsverschil tussen bromfietsers en fietsers en het relatief hoge percentage 'groepjes' fietsers zijn. Naast deze drie oorzaken spelen de hoge intensiteit in de spitsperiodes, het beperkte zicht vanuit zijwegen of uitritten of vanaf de provinciale weg op het fietspad en het overmatig gebruik van alcohol een kleine rol. Met de realisatie van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn zal de verkeersveiligheid op deze route sterk verbeteren. Helaas was er daarnaast vanuit het vorige Actieplan Fiets onvoldoende geld beschikbaar om één van de overige routes aan te pakken.

Restant: €0,-

Aanpak fietsoversteken *Actieplan verkeersveiligheid*

De rekenmethodiek oversteekbaarheid is in 2000 toegepast op objectief onveilige oversteekpunten. Medio 2003 waren alle vijftien oversteekpunten uit deze lijst aangepakt. Eind 2002 heeft een stagiaire van de opleiding Verkeerskunde daarom een onderzoek gedaan naar een aantal (subjectief) onveilige fietsoversteken. Voor dit onderzoek is een selectie gemaakt op basis van ongevallen, intensiteit van autoverkeer, brieven van burgers met klachten over oversteeklocaties en of de locatie onderdeel uitmaakt van het regionale fietsnetwerk. Op deze locaties is de rekenmethodiek oversteekbaarheid toegepast. Van deze fietsoversteken is slechts één aangepakt (€45.000,-). De overige financiële middelen (€415.000,-) zijn besteed aan andere projecten waarin een fietsoversteek een rol speelde (traverse Noordwijk, oversteek Kropswolde, Stadsweg Appingedam). Ook in de periode 2008-2010 is er opnieuw geld gereserveerd voor de aanpak van fietsoversteken. Bekeken wordt op welke manier deze middelen het beste ingezet kunnen worden.

Restant: €0,-

Toepassen rekenmethodiek oversteekbaarheid *€15.000,-*

Eind 2002 heeft een stagiaire van de opleiding Verkeerskunde een onderzoek gedaan naar een aantal (subjectief) onveilige fietsoversteken. Voor dit onderzoek is een selectie gemaakt op basis van ongevallen, intensiteit van autoverkeer, brieven van burgers met klachten over oversteeklocaties en of de locatie onderdeel uitmaakt van het regionale fietsnetwerk. Op deze locaties is de rekenmethodiek oversteekbaarheid toegepast. De Grontmij heeft ons hiervoor de benodigde fietsintensiteiten geleverd. De tellingen die hiervoor uitgevoerd zijn hebben ons €9.600,- gekost.

Restant: €5.400,-

Flankerend beleid

(Vouw)fiets in de bus *€0,-*

In de zomer van 2006 is er gedurende de gehele zomer een proef geweest naar het meenemen van een fiets in de bus. Op de lijn 65 (Groningen - Zoutkamp v.v.) kon tot en met 2 september de fiets worden meegenomen in de bus. Bij aankoop van een VoordeelDalkaart van 6 euro kon de fiets gratis worden meegenomen. Per bus konden er maximaal vier fietsen mee. Indien gewenst kon 24 uur van tevoren een plek worden gereserveerd in de bus, om er zeker van te zijn dat er een plek beschikbaar was. Dezelfde proef is in 2005 ook al gedurende een periode van drie weken gehouden. In 2005 hebben in totaal 19 personen gebruik gemaakt van de mogelijkheid de fiets mee te nemen in de bus. Gerelateerd aan het aanbod (mogelijke ritten met fiets mee) is dit 6%. In de zomer van 2006 hebben in totaal 55 personen gebruik gemaakt van de mogelijkheid. Dit is ongeveer 3%. Op basis van deze gegevens heeft het OV-bureau Groningen-Drenthe besloten de proef in 2007 niet te herhalen.

Daarnaast is er extra aandacht geweest voor de mogelijkheid om vouwfietsen mee te nemen in de bus. In september 2006 is er in verschillende media (provinciale pagina in de huis-aan-huisbladen, provinciale site) aandacht geweest voor het feit dat in alle streekbussen en Q-liners in de provincie Groningen gratis een vouwfiets mag worden meegenomen als handbagage. De vouwfiets moet wel opgevouwen zijn en mag anderen, net als overige handbagage, niet hinderen. De chauffeur bepaalt of dit het geval is. Het is onduidelijk hoeveel personen van deze mogelijkheid gebruik maken, maar Arriva en ervaringsdeskundigen van het OV-bureau hebben de indruk dat het gebruik laag is. Omdat wij veronderstellen dat het bij veel mensen nog onbekend is dat een vouwfiets gratis meegenomen mag worden in de bus willen wij hier de komende periode aandacht aan besteden.

Restant: €0,-

Fietsenstallingen bij bushalten en OV-knooppunten *€0,-*

Medio 2004 zijn 21 knooppunten bezocht en op basis van een checklist beoordeeld. In de checklist zijn zaken opgenomen als voldoende capaciteit stalling, type stalling, aantal vernielde fietsen in de omgeving, onderhoudstoestand stalling etc. De knooppunten Stadskanaal en Hoogezand-Sappemeer zijn niet meegenomen omdat deze binnenkort al worden aangepakt. Van alle knooppunten zijn foto's gemaakt.

In de bijlage 13 staat bij elk knooppunt in het kort wat de resultaten zijn en de eventuele voortgangsacties. Voor dit project was een bedrag beschikbaar van €15.000,- uit de 1%-regeling. Deze middelen zijn niet aangewend.

Restant: €0,-

Haalbaarheidsonderzoek Park & Bike *€15.000,-*

Park & Bike is een systeem waarbij een automobilist zijn auto parkeert op een locatie met betaald parkeren (voornamelijk transferia). Met zijn kaartje kan hij op de parkeerplaats gratis een fiets lenen. Het onderzoek naar de haalbaarheid van deze maatregel voor de transferia in de stad Groningen is in juli 2004 afgerond. Op basis van dit onderzoek en ervaringen met Park & Bike op andere locaties in Nederland is geconcludeerd dat het concept haalbaar zou kunnen zijn in Groningen. Daarom is besloten een pilot te starten op de P&R-locatie Skivijver. Aan deze pilot wordt een bijdrage van €15.000,- vanuit het Actieplan Fiets gegeven. Eerste resultaten worden wij eind 2008, begin 2009 verwacht.

Restant: €0,-

Aanloopkosten bestrijding fietsendiefstal *€25.000,-*

Naast goede fietsenstallingen waar je je fiets netjes kunt parkeren, is het van belang dat je je fiets ook veilig kan stallen. Naast goede diefstalpreventie als goede sloten en bewaakte rijwielstallingen, is in de praktijk gebleken dat de aanpak van fietsendiefstal ook preventief werkt. De aanpak is in eerste instantie een aangelegenheid van de gemeenten, maar wij hebben vanuit het Actieplan Fiets éénmalig een bedrag van €25.000,- beschikbaar gesteld om gemeenten te ondersteunen bij de aanloopkosten voor de bestrijding van fietsendiefstal. Uiteindelijk is in het kader hiervan €28.709,- bijgedragen aan een grootschalig project van de gemeente Groningen en de politie Groningen. De gemeente zet zich daarbij vooral in voor het verbeteren van stallingen. De politie zet zich in om preventie, opsporing en aangifte te verbeteren. Zo wordt het vergemakkelijkt om aangifte te doen, bijvoorbeeld via internet. Verder wil de politie nieuwe methodes gaan inzetten voor de opsporing van gestolen fietsen. Daarbij worden stadswachten ingezet die met handcomputers controleren of fietsen gestolen zijn. Ook hebben zij een chiplezer om fietsen die voorzien zijn van een chip te kunnen identificeren. Ook wil men het graveren van fietsen verder professionaliseren. Dit zou niet alleen bij acties mogelijk moeten zijn, maar regulier op elk wijkbureau. Tenslotte wil men observatiefietsen gaan inzetten om de opsporing van daders te vergemakkelijken. De opzet van dit gehele project is dusdanig dat een aantal onderdelen makkelijk in andere gemeente dan Groningen ingezet kunnen worden. Hiertoe is dit jaar een bijeenkomst gehouden voor alle basiseenheden van de politie in de provincie Groningen over de mogelijkheden voor de aanpak van fietsendiefstal. Omdat de maatregelen eenvoudig in andere gemeenten in te zetten is, wordt in het nieuwe Actieplan niet opnieuw een bedrag opgenomen voor de bestijding van fietsendiefstal.

Restant: -€3.709

Stimulering Verkeerseducatie *€120.000,-*

Permanente verkeerseducatie vormt, naast infrastructuur en regelgeving, handhaving en voorlichting, één van de pijlers van het Duurzaam Veilig beleid. Voor projecten op het gebied van verkeerseducatie werd in het kader van de “Subsidieregeling verkeersveiligheidprojecten provincie Groningen” een bijdrage verstrekt van 50%. Voor deze regeling was jaarlijks €216.000,- beschikbaar. Ten tijde van het opstellen van het vorige Actieplan Fiets was het nog zeer onduidelijk of de regeling na 31 december 2004 nog doorgang zou vinden. Om zeker te stellen dat er na 2004 aan activiteiten op het gebied van verkeerseducatie doorgewerkt kon worden is in het kader van het Actieplan Fiets in de periode 2005-2007 €40.000,- per jaar gereserveerd voor (brom)fiets gerelateerde educatieprojecten. Eind 2004 is gebleken dat de in het Actieplan Fiets gereserveerde middelen niet noodzakelijk waren.

Restant: €120.000,-

Stimuleringsmaatregelen *€8.000,-*

De afgelopen jaren zijn er een aantal acties uitgevoerd ter bevordering van het fietsgebruik, zoals de actie "Fiets het verschil" en de pilot "Park & Bike". Deze acties zijn bekostigd uit het budget voor Mobiliteitsmanagement en uit de middelen in het Actieplan Fiets die specifiek zijn opgenomen voor "Park & Bike". De €8.000,- die zijn gereserveerd voor stimuleringsmaatregelen zijn hierdoor niet noodzakelijk gebleken.

Restant: €8.000

Communicatie *€5.780,-*

Vanuit het vorige Actieplan was een bedrag van €5.780,- specifiek gereserveerd voor communicatie rondom de uitvoering van fietsprojecten. In de praktijk is echter gebleken dat hiervoor het communicatiebudget van de provincie Groningen wordt gebruikt. Voor het project ICT en Fiets was in het Actieplan Fiets geen geld gereserveerd. Omdat wij het wel een zeer interessant project vonden is het betaald uit de middelen die wij in het Actieplan Fiets hadden gereserveerd voor communicatie.

Het project ICT en fiets is opgezet om de mogelijkheden van ICT toepassingen in brede zin ten behoeve van de fiets te onderzoeken. Voor het onderzoek is subsidie verleend vanuit SenterNovem, en is samengewerkt met de gemeenten Amsterdam en Eindhoven en de provincie Noord-Brabant. De eigen bijdrage van de provincie bedroeg €4.900,-, waarvan €1.500,- ten laste van het Actieplan Fiets en €3.400,- ten laste van verkeersonderzoek. In het onderzoek zijn alle ervaringen van nieuwe projecten op dit terrein geïnventariseerd, zoals de inzet van actieve chips, automatische fietsenstallingen en een digitale fietsrouteplanner. Deze zijn zichtbaar gemaakt op een website (www.diepensenokkema.nl/ictenfiets/), zodat deze informatie ook breder bekend kan worden gemaakt aan andere overheden.

De realisatie van een digitale fietsrouteplanner is een toepassing die inmiddels in een aantal provincies is ontwikkeld. Wij zij echter van mening dat een fietsrouteplanner met name interessant is voor recreatief fietsverkeer en maar zeer beperkt voor utilitair fietsverkeer. Hierdoor staat de benodigde subsidie (ca. €100.000,-) niet in verhouding tot de bijdrage die het levert aan de doelstellingen uit onze Beleidsnota Fiets. Vandaar dat wij hebben besloten op dit moment geen bedrag te reserveren voor de ontwikkeling en het beheer van een fietsrouteplanner voor onze provincie.

Restant: €4.280

De financiën

Plannen	Begroot	Uitgegeven	Saldo
Kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen			
Breedte fietspaden	€0,-	€0,-	€0,-
Comfort fietspaden	managementcontract WB		€0,-
Verlichting fietspaden	€0,-	€0,-	€0,-
Doorstroming VRI's	€0,-	€0,-	€0,-
Fietsroutes Plus			
Analyse overige Fietsroutes Plus	€15.000,-	€0,-	€15.000,-
Voorbereiding Fietsroute Plus (Groningen - Zuidhorn)	€50.000,-	€50.000,-	€0,-
Maatregelen op Plusroutes	€1.800.000,-	€1.800.000,-	€0,-
Ontbrekende fietsvoorzieningen			
Aanleg ontbrekende fietsvoorzieningen	€200.000,-	€25.000,-	€175.000,-
Verkeersveiligheid			
Black spots	€0,-	€0,-	€0,-
Gevaarlijke fietsroutes	€0,-	€0,-	€0,-
Aanpak fietsoversteken	Actieplan Verkeersveiligheid		€0,-
Toepassen rekenmethodiek oversteekbaarheid	€15.000,-	€9.600,-	€5.400,-
Flankerend beleid			
(Vouw)fiets in de bus	€0,-	€0,-	€0,-
Fietsenstallingen bij bushalten en OV-knooppunten	€15.000,- uit 1%-regeling		€0,-
Haalbaarheidsonderzoek Park & Bike	€15.000,-	€15.000,-	€0,-
Aanloopkosten bestrijding fietsendiefstal	€25.000,-	€28.709,-	-€3.709,-
Stimulering verkeerseducatie	€120.000,-	€0,-	€120.000,-
Stimuleringsmaatregelen	€8.000,-	€0,-	€8.000,-
Communicatie	€5.780,-	€1.500,-	€4.280,-
Totaal	**€2.253.780,-**	**€1.929.809,-**	**€323.971,-**

Conclusies

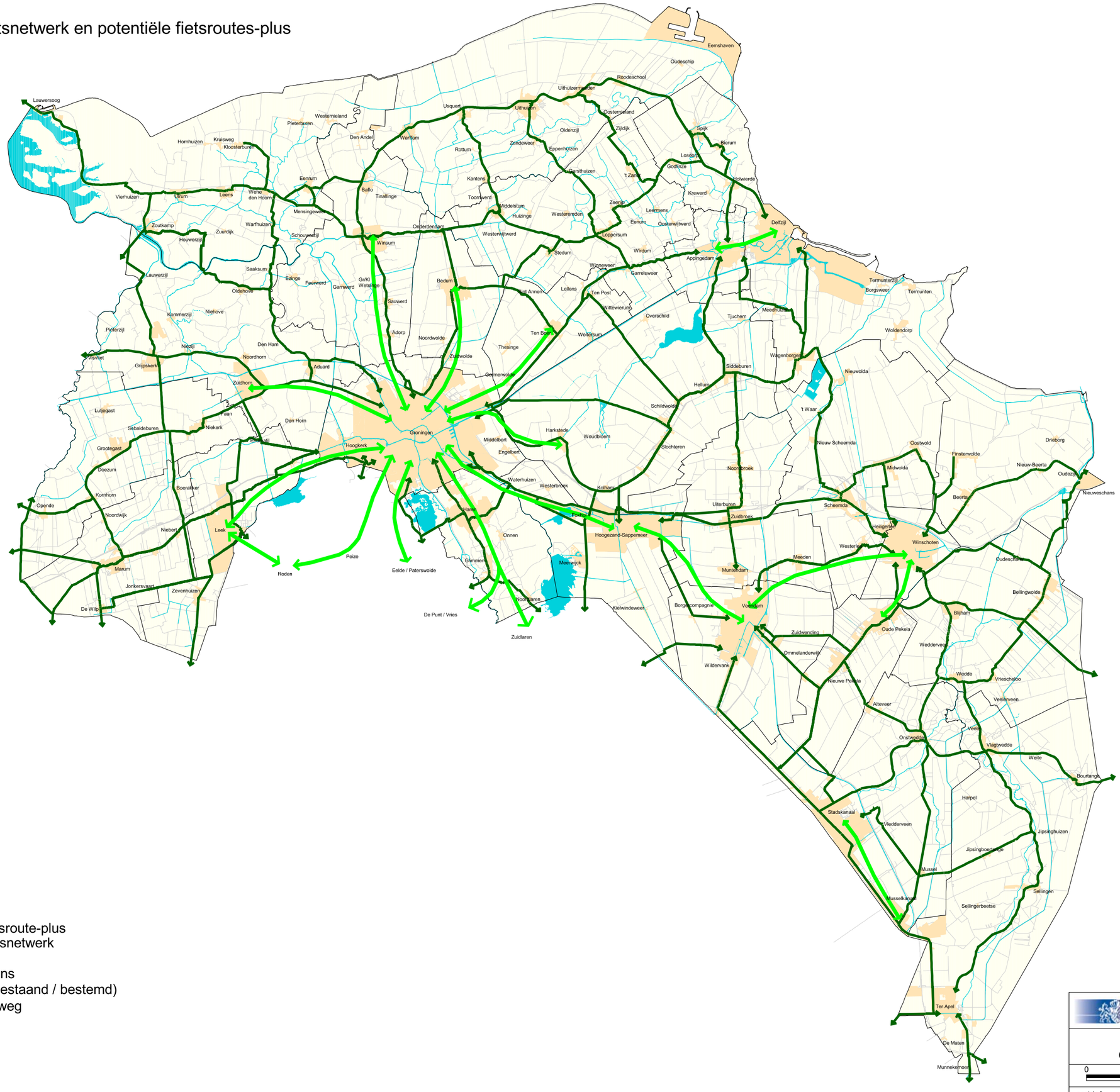
De belangrijkste conclusies die kunnen worden getrokken uit de uitvoering van het vorige Actieplan Fiets zijn:

- Kwaliteit bestaande fietsvoorzieningen: (1) met de aanpak van het fietspad langs de N355 is het laatste fietspad aangepakt dat te smal was; de overige elf te smalle fietspaden komen niet in aanmerking voor verbreding. (2) na de comfortmeting in 2001 zijn alle fietspaden met een onvoldoende aangepakt. De aanpak van fietspaden die in de comfortmeting uit 2006 een onvoldoende scoorden wordt meenemen in managementcontract van de afdeling Wegbeheer.
- Fietsroutes Plus: naar aanleiding van de studie Fietsroute Plus Groningen - Zuidhorn en in kader van Regio Groningen - Assen zijn de richtlijnen aangevuld/aangepast. De aangepaste richtlijnen zijn te vinden in bijlage 3.
- Ontbrekende schakels: de aanleg van ontbrekende schakels lijkt gezien de relatief hoge kosten niet erg zinvol, omdat de bijdrage aan de doelstellingen gering is. Toch wordt de aanleg van ontbrekende schakels meegewogen in de afweging tussen gevaarlijke fietsroutes en Fietsroutes Plus.
- Verkeersveiligheid: (1) de aanpak van black spots moet breder opgepakt worden, daar waar ze nog voorkomen; (2) de oversteekbaarheid voor fietsers maakt onderdeel uit van Actieplan Verkeersveiligheid - hiervoor wordt een aparte afweging gemaakt; (3) de belangrijkste oorzaak voor de ongevallen op de gevaarlijke fietsroutes lijkt de aanwezigheid van bromfietsers en de meestal beperkte breedte van het fietspad.
- Flankerend beleid: er is ingezet op het concept Park & Bike, diefstalpreventie in de vorm van een "aanmoedigingspremie" en het stimuleren van het meenemen van de (vouw)fiets in de bus. Inzet op educatie en communicatie bleek van het Actieplan Fiets niet noodzakelijk. Ondanks dat het effect van de flankerende maatregelen nog onduidelijk is, wordt voorgesteld opnieuw een bedrag te reserveren voor flankerend beleid.

Bijlage 2: Kwaliteitseisen Fietsroute Plus

Samenhang	1. Bewegwijzering 2. Bundelfunctie van de route
Directheid	1. Directe verbinding met een maximale omrijfactor van 1,2 van de hemelsbrede afstand 2. Ontwerpsnelheid van 30 km/u 3. Doorstroming waarborgen bij kruisingen door: • Minimaal aantal kruisingen met overig verkeer; • Voorrang fietsers op kruispunten, mits veilig en herkenbaar; • Fietsers op rotondes uit de voorrang; • Wachttijden bij verkeerslichten zo kort mogelijk, maar maximaal 60 seconden;
Aantrekkelijkheid	1. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter 2. Kans op verblinding door autoverkeer minimaliseren 3. Beschutting tegen wind en/of neerslag 4. Landschappelijke inpassing beplanting mag niet leiden tot (sociale) onveiligheid
Veiligheid	1. Gehele fietsroute in verlichting (mits passend in landschap en binnen beleid) 2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (<1000 fietsers) en 3,5 meter (>1000 fietsers) 3. Fietsers op rotondes uit de voorrang 4. Bromfietsers indien mogelijk op de rijbaan of parallelweg 5. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter 6. Lijnmarkering bij tweerichtingen 7. Minimaal aantal kruisingen met overig verkeer 8. Duidelijke/herkenbare vormgeving kruisingen
Comfort	1. Gesloten verharding van beton of asfalt 2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (<1000 fietsers) en 3,5 meter (>1000 fietsers) 3. Schuilmogelijkheden langs de route 4. Minimaal aantal hellingen en/of oneffenheden 5. Bescherming tegen wind en verblinding door dijklichamen, beplanting en bebouwing, mits (sociaal) veilig

Bijlage 3: Regionaal fietsnetwerk en potentiële fietsroutes-plus


Lauwersoog
Eemshaven
Oudeschip
Roodeschool
Uithuizermeeden
Uithuizen
Usquert
Oosternieland
Zijldijk
Spijk
Bierum
Losdorp
Godlinze
Holwierde
Krewerd
Delfzijl
Westernieland
Pieterburen
Den Andel
Warffum
Rottum
Zandeweer
Oldenzijl
Eppenhuizen
Garsthuizen
't Zandt
Kantens
Toornwerd
Middelstum
Hulzinge
Westeremden
Zeerijp
Leermens
Eenum
Oosterwijtwerd
Loppersum
Westerwijtwerd
Onderdendam
Stedum
Wirdum
Appingedam
Winneweer
Garrelsweer
Hornhuizen
Kruisweg
Kloosterburen
Eenrum
Baflo
Tinallinge
Uithuizen
Leens
Wehe den Hoorn
Mensingeweer
Zoutkamp
Warfhuizen
Houwerzijl
Zuurdijk
Schouwerzijl
Winsum
Saaksum
Lauwerzijl
Ezinge
Feerwerd
Garnwerd
Gr/Kl Wetsinge
Bedum
Sauwerd
Oldehove
Niehove
Kommerzijl
Pieterzijl
Adorp
Noordwolde
Ten Boer
Thesinge
Zuidwolde
Den Ham
Noordhorn
Visvliet
Grijpskerk
Aduard
Germerwolde
Zuidhorn
Lutjegast
Saaxumhuizen
Niekerk
Den Horn
Groningen
Hoogkerk
Middelbert
Engelbert
Harkstede
Woudbloem
Slochteren
Noordbroek
Waterhuizen
Westerbroek
Kolham
Ulsterburen
Zuidbroek
Foxhol
Hoogezand-Sappemeer
Onnen
Haren
Peize
Roden
Eelde / Paterswolde
Glimmen
Meerwijck
Noordlaren
Zuidlaren
De Punt / Vries
Kielwindeweer
Meeden
Muntendam
Borgercompagnie
Veendam
Zuidwending
Ommelanderwijk
Wildervank
Nieuwe Pekela
Oude Pekela
Wedderveer
Bijham
Bellingwolde
Oudeschans
Winschoten
Heiligerlee
Scheemda
Westerlee
Nieuwe-Schans
Termunterzijl
Borgsweer
Termunten
Meedhuizen
Tjuchem
Overschild
Wittewierum
Ten Post
Lellens
Siddeburen
Wagenborgen
Woldendorp
Nieuwolda
't Waar
Heiligerlee
Nieuw Scheemda
Oostwold
Midwolda
Finsterwolde
Drieborg
Nieuw-Beerta
Oudezijl
Beerta
Nieuweschans
Wolfersum
Helium
Schildwolde
Harpel
Stadskanaal
Vledderveen
Jipsinghuizen
Jipsingboertange
Mussel
Musselkanaal
Sellingen
Sellingerbeetse
Ter Apel
De Maten
Munnekemoer
Wedde
Vriescheloo
Veelerveen
Alteveer
Onstwedde
Vlagtwedde
Weite
Bourtange
Hairpel
Oosterhesselen
Zwartemeer
Klazienaveen
Veenoord
Barger-Compascuum
Emmer-Compascuum
Erica
Ellerhuizen
Nieuw-Dordrecht
Nieuw-Amsterdam
Valthermond
Valthermonderzand
Ellertshaar
Ellertshaarderzand
Buinerveen
Buinen
Gasselternijveen
Gasselternijveenschemond
Gasselternijveenschemondsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorp
Gasselternijveenschemondsluisdorpsluis
Gasselternijveenschemondsluisdorp

Bijlage 4: Factoren en afwegingen Fietsroutes Plus

Potentiële Fietsroute Plus	Afstand centrum - centrum (km)	Vervoerspanning	Intensiteit fiets (potentieel)	Gemeten intensiteit 2002/04	Ongevallen per km (2001-2005)	Richtingen bereden	Breedte (meters)	Opmerkingen
Groningen - Zuidhorn	11,5	6700	20%	1700	?	2	?	Wordt uitgevoerd
Groningen - Harkstede (Meerstad)	11	3500	13%	525	?	2	2-2,5	gemeentelijk
Groningen - Haren	5,5	23600	20%	?	?	1	?	gemeentelijk
Groningen - Bedum	9,5	11300	21%	1150	3,3	1&2	1,8-3	
Groningen - Winsum	13	4500	20%	950	2,4	1	1,8	
Groningen - Hoogkerk	5	?	?	500	?	?	?	gemeentelijk
Groningen - Leek	14,5	8400	11%	?	?	?	?	gemeentelijk
Groningen - Peize	7,5	4300	17%	?	?	?	?	Drenthe
Groningen - Roden	13	15300	17%	?	?	?	?	Drenthe
Groningen - Eelde-Paterswolde	7,5	8400	17%	?	?	?	?	gemeentelijk
Groningen - Ten Boer	11,5	4700	23%	1025	2,9	2	3	
Groningen - Hoogezand	14,5	17600	10%	775	3,5	2	3-4,5	
Hoogezand - Veendam	11,5	2500	41%	?	?	?	?	
Winschoten - Pekela	5	5328	30%	1800	4,0	1	1,8	
Veendam - Winschoten	13,5	4100	12%	?	?	?	?	gemeentelijk
Appingedam - Delfzijl	4	13700	38%	?	?	?	?	gemeentelijk
Stadskanaal - Musselkanaal	7	4600	16%	?	?	?	?	gemeentelijk

Bijlage 5: Kostenraming Fietsroutes Plus

N361 (drie opties):

1. langs de westzijde van het spoor (vanaf de Meeden in Winsum tot aan het nieuwe fietspad over het van Starkenborghkanaal) of langs nieuw tracé volgens voorkeursvariant MER;
   lengte ca 8100 meter — **niet geraamd *)**
2. geheel tweezijdig in één richting bereden langs de N361 (vanaf de Meeden in Winsum tot aan de Oude Adorperweg);
   lengte 8100 meter — **2.500.000,--**
3. tussen de Meeden in Winsum en de Oosterstraat (ongeveer) in Sauwerd eenzijdig in twee richtingen bereden aan de oostzijde, tussen de Oosterstraat in Sauwerd en de Spoorlaan in Adorp tweezijdig in één richting bereden, tussen de Spoorlaan in Adorp en de aansluiting met de Oude Adorperweg eenzijdig in twee richtingen bereden aan de oostzijde.
   lengte 8100 meter — **3.000.000,--**

*) Betrokkenen raden een dergelijke variant af:
- inschatting is dat huidige fietspaden blijven gehandhaafd zo ontstaat een diffuus fietsbeeld
- variant vanwege sociale onveiligheid niet wenselijk
- betrekkelijk veel spoorpassages voor fietsers
- nieuw fietspad is geen wezenlijke verbetering

N994 (1 optie):

- eenzijdig in twee richtingen bereden aan de oostzijde van de weg tussen de Waldadrift in Bedum en de Berlageweg in Groningen (inclusief een nieuwe fietsbrug bij Ellerhuizen).
  lengte 6400 meter — **3.000.000,--**

N360 (1 optie):

- eenzijdig in twee richtingen bereden geheel aan de noordwestzijde van de weg tussen de Oostelijke Ringweg in Groningen en Gaykingastraat in Ten Boer.
  lengte 8200 meter — **1.000.000,--**

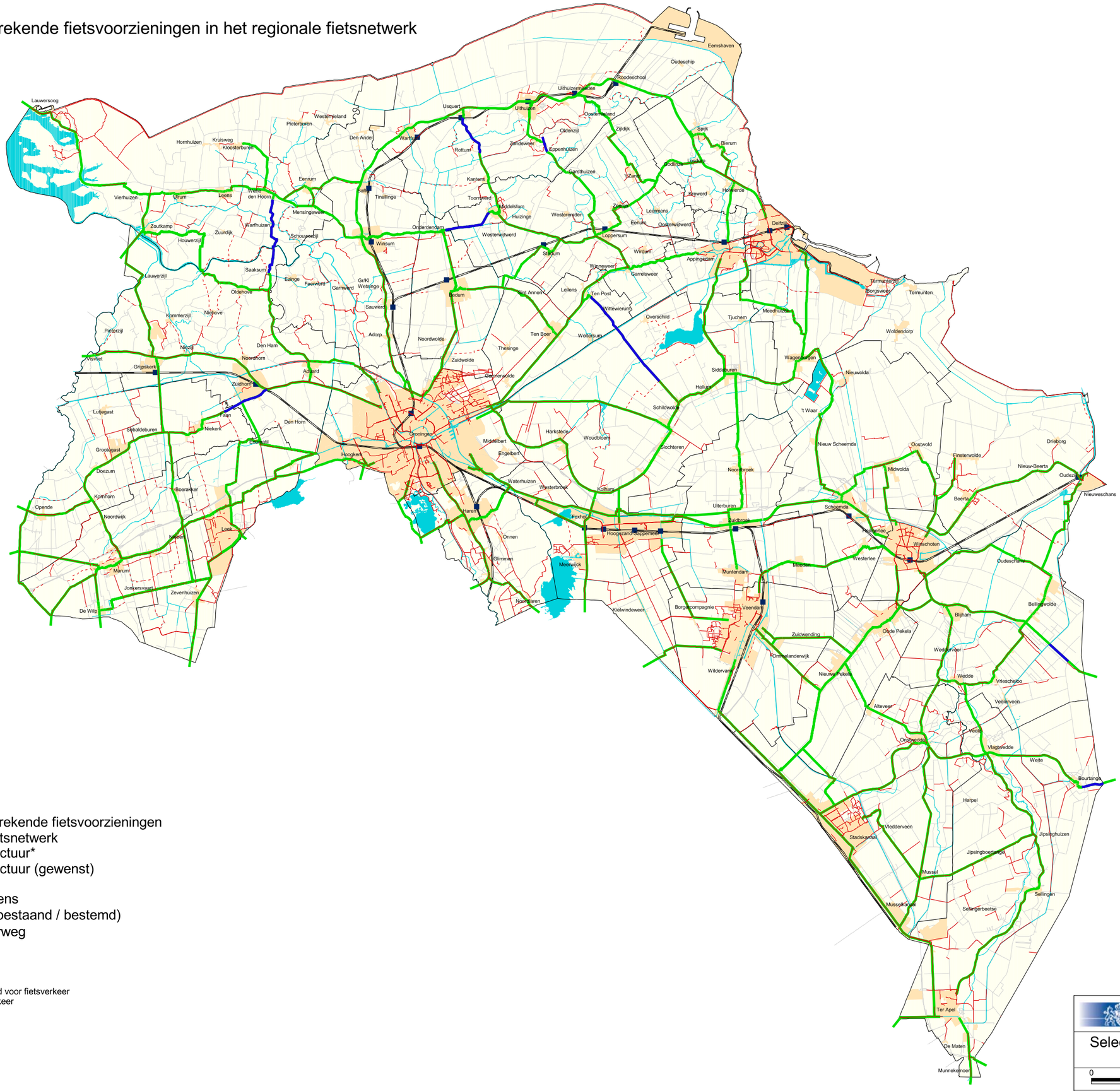
N972 (2 opties):

1. eenzijdig in twee richtingen bereden geheel aan de oostzijde van de weg tussen de Udesweg in Winschoten en de Turfweg (N367) bij Oude Pekela.
   lengte 2100 meter — **1.000.000,--**
2. tweezijdig in één richting bereden tussen de Udesweg in Winschoten en de Turfweg (N367) bij Oude Pekela.
   lengte 2100 meter — **1.500.000,--**

bedragen exclusief BTW en VAT - prijspeil april 2007
uitgangspunt geen bodemverontreinigingen, geen teerhoudend asfalt
eenzijdig fietspad 3,50 meter, tweezijdig fietspad 2,50 meter
bermbreedte bij voorkeur 6,00 meter, minimaal 3,00 meter

Afdeling Wegenbouw - Iwan Kramer/Jan Poel

Bijlage 6: Selectie ontbrekende fietsvoorzieningen in het regionale fietsnetwerk



Verklaring

- Station
- Spoorweg
- Selectie ontbrekende fietsvoorzieningen
- Regionaal fietsnetwerk
- Fietsinfrastructuur*
- Fietsinfrastructuur (gewenst)
- Weg
- Gemeentegrens
- Bebouwing (bestaand / bestemd)
- Meer / Waterweg

* bestaande uit
- fietspad
- fiets(suggestie)stroken
- parallelweg, primair bedoeld voor fietsverkeer
- medegebruik agrarisch verkeer

provincie groningen

BeleidsInformatieCentrum
sectie Geo-informatie en GIS

datum: 25-11-2003

Selectie ontbrekende fietsvoorzieningen in het regionale fietsnetwerk

0 5 Kilometers

N

schaal: 1 : 250.000

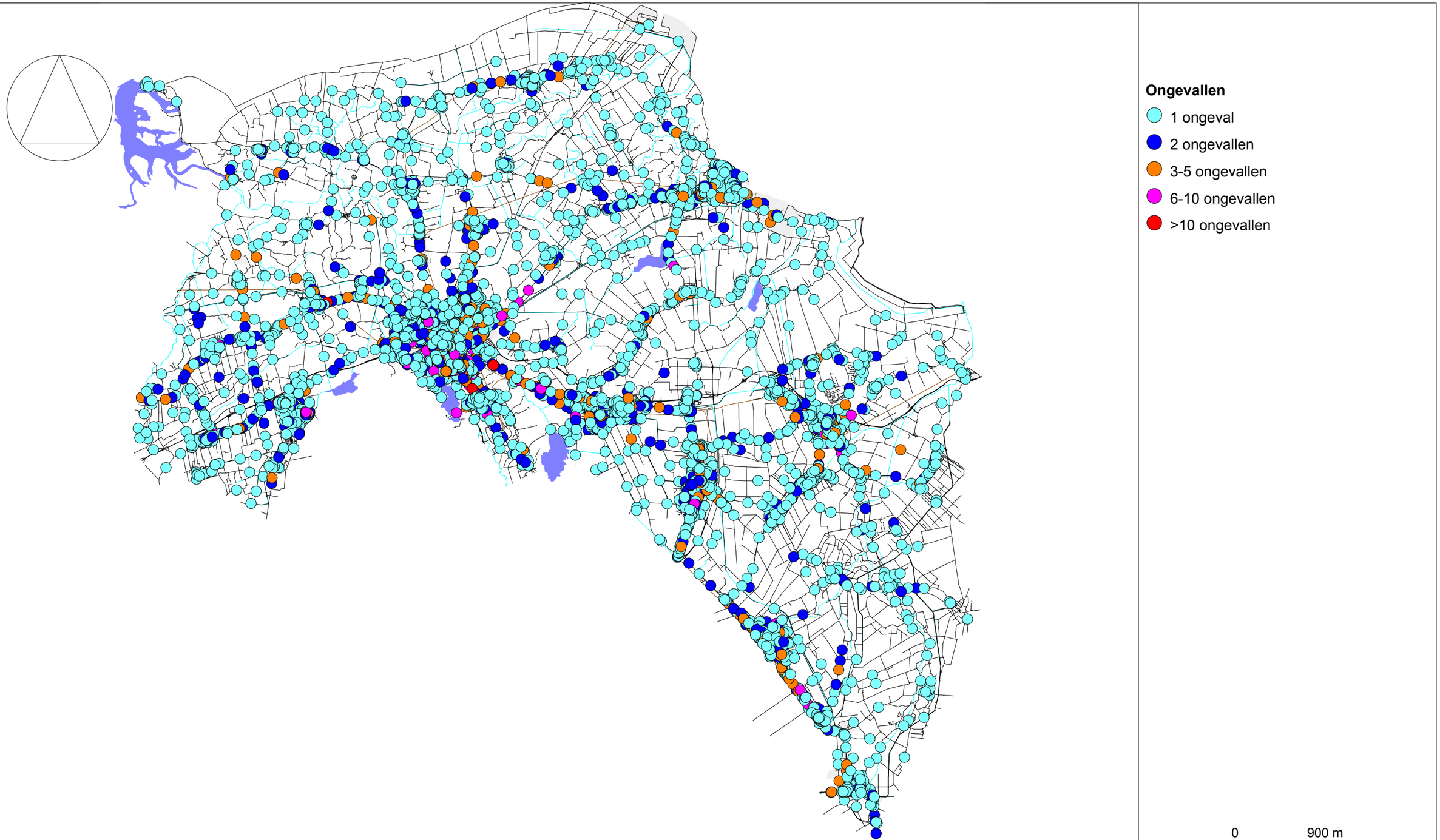
archief: M:\\dirk\project\jeroen veltman\actieplan fiets feb2008\actieplan_fiets_feb2008.apr

Bijlage 7: Gegevens ontbrekende fietsvoorzieningen

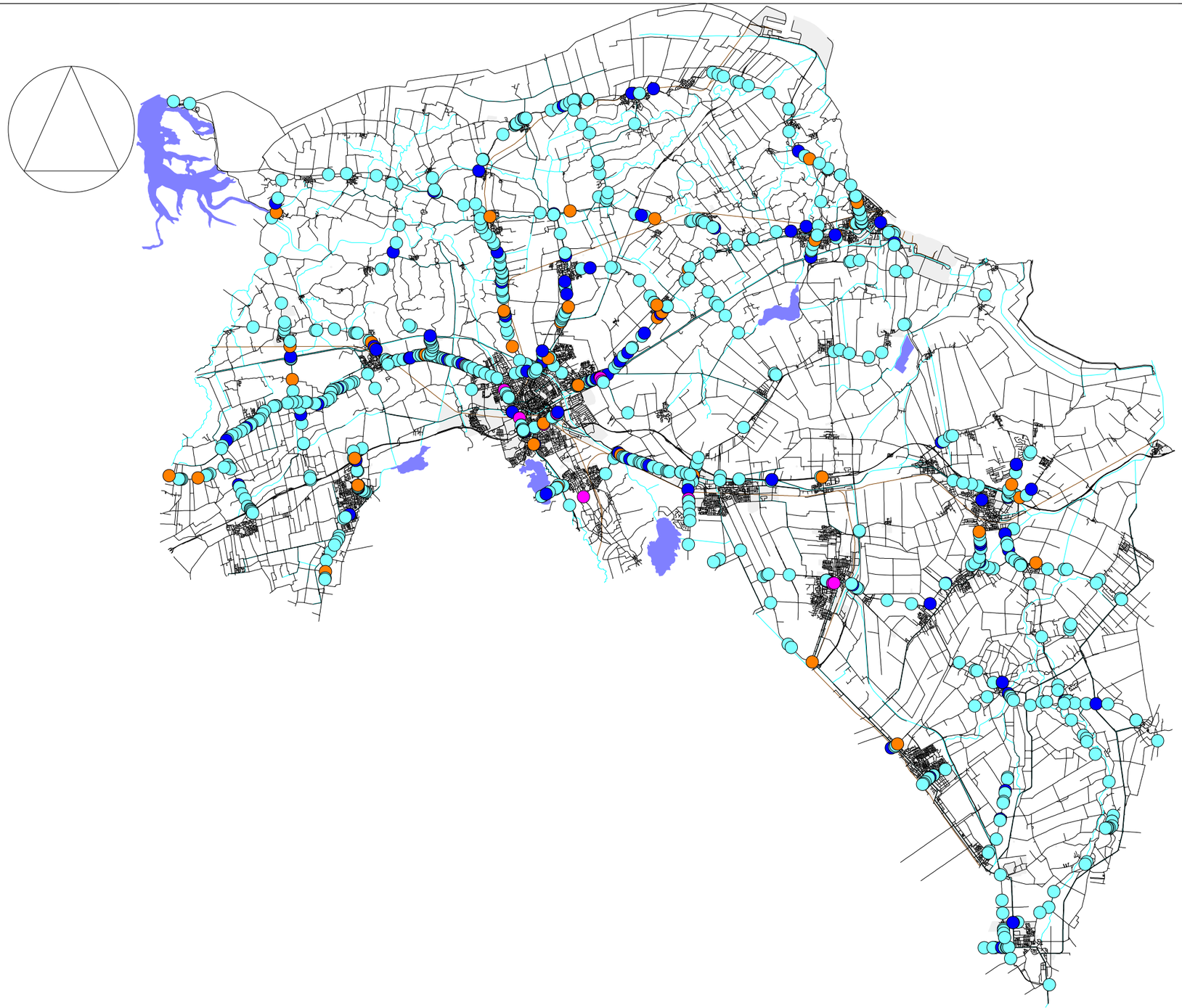
	deel	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
N365	1	ja	GOW I	1120	0	0	0	-	940	23	32	12	10,7	80	ja	ja
N865	1	ja	ETW I	540	0	0	0	-	2783	51	51	1	1,9	80	ja	ja
	2	ja	ETW I	2070	4	1,93	0	25%	2783	51	51	16	7,7	80	ja	ja
	3	ja	ETW I	1490	3	2,01	0	33%	2764	34	34-55	5	3,4	80	ja	ja
	4	ja	ETW I	2010	1	0,5	1	0%	2208	49	49-84	10	5,0	80	ja	ja
N969	1	ja	ETW I	2880	0	0	0	-	1706	49	49-95	23	8,0	80	nee	ja
N980	1	nee	ETW I	1020	2	1,96	-	50%	5712	-	0-50	0	0,0	60	ja	nee
	2	nee	ETW I	580	1	1,72	-	0%	6810	-	0-50	0	0,0	60	ja	nee
	3	nee	ETW I	1320	0	0	4	-	6325	-	0-50	0	0,0	80	ja	nee
N983	1	ja	ETW I	1770	0	0	1	-	1348	76	76	1	0,6	80	ja	ja
	2	ja	ETW I	3590	1	0,28	-	0%	1246	-	0-50	17	4,7	80	ja	ja
N996	1	ja	ETW I	2695	3	1,11	0	67%	3020	-	0-10	11	4,1	80	nee	nee
	2	ja	ETW I	120	0	0	1	-	3020	97	97-224	0	0,0	80	nee	nee
	3	ja	ETW I	810	0	0	1	-	1250	97	97-224	9	11,1	80	nee	nee
N998	1	ja	ETW I	1180	1	0,85	-	100%	1582	31	31	3	2,5	80	ja	ja
	2	ja	ETW I	1420	2	1,41	-	1005	1582	41	41	5	3,5	80	ja	ja
N999	1	nee	ETW I	1800	0	0	2	-	3858	78	78	0	0,0	80	ja	nee
	2	nee	ETW I	1060	1	0,94	0	0%	4328	-	78	0	0,0	80	ja	nee

Weg	Deel	Omschrijving
N865	**deel 1**	Wittewierum
	deel 2	Wittewierum - Graauwe Dijk Overschild
	deel 3	Graauwe Dijk Overschild - Oosterpaauwenweg Overschild
	deel 4	Oosterpaauwenweg Overschild - Uiterburenweg Schildwolde
N980	**deel 1**	Hoofdstraat Zuidhorn - Verl. Hanckemalaan Zuidhorn
	deel 2	Verl. Hanckemalaan Zuidhorn - Hoendiep Zuidhorn
	deel 3	Hoendiep Zuidhorn - Fanerweg Faan
N983	**deel 1**	Wehe den Hoorn - Warfhuizen
	deel 2	Warfhuizen - Saaksum
N996	**deel 1**	Onderdendam - Fraamklap
	deel 2	Fraamklap - aansluiting rondweg
	deel 3	Aansluiting rondweg - Middelstum
N998	**deel 1**	Usquert - Hogeweg ri. Uithuizen
	deel 2	Hogeweg ri. Uithuizen - Rottum
N999	**deel 1**	Uithuizen - Zandeweer
	deel 2	Eppenhuizen
N865	**deel 1**	Wittewierum
	deel 2	Wittewierum - Graauwe Dijk Overschild

Nr	Verklaring
1	Fietsverkeer toegestaan?
2	Wegcategorie
3	Lengte van het traject (in meters)
4	Aantal ongevallen op het ontbrekende gedeelte (1994-2003)
5	Aantal ongevallen per km op het ontbrekende gedeelte (1994-2003)
6	Aantal ongevallen op de alternatieve route (1994-2003)
7	Percentage ongevallen dat waarschijnlijk voorkomen had kunnen worden wanneer er een vrijliggend fietspad gelegen had
8	Intensiteit autoverkeer (mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag in 2003)
9	Huidige fietsintensiteit (fietsers/etmaal)
10	Potentiële fietsintensiteit (fietsers/etmaal)
11	Aantal huizen langs traject
12	Aantal huizen per kilometer langs traject
13	Werkelijke (gemiddelde) snelheid autoverkeer (km/uur)
14	Gemeentelijke wens (ja of nee)
15	Recreatieve wens (ja of nee)



Bijlage 8
Ongevallenkaart (brom)fietsers 1996-2005
Op alle wegen



Bijlage 9
Ongevallenkaart (brom)fietsers 1996-2005
Op provinciale wegen en fietspaden

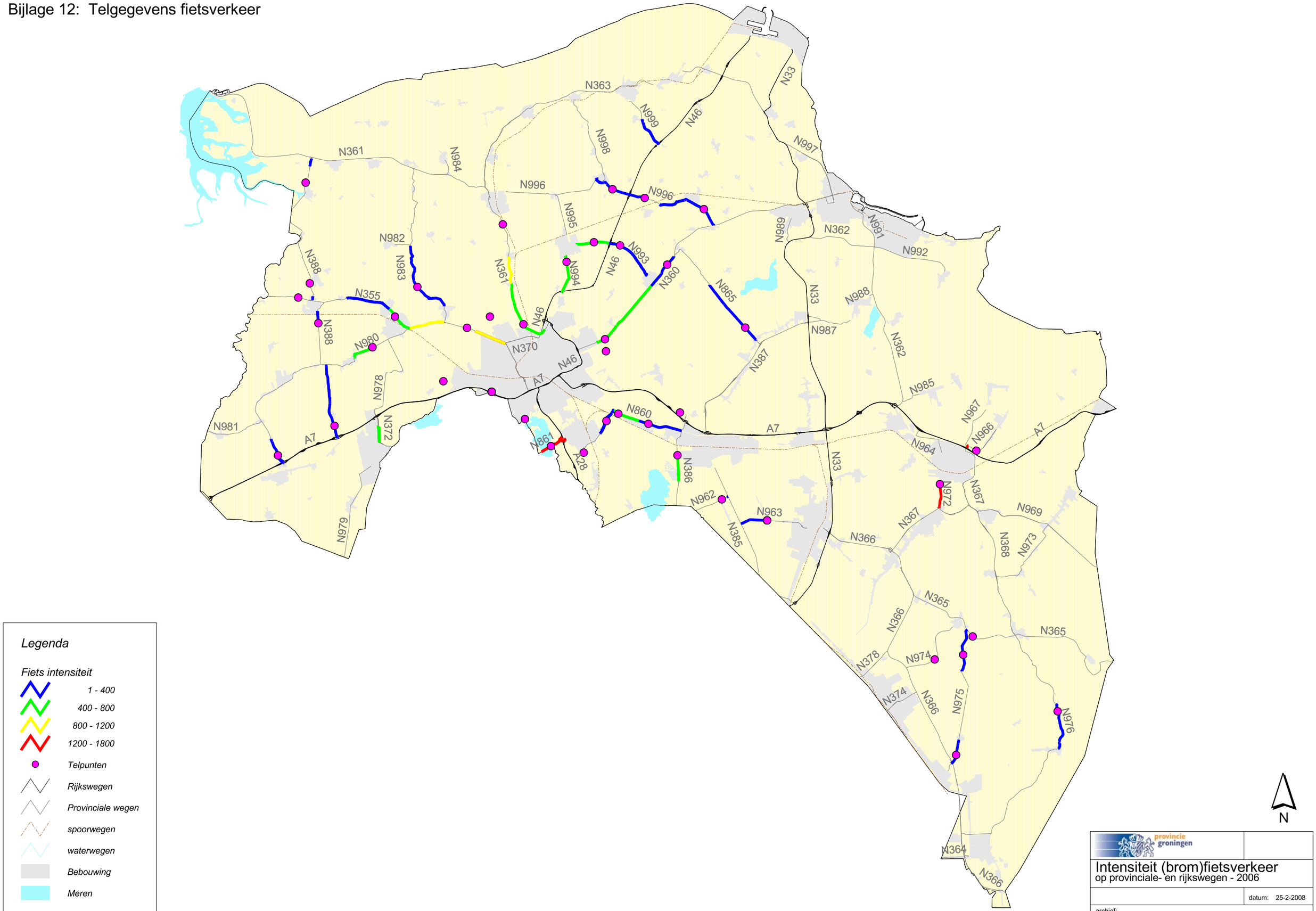
Bijlage 10: Fietsvoorzieningen OV-knooppunten

Nr.	Halte	Uitkomt inventarisatie	Actie
1	Bareveld / Wildervank	Geen problemen, weinig behoefte aan stallingen	Geen
2	Veendam	Fietsenstalling niet aantrekkelijk, knooppunt niet aantrekkelijk	Afwachten wat er met huidige busstation gaat gebeuren
3	Alteveer	Geen problemen, geen behoefte aan stallingen	Geen
4	Ter Apel	Geen problemen, stallingen in de buurt (politiebureau)	Geen
5	Vlagtwedde	Veel fietsen, geen stalling	Overleg gemeente over plaatsen stalling
6	Winschoten	Capaciteitsproblemen	Project verbetering stations
7	Scheemda	Geen problemen, fietsenstalling wel oud en onaantrekkelijk	Geen
8	Ten Boer (prov. weg)	Geen problemen	Geen
9	Siddeburen	Prima stalling	Geen
10	Delfzijl	Capaciteitsproblemen	Project verbetering stations
11	Appingedam treinstation	Prima stalling	Project verbetering stations
12	Appingedam busstation	Geen problemen, fietsenstalling wel oud en onaantrekkelijk	Geen
13	Loppersum	Capaciteitsproblemen	Project verbetering stations
14	Winsum	Capaciteitsproblemen	Project verbetering stations
15	Uithuizen	Prima stalling	Project verbetering stations
16	Leek busstation	Geen behoefte aan stalling	Geen
17	Leek halte VVV	Niet overdekt	Geen
18	Zuidhorn	Capaciteitsproblemen	Project verbetering stations
19	Aduard	Geen problemen, fietsenstalling wel oud en onaantrekkelijk	Geen
20	Oldehove	Geen problemen, weinig behoefte aan stallingen	Geen
21	Leens	Prima stalling	Geen

Bijlage 11: Overzicht fietsdiefstallen

Gemeente	Aantal aangiften fietsen-diefstal / 1000 inwoners		Aantal aangiften fietsen-diefstal per jaar	
	2000-2002	*2004-2006*	*2000-2002*	*2004-2006*
Appingedam	**13**	**7**	162	80
Bedum	**5**	**3**	50	33
Bellingwedde	**1**	**1**	14	11
Ten Boer	**2**	**2**	18	12
Delfzijl	**10**	**5**	302	142
Eemsmond	**5**	**3**	90	53
Groningen	**20**	**18**	3.489	3.315
Grootegast	**2**	**1**	23	13
Haren	**6**	**7**	105	129
Hoogezand-Sappemeer	**11**	**9**	365	296
Leek	**9**	**5**	170	102
Loppersum	**3**	**2**	36	24
De Marne	**2**	**2**	25	19
Marum	**4**	**3**	37	26
Menterwolde	**4**	**2**	46	26
Pekela	**4**	**3**	56	45
Reiderland	**2**	**2**	14	15
Scheemda	**3**	**2**	42	31
Slochteren	**1**	**1**	22	17
Stadskanaal	**11**	**8**	369	286
Veendam	**12**	**8**	333	213
Vlagtwedde	**4**	**4**	59	61
Winschoten	**20**	**11**	367	201
Winsum	**4**	**4**	56	52
Zuidhorn	**3**	**3**	56	60
Provincie Groningen	**11**	**9**	6.338	5.262

Bijlage 12: Telgegevens fietsverkeer



Legenda

Fiets intensiteit

- *1 - 400*
- *400 - 800*
- *800 - 1200*
- *1200 - 1800*
- *Telpunten*
- *Rijkswegen*
- *Provinciale wegen*
- *spoorwegen*
- *waterwegen*
- *Bebouwing*
- *Meren*

N

provincie groningen

Intensiteit (brom)fietsverkeer
op provinciale- en rijkswegen - 2006

datum: 25-2-2008

archief: